A Vale é a Vale

Uma volta pelo mundo da Companhia Vale do Rio Doce desvenda um universo de riquezas conduzido por uma elite empresarial inovadora.

Estamos finalmente em Carajás, a sede do projeto que explora a maior reserva de minério de ferro de alto teor (66%) em todo o mundo. São 18 bilhões de t que não existiam para o Brasil até que a Cia. Vale do Rio Doce os explorasse. Hoje, das jazidas de Carajás, no coração da floresta amazônica, sai quase US$1 bilhão anuais em exportações de minérios.

O projeto de Carajás se encontra no coração da selva, o que também inclui o núcleo urbano, com um belíssimo parque zoobotânico, colégio, hospital, centro esportivo, cinema etc. Embora o espaço de ocupação seja bastante reduzido, o Vale do Rio Doce, que tem uma velha tradição de defesa do meio ambiente, tratou de conservar todo esse gigantesco conjunto de matas do Sistema Norte. Assim, de uma área total de 412 mil ha de mata nativa, apenas 2,6% vêm sendo utilizados. Um complexo sistema de vigilância protege toda a floresta e cerca de US$600 milhões já foram investidos pela empresa brasileira em programas ambientais.

Sobrevendo a região, é possível perceber que o verde só aparece interrompido pelas clareiras, que correspondem aos depósitos de minério, cujas elevações são de 300 a 400 m acima das planícies circunjacentes. A vegetação baixa e escassa dessas clareiras é consequência da crosta ferrifera que cobre os depósitos de minerais, o que naturalmente impede a formação de vegetação mais extensa. Graças a esse diferencial entre a floresta e as clareiras é que os geólogos descobriram a fabulosa província mineral das Serras Norte e Sul, que abarca, além do minério de ferro, o manganes, a bauxita, o cobre, o caolin, o ouro e muitos outros minerais ainda a serem avaliados.

No chamado Sistema Norte, o Vale também encontrou há pouco uma grande jazida de ouro. Estimativas provisórias falam em reservas de 150 t. No ano passado, das minas da companhia saíram 16,3 t de ouro, que significou um aumento de 13,5 t em relação ao ano anterior. Agora a Vale é a empresa-líder na produção desse minério na América Latina e o Brasil chegará ao ano 2000 produzindo mais de 1 milhão de onças.

Mas o projeto da CVRD não gera apenas uma montanha de divisas. Carajás também trouxe para o país duas das mais importantes obras de engenharia da América Latina: a ferrovia que liga a jazida de minério à cidade de São Luís, no Maranhão, e o porto de Ponto da Madeira.

Em companhia do jornalista José Cordeiro, estivemos em Carajás conhecendo a mina de lavra a céu aberto, onde o minério é desmontado por explosivos e carregado em caminhões de 240 t. Para subir à cabine de um desses gigantes, é preciso ser um pouco de circo e emparar-se por uma espécie de escada "quebra peito", tão conhecida dos marinheiros. Na cabine, porém, a direção hidráulica do caminhão é tão suave como a de um carro Mercedes Benz. São esses veículos, que conduzem o minério até a estação de beneficiamento, com seus estágios de britagem, moagem e peneiramento. Depois de horas percorrendo a mina, acabamos condecorados por uma espessa camada de pó preto. Uma espécie de ouro negro para legiões de brasileiros que tiram o seu pão de cada dia, direta ou indiretamente, do Projeto Carajás. Ou, se quiserem, ouro puro em forma de divisas para a economia nacional.

Com a estrada de ferro, de 1,6 m de bitola larga e 890 km de extensão, a modernidade também está chegando para boa parte dos estados do Pará e do Maranhão. São milhões de brasileiros que antes deviam caminhar sobre floresta a pé, em lombo de burro ou equilibrando-se em canoas para chegar a São Luís e cidades próximas. Agora, dão-se ao luxo de desfrutar de vagões refrigerados da mais moderna ferrovia brasileira. Depois de uma semana conhecendo as minas, estamos prontos para enfrentar a estrada de ferro da Vale. Numa bela manhã de domingo, deixamos Parauepebas, no coração da floresta, e vamos no rumo nordeste. As estações se sucedem. Marabá, Piquiá, Agailândia, Nova Vida, Miranda, Pindaré, São Luís, grandes e pequenas cidades ou simples lugarejos.

Mas é nas pequenas paradas ao longo da ferrovia que podemos sentir o nascimento de um novo Brasil. As composições não levam e trazem apenas a produção mineral. Esse complexo conjunto de carros, eixos, trilhos, dormientes e locomotivas também cumprir outras tarefas importantes. Uma delas é empurrar para o alto a produção da agricultura. De fato, com a ferrovia de Carajás está nascendo no Norte do país uma nova fronteira agrícola. Podemos perceber-la no entra-e-sai dos vagões, no alacre ir-er vir nos corredores, quando os passageiros se desculpam entre si ao tropeçar com os moços que oferecem o refresco de água. De fato, nas pequenas paradas da Amazônia mais recôndita, a passagem do trem da Vale é um acontecimento. Sempre vem muita gente "ver o trem". Então, sobem às janelas, olharem curiosos, as bandejas cobertas de panos bordados, e vem o alarde dos vendedores.

— Olha o sanduíche. Sanduíche de carne de porco.
Tudo exatamente como nas paradas do velho noturno da antiga Leopoldina Railway de minha infância. Porém, um século de diferença separa a estrada plantada na Amazônia de qualquer outra ainda hoje existente no país. Trata-se de um caminho de ferro movido a computadores e controlado por microondas. Graças à moderna tecnologia, nas salas de controle de São Luís, a centenas de quilômetros, é possível perceber um minúsculo problema, qualquer fratura numa determinada roda de qualquer vagão e de qualquer trem. Identificada a avaria, alertado o maquinista, a composição se detém. Para a Vale, a segurança também é ouro.

Agora, outra vez estamos parados em uma gigantesca ponte sobre o rio Tocantins, com 2.3 km de extensão. Ponte espaçosa que a ferrovia divide imanente com a estrada de rodagem. Aqui vamos esperar a passagem de mais um trem de minério, 204 vagões que regressam de São Luís, trazendo para o coração da Amazônia dezenas de caminhões carregados de insumos dos centros industriais do Rio e São Paulo.

Essa é a outra função da ferrovia. Integrar o Brasil, unindo o útil ao agradável: exportando minérios e importando coisas preciosas para o sertão. Mais que insumos, esperança de melhores dias para a brava gente do Norte. Há pouco menos de uma década, o pauperismo da floresta, vilmente devastada, oferecia apenas algum babaçu e alguma castanha-do-pará. Inútil pensar que algo mais podia surgir nesse colossal descampado. Com a ferrovia, porém, a Vale está resgatando séculos de abandono, de queimadas impiedosas, de vilipêndio da natureza.

O rio Tocantins, com seus 2.400 km de extensão, avança desde Goiás, faz a divisa sul do Pará com o Maranhão e finalmente vai desaguar em Belém. Como não estamos em tempo de chuvas, que aqui tem o nome de inverno, o leito do rio grandioso aparece interrompido por muitas ilhotas de pedras, onde as águas se agitam. Enquanto nosso comboio espera sobre a ponte, outro trem de minério se aproxima e nós vamos reclamando de alguns passageiros a esperança dos homens do Maranhão e do Pará.

Foi então que ficamos conhecendo o milagre da multiplicação da soja, que aconteceu em Balsas, na sul do Maranhão. Assentada em terras roxas de excepcional qualidade, a região, distante uns 1.500 km de Brasília, sempre sonhou produzir toneladas de alimentos. Terra fértil, bem umidificada por rios perenes, a região é abençoada para a agricultura. Mas como nada é perfeito, Balsas, à falta de estradas, sofria com o absoluto isolamento. Assim, não ha-
via sonhos nem esperança. A solução, porém, iria acontecer com a ferrovia da Vale. Um ramal construído pela companhia e uma estrada de ligação aberta com R$17 mil dos produtores puderam permitir que uma florescente produção de soja nascesse no extremo sul do Maranhão.

Meu interlocutor fala entusiasmado que em breve a região vai produzir 1 milhão de t de soja. Ele oferece números inquestionáveis. Em 1990, a estrada de Carajás não transportou nenhuma saca de soja. No ano seguinte, já eram 26 t, que duplicaram em 1992, para chegar a 130 mil t em 1994. Hoje a produção se aproxima das 300 mil t e, graças ao preço razoável da terra — US$80 por ha —, a extensão agrícola atraí legiões de sem-terras, vindos de todas as partes. A produtividade também é grande: 2,100 ha contra 2 mil da média brasileira. Isso valorizou muito as terras do Maranhão.

Enquanto vou registrando a confiança da agricultura, Cordeiro suspira por que ainda temos umas 2 mil milhas náuticas pela frente, que vamos percorrer a bordo de um gigante dos mares da Docenave.

São Luís é o ponto marcante dessa volta ao mundo da Companhia Vale do Rio Doce. Vamos partir do porto de Ponta Madeira, na londrina baía de São Marcos, a caminho de Vitória. Logo iremos conhecer as famosas marés da costa maranhense e sua correntada volupuosa, de vaivés. Marés que avançam para o céu 9, 10 m para logo descer outros tantos no leito da terra. Um verdadeiro rio de impressionante velocidade, 4 a 5 nós, na linguagem do mar.

É nessa região que se encontra o porto de Ponta Madeira, onde os vagões transportando minério chegam ao terminal e são virados, como trens de brinquedo, diretamente às correpresas de transporte, com capacidade de 16 mil t/h. Por aí passaram em 1995 cerca de 45 milhões de t de minério transportados pela ferrovia de Carajás. Daí o minério vai diretamente aos navios. Um deles, o Docebay, nos levará através de umas 2 mil milhas marítimas até outro território da Vale, o porto de Tubarão, em Vitória, no Espírito Santo.

O Docebay oferece outra surpresa. Suas medidas extraordinárias: 277 m de comprimento, 44 m de boca (a maior extensão lateral de qualquer embarcação) e 18 m de calado. Essas fantásticas dimensões permitem que esse minério-petroleiro embarque 150 mil t de minérios. São dois campos de futebol em tamanho.

Madrugada alta, o navio está completamente carregado. Da ponte de comando, assistimos à faina de abandono do cais. Como um gigante acorreado, o Docebay se deixa arrastar por vários rebocadores. Logo, quando a baía maranhense de São Marcos já é um ponto distante, o gigante acelera. Com o rugido cíclico de seus potentes motores, a estrutura de ferro e aço estremece paleticamente. Vamos navegando na direção leste, de frente aos ventos alísios.

É um belo espetáculo ver aquela montanha de ferro e aço navegar majestosamente a 15 nós. O gigante dos mares oscila de bombordo a brestete, de um lado a outro, enquanto sua proa vez por vez mergulha no oceano. Toneladas de água adentram o convés, explodindo nas câmeras que dão acesso aos poços. Essas muralhas líquidas de muitos metros de altura chegam até a meia nau. Mas as máquinas replicam com seus mil cavalos de força. Full ahead, ordena o comandante. Meu colega de jornada, entusiasta dos aviões, se refugia sobrumbático no camarote, enquanto prefiro descer ao convés para desfrutar daquela luta indômita do mar com essa rocha navegante. Uma doce friagem faz esquecer o calor úmido da Amazônia, que deixamos para trás.

O Docebay, com suas 152 mil t, embora enorme, não é o maior da frota. Acima dele estão o Docelfor e o Tijuca, de 310 mil t. Outros 12 navios constituem o poder de embarque, com uma capacidade total de 1,4 milhão de t. Em seu conjunto, eles transportaram 75 milhões de t em 1995, a maior parte em minérios. Um recorde mundial.

Ao chegar ao porto de Tubarão, em Vitória, quase esquecemos que se trata de um terminal de minérios, já que toda a área está coberta de eucaliptos e muita vegetação, formando quase uma densa floresta. É o domínio da ecologia, que aspira abafar o negro do
minério com o verde das árvores. Aqui o Docebay vai deixar um minério especial para a indústria brasileira e tomar outro carregamento, que levará ao Japão.

No Espírito Santo, além do porto de Tubarão e dos caios de Atalaia e Paul, em Vitória, a CVRD também participa do terminal de Portocel, localizado mais ao norte, em Aracruz. Essas instalações portuárias beneficiam grandes áreas devârios estados brasileiros. Elas armazenam, além do minério, o carvão, o aço, o calcário, o cimento, a celulose, a madeira, carne e cereais. Toda essa parafinália é transportada por outra moderníssima ferrovia da Vale, a estrada de ferro Vitória a Minas.

Ao desembarcar, também penetrarmos no coração da mineradora brasileira. De fato, foi precisamente entre os estados do Espírito Santo e Minas Gerais que nasceu a Companhia Vale do Rio Doce, explorando as antigas propriedades da Itabira Iron e a ferrovia que levava o antigo minério ao porto de Vitória.

É nessa região que opera o Sistema Sul da Vale e sua malha ferroviária, que abarca mais de 1.400 km, unindo Belo Horizonte a Vitória e às minas de Itabira e Timbopeba. Com sua via duplilcada, a EFMV responde por quase 50% do transporte ferroviário de cargas do Brasil. Mas também, com seu eterno ir e vir, conduz a bom destino 3 milhões de passageiros. Quanto à carga, é algo em torno de 150 milhões de t/ano. Juntamente com o sistema portuário capixaba, essa infra-estrutura de transporte da CVRD serve igualmente ao corredor de exportação da região Centro-Oeste, que vai colocar o grão do Cerrado nos centros consumidores do Brasil e do mundo. Em nosso país, a estrada de ferro é tradicionalmente sinônimo de prejuízo. Na Vale, significa lucro.

Foi, como dissemos, entre Minas e o Espírito Santo que o Brasil viu nascer em junho de 1942 a Cia. Vale do Rio Doce, em plena II Guerra Mundial. Sua criação foi gestada num acordo tripartite que reuniu o Brasil, EUA e Inglaterra, estes dois últimos como clientes exclusivos do minério de ferro, essencial para o esforço da guerra antifascista. Nessa ocasião, os capitais ingleses transferiram para o governo brasileiro a propriedade das concessões das minas de ferro de Itabira, além da estrada de ferro Vitória a Minas. Os EUA, por sua vez, financiaram o novo empreendimento com um empréstimo de US$14 milhões, quantia fabulosa para a época. Com esse dinheiro, foram comprados os equipamentos então ultramodernos para as minas, além das locomotivas e vagões para a estrada. No final da guerra, pago o empréstimo, o controle da companhia passou definitivamente para a Vale. Assim, o minério brasileiro pode chegar a outras paragens.

Mantendo-se fiel às suas origens, a Vale nunca esnobou o capital estrangeiro, sem gozar de nenhum monopólio. Bem ao contrário, ainda hoje a empresa pode se associar à Kawasaki Steel, localizada nos EUA, ou a capitais japoneses, na Cenibra, que produz celulose.

Mas o universo da Vale é muito mais amplo. A grande empresa brasileira se projeta no mundo através de outras associações, como na Califórnia, onde tem uma participação de 50% na Pasha Maritime Service, que opera o terminal de Mormon Island, em Los Angeles. Ou na Coréia do Sul, onde se associa com a Pohang Iron and Steel. Aliás, quando visitei a Coréia, em 1984, a primeira pergunta que ouvi ao chegar a Seul foi de um diretor de uma siderúrgica local:

- Como vai a Vale do Rio Doce?

Então pude constatar que, depois do carnaval, do Pão de Açúcar e de Pelé, é possível que a CVRD seja a coisa brasileira mais conhecida do mundo.

Realmente, a Vale é um país dentro de um país. Conhecê-la é conhecer jazidas de minérios, unidades de exploração de ouro, fábricas de celulose, de alumínio, reservas de bauxita, cobre, carvão, manganes, potássio, explorações comerciais de florestas que chegam aos 600 mil ha, navios fantásticos, portos gigantes e ferroviárias lucrativas. Só em 1995, suas vendas chegaram a R$2,5 bilhões. No último triênio, os lucros líquidos da Vale foram além de US$1,3 bilhão. Nesse mesmo período, os investimentos se aproximaram de US$1,2 bilhão, o que torna a empresa um dos conglomerados mundiais mais importantes. Registrada este ano na US Securities & Exchange Comission, a famosa SEC norte-americana, as ações da Vale estão sendo negociadas na Bolsa de Nova York.

Então, aos 53 anos, detentora de uma autêntica elite empresarial, a CVRD é uma vigorosa empresa que se adaptou aos tempos, cumpriu suas funções sociais, respeitado e promoveu o respeito à ecologia, projetou o nome do Brasil, desenvolveu-se, produziu lucros, agregou valor ao investimento dos seus acionistas, diversificou-se, internacionalizou-se, consolida sua identidade e se prepara para competir com vantagem no terceiro milênio.

In Teixeira