

## **ITABIRA IRON ORE COMPANY**

Companhia inglesa de exploração de minério de ferro autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto nº 8.787, de 16 de junho de 1911. Foi dissolvida em consequência do Decreto-Lei nº 4.352, de 1º de junho de 1942, que aprovou os Acordos de Washington, transferindo ao governo brasileiro a posse das minas do município de Itabira do Mato Dentro, hoje Itabira (MG).

### **FORMAÇÃO**

A partir de 1909, quando grupos estrangeiros começaram a adquirir jazidas de minério de ferro no Brasil, a política do governo foi de criar obstáculos para a exportação. Leis e decretos relativos ao ferro foram promulgados, estabelecendo que só poderiam exportar aqueles que transformassem no país parte do minério extraído. Ao mesmo tempo, o governo passou a oferecer uma série de vantagens e favores aos empresários que se tornassem siderurgistas. O objetivo era propiciar, através da exportação do minério, a criação de uma indústria siderúrgica nacional.

Dentro desse quadro, em 1910 a companhia inglesa Brazilian Hematite Syndicate adquiriu uma das maiores jazidas do país, situada em Itabira: estendendo-se por 76 milhões e oitocentos mil metros quadrados, as minas abrigavam uma reserva de minério calculada em mais de um bilhão de toneladas. No ano anterior, a mesma empresa já havia adquirido o controle acionário da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, única via existente para o escoamento do minério do vale do rio Doce para o litoral.

Em 1911, o grupo inglês da Brazilian Hematite organizou a Itabira Iron Ore Co., suscitando desde o início a oposição de vários grupos. Até 1918, contudo, os adversários da Itabira não chegaram a mover uma campanha capaz de mobilizar a opinião pública. Distinguiram-se nessa fase, além de Artur Bernardes, destacado político mineiro, figuras isoladas devotadas aos estudos geológicos e mineralógicos, as quais, através de conferências e artigos na imprensa, defendiam o minério brasileiro como riqueza a ser guardada pelo Brasil para que se evitasse a repetição da história do ouro. Entre outros, incluíram-se nesse grupo Clodomiro de Oliveira, professor de mineralogia da Escola de Minas de Ouro Preto, e os engenheiros Eusébio de Oliveira e Raul Ribeiro da Silva. No Senado, o maior opositor da

Itabira foi Alfredo Ellis. Entre os industriais adversários da companhia inglesa figuravam Jorge Street e Alberto de Faria. Entre os defensores do projeto Itabira destacaram-se João Teixeira Soares, presidente da Estrada de Ferro Vitória a Minas, e os industriais Deodato Vilela dos Santos, Álvaro Mendes de Oliveira Castro e Pedro Nolasco da Cunha.

### O CONTRATO DA ITABIRA

O desenvolvimento da indústria nacional, principalmente a partir da Primeira Guerra Mundial, fez com que os produtos siderúrgicos adquirissem grande importância. A discussão sobre a questão siderúrgica ganhou portanto novo impulso, mobilizando os interesses de industriais, técnicos, políticos e intelectuais.

Após assumir a presidência de Minas Gerais em 1918, Artur Bernardes promulgou uma lei majorando o imposto de exportação do minério de ferro para as companhias que visavam apenas à exportação. Ao mesmo tempo, reduziu-o em quase cem vezes para as empresas exportadoras que instalassem em seu estado usinas siderúrgicas.

Em 1919, a Itabira Iron, já então com a participação de capital norte-americano e tendo como representante no Brasil Percival Farquhar, propôs-se construir fábricas de aço e laminação, sem ônus para os cofres públicos, pleiteando por outro lado permissão para exportar minério de ferro em grande quantidade. Esse programa recebeu o apoio do presidente da República Epitácio Pessoa e de seu ministro da Viação e Obras Públicas, José Pires do Rio, que viram em sua execução uma forma de implantar a siderurgia nacional.

Assim, em 29 de maio de 1920, o governo brasileiro assinou com a Itabira Iron um contrato pelo qual esta última era autorizada a construir e a explorar altos-fornos de coque, fábricas de aço e trens de laminação, além de duas linhas férreas que ligariam as minas à estrada de ferro Vitória a Minas e de um cais em Santa Cruz (ES), todos privativos da companhia, possuindo estas últimas instalações necessárias ao embarque, desembarque e depósito de minérios e produtos das minas. O contrato previa um prazo de 24 meses para o início das obras e de 48 meses para a entrada em funcionamento das novas instalações. Em caso de não cumprimento dos prazos, o governo brasileiro poderia declarar por decreto a caducidade do contrato, não cabendo nenhuma formalidade judicial ou extrajudicial, salvo se a companhia se sujeitasse a pagar uma multa pelo atraso durante até 12 meses, findos os quais a caducidade seria irrevogavelmente declarada. Ainda pelo contrato, as obras do cais

de Santa Cruz reverteriam à União ao fim do prazo de 90 anos, e após 45 anos o governo brasileiro poderia encampar o conjunto das propriedades da companhia.

Após ser assinado, esse contrato foi enviado ao Tribunal de Contas da União, que se recusou a registrá-lo por considerá-lo em desacordo com as normas legislativas. Foi feito um pedido de reconsideração ao tribunal e, diante de nova recusa, o presidente da República mandou executar o contrato, cujo registro foi feito sob protesto. Tornou-se então necessário o pronunciamento do Congresso Nacional. Na Câmara dos Deputados, o contrato da Itabira foi examinado por várias comissões entre 1920 e 1928, quando finalmente foi reconhecida a validade do ato presidencial. Os principais defensores do contrato foram os deputados Cunha Machado, Aristides Rocha, Heitor de Sousa, José Lobo e José Gonçalves. Em 12 de novembro de 1928, pelo Decreto nº 5.568, foi assim legalizado o contrato da Itabira.

Entretanto, esse mesmo contrato entre o governo da União e a Itabira estipulava desde o início que a companhia deveria firmar um segundo contrato, com o governo de Minas Gerais. Esse segundo acordo fora celebrado em 1927, durante o governo de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, ficando estabelecido que a Itabira só poderia começar a exportar minério de ferro quando entrasse em funcionamento sua usina siderúrgica. Para instalar a usina, a Itabira obrigara-se a organizar uma companhia nacional, com subscrição preferencial de capitais brasileiros privados ou estatais. Essa companhia não teria direito a nenhum tipo de monopólio na exploração do ferro.

Ao buscar apoio financeiro nos centros europeus e norte-americanos para dar sequência dos empreendimentos previstos, Percival Farquhar não obteve entretanto uma resposta favorável, pois a crise econômica já se manifestava nos países capitalistas mais desenvolvidos.

Por outro lado, em vista do vencimento do prazo contratual para o início das obras, em maio de 1931 José Américo de Almeida, ministro da Viação e Obras Públicas do governo revolucionário de Getúlio Vargas, declarou a caducidade do contrato da Itabira. A companhia requereu uma prorrogação de 12 meses, comprometendo-se a pagar a multa estipulada. Contudo, quando faltavam dois meses para ser novamente declarada a caducidade do acordo, dessa vez em caráter irrevogável, o governo federal criou uma comissão revisora com o objetivo de reexaminar o contrato. Com isso, a Itabira considerou

o processo interrompido e suspendeu o pagamento das duas últimas parcelas da multa a que estava obrigada.

Nesse mesmo momento, o governo federal criou a Comissão Nacional de Siderurgia, com a incumbência de estudar o aproveitamento dos minérios de ferro nacionais tanto na exportação como na implantação de uma indústria siderúrgica em larga escala. A comissão revisora do contrato da Itabira recebeu instruções para se informar sobre a questão siderúrgica em geral junto a essa comissão nacional.

O projeto de contrato elaborado pela comissão revisora acabou por entrar em choque com as conclusões da comissão nacional, o que fez com que o governo nomeasse outro grupo de trabalho para estudar o caso Itabira. Em abril de 1933, foi assim criada a Comissão dos 11, que preparou uma nova minuta de contrato praticamente reafirmando a orientação da comissão revisora. O documento declarava facultativa a construção da usina e a abertura das linhas férreas da Itabira ao tráfego público. Após receber a minuta, o governo enviou-a ao Congresso em maio de 1935. Várias comissões parlamentares opinaram, até que o projeto foi remetido à Comissão de Segurança Nacional. Solicitado por esta última a dar seu parecer, o Estado-Maior do Exército, representado por seu chefe, o general Pais de Andrade, foi contrário à revisão do contrato, considerando que “melhor seria que o governo chamasse a si tão vultoso empreendimento, satisfazendo assim completamente os supremos interesses da defesa nacional”. O Estado-Maior da Armada, chefiado pelo vice-almirante Anfilóquio Reis, apresentou igualmente seu parecer declarando-se contrário ao contrato. As isenções, os privilégios e o monopólio concedidos à Itabira significariam para o Brasil abrir mão de seus direitos de soberania nacional. Para o Conselho do Almirantado, finalmente, a renovação do contrato, permitindo que capitais estrangeiros se estabelecessem no setor siderúrgico nacional, seria uma insensatez.

Por fim, em 18 de junho de 1937, a minuta do novo contrato com a Itabira foi levada ao plenário da Câmara. Durante a sessão, o então deputado Artur Bernardes propôs que o governo declarasse a caducidade do contrato, por ser ele lesivo aos interesses nacionais. Sugeriu também que o governo organizasse no momento oportuno uma sociedade anônima para explorar o transporte do minério de ferro pela ferrovia Vitória-Minas, bem como o cais a ser construído e a frota marítima. O governo subscreveria a maioria das ações, de modo a assegurar o controle da sociedade.

O presidente da Câmara, Pedro Aleixo, retirou o projeto de revisão do contrato da Itabira da ordem do dia, impedindo assim que tanto o projeto como o substitutivo fossem discutidos. Com o fechamento do Congresso pouco depois, no dia 10 de novembro, o projeto acabou por não receber o parecer do plenário.

### A DISSOLUÇÃO

Com o encaminhamento dado pelo governo ao problema siderúrgico a partir de 1937, o contrato da Itabira foi declarado irrevogavelmente caduco pelo Decreto nº 1.507, de 11 de agosto de 1939. Embora a Itabira tenha sido mantida, logo depois um grupo de brasileiros constituído por Gastão Vilela, Oliveira Castro, Ribeiro Junqueira, Mário Tibiriçá, Amintas Jaques de Moraes e Atos de Lemos Rache aliou-se a Percival Farquhar para fundar a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia, na qual este último detinha 47% das ações. Esse grupo conseguiu incorporar a Companhia Estrada de Ferro Vitória-a-Minas e obteve o arrendamento das minas da Itabira Iron mediante o pagamento de *royalties* pelo prazo de 25 anos. Na verdade, portanto, tanto as jazidas como a ferrovia permaneceram sob o controle de Percival Farquhar.

Finalmente, durante a Segunda Guerra Mundial, quando a Inglaterra necessitou de uma fonte de emergência para o abastecimento de minério de ferro, as minas da Itabira foram transferidas para o governo brasileiro através dos Acordos de Washington, ratificados pelo Decreto-Lei nº 4.352, de 1º de junho de 1942. Esse documento legal criou também a empresa de economia mista Companhia Vale do Rio Doce S.A., que, além das minas, adquiriu o acervo da Estrada de Ferro Vitória-Minas.

*Alzira Alves de Abreu*

FONTES: ABREU, A.; PROENÇA, M. *Siderurgia*; MARTINS, L. *Politique..*