

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Folha de São Paulo

Class.: 09

Data: 19 de Junho de 1977

Pg.:

Carajás: a agonia de um projeto sem recursos

A Vale fica com 18 bilhões de toneladas de ferro, sem sócio, sem mercado e com 50 milhões de prejuízo.

PATERSON PEREIRA
Da Sucursal de Brasília

Foi apenas um erro técnico. Mas esse erro está custando, ao Brasil pelo menos 50 milhões de dólares em moeda, além de atrasar o ingresso de quase meio bilhão de dólares em divisas para o país. Atrásou também a criação de centenas de empregos e o surgimento de inúmeros centros de desenvolvimento no interior dos Estados do Pará e Maranhão, um verdadeiro pólo de desenvolvimento.

Isto é Carajás. Um projeto global que previa quatro empreendimentos de grande porte: a mineração, a ferrovia, o porto e a siderúrgica. Teoricamente, os quatro empreendimentos estão mortos. Ou pelo menos em agonia lenta. Faltam recursos. Faltam sócios que garantam mercado (em recessão) para o minério de ferro e para o aço. Há apenas a disposição do Governo em tocar adiante o projeto, de qualquer maneira, com ou sem novos sócios.

Tudo começou com um erro: A Prospec S/A, executando um trabalho de pesquisa para o DNPM, interpretou a Serra dos Carajás como uma área favorável à ocorrência de calcário. Não houve má-fé. Foi erro mesmo, decorrente da própria falta de recursos da empresa, que não pôde fazer pesquisas "in-loco" e ficou só com as fotografias aéreas. Um ano depois, em 1967, a Companhia Meridional de Mineração — subsidiária da U.S. Steel — fazendo um trabalho sistemático de pesquisa de manganês em terras devolutas do Pará descobriu no local montanhas de minério de ferro de alto teor.

A Meridional requereu o Alvará de Pesquisa, mas só o obteve após um acordo com a Companhia Vale do Rio Doce, que entrou no projeto sem pagar nada. Mas vai pagar agora 51 milhões de dólares para ficar sozinha no projeto. A U.S. Steel viu que o projeto estava ficando muito caro (3,5 bilhões de dólares) e fez "corpo mole", retardando a sua implantação. Ela perde apenas os direitos sobre uma das maiores e melhores jazidas de minério de ferro do mundo. A Vale "ganha" esses direitos, mas já perdeu milhares de dólares com o atraso — sem falar no prejuízo à nação como um todo, especialmente o Pará e o Maranhão.

Até agora, nada foi feito do projeto. Nem a mineração. Nem a ferrovia. Nem o porto. Nem a siderúrgica. Está feito apenas o projeto de engenharia da mineração e, segundo o presidente da Vale, em maio do ano que vem começam as obras da ferrovia — que vai custar quase metade dos 3,5 bilhões de dólares. A Vale está tentando novos sócios — British Steel, Tissen, Altos Hornos de Viscaya, Fin Sider, Usinor e algumas empresas japonesas. Mas, se for preciso vai tocar o projeto sozinha. Como disse o presidente da Vale, Fernando Roquete Reis: "é uma questão de moral."

Brasileiros erram interpretando fotos

O programa sistemático de pesquisa realizado pela Meridional teve início em maio de 1967 junto à Baía do Rio Xingu e só terminou em setembro do mesmo ano, com a descoberta da Serra dos Carajás, na Baía do Rio Tocantins, a uma distância de pelo menos 200 quilômetros do ponto onde foram iniciadas as pesquisas.

Mas a questão da descoberta do minério de ferro, da Serra dos Carajás, pode-se dizer, tem início em 1954, quando o Departamento Nacional da Produção Mineral (DNPM) começou o primeiro projeto regional de pesquisa — o Projeto Araguaia — sobre uma área de 420 mil quilômetros quadrados do Brasil Central, que, "inicialmente, a aplicação da fotogeologia em vasta escala no país. Por insuficiência de verbas, o trabalho de pesquisa do Projeto Araguaia foi executado através de um convênio de cooperação financeira com a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

Segundo relatório do diretor de Geologia Mineral do ONPM, Alberto Ribeiro Lamego, "além do mapeamento minucioso das formações geológicas regionais, permitindo planejamentos técnicos de pesquisas minerais, o Projeto Araguaia permitiu o conhecimento da hidrografia da região, das suas reservas florestais e forneceria-lhe uma segura base para o estudo da navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia".

Mas a importância máxima do Projeto Araguaia — segundo Lamego — foi "a de poder o Governo, deslocar as atenções para o conhecimento do Brasil Central e de seus recursos naturais". O Projeto Araguaia foi a base inicial e rigorosa técnica para a execução do novo Mapa Geológico do Brasil de 1960. "Imensas áreas do país são ainda incógnitas geológicas, ou mesmo desconhecidas sob o aspecto topográfico, tais como as de grande parte da superfície cristalina ao sul da Baía Amazônica, e quase toda a faixa setentrional desta Baía marginal às Guianas, à Venezuela e à Colômbia", diz Lamego, acrescentando em caráter quase profético: "É quase certo que o seu desbravamento revelará à Nação incalculáveis recursos minerais que irão enriquecer a nossa economia. Mas, para tanto, o único meio de rápida penetração nestas vastas regiões é a sua cobertura fotogeológica".

O Projeto Araguaia, que compreendia uma área entre os rios Tocantins, a leste, e Xingu, a oeste (justamente a área onde se localiza a Serra dos Carajás) foi executado a partir de 1954 pela Prospec S/A, sob contrato do DNPM e financiamento da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

Devido às deficiências de transporte, os técnicos se limitaram a pesquisar em áreas nas proximidades dos rios que utilizavam como meio de transporte. Esse foi — na opinião de alguns pesquisadores — o primeiro grande erro cometido, porque não se penetrou a fundo na região de pesquisa, onde se constatou depois a jazida de Carajás.

A partir de 1957, tiveram início os trabalhos de escritório e laboratório para a foto-interpretção e mapeamento do terreno, feitos pelos geólogos Octávio Barbosa, Franklin Gomes Eitel Braun. Em junho de 1962 foi concluído o mapeamento final do Projeto Araguaia, constante de 41 folhas.

O erro dos geólogos ocorreu quando eles interpretaram definitivamente a área como de calcário, a partir somente das fotos aéreas, sem um trabalho de pesquisa de campo.

Embora os técnicos garantam que não tenha havido má-fé nessa interpretação foto-geológica do Projeto Araguaia, o relatório de Pesquisa desse projeto (apresentado por Octávio Barbosa, J.R. Andrade Ramos, Franklin de Andrade Gomes e Reinhard Hembold) apresenta uma incoerência: o mapa da Geologia do Bloco Araguaia-Xingu, feito pela Prospec S/A apresenta,

justamente sobre toda a Serra de Carajás o sinal Cpl — que significa, segundo a legenda, "Carbonífero — Formação Plauí". Na análise estratigráfica apresentada no mesmo relatório, os quatro técnicos revelam, sobre a formação Plauí: "aqui diremos apenas que ela consta de uma série de ciclotemas em arenitos calcíferos, calcários, margas, siltitos calcíferos, numerosos níveis de calcodolito ("chert"), intercalações pouco importantes de folhelhos e delgadas camadas de caustobolitos (carvão e folhelhos betuminosos)". Mas, incompreensivelmente, o mesmo relatório, ao fazer a análise de geologia econômica da mesma região, faz a seguinte revelação sobre a ocorrência de calcário: "é matéria-prima muito escassa na vasta área do Projeto Araguaia. Não conseguimos vislumbrar uma jazida sequer na mesopotâmia Xingu-Araguaia. Nas proximidades de Marabá e Araguaínas, as delgadas camadas de calcário da Formação Plauí tem fornecido alguma cal. Encontram-se gestas camadas também na região de Carolina".

De acordo com as informações de técnicos do DNPM, o relatório do Projeto Araguaia nunca poderia ter concluído que a área de Carajás seria um terreno do período Carbonífero sem ter feito as pesquisas de solo. "O Carbonífero — disseram — tem uma média de idade de aproximadamente 450 milhões de anos (muito novo para a formação do ferro), enquanto que o terreno da Serra dos Carajás, segundo se comprovou depois, é de formação Pré-Cambriana, com mais de dois bilhões de anos".

Os técnicos explicam porque não poderia ter havido má-fé da Prospec ao interpretar a área de Carajás como sendo de calcário, pois a descoberta e solicitação do Alvará de Pesquisa feitas pela U.S. Steel ocorreu mais de um ano depois que a Prospec encerrou seus trabalhos e — dizem os técnicos — "se tivesse havido vasamento de informações da Prospec para a U.S. Steel, esta empresa não iria esperar todo esse tempo para fazer uma área".

PESQUISAS NO PARÁ

A primeira constatação dos enganos verificados no Projeto Araguaia foi feita pelo engenheiro de Minas do DNPM, Joffre Mozart Parada (falecido recentemente). Ele estudou uma faixa da suposta Formação Plauí (denominação dada pelo Projeto Araguaia) na área do rio Naja (afluente do rio Fresco) alguns quilômetros ao sul de Carajás, e verificou ser ela constituída por um grupo de quartzitos e tabiritos, a que denominou Formação Tocandera.

A Formação Tocandera, segundo suas pesquisas, apresenta dois tipos de jazidas de minério de ferro: o tabiritito e o minério eluvional ou chapinha — este de excelente qualidade, muito semelhante às jazidas de Minas Gerais, com alto teor em ferro, facilidade de mineração e dispensando tratamento de britagem.

U.S. Steel vai ao encontro do ferro

Existem várias versões sobre a descoberta do Distrito Ferrífero de Carajás. Uma delas diz que a Codin — subsidiária brasileira da Union Carbide, que explora manganês — teve a primeira oportunidade de descobrir o minério de ferro de Carajás, graças ao tenente Ilmar (funcionário da Codin) que sugeriu à empresa uma pesquisa na Serra Norte, uma das serras que compõem o bloco de Carajás. "A Codin — disseram os técnicos — não se interessou no momento em pesquisar a serra Norte, deixando-a para o futuro, pois ela estava mais interessada nas pesquisas de manganês no Rio Sereno. Apareceu então a Meridional".

A verdadeira descoberta se deu em setembro de 1967, quando geólogos da Companhia Meridional de Mineração (subsidiária da U.S. Steel) realizavam um amplo programa de pesquisa na Amazônia. Em maio de 1967, sob a chefia do engenheiro norte-americano Gene Tolbert, a Meridional deu início ao Brazilian Exploration Program (BEP) para pesquisar ocorrências minerais na Região Amazônica.

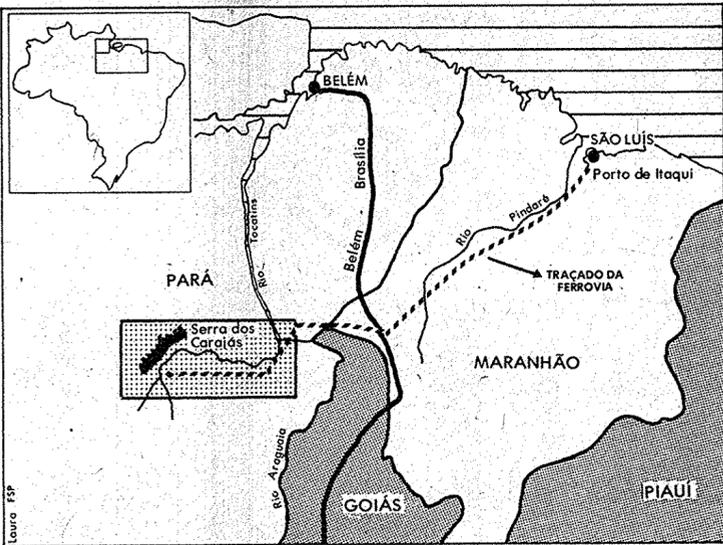
Para a realização desse trabalho, foram contratados novos técnicos, até que o número de profissionais em atuação no BEP chegou a 50, entre eles o engenheiro de Minas Gerais, Francisco Sayão Lobato, funcionário do Conselho Nacional do Petróleo em licença-prêmio e que já havia feito um trabalho na região para o Governo do Estado do Pará. Na opinião do geólogo João Ritter, grande parte do mérito pela descoberta de Carajás se deve a Sayão Lobato, que, como consultor, aconselhou a Meridional a transferir do Tocantins, instalando-o às margens do rio Itacaiunas (que cruza a serra de Carajás).

A base inicial das pesquisas do BEP foi justamente o levantamento aéreo feito pela Prospec no Projeto Araguaia. Ainda no primeiro acampamento, na Ilha de São Francisco (rio Xingu), em maio de 1967, os técnicos da Meridional realizaram pesquisa sistemática de todas as clareiras nas proximidades, para o que utilizaram três helicópteros sem os quais seria impossível chegar até os pontos de pesquisa. Depois de pesquisadas todas as clareiras, o acampamento — por sugestão de Sayão Lobato — foi transferido para as margens do rio Itacaiunas.

A partir daí a equipe de pesquisa da Meridional iniciou o mesmo trabalho que havia feito no rio Xingu, pesquisando todas as clareiras indicadas no mapeamento do Projeto Araguaia. Todo o fim de dia — segundo João Ritter — a equipe se reunia para examinar as fotos do Projeto Araguaia e fixava o local de exame a ser feito no dia seguinte. "Um dia — afirma Ritter — no final dos Trabalhos, já voltando para o acampamento, eu e o piloto do helicóptero que me trazia, vimos uma clareira, meio alaranjada. Pedi ao piloto para sobrevoá-la. Era a serra Norte de Carajás, que pela primeira vez foi sobrevoada".

No dia seguinte — segundo o relato do geólogo João Ritter — foi marcado um voo específico a essa clareira, que foi feito por ele, num helicóptero, e pelo geólogo Erasto Boretto de Almeida em outro, "apenas como mais uma clareira a ser pesquisada, pois já tínhamos examinado as clareiras do rio Xingu e as mais próximas do rio Itacaiunas". Ao descerem na clareira, Erasto foi para um lado e Ritter para o outro, cada um com o seu material e recolhendo algumas amostras. Nessa clareira, que fica no topo da serra (a uma altura de 700 a 800 metros), os dois geólogos ficaram impressionados com a quantidade de carga, que é a característica da ocorrência de minério de ferro. Essa clareira era tão descampada que os dois geólogos tiveram apenas que retirar algumas pedras e galhos para fazer uma pista de pouso de um avião 170 — que já pousou lá no dia seguinte.

Tendo avaliado preliminarmente o volume de



Os brasileiros pesquisaram na Serra dos Carajás desde 1954 e só encontraram calcário. A U.S. Steel pesquisou dois anos e achou 18 bilhões de toneladas de minério de ferro.

Quem pagará o tempo perdido?

O projeto global de Carajás, na opinião dos técnicos do DNPM, seria um verdadeiro pólo de desenvolvimento no interior do Estado do Pará, beneficiando também o Maranhão, pois, além de permitir o aproveitamento econômico de uma jazida de minério de ferro de alto teor, para exportação, criaria vários centros de desenvolvimento ao longo da ferrovia, que, inclusive, deveria ser eletrificada, e oferecendo centenas de novos empregos desde a mineração até o porto e a siderúrgica.

O projeto global — excluindo a siderúrgica — foi estimado em cerca de um bilhão de dólares, dos quais 450 milhões seriam destinados exclusivamente para a construção da ferrovia de quase 900 quilômetros. Entretanto, após a crise do petróleo em 1973, elevaram-se os custos dos equipamentos, de tal modo que, hoje, o projeto está estimado em 3,5 bilhões de dólares — dos quais 1,8 bilhão para a construção da ferrovia. A crise econômica mundial também provocou uma retração no mercado mundial do aço (que está, até hoje, com um excesso de oferta de 40%).

O projeto de Carajás visava única e exclusivamente a exportação. A alta dos preços dos equipamentos e a ociosidade do mercado certamente teriam reflexos sobre o projeto brasileiro. O primeiro sinal desses reflexos foi dado pela Nippon Steel, do Japão, que decidiu adiar — ou retardar — a sua participação na construção da siderúrgica de Itaqui (que era também um projeto de exportação), limitando, portanto, ao mercado internacional toda a produção prevista de Carajás. Após a saída da Nippon Steel, a CVRD já neste ano, entrou em negociações com a U.S. Steel, para que essa empresa americana deixasse também o projeto. A CVRD alegava que a U.S. Steel fazia algumas exigências que eram praticamente impossíveis de serem atendidas, tal como a de que a ferrovia fosse construída com recursos brasileiros — segundo revelou Roquete Reis na CPI dos Minerais. Pelo que deu a entender na CPI o presidente da Vale, a U.S. Steel fazia essas exigências que sabia impossíveis de serem atendidas justamente para retardar o projeto — certamente pensando na atual falta do mercado.

Esse comportamento da U.S. Steel não era bem visto pelo Governo brasileiro, que, na pessoa do ministro das Minas e Energia, Silveira Ueki, acreditava (e acredita) que o momento ideal para investir em projetos do tipo de Carajás é justamente o da recessão, pois, quando houvesse uma recuperação, o projeto já estaria pronto para operar. Acreditava-se, ainda, como o próprio ministro Ueki já afirmou, que a recessão econômica mundial — e especialmente a da siderúrgica — não deveria se estender por um período muito longo. Quando vier a recuperação — este o

pensamento do Governo — aí é que o projeto Carajás vai ficar inviável, pois todos os países deverão investir no setor siderúrgico e de mineração, elevando o custo dos equipamentos a níveis altíssimos. Não há dúvida de que, a partir de 1973, o preço desses equipamentos subiram a níveis bastante elevados, com a consequente elevação do custo do projeto de Carajás. Mas, também, uma parte da elevação do custo do projeto de Carajás a 3,5 bilhões de dólares deve ser creditada à própria U.S. Steel, que, na opinião de alguns técnicos, "fez corpo mole".

A CVRD — segundo seu próprio presidente — tem competência técnica para executar sozinha o projeto. Mas não tem recursos financeiros — e, por esse motivo, estaria obtendo empréstimos de organismos financeiros internacionais. Mas, ao que tudo indica, só resta a ela iniciar o projeto por conta própria — o que deverá ser feito a partir de maio do ano que vem, quando começam as obras de compactação do terreno por onde passará a ferrovia. Mas, cabe perguntar: quanto a U.S. Steel vai pagar ao Brasil por ter atrasado o projeto em, pelo menos, três anos? A CVRD pagará à U.S. Steel uma importância de aproximadamente 51 milhões de dólares (valor que ainda não é exato, pois está sendo feito um levantamento dos gastos efetivos da Meridional no projeto de Carajás), mas o Brasil, com a saída da empresa norte-americana, terá prejuízos adicionais além daqueles que decorram do próprio atraso do projeto.

A U.S. Steel é uma das maiores empresas siderúrgicas do mundo e sua saída representa a perda de uma garantia de mercado de pelo menos 25 milhões de toneladas de minério de ferro por ano (quase 300 milhões de dólares a preço de hoje), além da perda de investimentos estrangeiros num projeto de exportação — e até mesmo o prejuízo moral para o Vale do Rio Doce, que perde prestígio no exterior. O Brasil poderia ser compensado com a entrada de um novo sócio — para o que estaria sendo referido o convite anteriormente formulado a algumas empresas do setor e sendo feito novos convites a outras empresas.

Há um mês, em sua viagem à Europa, o ministro Ueki reiterou esse convite à British Steel, da Inglaterra, e conversou sobre o projeto com dirigentes da Voest Alpine, da Áustria. O presidente da Vale, Roquete Reis, por sua vez, também entrou em contato com a Altos Hornos de Viscaya (Espanha) Usinor (França), Tissen (Alemanha), Fin Sider (Itália) e até mesmo com representantes de algumas empresas japonesas — nenhuma das quais, até o momento, manifestou interesse concreto em participar do projeto de Carajás.

RESUMO DAS RESERVAS (Em milhares de toneladas)

Classe de Reserva	MINÉRIO DE ALTO TEOR 64,0% de Fe		MINÉRIO DE MÉDIO TEOR DE 55,0 a 63,9% de Fe		TOTAL RESERVA 55,0% de Fe	
	TONELAGEM	TEOR	TONELAGEM	TEOR	TONELAGEM	TEOR
Medida	1.693.990	67,1	186.945	60,6	1.880.935	66,5
Indicada	2.556.526	66,7	529.676	60,9	3.086.202	65,7
Inferida	11.500.339	66,7	1.417.469	60,9	12.917.808	66,1
Total	15.750.855	66,7	2.134.090	60,9	17.884.945	66,1

minério de ferro que poderia conter naquela serra, o chefe do programa de pesquisas do Meridional, Gene Tolbert enviou, de Belém, no dia 20 de setembro de 1967, um telegrama cifrado para o escritório central da U.S. Steel, em Pittsburgh, Pensilvânia.

Este telegrama — enviado a Mr. Lesperance, diretor internacional de matérias-primas da U.S. Steel, em Pittsburgh —, depois de decodificado e traduzido, dizia o seguinte:

"Para Lesperance. Recentes pesquisas aqui revelaram ocorrência de minério de ferro semelhante àquela da Companhia de Mineração do Orenoco (Venezuela). É uma crosta de 30 metros de espessura. Considerando um volume de material em Orenoco como uma unidade, nós teremos um mínimo de seis unidades (esta possibilidade indicaria dois bilhões de toneladas) de qualidade semelhante, provavelmente 15 a 20 unidades (5 a 7 bilhões de toneladas) e possivelmente 100 unidades (35 bilhões de toneladas). Distância a partir de "Archimedes" (um ponto combinado no mar) é de 200 a 300 milhas. Recomendando vigorosamente a você, ou a uma pessoa de autoridade equivalente, que venha a Belém nos próximos dias. Papéis estão em tramitação aqui. Eles irão requerer um grande número de assinaturas. Estima-se que a descoberta se torne pública em sete ou 10 dias. Também há bons indícios de manganês. Eu pretendo ir ao Rio sexta-feira e retornar a Belém na terça-feira. Wright já foi avisado. Lembre-se, Tolbert, Hotel Grão Pará."

Até a descoberta da Serra Norte, o escritório central da Meridional Mineração, no Rio de Janeiro (e a da própria U.S. Steel), em Pittsburgh — não estava muito interessado em minério de ferro. Mas, devido ao entusiasmo de Tolbert com

ela (José Costa Cavalcanti) a descoberta. O processo ficou paralisado desde o final de 1967 até meados de 1969, quando Francisco Moacyr de Vasconcelos, já sob administração do ministro Dias Leite, "abriu o jogo" com a Meridional e exigiu a entrada da CVRD no projeto, na condição de sócio majoritário.

A Meridional — segundo técnicos do Ministério — aceitou a proposição, tendo sido feita então uma associação com a Vale do Rio Doce — que nada pagou à subsidiária da U.S. Steel para entrar no projeto — e apresentado novo requerimento de Alvará de Pesquisa para a Serra de Carajás. Entretanto, o Regulamento do Código de Mineração (Decreto nº. 62.934, de 2 de julho de 1968), em seu artigo 29, limita a 1.000 hectares a área máxima para cada autorização de pesquisa para os minérios da classe I (onde se inclui o minério de ferro) enquanto que o artigo 26 do Código limita a cinco o número máximo de autorizações de pesquisa para cada substância mineral que pode ficar em poder de cada pessoa, natural ou jurídica. Esses itens do Código de Mineração e do seu regulamento, dariam à Companhia Meridional de Mineração e à CVRD, uma área máxima de 10 mil hectares, enquanto que os Alvarás de Pesquisa, de números 742 a 759, publicados no Diário Oficial da União de 7 de outubro de 1969, concediam autorização de pesquisa em 18 áreas, totalizando 160 mil hectares.

A jazida de minério de ferro de Carajás se enquadrava perfeitamente nas condições estipuladas pelo parágrafo 1º. do artigo 29 do Regulamento do Código de Mineração — e, na opinião dos técnicos, deve ter sido este o motivo pelo qual o DNPM concedeu Alvarás de Pesquisa à CVRD e Meridional para uma área total 16 vezes maior do que o que seria permitido pelo Código. Mesmo assim, as duas empresas (Meridional e CVRD) tiveram de lançar mão de um estratagemas, pois o máximo de área que elas (sozinhas) poderiam ter obtido seria 100.000 hectares: a CVRD requereu cinco áreas de 10 mil hectares e criou uma outra subsidiária (a Mineração Tocantins Ltda.), que requereu também mais quatro áreas (duas de 5 mil hectares e duas de 10 mil), totalizando para as duas empresas brasileiras 80 mil hectares. A Meridional, do mesmo modo, requereu cinco áreas de 10 mil hectares e criou uma subsidiária (a Mineração Xingu Ltda.), que também requereu quatro áreas (duas de 5 mil e duas de 10 mil hectares), totalizando, também para a subsidiária da U.S. Steel, uma área total de 80 mil hectares.

Depois do acordo entre as quatro empresas (Vale, Meridional, Mineração Tocantins e a Xingu), foi iniciado (em 1969) o projeto de pesquisa que só terminou em 1972. Em 1970 surgiu a Amazônia Mineração SA., "joint-venture" entre a Vale e a Meridional.

O custo total das pesquisas atingiu um valor global de 12 milhões de dólares. Sem computar o que a Meridional já havia gasto com as pesquisas preliminares, quando trabalhava sozinha na área, e considerando que 50 por cento da área pertencia à subsidiária da U.S. Steel, pode-se concluir que essa empresa aplicou, nas pesquisas feitas juntamente com a CVRD, um total de aproximadamente 6 milhões de dólares. A CVRD está oficialmente em negociações para comprar a parte da Meridional no projeto. Os investimentos feitos pela Meridional, segundo Roquete Reis, foram transformados em ações e a Vale está apenas comprando essas ações, pelas quais pagará uma cifra de aproximadamente 5 milhões de dólares. Como desde 1972, após a aprovação do Relatório de Pesquisa, pouca coisa foi feita no projeto de Carajás — a não ser a elaboração dos projetos de viabilidade econômica e de engenharia básica, cujo custo não é muito elevado pode-se concluir que o lucro da Companhia Meridional de Mineração (e da própria U.S. Steel) com a venda dessas ações será de mais de 40 milhões de dólares.

AS RESERVAS

Segundo o Relatório de Pesquisas do Distrito Ferrífero de Carajás, as reservas de minério de ferro de Carajás atingem um volume total de quase 18 bilhões de toneladas.

Essas reservas — assinala o Relatório — colocam o Distrito Ferrífero da Serra dos Carajás entre os mais importantes do mundo. "Suas dimensões, aliadas à escassez de capeamento, tornam as condições ideais para a lavra a céu aberto, não sendo superadas pelas de nenhuma outra jazida conhecida de minério de ferro."

Ao elaborar o projeto de viabilidade econômica do minério de ferro de Carajás, a Amazônia Mineração S/A preocupou-se em realizar um projeto global, que não só garantisse a produção do minério de ferro, como também o seu escoamento para exportação de uma parte do minério e para a industrialização (fabricação de aço) da outra parte. Assim, foi elaborado um projeto para exploração do minério de ferro em Carajás, com uma produção anual estimada em 50 milhões de toneladas. Para escoar esse minério, pensou-se inicialmente na utilização de hidrovias, já que a região é abundantemente banhada por rios. Entretanto, essa hipótese foi logo afastada, pois teriam de ser feitos três transbordos do minério de ferro, tornando o custo de transporte muito elevado. Por esse motivo, o transporte do minério de ferro de Carajás só seria viável através de uma ferrovia ligando a Serra até Itaqui, no Maranhão, embora sua construção fosse estimada em um terço do custo total do projeto. Em Itaqui, no Maranhão, seria construído um porto (porto de Ponta da Madeira) para exportação do minério e uma siderúrgica.

A FERROVIA

Para se ter uma idéia da importância do projeto de Carajás e de seus demais componentes, basta apenas uma análise sobre o que será (ou será?) a ferrovia Carajás-Itaqui, cuja construção e exploração foi concedida à Amazônia Mineração em 16 de maio do ano passado, através de Decreto do Presidente Geisel. A ferrovia, ligando a Serra dos Carajás, no Estado do Pará, a Itaqui, na baía de São Marcos, no município de São Luís (Maranhão), onde será construído o porto de Ponta da Madeira, é de "cunho predominantemente industrial, destinada, principalmente, ao transporte de minério de ferro de Carajás".

Segundo um artigo publicado pela revista Atualidades do Conselho Nacional do Petróleo, em seu número 49, de julho/agosto do ano passado, a ferrovia Carajás-Itaqui terá (ou terá?) uma extensão de 877 quilômetros, devendo atravessar mais de 30 municípios e pequenas povoações no Estado do Maranhão. "Existem no Maranhão — diz o artigo da revista do CNP — mais de um milhão de pessoas que vivem em regime de subemprego, dos quais, pelo menos, 300 mil engajados na coleta e extração artesanal das amêndoas do coco babacu, a principal riqueza maranhense.