

PERCIVAL FAROUHAR

Contracto Itabira

Resposta ao discurso do Depu-
tado Arthur Bernardes de 6 de
Março de 1937, publicado em 18
de Março no "Correio da Manhã"

PERCIVAL FARQUHAR

Contracto Itabira

Resposta ao discurso do Depu-
tado Arthur Bernardes de 6 de
Março de 1937, publicada em 18
de Março no "Correio da Manhã"

AMERICAN ...
292 21351

EDITORIAL DO "CORREIO DA MANHÃ" DE
18 DE MARÇO DE 1937

ITABIRA

"Publicamos hoje um trabalho do sr. Percival Farquhar sobre o caso da Itabira. E' uma resposta succinta a affirmações feitas na Tribuna da Camara. Mostra a má fé ou a levianidade com que se pódem tratar questões de immensa importancia para o futuro do Brasil.

"Quando nasceti essa velha questão, suppunham-se muito empobrecidas as reservas de minerio de ferro no mundo. Era, então, perigoso e inconveniente desfazendo-nos, pela exportação em grande escala, de uma materia prima que em poucos annos se deveria tornar preciosa e rara. Estudos posteriores provaram o contrario. Não só em outros paizes as jazidas de ferro ainda são consideraveis, mas o que se encontra á flôr da terra na região da Itabira é bastante para abastecer o mundo por cerca de novecentos e quarenta annos. Só ha, portanto, vantagem em aproveitar essa riqueza. Não podemos, porém, aproveitá-la por falta de transporte, e de transporte economico. O ferro não é como os nossos productos de sobremesa — café e assucar — em que a praga dos Institutos joga com as suas fantasias. E' um producto sério, cujo custo tem de ser previsto exactamente, até á ultima fracção de vintem: deixa pouca margem, mas vale o seu

peso... em ouro. No Brasil, onde a mão de obra é barata, onde a extracção não offerece, e tão cedo não offerecerá, nenhuma difficuldade, o custo do minerio é principalmente funcção do transporte.

“O contracto da Itabira propõe resolver esse problema. Mais de oitenta por cento do capital que a empresa pretende attrair para o Brasil será applicado na construcção de uma estrada de ferro, que custará cerca de treze milhões de libras, e cujo traçado todos os technicos que o estudaram consideram optimo.

*
* *
*

“A confusão em torno do caso do sr. Farquhar, em grande parte, é propositada e inspirada por interesses particulares contrariados. Sua resposta sobria expõe com clareza um ponto de vista, e em suas entrelinhas revela um aspecto mesquinho e pessoal da questão. Achamos justo lhe dar uma opportunidade de dirigir-se ao nosso publico, que tirará suas conclusões.

O CASO DA ITABIRA

RESPONDENDO AO SR. BERNARDES

O sr. Percival Farquhar, respondendo a um discurso recente do sr. Arthur Bernardes, escreveu o trabalho que segue, e que resolvemos publicar por nos ter elle parecido justo e claro:

“A melhor resposta é a de ler cuidadosamente os textos do Contrato Itabira com o Estado de Minas Geraes e do projecto de Revisão do Contrato Federal, resultando dos trabalhos de 5 comissões do governo federal durante 4 annos e submittido ao Congresso pelo presidente da Republica em 17 de maio de 1935.

O sr. Bernardes tomou a si textualmente a enumeração do commandante Villar, publicada no “Radical” (6 de fevereiro), dos allegados “extraordinarios favores (?)” do contrato actual com o Estado de Minas Geraes e do projecto de Revisão do Contrato Federal. Examinemos os contratos e vejamos quaes são os factos.

FAVORES? CONTRATO ESTADUAL

1) — O sr. Bernardes diz:

“1.º — Reducção a \$300 de imposto de exportação de 3\$000 por tonelada de minerio, durante o prazo de 30 annos (clausula 5.ª do contrato mineiro)”.

O *facto* é que o contrato só concede esta redução no caso da companhia transformar em ferro e aço dentro do Estado 5 % de minerio exportado o que aliás é concedido nas mesmas condições a qualquer empresa pela lei 750, de 23 de setembro de 1919, como segue:

.....
Art. 1.º — Fica elevado a 3\$000 por tonelada o imposto de exportação do minerio etc.

Art. 2.º — Fica o Poder Executivo autorizado a conceder ás empresas que exploram o minerio de ferro para exportação a redução a \$030 de imposto de 3\$000 por tonelada, creado por esta lei, durante um prazo não excedente de 20 annos, desde que se estabeleçam no territorio mineiro uzinas que transformem em ferro e aço pelo ménos 5 % do minerio a ser exportado”.

(Assignado) — *Arthur da Silva Bernardes — João Luiz Alves — Clodomiro da Silva Oliveira.*

e pela lei n. 793, de 21 de setembro de 1920, como segue:

.....

Art. 3.º — Fica o Poder Executivo autorizado a contratar com a “Itabira Iron Ore Company Limited”, ou com outra empresa, a construcção de uma ou mais usinas siderurgicas no territorio do Estado, com a capacidade minima de 150.000 toneladas de producção annual de ferro e aço, cada uma, podendo elevar até o limite maximo de 30 annos os prazos constantes da lei n. 750, de 23 de setembro de 1919 conceder isenção de quaesquer impostos estaduaes existentes ou futuros, que de qualquer fórma incidem ou venham a incidir sobre a industria da concessão, e, bém assim, os direitos de desapropriação por utilidade publica e de utilização, durante o funcionamento da usina, de quedas d’agua pertencentes ao Estado.

Parapho unico — Se, findo o prazo do contrato, o governo reconhecer que os contratantes cumpriram as obrigações assumidas, poderá prorogal-o por mais dez annos.

.....

(Ass.) *Arthur da Silva Bernardes — João Luiz Alves — Clodomiro Augusto de Oliveira.*

2) — *O sr. Bernardes diz:*

“2.º — Isenção perpetua (prazo indeterminado) de quaesquer impostos estaduaes ora existentes e dos que, de futuro, de qualquer fórma, incidem ou venham a incidir sobre a industria da concessão, inclusive os que oneram a acquisição de novas jazidas (clausula 6.ª letra a. do contrato mineiro)”.

As isenções são geraes para qualquer empresa sob as leis citadas 750, de 1919; 793, de 1920, que fixam o limite de 30 annos para as isenções, limite esse determinadamente estipulado pela

clausula 16 do contrato é de trinta (30) annos contados do dia em que o estabelecimento siderurgico começar a funcçãoar”.

(Ha prazo para a construcção desse estabelecimento), e pela clausula vigesima, como segue:

“Findo o prazo do contrato, reconhecido, a juizo do governo, que a “The Itabira Iron Ore Company Limited” cumpriu as obrigações por ella assumidas, será o contrato prorogado por mais 10 (dez) annos, de accôrdo com o paragrapho unico do art. 3.º (terceiro) da citada lei setecentos e noventa e tres (793), de vinte e um (21) de setembro de mil novecentos e vinte (1920)”.

3) — *O sr. Bernardes diz:*

“3.º — Cessão gratuita de quedas d'agua pertencentes ao Estado (clausula 6.ª letra *b*) do contrato mineiro).

Os termos do contrato são:

“da cessão gratuita de quedas de agua pertencentes ao Estado e que, a juizo do governo, sejam necessarias durante o funcionamento da usina”.

A lei 793, de 21 de setembro de 1930 acima citada autoriza fazer egual concessão a qualquer empresa nas mesmas condições.

4) — *O sr. Bernardes diz:*

“4.º — Direito de desapropriação por utilidade publica, de bens, de particulares (açambarcamento de mais jazidas?) (clausula 6.ª letra *c* do contrato mineiro)”.

Os termos do contrato Cl. 6, *c* são:

“Do direito de desapropriação por utilidade publica dos bens que a juizo do governo, sejam necessarios ao estabelecimento siderurgico e ás suas ampliações e a villa operaria, com todas as suas dependencias, serviços de hygiene, abastecimento d'agua, reservatorios, encanamentos, esgotos, illuminação e egualmente para represas, canaes, usinas hydro-electricas, linhas de transmissão e demais obras que se referem a este contrato”.

.....
E' tambem geral pela lei n. 793, de 21 de setembro de 1920.

5) — *O sr. Bernardes diz:*

“5.º — Isenção de impostos que recáiam sobre qualquer ramo de commercio siderurgico (commercio de productos de todas as

industrias subsidiarias da siderurgia) e sobre os de profissão que á siderurgia se liguem; (clausula 6.^a, letra c) in fine)".

A clausula 6, letra c, se lê:

"Fica entendido que na isenção dos impostos não se comprehendem os que recáiam sobre qualquer ramo de commercio estranho a siderurgia, nem as de profissão que a mesma se não liga directamente e que recáiam sobre profissão propriamente dita".

6) — *O sr. Bernardes diz:*

6.^o — Cessão gratuita de terrenos devolutos (mais jazidas, clausula 8.^a, do contrato mineiro)".

A clausula 8.^a do contrato mineiro se lê:

"Nos termos da lei oitocentos e oito (808) de vinte e dois (22) de setembro de mil novecentos e vinte e um (1921), a "The Itabira Iron Ore Company Limited" terá a cessão gratuita de terrenos devolutos *que a juizo do governo foram necessarios*".

A lei n. 808 de 22 de setembro de 1921, é geral e não especial.

7) — *O sr. Bernardes diz:*

"7.^o — Direito a prorrogação do contrato por mais 10 annos (Cl., 20a do contrato mineiro)".

De accordo com a disposição geral applicavel a qualquer empresa da lei 793, de 21 de setembro de 1920, a cl. 20.^a do contrato mineiro disse acima.

"Findo o prazo do contrato, reconhecido, a juizo do governo, que a "The Itabira Iron Ore Company Limited" cumpriu as obrigações por ella assumidas, será o contrato prorogado por mais 10 (dez) annos de accordo com o paragrapho unico do artigo 3.^o (terceiro) da citada lei setecentos e noventa e tres (793), de vinte e um (21) de setembro de mil novecentos e vinte (1920)".

8) — *O sr. Bernardes diz:*

"8.^a — Direito á reduccão da taxa de \$300 se outrem obtiver taxa inferior a essa (cl. 25.^a do contrato mineiro)".

Além de ser justiça commum é principio brasileiro não permittir privilegios e desigualdade de condições, o que o contrato mineiro attendeu na clausula 25.^a.

"Se outra qualquer empresa obtiver uma taxa de imposto de exportação de minerio inferior a que pelo presente contrato

é obrigada a concessionaria, ou outros favores maiores ou eguaes, não compensados por onus identicos, ficam desde logo extendidas á “The Itabira Iron Ore Company Limited” regalias da referida taxa e favores, obrigando-se o governo a não deixar nunca a concessionaria em situação de inferioridade”.

9) — *O sr. Bernardes diz:*

“9.^a — Fôro especial para os casos de desintelligencia na interpretação do contrato (cl. 30.^a do contrato mineiro)”.

A clausula 30.^a do contrato mineiro é simplesmente a usual clausula de arbitramento como segue:

“Em caso de divergencia entre o governo do Estado e á “The Itabira Iron Ore C.^o Ltd.” sobre a intelligencia de qualquer das clausulas deste contrato, instituir-se-á a juizo arbitral, nomeando cada parte um arbitro e os dois nomeados escolhendo o terceiro, á decisão arbitral será irrecorriavel”.

FAVORES? — PROJECTO DE REVISÃO DO CONTRATO FEDERAL

1) — *O sr. Bernardes diz:*

“1.^o — Privilegio para construcção, uso e gozo de um cáes perpetuo no porto de Santa Cruz (cl. IV letra B e cl. XIV § 4.^o do contrato de revisão)”.

A companhia não tem privilegio algum; a clausula XIV § 5.^o estipula:

“O governo poderá conceder a outros exportadores de minérios e materias primas e de productos siderurgicos a construcção de cáes junto á estação terminal da companhia, com aparelhagem propria, exclusivamente destinadas ao embarque e desembarque dos productos acima enumerados. Neste caso, a companhia obriga-se, dentro do periodo da construcção, a levar suas linhas ferreas até os cáes desses exportadores, mediante condições e tarifas propostas pela companhia e approvadas pelo governo. Esses cáes e o prolongamento das linhas ferreas serão construidos e explorados sem privilegio e sem onus para o governo e para a companhia”.

E ainda qualquer empresa pode fazer exportação de minério pelo porto publico, tratado na clausula XIV.

2) — O sr. Bernardes diz:

“2.º — Privilégio para a construção de duas estradas de ferro industriaes, isto é, particulares e que o governo não poderá sequer encampar durante 35 annos, partindo: uma de perto de Santa Cruz, e indo entroncar-se na E. F. Victoria e Minas; outra partindo das minas de Itabira Iron e indo entroncar-se ainda na Victoria e Minas, com ramaes (cl. IV) § 1.º e cl. XXVIII”.

Não ha nenhum privilegio, a clausula IV é como segue:

“Concessão de linhas ferreas e estação maritima”.

“O governo, na fórma da legislação em vigor, concede á companhia, *sem privilegio*:

a) — Construcção, uso e gozo de duas linhas ferreas industriaes cujos estudos já foram aprovados pelo decreto n. 19.299 de 8 de agosto de 1930 e que, partindo das minas de Itabira, em Minas Geraes, e da estação maritima terminal, se entronquem em Derribadinha e Maylasky, respectivamente, com a Estrada de Ferro Victoria e Minas”.

O governo pela Constituição e por lei poderá como soberano desapropriar em qualquer época todas as propriedades da companhia pela clausula XXVIII tem o direito de encampal-as depois de 35 annos.

3) — O sr. Arthur Bernardes diz:

“3.º — Direito á preferencia para no futuro construir por conta do governo, usar e gozar da exploração do porto, publico de Santa Cruz sem pagar impostos nem taxas (cl. XIV letra a (?))”.

Faz confusão entre o porto publico e o embarcadouro de minerio (a estação terminal) que é situado num angulo do estuario do Piraque-Assú, inteiramente isolado do porto publico, como fica estabelecida nos planos approvados pelo governo. O governo tem 14 kilometros de littoral do estuario do Piraque-Assú onde estabelecerá o porto publico quando e nas condições que quizer.

Para melhor esclarecimento do caso, citamos a parte da cl. IV, que trata da construcção do embarcadouro de minerio, Estação Maritima e a cl. XIV que trata do porto publico.

“Cl. IV — A concessão das linhas ferreas e estação maritima”.

“O governo, na fórma da legislação em vigor, concede a companhia *sem privilegio*:

a) — ... (linhas ferreas);

b) — a construcção de uma estação maritima terminal...

Esta estação será provida de docas, canal de acesso, obras necessarias de protecção, armazens,apparelhos para carga e descarga de navios e todo apparellamento proprio ao serviço de exploração de minerio e productos da industria siderurgica...

“Cl. XIV — O governo reserva-se a faculdade de usar, *independente de qualquer* onus, as obras de acesso ao cáes de minerio com o fim de construir e explorar o porto publico.

§ 1.º — *Em egualdade de condições*, terá a companhia preferencia para a construcção, uso e gozo da exploração do porto publico acima referido, *de accordo com o regimen de concessão vigente* nos portos da Republica.

§ 2.º — Caso o governo constrúa directamente o porto ou o concede a outra empresa, caberão a elle ou ao concessionario os onus da conservaçoão do porto, exceptuados os das obras de acesso, que continuarão a cargo da companhia.

§ 3.º — A companhia fica obrigada a prolongar as suas linhas ferreas até o porto publico dentro do periodo da construcção desta. Cobrará pelos serviços de exploração destes prolongamentos tarifas que, sob sua proposta, o governo approvar.

§ 4.º — A companhia, mesmo depois de construido o porto publico continuará na posse, uso e gozo de sua estação maritima e de outras obras que lhe pertençam, subsistindo a obrigaçoão de mantel-as em perfeito estado de conservaçoão e ficando isenta de quaesquer taxás pela respectiva exploração industrial.

§ 5.º — O governo poderá conceder a outros exportadores de minerios e materias primas e de productos siderurgicos a construcção de cáes junto á estação terminal da companhia, com apparellagem propria, exclusivamente destinadas ao embarque e desembarque dos productos acima enumerados. Neste caso, a companhia obriga-se, dentro do periodo da construcção, a levar suas linhas ferreas até os cáes desses exportadores, mediante condições e tarifas propostas pela companhia e approvadas pelo governo. Esses cáes e o prolongamento das linhas ferreas serão construidos e explorados sem privilegio e sem onus para o governo, e para a companhia.

§ 6.º — Ficarão a cargo da companhia a conservaçoão do canal de acesso e obras necessarias de protecção, de que trata a clusula IV. Se, na fórmula do § 5.º desta clausula, forem feitas concessões de cáes a particulares ou exportação de minerio pelo porto publico, poderá a companhia cobrar desses concessionarios ou exportadores contribuição especial para as despesas de conservaçoão do canal de acesso e obras de protecção”.

4) — O sr. Bernardes diz:

“4.º — Direito á administração, isto é, controle, posse e retenção das obras de acesso e protecção do canal de entrada do porto, e de entrada e saída de embarcações do syndicato, a qualquer hora do dia ou da noite, para carga e descarga, tornando impossivel evitar o contrabando (cl. XVII, § 5.º e cl. XIV, § 6.º)”.

Procura-se fazer parecer como favor para a companhia, o que é uma importante vantagem para o governo e um consideravel onus para a companhia, isto é, o uso pelo governo para o porto publico do canal de acesso, cortando a barra do estuario do Piraque-Assú, sem pagamento algum para a construção ou manutenção. Este canal de acesso com obras de protecção serão construidos á custa da companhia, e a companhia pelos § 2.º e 6.º da cl. XIV citadas acima, é obrigada a conserval-os á sua custa. E' uma grande economia na construção e exploração do porto publico.

A cl. XVII, § 5.º se lê como segue:

“Aos navios empregados no transporte de minerio será permittido carregar ou descarregar, atracar ou desatracar, entrar ou sair do porto a qualquer hora do dia ou da noite, inclusive aos domingos e feriados, *organizando o governo, para isso os serviços de Alfandega, capitania e saúde do porto, correndo por conta da companhia e dos demais exportadores de minerio e productos siderurgicos as despesas extraordinarias resultantes dessa organização e execução dos serviços*”.

Com esta organização especial de serviços do governo, paga pela companhia e demais exportadores de minerios, para um simples embarcadouro de minerio e de productos siderurgicos separado completamente do porto publico, se este vier a existir, será facil a fiscalização para o governo que não terá onus algum.

E' explicitamente em beneficio da economia do transporte maritimo dos minerios da companhia e dos demais exportadores de minerio e productos siderurgicos que são situados tanto mais distante dos mercados de consumo de Inglaterra e Allemanha, quanto os minerios concorrentes de Suecia, Hespanha, Norte de Africa e Terra Nova. A concorrência se tornará impossivel se forem impostos embaraços desnecessarios.

5) — O sr. Bernardes diz:

“5.º — Direito á utilização de um trecho da E. F. Victoria a Minas, que será commum ao serviço das duas estradas, sem pagamento de nenhum frete (cl. IX)”.

Conforme fixam os planos approvados pelo governo a Itabira pelos termos da cl. IX não utiliza trecho algum da E. F. Victoria a Minas, mas sim construirá á sua custa, exclusiva uma nova linha de 155 kms., o trecho commum, em substituição ao traçado actual da Victoria a Minas e terá o exclusivo onus de custear-a economizando para a Victoria a Minas não longe de mil contos por anno de custeio, eliminando, assim, o *deficit* de exploração dessa estrada.

A cl. IX se lê como segue:

“A companhia obriga-se a executar, por sua conta e exclusiva responsabilidade, sem onus para o governo, os seguintes serviços que lhe são permittidos pela Cia. Estrada de Ferro Victoria a Minas, representada neste acto por seu presidente:

a) — *a construcção do trecho commum ás duas estradas de ferro* de Maylasky a Derribadinha, trecho que substituirá o traçado actual da Estrada de Ferro Victoria a Minas;

b) — *a construcção*, mediante a autorização do governo, de todos os desvios e obras complementares, indispensaveis á circulação dos trens, das duas empresas;

.....

e) — *a conservação ordinaria e extraordinaria* das linhas e obras a que se referem as letras *a* e *b* desta clausula.

.....

§ 2.º — *O encargo a que allude a letra e, da presente clausula passará da Estrada de Ferro Victoria a Minas para a companhia desde a data em que tiverem inicio as obras de que trata a letra a.*

§ 3.º — *Os comboios da companhia circularão no trecho commum, sem pagamento de nenhum frete á Estrada de Ferro Victoria a Minas, mas de modo que não seja prejudicado o serviço de trens, de passageiros e mixtos, nem haja preferencia para os de mercadorias de qualquer das duas empresas”.*

6) — *O sr. Bernardes diz:*

“6.º — Permissão para construir na zona de privilegio da Victoria a Minas, e ao lado da linha existente, trechos de linha nova para circulação privativa dos seus trens de minerio, sem nenhuma compensação á Victoria a Minas, que cede, assim, ao syndicato da Itabira parte do seu privilegio no transporte e na renda, em prejuizo tambem da União, para que reverterá a Vi-

ctoria a Minas, em virtude dos juros garantidos e pagos pela União (Cl. IX § 1.º)”.
A cl. IX § 1.º se lê como segue:

“§ 1.º — A Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas e o governo facultam á companhia construir, exclusivamente á sua custa, quando julgar conveniente, trechos de linha nova, que, em terrenos da Estrada de Ferro Victoria a Minas e ao lado da linha existente, forem necessarios para a circulação privativa dos trens de minerio”.

Mantém a clausula do contrato Itabira actual, julgado necessario por todas as cinco commissões da Itabira, afim de permitir á companhia apparelhar e manter apparelhadas suas linhas, duplicação onde fôr necessario, para o transporte economico de minerio como exige na clausula VI letra *a* na previsão do augmento de trafego da Victoria a Minas no trecho commum e de trafego publico da Itabira previsto na cl. XII, assim como de trafego de minerio. Emquanto durar o privilegio da zona da Victoria a Minas, não poderá a Itabira carregar ou descarregar passageiros ou mercadorias na zona da Victoria a Minas.

7) — *O sr. Bernardes diz:*

“7.º — Direito de transferencia ou venda do contrato, fazendo-se a Itabira substituir por uma ou mais empresas (Cl. III)”.

A Constituição do Brasil exige que as minas sejam exploradas por uma companhia brasileira, e a cl. III da revisão exige que a companhia para construir e explorar as linhas ferreas seja exclusivamente destinada á industria de transportes. Por isso precisa-se transferencia da Itabira Iron para duas novas companhias.

8) — *O sr. Bernardes diz:*

“8.º — Autorização para ser companhia estrangeira, mediante consentimento do governo (Cl. III, § 1.º)”.

Se refere sómente a companhia para transporté. Cl. III, § 1.º é como segue:

“A companhia ou as companhias para exploração do minerio de ferro e da industria siderurgica serão nacionaes, organizadas de accordo e exclusivamente subordinadas ao regimen da lei brasileira, ficando assegurada a preferencia ao capital nacional nas respectivas subscrições publicas iniciaes. Os estatutos destas companhias estipularão a representação proporcional

dos accionistas, nas respectivas directorias. A companhia para construir e explorar as linhas ferreas industriaes com a estação maritima terminal, poderá ser, com o consentimento prévio do governo, estrangeira”.

Mais de 80 % de cerca de £ 13.000.000 necessarios para cumprir o projecto de revisão do contrato “Itabira”, serão dedicados ás linhas ferreas com sua estação maritima o que só poderá ser levantado por emissão publica por banqueiros de primeira ordem nos mercados de Nova York, Lóndres, Amsterdam e Berlim. Cada um desses mercados exigem emissões em suas proprias mœdas e mais, precisa bancos como fidei-commissarios para os obrigacionistas que serão pequenos portadores de titulos, não podendo elles proprios cuidar de seus interesses.

9) — *O sr. Bernardes diz:*

“9.º — Autorização para importar generos destinados á manutenção dos empregados e operarios, mediante consentimento do governo (Cl. IV letra a, in fine)”.

Não se trata de autorização para importar generos para os empregados mas impedir taes importações, se houver de entrar nos cões da companhia, a não ser *com autorização especial do governo*.

A Cl. letra a, se lê como segue:

“As linhas ferreas industriaes, além dos productos de minas e usinas siderurgicas, para que são especialmente construidas, poderão tambem, transportar os materiaes, ferramentas, utensilios, pessoal, combustiveis, necessarios á execução, ao custeio e á exploração das obras e installações concedidas por este contrato, e, tambem, os generos indispensaveis á manutenção dos empregados e operarios generos esses que *sem autorização especial do governo, não terão entrada pelo cões da companhia*”.

10 — *O sr. Bernardes diz:*

“10.º — Irrevogabilidade das concessões feitas á Itabira, nos termos da clausula IX, pela Victoria a Minas, qualquer que seja o regimen a que venha ficar submettida a linha explorada pela Victoria a Minas, ainda da que em virtude de encampação, reversão, caducidade ou desapropriação por utilidade publica (Cl. X)”.

Simplesmente mantém o contrato Itabira actual. Naturalmente a Itabira não poderia construir a sua custa os 155 kms. de estrada de ferro do trecho commum e mantel-os e empregar

mais de 80 % de seu capital de £ 13.000.000 em linhas ferreas etc., se qualquer mudança no régime da Victoria a Minas pudesse derrubar as bases do emprego desse capital.

O contrato actual cl. XXVI se lê como se segue:

“O presente contrato, tanto na parte que diz respeito ás relações entre a União e a “Itabira Iron Ore Company, Limited”, como no que se refere ás relações entre esta e a Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, subsistirá em pleno vigor ainda que a linha ferrea explorada pela ultima empresa venha a ser encampada ou resgatada pelo governo, caduque a concessão respectiva ou reverta para a União, ou passe por qualquer titulo, a nova administração ou régime”.

O projecto de revisão cl. X se lê como segue:

“As concessões feitas nos termos da clausula anterior á companhia pela Estrada de Ferro Victoria a Minas, serão irrevogaveis e subsistirão em pleno vigor, ainda mesmo no caso em que outro seja o regimen a que venha a ficar submettida a linha ferrea explorada por essa empresa, em virtude de encampação, resgate, caducidade ou qualquer outro motivo”.

11) — *O sr. Bernardes diz:*

“11.ª — Annullação da clausula IX do contrato celebrado entre a União e a Victoria a Minas, por força do decreto n. 12.094, de 7 de junho de 1916, excepto quanto ao trecho da capital de Victoria á estação de Maylasky (entroncamento). Em relação a esse trecho fica mantida a obrigação da Victoria a Minas transportar minerio á taxa absurda de 8 réis por tonelada kilometro, por ser-lhe impossivel o transporte por esse preço em trecho accidentado de serra entre a cidade de Victoria e a estação de Colatina. Tanto existe essa impossibilidade, que esse trecho ficará abandonado pela Itabira, no seu projecto, e será substituido pelo de Santa Cruz e Maylasky. O que ahí se procura é impedir que a Victoria a Minas transporte minerios de terceiros, para que a Itabira não tenha competidores nos mercados externos e possa forçar os donos de jazidas a vender-lhe suas propriedades (Cl. XI 2.ª parte)”.

Simplemente mantém o estipulado no contrato actual Itabira o que foi a condição da Victoria a Minas poder assignar o contrato.

O contrato actual cl. XXIII se lê como segue:

“Salvas as restricções estabelecidas no presente contrato ou delle decorrentes, continúa em vigor o celebrado por força do decreto n. 12.094, de 7 de junho de 1916, entre a União e a Com-

panhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, valendo as suas clausulas em geral e especialmente as de ns. I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XII, XIII, XXVII e XXIX.

Fica ainda a clausula IX unicamente mantida na parte referente ao trecho de linha ferrea existente, comprehendido entre Victoria e o entroncamento pela "Itabira Iron Ore Company Limited", partir de Santa Cruz.

No caso, porém, em que caduque o presente contrato, voltará ao pleno vigor, sem nenhuma restricção, o celebrado nos termos do referido decreto n. 12.094, de 7 de junho de 1916".

O projecto de revisão, cl. XI, se lê como segue:

"Salvas as restricções estabelecidas no presente contrato ou delle decorrentes, continúa em vigor o celebrado por força do decreto n. 12.094, de 6 de junho de 1916, entre a União e a Estrada de Ferro Victoria a Minas.

Fica, porém, a sua clausula IX unicamente mantida na parte referente ao trecho da linha ferrea existente, comprehendido entre Victoria e o entroncamento com aquella que fôr construida pela companhia, a partir do littoral. No caso, porém, em que caduque o presente contrato, voltará ao pleno vigor, sem nenhuma restricção, o celebrado nos termos do referido decreto n. 12.094, de 7 de junho de 1916".

Nem o estipulado no contrato actual, nem no projecto de revisão impedem de qualquer maneira o direito ou poder da Victoria a Minas transportar minerio como qualquer outra mercadoria. O que fica como condição material de poder fazel-o é a reconstrucção ou mais a nova construcção de suas linhas em condições technicas permittindo transportes de trens pesados indispensaveis para concorrência com o estrangeiro neste character de trafego. Ha difficuldades financeiras a superar no facto dos 96.000.000 de francos ouro (decisão dos tribunaes francezes) debentures de primeira hypotheca sobre a Victoria a Minas, actualmenté em circulaçãõ, precisando levantar capitães sobre a segunda hypotheca que o publico não accéita comprar. E' esta a difficuldade que fez fracassar todos os esforços do forte grupo inglez de financiar a nova cõstrucção da Victoria a Minas.

12 — O sr. Bernardes diz:

"12.ª — Transferencia gratuita, á Itabira, do direito de reversão da Victoria a Minas, que compete á União, com a annullaçãõ do contrato de 7 de junho de 1916 (Cl. XII letra c)".

A fusão da Victoria a Minas, cl. XII letra c, foi uma exigência da Comissão Nacional de Siderurgia mantida no projecto de revisão e não uma proposta da companhia. Pela emenda n. 3 do plenário, acceita pela Comissão de Transportes, já supprimiu a alinea c da clausula XII.

13 — O sr. Bernardes diz:

“13.º — Direito de modificar, substituir e abandonar trechos da Victoria a Minas, com dispensa do pagamento da taxa de 12 % *ad valorem* (Cl. XI n. 4 do contrato de revisão da Victoria a Minas, approvado pelo decreto n. 12.094, de 7 de junho de 1916, sobre todos os materiaes que importar para a construção de suas linhas e execução dos melhoramentos como tracção electrica, material rodante para transporte medio de três milhões de toneladas (Cl. XII letra c, *in fine*)”.

Não é exacto. Na cl. XII letra c, da revisão se lá:

“...exceptuando o estipulado no n. 4, da cl. XI do contrato da E. F. Victoria a Minas approvado pelo decreto n. 12.094, de 7 de junho de 1916”.

Mas, ficando toda a letra c da cl. XII que trata da fusão supprimida pela emenda 3 do plenário, já acceita pela Comissão de Transportes, não precisa tratar mais desta questão.

14) — O sr. Bernardes diz:

“14.ª — Direito á utilização da zona privilegiada da Victoria a Minas, mediante compensação illusoria, equivalente ao provento que teria recebido a Victoria a Minas no caso do trafego publico ser feito em seus trens não abrangendo, porém, esse calculo o trafego de minerios, productos de minas e usinas, materiaes, ferramentas, utensilios, combustiveis, generos, materias primas da Itabira (Cl. XII parags. 1.º e 2.º)”.

A cl. XII é a maior conquista da commissão do governo que elaborou a revisão; para desenvolver o interior do paiz, a revisão exige da Itabira, fazer trafego publico nas suas linhas ferreas que muito embarçará o trafego de minerio. Esta obrigação não existe no contrato actual, sendo a estrada exclusivamente dedicada ao transporte de minerio e productos siderurgicos. Para a Nação o trafego publico no desenvolvimento do interior do paiz, representa uma vantagem, mesmo excedendo em importancia a de valorizar a massa de 10.000 milhões de toneladas de minerio tributarios ao Rio Doce, mas para a companhia o tra-

fego publico representa um grande sacrificio no embaraço de seu transporte de minerio, como aconteceu nos Estados Unidos com o desenvolvimento do trafego publico, no caso da E. F. Bessemer & Lake Erie transportando minerio do Lago Erie a Pittsburg e outros casos. Por isso a companhia só accitou a obrigação para o trafego publico, muito objectado pelos seus banqueiros e seus technicos, depois da insistencia da commissão do governo em vista da sua importancia para o paiz e tomando em consideração o facto de tornar facultativa a construcção da usina.

A revisão protege o privilegio da zona da Victoria a Minas:

a) — Pelo paragrapho 1.º da cl. XII que obriga a Itabira a compensar a Victoria a Minas para o trafego publico que percorrerá su zona e se lê como segue:

“A companhia, mediante accordo com a Estrada de Ferro Victoria a Minas, pagará a esta ultima, em virtude do privilegio da zona de que esta é concessionaria, uma compensação equivalente o proveito que teria recebido a Victoria a Minas no caso do trafego publico ser feito em seus trens”.

b) — pelo paragrapho 4.º que se lê como segue:

“No trecho referido na letra *b* acima, a companhia não poderá receber nem deixar passageiros ou mercadorias, salvo o referido no § 2.º (Minerio)”.

O paragrapho 2.º mantém o estipulado no contrato actual, pelo qual a compensação á Victoria a Minas para permittir á Itabira transportar minerio na sua zona, trafego volumoso de artigos de pouco valor (exigindo trens pesados completamente fóra das possibilidades da Victoria a Minas);

1) — A construcção a custo da Itabira de 155 kilometros de nova linha de Maylasky a Derribadinha, o trecho commum, com terceiro trilho para os trens da Victoria a Minas, e 2) o custeio do trecho commum pela Itabira, economizando para a Victoria a Minas não longe de mil contos annualmente, eliminando o *deficit* desta estrada.

O paragrapho 2.º se lê como segue:

“Esta compensação não abrange o trafego de minerio da companhia e de terceiros, assim como o de mercadorias e pessoal das industrias da companhia já devidamente regulada pelas clausulas IV, VI e VIII”.

15) — *O sr. Bernardes diz:*

“15.ª — Direito á posse, uso e gozo (inclusive administração) do canal de accesso ou entrada do porto, mesmo depois de con-

struido o porto publico, e isenta a Itabira de quaesquer taxas pela exportação industrial (Cl. XIV, § 4.º e § 6.º)".

As allegações do 15.º item do sr. Bernardes são já identicamente feitas nos seus itens 3.º e 4.º, que são tratados, acima, nos seus logares, — queira tornar a lê-los assim como as observações nessa connexão.

16) — *O sr. Bernardes diz:*

"16.º — Faculdade de organizar frota mercante (afim de não utilizar o Lloyd) para exportar minerio e importar combustível carvão e transportar (sem dizer para onde) materias primas e productos siderurgicos, o que pode redundar em dumping (Cl. XVII)" e

"17.º — Direito a que sua frota navegue sob pavilhão brasileiro (para se furtar ao pagamento de impostos que recaem sobre a navegação e que em outros paizes são maiores do que os daqui) e concessão de todas as vantagens que os paizes exportadores de minerio concedem aos proprios navios da mesma categoria, inclusive quanto ás equipagens (que são aqui em maior numero quanto ás pessoas) (Cl. XVII, 2.ª parte)".

Convém tratar junto os itens 16.º e 17.º do sr. Bernardes, porque constituem um conjunto, evitando, assim, repetir as mesmas observações. Essas estipulações não representam favor algum para a companhia, não foram propostas por ella e podem ser supprimidas sem qualquer objecção de sua parte.

A comissão presidida pelo general Sylvestre Rocha, da qual o commandante Firmino dos Santos, (então director do Lloyd Brasileiro) fez parte sob nomeação do sr. ministro da Viação, dr. José Americo, por motivos de patriotismo, propoz dar á companhia a faculdade de organizar uma frota sob bandeira brasileira.

Já observei que não seria possivel aproveitar-se dessa faculdade e concorrer com os principaes transportadores maritimos de minerio, que são os suecos e os hollandezes, lembrando ao mesmo tempo, a distancia maritima 4 a 6 vezes mais de Santa Cruz aos portos da Grã Bretanha e Rotterdam para Allemanha do que para os minerios concorrentes de Narvik, em Scandinavia; Bilbao, Melilla ou Argelia.

Veiu então a suggestão de equiparar os navios transportando minerio sob bandeira brasileira com os sob bandeira sueca e hollandeza, em todos os aspectos, inclusive tripulação.

18. — O sr. Bernardes diz:

“18.º — Favor solicitado pela Itabira: faculdade para sua frota transportar do exterior para o Brasil outras mercadorias além do carvão desde que nisso concorde o governo (o que é um perigo para as companhias nacionaes de navegação) como bem accentuou o nobre deputado sr. Henrique Lage — serão sua morte, e perigo para fiscalização do contrabando (Cl. XVII § 1.º)”.

A clausula XVII § 1.º é uma prohibição para a companhia, não um favor; e se lê como segue:

“§ 1.º — Os navios da companhia que transportam minerios para o exterior do paiz trarão especialmente carvão, não podendo, sem autorização expressa do governo, fazer outros transportes, a não ser para uso nos serviços da companhia”.

19) — O sr. Bernardes diz:

“19.º — Direito de navegação de cabotagem para os transportes de minerios, materias primas para siderurgia, productos siderurgicos e combustivel — oleos, carvão, etc. (Cl. XVII § 2.º)”;

“20.º — Faculdade de contratar consentindo o governo, com empresas de navegação, com empresas de navegação brasileiras existentes ou que a Itabira organizará, o transporte de seus minerios, materias primas, productos siderurgicos e combustivel, gozando das faculdades e vantagens da cl. XVII como se fossem a propria frota da Itabira (inclusive a fundição de companhias brasileiras de transporte para fugirem ás leis de cabotagem, quanto á equipagem, entrada nos portos com facilidade, ficando em nivel superior as empresas nacionaes) (Cl. XVII § 2.º segundo periodo)”.

Tratamos dos itens 19.º e 20.º do sr. Bernardes, juntos.

Os § 2.º e § 3.º da cl. XVII foram elaborados pela commissão do governo, da qual foi membro o commandante Firmino dos Santos, director do Lloyd Brasileiro com o fim de possibilitar economicamente o estabelecimento da grande siderurgia no Rio de Janeiro e outros logares fóra de Santa Cruz e de facilitar e baratear a distribuição no Brasil e paizes vizinhos dos productos siderurgicos e ainda para encorajar a companhia a ter uma frota sob bandeira brasileira.

Se a referencia á companhia ter a faculdade de organizar uma frota sob bandeira brasileira, fôr suprimida, a que, como

acima, a companhia não fará objecção, pode ao mesmo tempo, supprimir os § 2.º e § 3.º da clausula XVII.

O § 2.º da cl. XVII se lê como segue:

“No serviço de cabotagem, exceptuando o de transporte de minerio, materias primas para siderurgia, productos siderurgicos e combustivel, a companhia não poderá concorrer salvo se obtida autorização do governo para guarnecer seus navios com equipagens dos navios das demais empresas de navegação brasileira”.

O § 3.º da cl. XVII se lê como segue:

“Tambem é facultado á companhia contractar, mediante autorização do governo, com empresas de navegação brasileiras, o transporte dos seus minerios, materias primas, productos siderurgicos e combustivel e, nesse caso, os navios dessas empresas gozarão das mesmas facultades e vantagens como se fossem ou constituíssem frota da companhia, como especificado nesta clausula. A importação de combustivel constituirá a carga de retorno para esses navios”.

21 — *O. sr. Bernardes diz:*

“21.º — Direito á Itabira e a futuros concessionarios de installar tanques de oleo combustivel e lubrificantes, carvoeiras, sem declarar se para o consumo de seus navios, sómente, ou se para fornecer a terceiros, até a navios estrangeiros em caso de guerra (Cl. XVII § 2.º periodo 4.º)”.

Trata-se da cl. XVII § 4.º que se lê como segue:

“Os navios empregados na exportação de mineraes, dos productos siderurgicos, assim como na importação do que fôr destinado ás installações industriaes exploradas pela companhia ou ás de terceiros, sejam os da companhia ou de outras empresas, terão direito de tomar livremente combustiveis, lubrificantes e materiaes necessarios á navegação nos respectivos depositos na estação marítima terminal.

A companhia e futuros concessionarios (Cl. XIII § 5.º (terceiros a quem o governo tivesse concedido embarcadouro de minerio) poderão installar tanques de oleo combustivel e lubrificantes, carvoeiras, diques, officinas e almoxarifado”.

O § 4.º da cl. XVII simplesmente mantém o estipulado nas cls. XIX e XXIV do contrato Itabira actual com extensão da applicação ás terceiras concessionarias de embarcadouro de minerio. Essas estipulações têm em vista a economia do transporte marítimo com o fim de poder concorrer com os minerios da

Suecia, Hespanha, Norte de Africa, tanto mais proximos aos mercados compradores de minerio por via maritima, que são a Grã Bretanha e Allemanha.

22) — *O sr. Bernardes diz:*

“22.º — Permissão para seus navios carregarem, descarregarem atracarem e desatracarem, entrarem e sairem do porto a qualquer hora do dia ou da noite, inclusive domingos e feriados (o que pode fazer perigar o direito de soberania e difficulta a fiscalização do contrabando (Cl. XVII § 2.º ultimo periodo)”.

E' *repetição* da allegação 4.ª do sr. Bernardes, já tratada acima, com o texto da clausula XVII § 5.º, que trata disso, a clausula XVII § 2.º não trata disso; não tem o ultimo periodo, só tem um periodo. Repetimos a cl. XVII § 5.º se lê como segue:

“§ 5.º — Aos navios empregados no transporte de minerios será permittido carregar ou descarregar, atracar ou desatracar, entrar ou sair do porto a qualquer hora do dia ou da noite, inclusive domingos e feriados, *organizando o governo para isso os serviços de Alfandega, Capitania e Saúde do Porto, correndo por conta da companhia e dos demais exportadores de minerios e productos siderurgicos as despesas extraordinarias resultantes dessa organização e execução de serviços*”.

Vê-se que se refere aos terceiros, assim como á companhia. A fiscalização é facil, o embarcadouro de minerio, sendo isolado do eventual porto publico, não comporia despesas para o governo.

Em vista do “handicap” da distancia de Santa Cruz dos mercados de minerio da Grã-Bretanha e Allemanha, tantas vezes mais distante do que Narvik na Suecia, Bilbao na Hespanha, Melila ou Algeria no norte de Africa, não poderia o minerio brasileiro concorrer se não houver ausencia de todos os embaraços desnecessarios para os navios transportando esse minerio. Do valor do minerio brasileiro CIF portos da Grã-Bretanha ou Rotterdam para o Ruhr, approximadamente 50% representa normalmente o frete maritimo — agora representa bem mais de 50% — e constitue factor capital na concorrência com minerio de outros paizes.

23) — *O sr. Bernardes diz:*

“23.º — Permissão para só vender minerio á siderurgia nacional si não tiver contratos de fornecimentos (contratos faceis

de simular e usualmente feitos por longo prazo, como 30 annos e mais — venda mesmo assim não pelo preço de custo com algum lucro para a Itabira, mas pelo preço dos mercados estrangeiros, sem desconto da despesa não realizada com o transporte, afim de impedir o surto da siderurgia nacional, ou de impedir que esta possa competir com a estrangeira (Cl. XVIII)”.

O item 23.º acima não corresponde ao estipulado na Cl. XVIII que se lê como segue:

“Fornecimentos de minerios pela companhia.

“Respeitados os contratos existentes, a companhia obriga-se a vender no paiz para a siderurgia nacional o minerio necessario *por preço não superior ao regulado pela cotação dos mercados estrangeiros excluidas as despesas de transporte e outras não realizadas*”.

Visto de que a Itabira não tem mais de 4% dos 13.000 milhões de toneladas de minerio de ferro no planalto de Minas Geraes não houve qualquer necessidade da clausula sobre a venda ou preço de venda de minerio da companhia no paiz.

Não é exacto que contratos para venda de minerio são usualmente feitos para 30 e mais annos. O maior praso usual é de 10 annos. Mas a companhia não tem objecção em supprimir as palavras “Respeitados os contratos existentes”, visto como se sentirá sempre bem em poder fornecer minerio á industria siderurgica nacional.

24) — O sr. Bernardes diz:

“24.º — Dispensa de fundar no paiz a industria siderurgica, transformando assim a finalidade da concessão — de industrial, em beneficio da nação — segundo a lei que autorisou o contrato em concessão meramente commercial, em proveito de um syndicato estrangeiro (Cl. XIX)”.

Na data do contrato actual, não eram conhecidos os 13.000 milhões de toneladas de minerio de ferro no planalto de Minas Geraes e as cifras para as reservas mundiaes conhecidas eram as do Congresso de Stockolm de 1908, isto é, 23.000 milhões de toneladas. O governo e o sentimento do povo eram contrarios á exportação de minerio de ferro, pelo receio de poder faltar o minerio para suas proprias necessidades, assim como o pensamento que o mundo, em tempo visivel, iria encontrar-se em tão grande falta de minerio que o Brasil poderia impôr condições para a exportação de seu minerio.

Nestas condições, o contrato Itabira de 1920, estabeleceu linhas privativas sem privilegio só para o minerio da companhia, exigindo construir usina siderurgica (visto como nenhuma outra empresa, poderia fazel-o com minerio do Rio Doce, sem tambem construir linhas ferreas custosas que poderiam tardar muito) dependendo das condições a serem estabelecidas no contrato a ser feito com o Estado de Minas.

A situação basica ficou mudada completamente pelo estabelecimento da Estatistica Geral do Estado de Minas, de 1928, das reservas neste Estado, já conhecidas de 13.000 milhões de toneladas e pelas cifras das reservas mundiaes agora conhecidas, viz. 56.000 milhões de toneladas, que são o dobro das do anno de 1908 e isso depois de 19 annos de uso intensivo. Não póde faltar o minerio para o Brasil, nem para o mundo. Por isso, o sentimento governamental e do povo para a exportação de minerio se mudou. Agora desejam exportar minerio, tanto que o favorecem por tarifas sobre minerio, grandemente deficitarias na Central do Brasil, o que equivale a uma subvenção para a sua exportação.

Pela revisão, fica a Itabira obrigada a transportar minerios de terceiros nas suas linhas, nas mesmas condições que as suas, com a clausula XVI que estabelece multas e execução do serviço pelo governo, com cobrança executiva sobre a companhia se esta faltar a qualquer momento de ter material rodante sufficiente e fazer serviço adequado para terceiros, clausula esea que não existe em nenhuma outra concessão de Estrada de Ferro no Brasil.

Desejando o governo que todo e qualquer proprietario de jazidas exporte minerio de ferro e não podendo exigir que todo exportador construa usina siderurgica, por faltar o mercado no Brasil para os productos, o que resultaria praticamente em impedir a exportação do minerio por outros, foi reconhecido não ser justo pôr a companhia em desigualdade de condições com os outros exportadores e especialmente porque é a Itabira que proporcionará os meios de transporte dos minerios de outros.

Foi tambem reconhecido que as linhas ferreas de Itabira, com a exportação de minerio, tornarão economico o estabelecimento no Brasil da grande siderurgia, pela facilidade de reunir as suas maerias primas, minerio, calcareo e carvão para "coke", em condições economicas eguaes ou melhores do que as da Grã-Bretanha ou da Allemanha, que terão de importar 1,7 toneladas do minerio do Brasil para produzir uma tonelada de ferro guza, embora o Brasil precise importar apenas 1,2 toneladas de

carvão para “coke”, para produzir uma tonelada de ferro guza. Estes paizes com os Estados Unidos (que terá o maior interesse financeiro na empresa), estarão por força ao lado do Brasil para, em todas as circunstancias, manter livre o transporte marítimo de minerio brasileiro e com isso a contra corrente de carvão para “coke” ao Brasil.

Assim a comissão presidida pelo general Sylvestre Rocha tornou facultativo a construcção da usina, mas exigiu o trafego publico nas linhas ferreas de Itabira para o desenvolvimento do interior do paiz agora deserto. Isto representa uma grande vantagem para o paiz e um grande sacrificio para a companhia no embaraço para o transporte de minerio dos frequentes trens de pouca tonelagem e diversas velocidades do trafico publico; embaraço que ficou demonstrado cabalmente nos Estados Unidos em estradas de ferro transportando grande tonelagem de minerio com o desenvolvimento do trafego publico. Mas á vista da importancia capital para o paiz do trafego publico e o facto de tornar facultativa a construcção da usina, a companhia, como dito acima, pôde acceital-o.

25) — *O sr. Bernardes diz:*

“25.º — admitir que a Itabira só pague 150 contos annuaes para toda a fiscalizaçãotechnica, aduaneira, de policia e de saúde, do porto — obrigados os fiscaes, technicos, policias e medicos a permanecerem na actividade dos seus serviços a qualquer hora do dia ou da noite inclusive domingos e feriados (Cl. XXI e XVII)”.

Pelo contrato original foi a quota de fiscalizaçãode 50 contos; pelo “termo de renunciãas” de 1928, foi esta elevada a 70 contos. Pelo projecto de revisãode foi a quota ainda elevada a 150 contos.

A Cl. XVII § 5 da revisãode contem estipulaçãonão contida na Cl. XIV do contrato actual, sobre “entrada e saida, carregamento e descarga, etc., dos vapores a qualquer hora do dia ou da noite, etc.,” como segue:

“organizando o governo para isso, os serviços da Alfandega, Capitania e Saúde do Porto, correndo, por conta da companhia e dos demais exportadores de minerios e productos siderurgicos as despesas extraordinarias resultantes dessa organizaçãoe execuçãode serviços”.

26 — *O sr. Bernardes diz:*

“26.º — Estabelecimento de pena de caducidade só para factos não occorrentes, isto é, para os que a companhia tem interesses em praticar. Para as suas obrigações, propriamente, como se ella não fizer os melhoramentos dos trechos de Victoria a Minas, etc., não se cogita de penalidade (Cl. XXIII)”.

Visto que a companhia não poderia utilizar suas linhas ferreas nem a estação maritima para o transporte e exportação de minerio até que tenha terminado a construcção do trecho, commum ás duas estradas entre Maylasky e Derribadinha, não houve necessidade de applicar outra penalidade.

27) — *O sr. Bernardes diz:*

“27.º — direito, ainda em caso de caducidade, de conservar seus bens e obras que haja adquirido ou construido, mesmo as construcções á margem de Victoria a Minas, na zona do privilegio, e não construindo o trecho da Victoria a Minas, nenhuma indemnização pagando si não tiver em finalidades differentes da concessão os materiaes importados (Cl. XXIII § 2.º)”.

A Cl. XXIII § 2.º repete o estipulado nas leis geraes do paiz e se lê como segue:

“§ 2.º — Declarada a caducidade nos termos desta clausula, a companhia conservará o direito de propriedade dos bens e obras que houver adquirido ou construido, indemnizando o Thezouro Nacional dos favores que tenha gozado, caso empregue os materiaes importados em finalidades differentes da concessão dada por este contrato”.

28) — *O sr. Bernardes diz:*

“28.º — Exclusão dos tribunaes brasileiros nas questões suscitadas na execução do contrato (Cl. XXV)”.

A Cl. XXV e a usual clausula de arbitramento e se lê como segue:

“Arbitramento.

“Serão submettidas a juizo arbitral quaesquer questões que se suscitarem entre o governo e a Companhia na execução deste contrato, sendo um arbitro nomeado pelo governo, outro pela Companhia e um terceiro, desempatador, escolhido pelos dois outros, antes de tomarem conhecimento da questão,

“§ 1.º — Quaesquer outras questões entre a companhia e o governo serão resolvidas pelos tribunales brasileiros, no fôro do “Districto Federal, mesmo que a companhia seja estrangeira”.

29) — *O sr. Bernardes diz:*

“29.º — isenção por 60 annos de impostos de “importação e das taxas de expediente para machinismos, aparelhamentos, materiaes, materias primas destinadas á construcção, conservaçoão, exploração, melhoramento, ampliação de linhas ferreas de grande e pequeno percurso, Estação Maritima, captação, geração e transmissão de força hydraulica, pesquisas, aparelhamento e exploração de jazidas de minerios (só de ferro?), pedreiras de construcção, combustivel, estradas de rodagem, cabos aereos e outros meios de transporte (Cl. XXVI e § 1.º letras *a, b, c e d*)”.

Mantém o estipulado no contrato actual e segue o já concedido a outras companhias, pretendendo tratar de minerio de ferro, etc. (Cia. Siderurgica Belgo-Mineira)

30) — *O sr. Bernardes diz:*

“30.º — Direito de desapropriações de terrenos, “inclusive nos arredores do porto, para fundar uma cidade sua e lucrar com a valorização dos terrenos (Cl. XXVI n.º 2)”.

A revisão, Cl. XXVI-2.º, só dá á companhia, direito de desapropriação para os fins do contrato e se lê como segue:

“2.º — Direito de desapropriação, na fórmula das leis em vigor, nos terrenos *necessarios a todas as obras e installações* a que se refere o presente contrato”.

Os planos já approvados do embarcadouro de minerio, a Estação Maritima, num angulo do Estuario de Santa Cruz mostram bem os terrenos que a Companhia poderia pretender expropriar.

31) — *O sr. Bernardes diz:*

“31.º — Restricção de soberania da União, prohibindo-lhe por 60 annos a creação de novos impostos que iniciam sobre a exploração, exportação e transporte de minerio de ferro, além dos já existentes na data do contrato e prohibindo-lhe ainda augmentar os já existentes (Cl. XXVI § 2.º)”.

A Cl. XXVI § 2.º mantém a Cl. XIII do contrato actual que é a base dos arranjos com os banqueiros para o financiamento dos approximadamente libras 13.000.000 necessarios para realizar o empreendimento. Inspecção do mappa da locação das jazidas de Suecia, 168 kilometros do porto de Narvik, de Hespanha ao lado do porto de Bilbáo, de Marrocos, ao lado do porto Melilla e de Terra Nova sob o porto contra a locação das jazidas de Minas Geraes 500 kilometros do littoral e os portos de Suecia, Hespanha, Norte de Africa e Terra Nova, situados tanto mais proximos aos mercados dos compradores actuaes de minerio por via maritima que são Grã-Bretanha e Allemanha, mostra as difficuldades de concorrência para o minerio brasileiro. Nenhum dos paizes concorrentes tem imposto de exportação embora o Brasil o tenha. Por isso foi indispensavel fixar o regimen de impostos para um periodo bastante longo, afim de poderem os banqueiros fazer a emissão publica.

32) — *O sr. Bernardes diz:*

“32.º — Proibição ao governo de conceder a outra empresa favores eguaes ou maiores, sob pena de ficarem elles extensivos tambem á Itabira (Cl. XXVII). E' a unica arma que o governo teria para corrigir os abusos do syndicato”.

A Cl. XXVI concorda com o fundamento do pensamento brasileiro contra privilegios e desigualdade de condições, o que aliás é necessario do ponto de vista economico para a companhia e se lê como segue:

“Concessão de maiores favores a outras empresas.

“Se o governo conceder a qualquer outra empresa eguaes ou maiores favores para a exportação dos minerios, não compensados por onus correspondentes, taes favores e vantagens serão igualmente extensivos á companhia pelos prazos em que os mesmos vigorarem, depois de provada pela companhia a paridade das condições e da natureza do serviço que seja objecto da concessão”.

33) — *O sr. Bernardes diz:*

“33.º — Proibição ao governo do direito de encampar as propriedades de Itabira nos primeiros 35 annos após a inauguração do trafego, embora isto seja inconstitucional, por attentar contra o direito de soberania (Cl. XXVIII).”

e 34) — *O sr. Bernardes diz:*

“34.º — Proibição perpetua ao governo de encampar as minas e os navios mesmo depois dos 35 annos retro-citados (como meio de difficultar ou impedir que o governo algum dia explore a exportação de minerio (Cl. XXVII quer dizer XXVIII)”.

A soberania, a Constituição e as leis dão direito ao governo de expropriar, em qualquer época, toda e qualquer propriedade da companhia.

A encampação é outra coisa sob base já concordada. O contrato actual dá direito ao governo de encampar a Itabira após 45 annos. A revisão estabelece 35 annos depois de inaugurar o trafego das suas linhas ferreas e exceptuou as minas e navios afim de que a companhia após 25 annos possa continuar a exportar minerio, fazendo contratos de 10 annos.

Tem em vista que a Itabira não detem mais de 4% do minerio já conhecido no planalto de Minas Geraes, não faltam ao governo jazidas para explorar e ainda mais, o governo poderia, em qualquer época expropriar as minas de Itabira, se quizesse”.

* * *

Pelo exposto acima qualquer pessoa que queira fazer um juizo imparcial sobre o contrato só pôde concluir que “os favores” concedidos representam as garantias absolutamente minimas para tornar possivel o levantamento do vultoso capital necessario para a execução efficiente de tão elevado empreendimento.

PERCIVAL FARQUHAR

