Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade
Revista IDeAS – Interfaces em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade

Artigo original • Revisão por pares • Acesso aberto

Formação econômica do Vale do Rio Doce: uma análise histórica (1940-1970)

Economic formation of the Vale do Rio Doce: a historical analysis (1940-1970)

Camila Amaral Pereira[1]
Haruf Salmen Espindola[2]
Diego Martins[3]

Resumo
O objetivo desse trabalho é analisar a passagem da fase ferroviária para a rodoviária no Vale do Rio Doce – MG, no século XX, para compreender o processo de formação histórica do território. O recorte temporal se justifica por causa da convergência com o período de forte atuação do Estado no processo de modernização e industrialização. A metodologia de pesquisa apoia-se primordialmente em fontes históricas, tais como jornais da época, a revista Cultura Política e documentos do Arquivo Público Mineiro, além da bibliografia especializada. Os resultados indicam que a lógica mineira da implantação, no Vale do Rio Doce, da malha rodoviária acelerou o processo de ocupação, com crescimento populacional e urbanização, destacando-se a cidade de Governador Valadares, que se tornou entroncamento da rede rodoferroviária.
Palavras-chave: Desenvolvimento econômico, Minas Gerais, Infraestrutura, Vale do Rio Doce, Rio Doce, Governador Valadares.

Abstract
The shift from the railway system to the road system throughout the first part of the XXI century in Minas Gerais (Brazilian State) is the main issue of this research. Alongside with this this article seeks an understanding of the local economy history at time. In that moment takes place a strong convergence of State actions on infrastructure in this region. Historical resources are the methodological focus: newspapers of this time, the journal Cultura Política and documents from the public archive of the Minas Gerais State. The results indicate that the mining logic of the implantation, in the Vale do rio Doce, of the road network accelerated the occupation process, with population growth and urbanization, highlighting the city of Governador Valadares, which became the junction of the railroad network.
Keywords: Economic development, Minas Gerais Brazilian State, Infrastructure, Rio Doce Valley, Doce River, Governador Valadares.

Citação sugerida
PEREIRA, Camila Amaral; ESPINDOLA, Haruf Salmen; MARTINS, Diego. Formação econômica do Vale do Rio Doce: uma análise histórica (1940-1970). Revista IDeAS, Rio de Janeiro, v. 13, p. 1-24, e019005, jan./dez. 2019.

Licença: Creative Commons - Atribuição/Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).

Submissão:
12 fev. 2020

Aceite:
22 maio 2020

[1] Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação de História Econômica, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, Brasil. E-mail: camilaeconomia@outlook.com.
[2] Professor titular da Universidade Vale do Rio Doce (Univale), Governador Valadares, Brasil. E-mail: haruf@univale.br.
[3] Professor na Universidade Vale do Rio Doce (Univale), Governador Valadares, Brasil. E-mail: diego@univale.br.

Introdução

A intenção deste trabalho é discutir o vale do rio Doce no contexto do desenvolvimento econômico de Minas Gerais, a partir dos primeiros anos do século XX, quando as elites estaduais desenvolveram o projeto de tirar o estado do atraso econômico em que se encontrava (DULCI, 1999, p. 121). Portanto, trata-se de um contexto marcado pela ideia do crescimento econômico como projeto político, com sentido estratégico de manter a posição de importância política do estado (de suas elites) na Federação brasileira. Esse propósito estava ancorado na tradição, alimentada pelo mito da mineiridade (ARRUDA, 1990), assentado na crença sobre o papel crucial desempenhado por Minas Gerais na construção da unidade nacional. Esse papel político autoatribuído pela elite mineira na política nacional, desde os tempos do Império, estaria ameaçado pelo atraso econômico, particularmente perante o estado de São Paulo. O projeto dos mineiros tinha subjacente a premissa de que a força política só se manteria se fosse superado o atraso e, para isso, precisava promover o crescimento econômico.

Nesse contexto se situou a expansão do sistema ferroviário e a introdução do sistema rodoviário no vale do rio Doce – MG, na primeira metade do século XX. Esse recorte temporal se justifica ao se verificar no período um processo de convergência, mesmo que não planejado, na implementação da infraestrutura de comunicação e transporte por parte do governo de Minas Gerais e do governo federal. A metodologia de pesquisa apoia-se primordialmente na análise documental de fontes históricas. Entre elas, incluem-se jornais da época, a revista *Cultura Política*[4] e documentos do Arquivo Público Mineiro. Acredita-se que a situação particular no Vale do Rio Doce (VRD) possibilita problematizar a questão do desenvolvimento mineiro e, ao mesmo tempo, do processo de modernização e industrialização do Brasil, a partir dos anos 1930. Por outro lado, ajuda a compreender como a lógica da implantação da infraestrutura mineira para viabilizar a integração de suas diversas regiões combinou no VRD com a dinâmica nacional.

Para apresentar os elementos necessários à análise, este artigo está estruturado em quatro seções. Primeiro analisa-se o contexto histórico econômico das primeiras décadas da República, a seguir, busca-se compreender a formação econômica de Minas Gerais e, por último, estuda-se a região VRD, observando os impactos da mudança de ferrovia para rodovia. Algumas considerações finais são apresentadas na última seção.

[4] *Cultura Política* foi uma "revista de estudos brasileiros" patrocinada pelo Governo Vargas, que circulou entre março de 1941 e outubro de 1945, sob a direção de Almir de Andrade. A revista buscou congregar um número considerável de intelectuais em torno de projeto ideológico consciente de modernização e industrialização do Brasil. "O padrão editorial, a diagramação, a abrangência do conteúdo temático, a alta remuneração dos colaboradores e a excelente qualidade da publicação demonstram a importância atribuída à revista pelo Estado Novo." (ESPINDOLA, 1988, p. 16).

Contexto nacional

O período de transição política para o Brasil republicano foi um processo concomitante de redefinição do sistema produtivo e da emergência de conflitos entre o trabalho e o capital. O advento e a consolidação do regime republicano (1889-1906) foram acompanhados por tensões nas relações sociais e de trabalho, agora propriamente capitalistas. Essas tensões iniciaram-se antes mesmo de 1888 (abolição da escravidão), isso de modo progressivo, à medida que a mão de obra escrava era substituída pelo trabalho assalariado. Tratava-se de mudança na estrutura das relações de produção e reprodução da vida material brasileira. Para Novais (1995, p. 70), "a ultrapassagem do último e decisivo passo na instauração da ordem capitalista pressupunha, de um lado, ampla acumulação de capital por parte da camada empresarial, e de outro, expansão crescente do mercado consumidor de produtos manufaturados. "

Com a República, o processo de transição da economia brasileira pode ser entendido, conforme Cardoso de Mello (1988), como a passagem de uma base econômico-agroexportadora para uma economia industrial voltada ao mercado interno. Isso, no entanto, não implica processo excludente, visto que a primeira foi fundamental para viabilizar a transição econômica e permaneceu decisiva para o equilíbrio das contas externas. O que é preciso ressaltar, no entanto, é a ruptura com a estrutura e o funcionamento colonial da economia brasileira, a partir da década de 1930. As três primeiras décadas do século XX formam um período de organização, produção e reprodução da vida material do Brasil por meio da formação de capital internamente, pois a realização desse capital se deslocou para a produção interna, no sentido de possibilitar as condições de definição do investimento. Celso Furtado (2007) ressalta que nessas três primeiras décadas o café deixou de ser um produto colonial, com a grande expansão da economia cafeeira se adaptando-se às condições mundiais do capitalismo industrial, que incluíam a "formação de uma periferia produtora", porém organizada "em bases capitalistas, quer dizer, mediante trabalho assalariado".

Nesse período, a expansão da economia cafeeira no Brasil possibilitou, de modo acelerado, a incorporação de novas fronteiras agrícolas e, ao mesmo tempo, a ampliação da infraestrutura portuária e ferroviária disponível. O dinamismo criado pelo complexo cafeeiro, encerada a fase escravagista e generalizado o trabalho assalariado, conforme aponta Wilson Cano (1975), induziu à rápida monetização das relações econômicas e gerou efeitos "virtuosos" internos, tais como a construção da infraestrutura de transportes, a urbanização, a ampliação dos setores de serviços e o surgimento e crescimento de indústrias de bens de consumo. Nesse sentido se processou uma mudança das bases internas da economia do país.

Com a crise mundial de 1929, o excesso de oferta e a redução drástica do preço do café no mercado mundial levaram o Estado na direção de uma política de defesa da renda interna. O governo federal promoveu a destruição de

estoques de café e pagou pela erradicação de cafezais, promovendo uma "socialização das perdas". O objetivo era manter preços mínimos e proteger o setor cafeeiro, importante para garantir o nível de emprego, a capacidade de importação e o mercado interno (FURTADO, 2007). Assim, a partir desta interpretação, se constata o papel central do Estado e a importância do setor cafeeiro que, mesmo na crise, era o principal setor da economia brasileira. Nos anos 1930, no entanto, ocorreram transformações econômicas que fizeram com que o polo dinâmico da economia se transferisse do setor agroexportador cafeeiro para o setor urbano-industrial. Isso não teria ocorrido sem a decisiva participação do governo, criando os meios necessários para essa transição. Edgard Carone (1977, p. 9-11), ao elencar dados sobre a economia nacional, na sua introdução à história do Estado Novo, evidencia a mudança ocorrida entre 1930 e 1945. Espindola (1988, p. 65), resume esses dados:

A indústria, que em 1927 apresentou um valor de produção de 7 milhões de contos contra uma produção agrícola de 11,8 milhões, numa superioridade de 68%, obteve, em 1941, uma produção de 22.512.550 contos contra apenas 8.682.414 contos para a agricultura. Entre 1933 e 1939, contando com uma conjuntura internacional favorável, a indústria cresceu a uma taxa de 11,2% ao ano. Nos anos de guerra, entre 1940 e 1945, com uma situação externa desfavorável à importação de maquinário, a indústria cresceu a uma taxa de 5,4% ao ano. Portanto, entre 1930 e 1945, a indústria torna-se o centro dinâmico da acumulação de capitais, delineando a passagem do crescimento económico, auxiliar do setor externo, à industrialização propriamente dita.

Não houve alteração na estrutura industrial, em comparação com a República Velha, pois se manteve o predomínio dos bens não duráveis (têxteis e alimentícios) que, se em 1920 representavam 75,9% da produção da indústria, em 1940 eram de 65,6% e, em 1950, de 61% (CARONE, 1977, p. 58). O mercado consumidor continuava restrito, mesmo em expansão, pois a maioria da população era rural, os salários urbanos ainda muito baixos e o segmento médio muito pequeno. Entretanto, como observou Celso Furtado (2007), estava em curso o "deslocamento do centro dinâmico" da economia brasileira, pois deixa de se dirigir ao mercado externo para estar voltada para "dentro", ou seja, o papel do setor exportador como principal determinante do crescimento da renda interna foi reduzido, dando espaço para as atividades econômicas relacionadas ao mercado interno.

A concentração do centro dinâmico da economia brasileira no estado de São Paulo se explica, segundo Cardoso de Mello (1988), pela associação entre economia cafeeira e industrialização que caracteriza o processo de formação do capitalismo no Brasil. No último quartel do século XIX e nas primeiras três décadas do século XX, a região dinâmica do café localizou-se no estado de São Paulo, favorecendo a formação de vantagens socioespaciais, tais como infraestrutura de transporte e energia, sistema bancário, mercado de mão de obra assalariada, implantação de um parque industrial e urbanização. Por essa combinação de meios de produção, infraestruturas e força de trabalho, o estado

de São Paulo se tornou o centro dinâmico da industrialização brasileira. Wilson Cano (1975, p. 19-20) faz um resumo desses fatores: "café, agricultura, transportes, indústria, comércio e finanças, cresciam, assim dinâmica e integradamente, ampliando consideravelmente o potencial de acumulação do complexo paulista".

Portanto, a dinâmica da economia brasileira se concentrou no estado de São Paulo e consolidou a posição paulista dentro do cenário nacional, na passagem do século XIX para o século XX. A compreensão dessa centralidade econômica nacional de São Paulo possibilita entender os dilemas enfrentados pela elite política de Minas Gerais e como elas reagiram na tentativa de posicionar o estado no contexto nacional. Antes de discutir as ações das forças políticas de Minas Gerais para responderam aos desafios colocados pela nova dinâmica do desenvolvimento da economia nacional, é preciso considerar a formação de dois polos dinâmicos do capitalismo brasileiro, na primeira metade do século XX: as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. A formação de um mercado interno, a partir desses dois polos, determinou a concentração dos recursos de investimento, a localização das indústrias, a implantação das infraestruturas e, consequentemente, a centralidade integradora da economia nacional. Essa mudança é acompanhada por um reposicionamento político-ideológico das forças que comandam o Estado brasileiro.

> A ideia de que o Brasil tinha um destino industrial ganha corpo e cresce na década de trinta. A atividade agrícola-exportadora passa para segundo plano, não só ao nível econômico, mas também na opinião da maioria dos intelectuais e membros do Governo, com exceção dos setores agroexportadores, que continuavam a afirmar que o Brasil tinha um "destino rural". Era uma inversão face ao período da República Velha, pois da expressão "o Brasil é o café" passamos ao "destino de grande potência" (ESPINDOLA, 2010, p. 31).

A cidade de São Paulo ocupa o centro da nova dinâmica econômica e o ideal do Brasil potência. Isso se reflete na força de atração dos centros industriais paulistas sobre o restante do país. Conforme destaca Espindola (2010, p. 26), o estado de São Paulo "recebeu contingentes cada vez maiores de migrantes nacionais, a maioria tendo-se dirigido para os centros industrializados — entre 1916 e 1960 entram no Estado 2.499.966 migrantes". Sem a construção de uma infraestrutura rodoviária não teria sido possível alimentar os centros industriais paulistas e a cidade do Rio de Janeiro com mão de obras assalariada, alimentar as populações urbanas em expansão, abastecer de matérias-primas as indústrias e, por outro lado, distribuir a produção desses centros industriais. No mesmo sentido, a infraestrutura rodoviária é que permitiu o funcionamento da razão dualista da industrialização brasileira (OLIVEIRA, 1972), ao interligar as fronteiras agrícolas que garantiram o abastecimento dos grandes centros urbanos de alimentos e matéria-prima, bem como ao ligar essas fronteiras e os centros de industrialização com as

regiões mais densamente povoadas e de economia deprimida, do Nordeste e de Minas Gerais, favorecendo a migração interna.

Minas Gerais e sua formação econômica

A formação do território de Minas Gerais, seguindo Caio Prado Jr. (1959, p. 56-59), se constituiu por meio do que denomina de "estrutura de seu povoamento", ou seja, pelo processo que começou pelo centro, "nascendo como um espaço urbano" assentado na economia mineradora aurífera e no "amplo trabalho escravo", para posteriormente se espalhar pelas "extremidades" do que hoje é o estado. Para Torres (1943, p.124), a vida urbana e a concentração dos habitantes numa área relativamente pequena puseram sempre o mineiro em contato e ao alcance do poder estatal, em função das necessidades de fiscalização e tributação.

Além disso, complementa Torres, "a urbanização fez nascer o município e tínhamos o nosso homo aurífero colaborando com o governo". Isto é, desde muito cedo, a população de Minas Gerais ficou conhecendo o poder estatal, os interesses políticos e as forças políticas que controlavam o aparelho de Estado na capitania. Ao contrário do senhor de engenho da região Nordeste, caracterizado por Gilberto Freyre (1998) na obra *Casa-Grande & Senzala*, o mineiro desde muito cedo aprendeu a negociar com o Estado, a ser funcionário público e a se interessar por política. Nas palavras de Torres (1943, p. 126), "os mineiros, morando em cidade e perto do governo, ficaram cedo políticos".

Arruda (1990), na busca de entender o sentido de ser mineiro, observa que é possível reconhecer, na história de Minas, pelo menos duas dimensões temporais nítidas. A primeira emerge no século XVIII, correspondendo ao apogeu da mineração aurífera, quando a riqueza produzia um fulgor cultural, presente na intensa vida urbana, para os padrões de colônia. A segunda se inicia no último quartel do século XVIII, devido à retração da economia aurífera, quando a agricultura se impõe como a base econômica da capitania, porém em sua maior parte voltada ao próprio consumo, como produção de galinha, porco, boi, de queijo, entre outras atividades. Essa economia de subsistência, com uma parte destinada ao mercado interno, se estendeu por todo o século XIX e adentrou as primeiras décadas do século XX, com exceção das regiões mineiras cafeeiras — Zona da Mata Mineira e Sul de Minas.

As diferenças regionais de Minas Gerais, que se construíram no processo de formação histórica do território, foram denominadas por John Wirth (1982) de "mosaico mineiro". Em torno da região central, que deu origem e manteve a centralidade de Minas Gerais, se constituíram as diferentes zonas que caracterizam a diversidade regional: Zona da Mata, Sul de Minas, Triângulo, Norte (Sertão), Oeste e Leste. Essas zonas são bastante diferenciadas entre si e, sem a presença da força polarizadora concentrado na parte central de Minas Gerais, não teria se constituído e configurado o atual estado de Minas

Gerais. John Wirth destaca ainda o fato de não existir, em Minas Gerais, uma dinâmica econômica homogênea ou comum. Esta afirmação pode ser exemplificada na fala do deputado Simão da Cunha (1891, p. 47), na Assembleia Constituinte mineira, de 1891, ao analisar as diversas frações de Minas Gerais:

> O norte mineiro, por exemplo, aproveitando-se da grande artéria fluvial, o São Francisco, pelos portos desse grande rio faz todo o seu commercio; o sul, comprehendendo o triângulo mineiro, abrangendo férteis municípios, como Uberaba, Paracatu e outros tem constantemente o seu commercio voltado para São Paulo; o centro comprehendendo uma grande extensão territorial, dirige todos os seus productos para o Rio de Janeiro; o leste, limitando-se com a Bahia e Espírito Santo, deixa escoar pelo Jequitinhonha e rio Doce toda sua produção (ANNAES, 1891).

Para o congressista, as "diversas frações" de Minas Gerais eram estratégicas ao interagirem com os estados vizinhos, porém isso também era um problema, ao se criar dependência para com esses, principalmente por Minas não ter acesso ao mar. Dulci (1999) constatou que existia preocupação e consciência por parte das elites mineiras sobre a estagnação, fraqueza e atraso da economia do estado particularmente em relação ao estado de São Paulo. Um dos entraves estava na falta de centro aglutinador, papel que se esperava que Belo Horizonte, a nova capital do estado, iria realizar. Essa consciência se manifesta explicitamente no Primeiro Congresso Agrícola, Comercial e Industrial do Estado de Minas Gerais, realizado entre 13 e 19 de maio de 1903. Para Dulci (1999, p. 44-45)

> O Congresso foi organizado pelo governo estadual (na época governo presidido por Francisco Sales) em parceria com a elite econômica mineira. Reuniu em Belo Horizonte um número significativo de representantes da agricultura e do comércio, escolhidos por seus pares em cada município, além de empresários da indústria convidados nominalmente. A reunião tinha a finalidade analisar a situação de crise (devido à baixa do café, que se estendia desde 1897) e definir caminhos para a "restauração econômica" do estado.

Esse evento se instituiu em marco referencial sobre a necessidade da modernização de Minas. Nas décadas que se seguiram, isso faz-se presente no discurso político das elites estaduais. As ideias nele formuladas transformaram-se no projeto de desenvolvimento de Minas. Como aponta Dulci (1999, p. 76), não houve descontinuidade, independente das mudanças na conjuntura política mineira ocorrida na primeira metade do século XX.

Os diferentes pesquisadores que estudaram a economia de Minas Gerais, como Pereira (2016), identificaram a relação que se estabeleceu entre política e economia, ou seja, a questão política é fundamentalmente um problema de natureza econômica: como Minas pôde superar seu atraso em relação a São Paulo? Não se deu em Minas algo semelhante à relação entre cafeicultura e industrialização como aconteceu no estado vizinho. A principal

região cafeeira de Minas Gerais desenvolveu-se na Zona da Mata, bacia do rio Paraíba do Sul, onde se concentrava quase a totalidade da produção cafeeira, no início do século XX.

Em Minas se realizou plenamente a relação entre economia agrária e o processo de acumulação e formação do capital, capaz de permitir a oferta de crédito para investimentos produtivos. Diferente de São Paulo, que no século XIX não contava com estoques de mão de obra escrava suficiente para ser redirecionada para as atividades cafeeira, em rápida expansão, "em Minas Gerais havia uma certa disponibilidade de trabalho escravo, resultante do estoque remanescentes das mineradoras" (DINIZ, 1981, p. 99). Para Clélio Diniz, a falta de braços em São Paulo pressionou os cafeicultores "a buscar como alternativa o trabalho livre.".

A situação não se alterou depois da abolição da escravidão, pois as forças internas a cada um dos estados membros continuaram a atuar, impulsionando as economias estaduais diferentemente e, ao mesmo tempo, configurando um atraso estrutural para a economia mineira em relação à paulista. Portanto, os estudiosos apontam o trabalho livre assalariado como fator decisivo da diferenciação, ainda no século XIX. A relação indutora das relações de produção capitalista, fundamentadas no trabalho livre assalariado, dinamiza os diferentes setores econômicos e, de modo simultâneo, cria e unifica um mercado interno. Esse fenômeno ocorreu em São Paulo, induzido pela produção cafeeira de base capitalista, mas não se deu em Minas Gerais, que apresentou uma dinâmica econômica distinta.

Ainda sobre as diferentes condições da atividade cafeeira, além do trabalho assalariado, a questão da renda da terra também atuou de modo a diferenciar os dois estados, conforme Lima (1981, p.18):

> É fácil se depreender que, havendo condições de disponibilidade econômica de terras virgens e aptas ao cultivo, essa reposição se dará em condições de maior eficiência e produtividade. Ao contrário, não havendo aquelas condições — isto é, replantio em terras virgens — esse investimento de reposição, no caso de haver condições econômicas para sua efetivação, terá produtividade sabidamente inferior ao outro. Em São Paulo essas condições eram favoráveis. Havia terras disponíveis, com topografia que favorecia a introdução de métodos de cultivo mais racionais e equipamentos agrícolas. Deve-se ressaltar, ainda, que também em São Paulo havia introduzido o trabalho assalariado, criando, portanto, as condições para um desenvolvimento capitalista, fato esse que Minas se apresentaria com muito menor intensidade.

As diferenças nas condições socioeconômicas, técnicas e geográficas implicaram variáveis que afetaram diretamente o rumo tomado por cada uma das economias estaduais. No caso de São Paulo, ligado á própria cafeicultura se implantou uma base industrial, de transporte e creditícia que se tornaria crucial na alavancagem do crescimento econômico com base na

industrialização, após a crise geral de 1920-1930. Lima (1981, p.78) deixa isso claro: "em São Paulo se instalaram fábricas para a produção de máquinas de beneficiamento de café — a Lidgerwood, a MacHard e a Arens, por exemplo —, em Minas isto se limitou ao surgimento de pequenas oficinas de reparo". Por outro lado, em Minas havia uma indústria não vinculada à economia cafeeira, mas que não oferecia uma dinâmica capaz de refletir no processo geral de acumulação de capital. Lima salienta essa particularidade: "a indústria mineira, ao contrário da paulista, não era tão exclusivamente vinculada à economia cafeeira". É o próprio autor que conclui que a economia cafeeira, em Minas Gerais, mesmo sendo uma atividade importante, não ocasionou articulações entre os diferentes espaços econômicos do estado, fazendo com que se tornassem "um todo" (LIMA, 1981).

O estado de Minas Gerais não contava com uma atividade econômica dominante nem possuía uma centralidade constituidora de um mercado interno integrado e uma dinâmica macroeconômica. Não havia a articulação entre os diferentes setores da economia e as diferentes regiões do estado, não se criando assim as bases para um processo de industrialização: crescimento sistemático da indústria, que então se torna o centro dinâmico da acumulação de capital. Como ressalta Diniz (1981, p. 19), ao "mercado disperso correspondia a atividades econômicas dispersas". Wirth (1982, p. 43) caracteriza essas diferenças espaciais:

> O oeste e o sudoeste, o triângulo e o sul são extensões lógicas do interior de São Paulo, ao qual o primeiro esteve ligado juridicamente até 1816, e ao qual todos ainda estão ligados econômica e culturalmente. A maior parte do vale do rio São Francisco geograficamente faz parte do sertão brasileiro, que se alonga além da Bahia e Pernambuco, atingindo o Ceará. De fato, a parte norte de Minas foi administrada a partir de Salvador até o presente século. O oeste pertencia à fronteira colonial do gado, estendendo-se da Bahia a Goiás. No sudeste, a zona da Mata gravitava para o porto da cidade do Rio de Janeiro, desde o início do *boom* do café em 1830. E, além da fronteira da zona leste, o pequeno estado do Espírito Santo isolava os mineiros do mar, como era o desejo de Portugal.

Em John Wirth se pode perceber que o problema estava na falta de um centro polarizador interno, pois as diferentes regiões de Minas eram polarizadas por centros externos ao estado. Esse mosaico, apontado por Wirth, era reforçado pela falta de infraestrutura de transporte capaz de integrar as diferentes regiões mineiras à capital do estado. Dulci (1999) afirma ter a elite mineira consciência disso, pois a carência de vias de transporte e meios de comunicação era reiteradamente apontada como fator do atraso econômico de Minas, já que não havia condições ou eram muito penosos os meios existentes para que pessoas e produtos pudessem transitar de uma região para outra ou para a capital. Em algum caso prevalecia o isolamento e, consequentemente, a produção se restringia à subsistência local. As regiões com produção para o mercado também eram problemáticas, pois essas gravitavam em torno de polos comerciais exteriores ao estado de Minas Gerais. A isso se acrescentava a

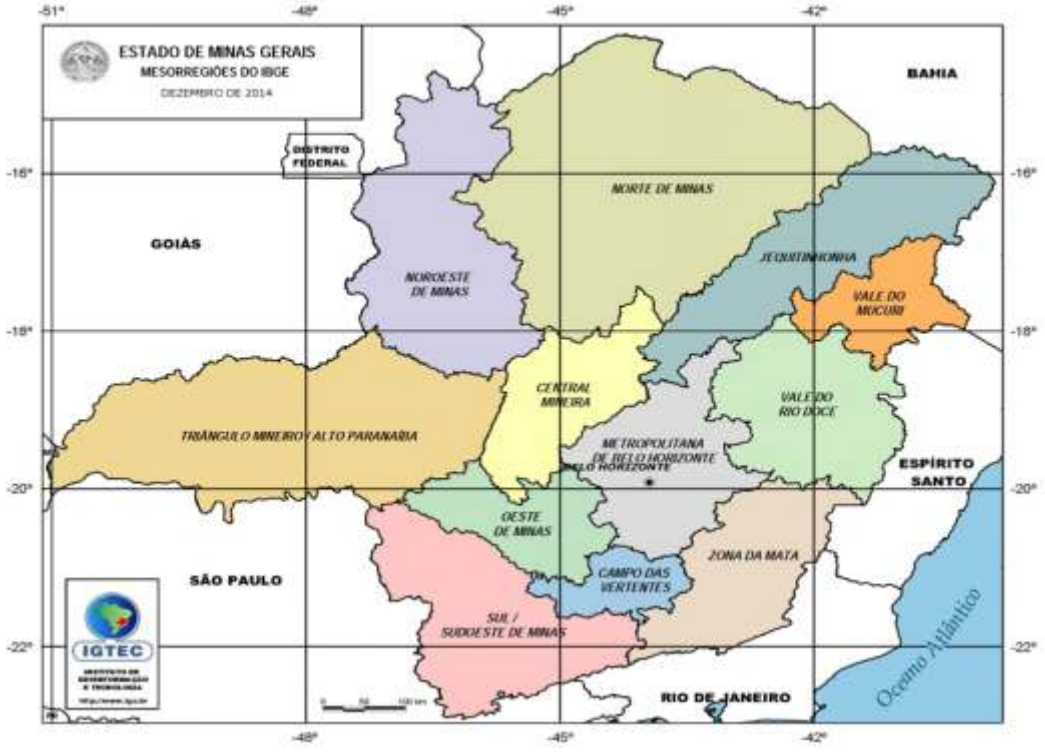
queixa de que Minas dependia, para exportar e importar, dos portos do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo, agravando a tendência de fragmentação da economia mineira.

O obstáculo estava ainda no campo da técnica, pois a dificuldade para as indústrias mineiras explorar os recursos minerais era consequência também do atraso científico. Todos esses entraves ao desenvolvimento mineiro e à superação de processo em relação ao estado de São Paulo eram identificados pela elite mineira: Minas tinha que deixar de ser uma colcha de retalhos (DULCI, 2005, p. 116). Como o próprio Otávio Dulci (1999) ressaltou, esse dilema das elites constituiria a base da plataforma política do governador mineiro Juscelino Kubitschek (1951-1955), expresso no denominado binômio energia e transportes. Essa política demonstrou a continuidade que marca os esforços dos diferentes governos mineiros, desde o Congresso Agrícola, Comercial e Industrial de 1903. Todavia, o grande problema para superar o atraso econômico de Minas, segundo Barbosa (1966), estaria na questão dos transportes. Assim, centrado na questão do transporte se buscará entender a fragmentação da economia mineira, porém examinando o caso específico da região do Vale do Rio Doce, particularmente da cidade de Governador Valadares, polo regional.

O Vale do Rio Doce: entre a ferrovia e a rodovia

Em 1º de março de 1940 a cidade de Petrópolis recebeu os interventores dos estados brasileiros, denominada de reunião dos chefes de governo estaduais, constando então 16 pontos na pauta. O primeiro deles tratava da ligação ferroviária das bacias dos rios das Velhas e Doce, ou seja, a ligação das porções Oeste, Norte e Leste de Minas Gerais, cujos objetivos eram o descongestionamento do tráfego da "zona do Sertão" [Norte] e a promoção do desenvolvimento "mais acelerado do Vale do Rio Doce". O segundo ponto de pauta dava continuidade ao assunto, pois o propósito era discutir a articulação do sistema de transporte ferroviário e rodoviário, para a melhor integração dos diversos estados. Observe-se a localização desse Vale:

Figura 1 – Localização do Vale do Rio Doce.



Fonte: IGTEC, 2014.

A temática do vale do rio Doce ocupa um lugar privilegiado na pauta nacional das décadas de 1940 e 1950. A linha de pensamento que se tornou dominante pode ser encontrada na reportagem especial publicada pela revista *Cultura Política*, órgão de unificação do pensamento desenvolvimentistas ligado ao regime Vargas, durante o Estado Novo (1937-1945). Em dois números (O VALE, 1943; O VALE, 1944) a revista publicou a matéria com o título "O Vale do Rio Doce", na qual desenvolve um enredo que se tornará orientador para as narrativas sobre a região, inclusive nos estudos acadêmicos produzidos nessas duas décadas.

Com o título "O caminho do rio Doce abre uma nova era para a humanidade", a reportagem destaca o discurso do ministro da fazenda de Getúlio Vargas, Artur de Sousa Costa (1934-1945), proferido na Feira Permanente de Amostras, em Belo Horizonte, sobre os acordos de Washington: "Grande é a significação desses acordos. Rasga-se a estrada de ferro que permitirá a saída dessa riqueza até hoje em estado potencial." No discurso o ministro Souza Costa destaca a importância fundamental dos meios de comunicação e transporte para "fazer surgir a civilização". Para o ministro, o "Vale do Rio Doce é o caminho de Minas para o mar". Seguem suas palavras:

> Estamos habituados a enaltecer as riquezas naturais do Brasil e nunca nos fixamos na angústia geográfica da terra que habitamos. Nossos rios, salvando o Amazonas, estão bloqueados pelas cachoeiras a penetração fluvial. (...) ...o caminho do rio Doce, que o Brasil vê surgir, apresenta-se como uma era nova para a humanidade. A marcha das bandeiras desbravou o sertão,

> subindo o curso dos rios. Nossa terra recebeu os que vieram até as nascentes dos cursos d'água. Com o seu trabalho se fecundou, fazendo surgir a civilização. Não será apenas o ferro de Itabira que descerá o vale do rio Doce, mas todo o resultado dessa civilização que se formou no coração do Brasil e que cristaliza o trabalho dos fluminenses, a iniciativa arrojada dos paulistas, a sábia sedimentação da tradicional vida mineira. Ao vale do rio Doce, que ora se abre à exportação, vão ter todos os caminhos do Brasil Central para o oceano Atlântico. A ferrovia se associa à rodovia. A estrada de rodagem que liga a Teófilo Otoni ao Município de Governador Valadares, [tem] criado pela evolução milagrosa, em quatro anos, do antigo lugarejo de Figueira, são as grandes artérias que levam ao vale do rio Doce os frutos da vossa [Benedito Valadares] inteligência e do vosso trabalho. Duzentos quilômetros em matas virgens penetram em regiões desconhecidas e unem o Brasil ao Brasil, integrando nosso território na comunhão dos grandes centros (O VALE, 1944, p. 279-280).

A revista *Cultura Política* (1944, p. 282-283) procura reforçar a tese de que os investimentos na infraestrutura rodoferroviária serão benéficos para toda a região, que assim "alcançará um progresso que escapa, no momento, a qualquer apreciação por mais positiva que seja. "O horizonte de expectativa era de grande otimismo, pois se esperava nascer um "centro produtor e, correlatamente, um poderoso centro consumidor". Para confirmar esse prognóstico positivo era mencionado o compromisso estatutário que obrigava a Companhia Vale do Rio Doce, recém-criada, a converter o excedente que superasse 15% de dividendos em investimentos que promovessem o desenvolvimento da "zona de sua influência". Para a reportagem especial, esse compromisso em si era um fator direto de "valorização da zona servida pela Estrada de Ferro Vitória a Minas". Eram esperados novos tempos de progresso econômico para a região e para o país. "A conquista e povoamento do Vale do Rio Doce avançam à proporção que se aceleram as atividades da nossa empresa, iniciadas há pouco mais de um ano. " "O Vale do Rio Doce é visto como um *Far-West* que se abre à atividade criadora dos pioneiros. O Vale que antes estaria despovoado e esquecido[5] mudava rapidamente pelas mãos de milhares de homens de todas as condições, que chegavam de todas as partes, e trabalham para tornar possível a realização do plano grandioso." A *Cultura Política* (1944, p. 285) finaliza a reportagem afirmando ser estratégica a bacia do rio Doce para o desenvolvimento nacional:

> Pois bem, a bacia do rio Doce além de parecer indicada pela Natureza para a penetração no interior do Brasil, portanto, no sentido de desenvolver essa civilização, também o é no sentido do Norte. Desenvolvida a bacia do rio Doce, teremos caminhado

[5] Despovoado e esquecido, de acordo com a revista *Cultura Política*, pois sabemos que o Vale do Rio Doce era habitado desde os primórdios pela população indígena, em especial pelos Botocudos.

> com essa economia na direção do Norte, no ideal de conseguirmos uma uniformidade de civilização em nossa Pátria.

Percebe-se que, no início do século XX, havia interesse político em atuar no Vale do rio Doce e que o rio Doce era propício para auxiliar neste processo. Porém, se faz importante explicar que o rio Doce não foi uma via fácil de penetração e fixação do povoamento, mas sim de dificuldades, principalmente nos trechos do médio e baixo rio Doce, onde prevaleciam insalubridade, alta incidência de malária e dificuldades colocadas pela floresta densa (STRAUCH. 1958, p. 100). Veja-se, a seguir, o contexto histórico da ocupação do rio Doce.

Contexto histórico da ocupação nas proximidades do rio Doce

No século XIX o processo de ocupação do rio Doce se deu do interior para o litoral, por iniciativa dos mineiros (ESPINDOLA, 2005). Foi no último quartel do século XIX, lentamente, e com a construção da Estrada de Ferro Vitória-Minas – EFVM (1903-1942)[6], via intervenção política que o movimento do litoral para o interior ganhou importância (STRAUCH, 1958, p. 103). Veja-se, a seguir, o mapa da EFFM:

Figura 2 – Mapa da Estrada de Ferro Vitória-Minas.



[6] Um dos elementos decisivos na construção da EFVM e do Porto de Tubarão foi a participação de Eliezer Batista, considerado o pai da logística mundial. As ideias de Eliezer revolucionaram os projetos de infraestrutura e produção minero-metalúrgica e abriram uma nova concepção de economia dos fluxos em todo o mundo, por meio dos chamados "eixos de integração e desenvolvimento", mais tarde incorporados nos projetos da IIRSA na América do Sul. Isso certamente foi decisivo para que a mineração alavancasse um "ganho de escala", permitindo alcançar distâncias globais, como o Japão. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/eliezer-batista-da-silva. Acesso em: 5 abr. 2020.

Fonte: Vale, 2010.

Observou-se anteriormente que a EFVM se consolida em 1942, e é considerada um grande marco para o desenvolvimento econômico do Vale do Rio Doce, como se verá no decorrer desta pesquisa. Porém, precisa-se ter em mente que a ocupação das proximidades do rio Doce não obteve êxito no século XIX; o movimento espontâneo de ocupação teve no rio uma barreira e no vale propriamente dito um obstáculo, em virtude da situação vivida pela população nativa, que antes do período das chuvas subia para os altos afluentes (ESPINDOLA, 2005).

O rio Doce não era navegável, exceto no trecho do baixo rio Doce, mas mesmo assim com enorme dificuldade na época da estiagem. Como apontou Álvaro Silveira (1922), o problema não era somente a navegabilidade, mas a ausência de vias terrestres de penetração; a alta incidência da malária; a irregularidade das chuvas, com longos períodos de estiagem; a densidade da floresta tropical, com impossibilidade de aproveitá-la economicamente, exceto no comércio da poaia (ipecacuanha); a resistência dos povos nativos, pois havia muitos indígenas botocudos, Krenak, entre outros. Todos esses fatores tendiam a frustrar o movimento espontâneo de ocupação e esta se efetivou com a chegada da ferrovia às margens do rio Doce (1906). A EFVM funcionou como via de penetração, induzindo a ocupação do baixo rio Doce, graças ao avanço da cafeicultura de produtores que haviam descido da região serrana do Espírito Santo e à chegada de cacaueiros do sul da Bahia, que se instalaram nas matas do município de Linhares (Espírito Santo). O progresso da ferrovia não se deu sem as dificuldades colocadas pela floresta, pelo relevo e pela resistência do povo Krenak (STRAUCH, 1958, p. 103-105)

No *Album Chorographico Municipal do Estado de Minas Geraes*, de 1927, ao se examinar as cartas geográficas dos municípios ao longo do médio rio Doce (Caratinga, Rio Casca, Alvinópolis, São Domingos do Prata, Antônio Dias, Ferros, Guanhães, Peçanha, Teófilo Otoni), percebe-se a quase inexistência de estradas de rodagem e pouca população, quando se aproxima da calha do rio Doce; a EFVM é a única via de transporte, estando pronto o trecho até Antônio Dias. Sem a construção de infraestrutura viária, não avança o povoamento, como se constata pela aceleração da ocupação populacional e econômica no Norte do rio Doce, depois que se concluiu a ponte sobre ele, em 1928, na cidade de Colatina (Espirito Santo). Se desencadeia ali uma verdadeira corrida para as "terras virgens", onde o café poderia encontrar condições muito favoráveis. (STRAUCH, 1958, p. 106).

É importante lembrar, segundo Espíndola (2005), que a construção da EFVM avançou rapidamente, penetrando Minas Gerais em 1907, passando em Governador Valadares (Figueira) em 1910, e chegado a Cachoeira Escura, em 1912, quando as obras ficaram paradas por anos, por causa da grande incidência de malária, por falta de dinheiro e devido à epidemia de gripe espanhola de 1918. A distância entre Colatina, na qual os trilhos chegaram em 1906, e Cachoeira Escura, onde a estação ferroviária de Frederico Sellow foi inaugurada em 1912, é de cerca de 260 quilômetros. Esse trecho ficou pronto em seis anos, mas o trecho seguinte, de cerca de 130 quilômetros, até Nova Era, na qual se encontravam os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB, demorou 20 anos (1932); até o destino final, em Itabira, foram mais 10 anos

(1942). A EFVM orientou o povoamento e , à medida que expandia-se , promovia o avanço da ocupação econômica e demográfica.
Quando a EFVM encontrou a EFCB, em Nova Era, todo o Vale do Rio Doce ficou ligado às capitais Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Vitória, ou seja, a dois portos marítimos para exportação e mercados consumidores. A partir de 1932, e nas duas décadas seguintes, essa ligação abriu uma zona pioneira de expansão da pecuária de corte, com produção destinada ao mercado do Rio de Janeiro; criou as bases para expansão da siderurgia a carvão vegetal, aproveitando a floresta e as reservas de minério de ferro da bacia do rio Doce; a generalização de serrarias de grande e pequeno porte em toda a região, particularmente em Governador Valadares, que se destacará, a partir de 1940, pela situação-chave e centralidade no contexto regional.

O trecho entre Itabira (estação inaugurada em 1942), Nova Era (1932) e Governador Valadares (1910) abriu-se aos grandes projetos de investimento minero-siderúrgico, porém a demanda por carvão vegetal levou as companhias siderúrgicas a se apropriarem de grandes extensões de terras de matas, durante a década de 1940, retardando o povoamento. (STRAUCH, 1958, p. 107).
Porém, como explica Léa Brígida Rosa, a lentidão com que progrediram as obras da EFVM, a partir de 1912; a precariedade com que foi construída; a irregularidade do tráfego, com grande número de acidentes; a pouca capacidade de carga; as perdas dos prazos; a paralisação da obra; as receitas insuficientes, entre outros elementos, foram o quadro típico da ferrovia até a encampação pelo Governo Federal, quando da criação da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942 (ROSA, 1976). Depois de encampada, iniciou-se a reforma da EFVM para transportar minério de ferro em grande escala; esta modernização foi feita pela empreiteira americana Raymond-Morrison-Knudsen, autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto Federal nº 14.763, de 15 de fevereiro de 1944. Depois da reforma, não se confirmou o prognóstico do ministro Souza Pinto, no discurso proferido aos mineiros, como mostrado anteriormente. Se antes a ferrovia cumpria precariamente a função de integração do mercado interno e exportação de produtos da economia regional, após a reforma passou a ser uma ferrovia especializada na exportação de minério de ferro, apenas acessoriamente transportando passageiros e outras cargas.

Entretanto, Espindola (2005) chama a atenção para o fato de que não se pode olvidar que a reforma da EFVM foi acompanhada de um amplo processo de saneamento e modificação drástica do quadro nosológico prevalecente na região, marcado por diversas doenças parasitárias, incluindo a febre amarela e a malária. Essas ações para atender às obras de reforma da ferrovia criaram condições para uma intensificação da ocupação populacional e econômica do Vale do Rio Doce. Esse processo só se consolidou pela implantação da infraestrutura rodoviária, principalmente na década de 1940.

> Acima do cotovelo de Governador Valadares, a bacia do rio Doce dissecou vasta área na qual se estabeleceram as comunicações da "zona da mata" com o nordeste de Minas Gerais. Deixando o rio Doce, seguia-se pelo Itambacuri para Teófilo Otoni; hoje, a grande rodovia Rio-Bahia, passa por estas regiões, atravessando Teófilo Otoni e seguindo para Vitória da Conquista no Estado da Bahia (GEIGER, 1951, p. 407).

Sobre a relevância da rodovia federal popularmente chamada de Rio-Bahia, correspondente ao trecho entre a cidade do Rio de Janeiro e Feira de Santana da então BR-4 (atual BR-116), inaugurada em 1948, Ney Strauch (1955, p. 184) afirma que "além de ser o eixo norte-sul das comunicações, a Rio-Bahia é, atualmente, ponto de referência para várias rodovias estaduais e federais que procuram ligar regiões afastadas ao tronco de escoamento". Este trecho entre Além Paraíba e a divisa com a Bahia recebe hoje o nome de Rodovia Santos Dumont. Veja-se seu traçado a seguir:

Figura 3 – Mapa da Rodovia BR-116: Norte-Sul do Brasil.



Fonte: Banco de Informações de Transportes – BIT, 2010.

Percebe-se na imagem a importância da BR-116 para a comunicação norte-sul do país, bem como nota-se que ela passa dentro da cidade de Governador Valadares a partir de 1948, o que propicia à cidade estabelecer-se como um polo dinâmico para o mercado do Vale do Rio Doce.

Espindola (2005) explica que entre 1943 e 1944 ficou pronta a grande ponte sobre o rio Doce, em Governador Valadares, onde a rodovia cruza com a EFVM. Para a construção da ponte e para as obras de abertura da rodovia, especialmente no trecho entre Governador Valadares e a divisa da Bahia, o Departamento Nacional de Estrada de Rodagem (DNER) executou importante trabalho de saneamento e erradicação das doenças parasitárias, particularmente a malária. Assim, concomitantemente eram promovidos o saneamento e a erradicação da malária no sentido Leste-Oeste pelo Serviço Especial de Saúde Pública (Sesp), dentro do convênio para a reforma da EFVM, e no sentido Sul-Norte pelo DNER.

Na década de 1940 e nas seguintes, lentamente a falta de meios de comunicação e transporte foi resolvida com a abertura de estradas de rodagem, inicialmente precárias e de tráfego sofrível. Em 1955, Ney Strauch (1955, p. 183) mencionava que a bacia do rio Doce, dez anos antes, não contava com estradas de rodagem de tráfego permanente. Também avaliava as ferrovias (EFVM e os dois ramais da Estrada de Ferro Leopoldina — Caratinga e Manhuaçu) que se apresentavam como deficientes "para escoar a produção e circular os habitantes". Nesse estudo conduzido para o IBGE constata-se o "progresso nas comunicações, particularmente em estradas de rodagem", porém essas não podiam satisfazer "inteiramente as necessidades da bacia". Em linhas gerais, o estudo de 1955 oferece um panorama das vias de comunicação estruturadas nos dois grandes eixos, sendo um no sentido Norte-Sul — rodovia Rio-Bahia —, que ligava o Nordeste à Capital Federal (Rio de Janeiro), e o outro no sentido Leste-Oeste — EFVM —, que ligava a região central de Minas Gerais ao Atlântico, pelo porto na cidade de Vitória, Espírito Santo.

O impacto da rodovia longitudinal Rio-Bahia, BR-116, particularmente com a pavimentação asfáltica realizada no início da década de 1960; a abertura da rodovia diagonal BR-381, que ligou a região a Belo Horizonte e a São Paulo; e da estrada transversal da BR-259, que liga à cidade Felixlândia, e daí com Brasília, ainda hoje, à região do rio Doce e ao Espírito Santo certamente foi considerável. A rodovia mais recente é a BR-451 que liga Bocaiúva-Montes Claros a Governador Valadares. Em 1963, a revista *O Cruzeiro*, de 20 de julho (p. 56), assim se expressava: "A necessidade de pavimentação, por isso, tinha uma urgência especial e, hoje, os 1.657 quilômetros da Rio-Bahia já se encontram completamente asfaltado, tornando-a uma estrada em que a riqueza nacional e o povo podem utilizar com tranquilidade e eficiência. " Todas essas importantes vias de comunicação e transporte fazem interseção em Governador Valadares. Para Ney Strauch (1955, p. 183), essa posição foi a razão para que a cidade desempenhasse o papel de "capital regional da bacia do rio Doce".

Portanto, a cidade de Governador Valadares, que até o início da década de 1930 era uma simples estação de uma estrada de ferro precária (Figueira), tornou-se um centro regional de significativa importância no cenário econômico do estado de Minas Gerais. Observe-se abaixo a taxa de crescimento econômico entre 1940 e 1950:

Tabela 1 – Taxa de crescimento econômico Governador Valadares (1940-1950).

Região de Minas Gerais (Vale do Rio Doce)	Taxa de crescimento econômico (1940-1950)
Governador Valadares	5,7%
Guanhães	1,5%

Fonte: Espindola, 2010.

Observou-se que entre 1940 e 1950, na cidade de Governador Valadares e no conjunto dos 17 municípios do seu entorno, a taxa de crescimento anual foi de 5,7%., para uma média do estado de 3%. Quando comparadas com a zona de ocupação antiga do Oeste da bacia do rio Doce, formada por 29 municípios polarizados por Guanhães, as taxas são quase inexpressivas, menores que a média estadual, ou seja, 1,5% a.a. A cidade de Governador Valadares apresentou índice de crescimento urbano de 12,5% a.a. Em comparação com as zonas de Guanhães, esse crescimento é ainda mais expressivo, pois essas ficaram com 0,9% a.a. (ESPINDOLA, 2010, p. 35).

A malha rodoviária impacta toda a região, mas principalmente impulsiona a economia de Governador Valadares, dando-lhe diversas funções, tais como centro de beneficiamento de produtos regionais (mica, gemas, madeiras, couros, carne bovina etc.); núcleo distribuidor de produtos, com casas comerciais de artigos não só dos centros industriais do país, mas também importados; centro de serviços de toda ordem, especialmente médicos e educacionais. É intensa a movimentação de mercadorias e representantes comerciais das principais firmas do país. A cidade, localizada no cruzamento de importantes eixos viários de ligação do Sudeste e, desse, com o Centro Oeste e o Nordeste, tornou-se ponto de passagem das rotas migratórias para São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Goiás, entre outros; ou fixação de contingentes populacionais provenientes de outras regiões de Minas Gerais e dos estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, além de reter parte do fluxo migratório oriundo do Nordeste. Essa posição se refletia nos valores médios dos salários e dos preços que, na década de 1950, não se afastavam muito dos que eram praticados no Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte (STRAUCH, 1958).

O entrave era representado pelo problema da energia elétrica, porém com o programa de governo de Juscelino Kubitschek (1951-1955), sintetizado no binômio energia e transportes, houve um expressivo avanço. Em 1951, a cidade, em expansão acelerada, vivia às escuras, pela deficiência do fornecimento de energia. Foi no governo de Juscelino Kubitschek que se criou a Companhia do Médio Rio Doce e se construiu a primeira usina hidroelétrica no rio Tronqueiras, que entrou em funcionamento por volta de 1952-1953. A *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, editada pelo IBGE, em 1958 (v. 35, p. 159), mostra que em meados da década de 1950 a cidade de Governador Valadares possuía 1.813 estabelecimentos comerciais (104 atacadistas e 1280

varejistas), 733 veículos motorizados (221 automóveis e jipes, 9 ônibus, 8 caminhonetes, 309 caminhões, 123 camionetas, 43 tratores, entre outros) e ainda contava com grande número de veículos não motorizados (charretes, carroças e bicicletas).

No final da década de 1950, a pavimentação asfáltica da Rio-Bahia se tornou a principal bandeira de mobilização do empresariado de Governador Valadares, por meio da Associação Comercial. Júlio Soares, cunhado do presidente Juscelino Kubitschek, ajudou as lideranças locais a organizarem o movimento de cunho regional pelo asfaltamento da então BR-4. O Primeiro Congresso Regional para Pavimentação da Rio-Bahia ocorreu nos dias 23 e 24 de agosto de 1958, sendo as reivindicações entregues pessoalmente ao presidente da República, no Rio de Janeiro. Um segundo congresso foi realizado na cidade de Teófilo Otoni. Em 1963, a Associação Comercial e o Rotary Clube de Governador Valadares organizaram uma comitiva para participar das festas de inauguração do asfalto, no dia 30 de maio de 1963, na divisa de Minas Gerais com a Bahia.

Em seguida, a entidade começou a mobilização para reivindicar a expansão e melhoria da malha rodoviária da região. Em 4 de agosto de 1963, ocorreu o Primeiro Congresso Regional Pró-asfaltamento da Rodovia MG-4 (Rodovia do Aço), atual BR-381, que liga a região a Belo Horizonte, São Paulo e São Mateus, no Espírito Santo. Na década de 1970, foram organizados congressos regionais pelo asfaltamento da BR-259. O entendimento sobre a importância da infraestrutura impulsionou várias ações das lideranças locais, entre 1950 e 1980, em defesa de projetos de impacto para a economia da cidade e região, tais como energia elétrica, telefonia, expansão da malha rodoviária e asfaltamento. Nesse movimento chegaram a defender o máximo aproveitamento do rio Doce, para a produção de energia elétrica, a agricultura irrigada e a navegação (ESPINDOLA, 1999).

Em 15 de março de 1959, no Congresso Regional de Desenvolvimento, promovido pela Associação Comercial, foi discutido em plenário o projeto para tornar o rio Doce navegável. O evento contou com a participação de técnicos japoneses da empresa Pacific Consultant, a convite do Conselho Estadual de Desenvolvimento, e de Jayr Nabuco Porto, responsável pelo "Estudo para Transformação do Rio Doce em Canal Navegável", realizado em 1928, convidado pela Associação Comercial. Dentre os projetos aos quais Porto se dedicou, destaca-se o estudo para a transformação do rio Doce em canal navegável, ligando a região ao porto de Aracruz, no Espírito Santo, solução para o escoamento da produção da região e para o recebimento das importações, tão fundamentais ao país, que ainda aspirava por sua industrialização (INVENTÁRIO, 2015, p. 3). A ideia foi apoiada pelo dono dos *Diários Associados*, o senador Assis Chateaubriand, que determinou que fossem publicadas diversas matérias sobre o assunto, todas escritas pelo jornalista Mauro de Santayana. O plano da navegabilidade foi apresentado ao Senado pelo senador Atílio Vivacqua, que encaminhou projeto de dotação orçamentária destinada à revisão do estudo realizado por Porto. Mais uma vez, o projeto de transformar o rio Doce num canal navegável ficou no horizonte de expectativas.

Em 1971, a proposta de navegabilidade do rio Doce voltou à ordem do dia, agora ligada à ideia oficial de criação do Corredor de Exportação Goiás – Minas – Espírito Santo. A proposta formal foi apresentada ao ministro dos Transportes,

que a dispensou sob o fundamento da não ser um projeto prioritário. Em 1973, a proposta retorna, sendo incluído 410 km, a partir de Ipatinga até a sua foz, no Plano Nacional de Viação. Mas na prática nada foi feito. A Portobras divulgou estudo de viabilidade técnica preparado pelo consórcio Temag-Montreal, em 1978. Este estudo foi encomendado pela Eletrobras, cujo objetivo era associar a navegabilidade ao aproveitamento para a geração de energia elétrica. Depois disso, não se falou mais no assunto, porém no que se refere ao aproveitamento hidrelétrico, estão em funcionamento dez usinas hidrelétricas (UHE) e 29 pequenas centrais hidrelétricas (PCH), além de 148 outros aproveitamentos hidrelétricos na bacia, em funcionamento ou em outras fases de implantação (ANA, 2015, p. 7).

Ademais, percebemos anteriormente que a ocupação das proximidades do rio Doce foi um processo longo e com intervenção política para seu desenvolvimento econômico, por meio da construção de estradas, ferrovias, rodovias, hidrelétricas, dentre outros movimentos da infraestrutura do Vale do Rio Doce.

Considerações finais

O início da República foi um período que propiciava condições para o Brasil incorporar os dominantes e os dominados na produção e na reprodução da vida material da organização social capitalista. Por isso, a importância de se estudar a economia e a política em conjunto, no sentido de ser necessário ter o Estado, como um órgão de ação, para estabelecer o desenvolvimento econômico que amenizaria as desigualdades brasileiras do período.

A partir do diálogo em âmbito regional, verificou-se também que Minas Gerais não possuía bases sólidas para sua formação econômica. Assim, pode-se compreender que os interesses políticos foram os direcionadores dos caminhos econômicos mineiros, e isso pôde ser explicado por meio do quesito infraestrutura, ao se observar o campo desta pesquisa, que foi o Vale do Rio Doce, a qual responde as indagações sobre os impactos políticos para a atuação econômica nas implantações da infraestrutura mineira, principalmente, na mudança da malha ferroviária para a rodoviária no Vale do Rio Doce. Assim, confirma-se esta dimensão da conjugação entre os interesses políticos do período com a promoção da força econômica da região.

Percebe-se que em meados do século XX, com a expansão da malha rodoviária na região do rio Doce, essa recebe uma série de investimentos de capital; tem suas taxas de crescimento populacional acelerada; vê-se intensificar a urbanização e o adentramento nas proximidades do rio Doce; experimenta uma crescente atividade econômica; e tem na cidade de Governador Valadares seu centro mais dinâmico.

Desse modo, é nítida a diferença entre a fase ferroviária e a rodoviária no Vale do Rio Doce, e é nesta última que a região atrai e favorece diferentes investimentos e iniciativas para se desenvolver economicamente e, sobretudo, transformar a cidade de Governador Valadares num polo dinamizador.

É importante também ressaltar que esse processo resultou em considerável impacto socioambiental, especialmente no que se refere a quatro fatores: siderurgia, pecuária, indústria madeireira e crescimento populacional acelerado. O desmatamento para a produção de lenha para o uso doméstico e industrial e de carvão vegetal para as siderúrgicas e fábricas de ferro gusa, a extração da madeira de lei e o desflorestamento para a formação de pastagens atuaram diretamente na eliminação da cobertura florestal e na poluição do rio Doce.

Além disso, o reflorestamento homogêneo com eucaliptos, as pastagens degradadas, as alterações na configuração dos espaços econômicos, sociais e ambientais têm provocado uma série de consequências negativas para o futuro da geração de emprego, sustentabilidade da população, biodiversidade e desenvolvimento territorial da bacia do rio Doce, particularmente depois de 2015, em função do desastre da Samarco/Vale/BHP, em 5 de novembro.

Referências bibliográficas

ANA. Agência Nacional de Águas. **Conjuntura Recursos Hídricos no Brasil. Informe.** 2015. Encarte Especial sobre a Bacia do Rio Doce. Rompimento da barragem em Mariana/MG. Brasília: Superintendência de Planejamento de Recursos Hídricos – SPR, 2016. Disponível em: http://arquivos.ana.gov.br/RioDoce/EncarteRioDoce_22_-03_2016v2.pdf. Acesso em: 2 mar. 2018.

ANNAES do Congresso Constituinte do Estado de Minas Geraes. Deputado congressista Simão da Cunha. Ouro Preto: Imprensa Official, 1891.

ARRUDA, Maria A. do Nascimento. Mitologia da mineiridade. São Paulo: Brasiliense, 1990.

BARBOSA, Francisco de Assis (Org.). **João Pinheiro**: documentário sobre sua vida. Belo Horizonte: Publicações do Arquivo Público Mineiro, 1966. n.1.

Banco de Informações de Transportes – BIT. **Mapa da Rodovia BR-116**: Norte-Sul do Brasil, 2010. Disponível em: https://www.infraestrutura.gov.br/bit.html Acesso em: maio 2020.

CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. 1975. 2 vol. Tese (Doutorado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1975.

CARONE, Edgard. **O Estado Novo** (1937-1945). São Paulo, Difel, 1977.

CARDOSO DE MELLO, João Manoel. **O capitalismo tardio**: contribuição a revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1988.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE – CVRD. **Desenvolvimento Agropecuário da Região de Influência da CVRD**: estudo básico. São Paulo: Planejamentos Agroindustriais – Seitec, 1969.

DINIZ, Clélio Campolina. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1981.

DULCI, Otavio Soares. João Pinheiro e as origens do desenvolvimento Mineiro. In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). **Minas e os fundamentos do Brasil moderno**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2005.

DULCI. Otavio Soares. **Política e recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

EGLER, Walter A. A zona pioneira ao norte do Rio Doce. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 2, p. 223-246, 1951.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. **O centauro maquiavélico**. Ideologia da Revista Cultura Política (1941-1945). Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade de Brasília, 1988.

ESPINDOLA, Haruf Salmen *et al*. Apropriação de terras devolutas e organização territorial no Vale do Rio Doce: 1891-1960. In: ESPINDOLA, Haruf Salmen; ABREU, Jean Luiz Neves de (Orgs.). **Território, sociedade e modernidade**. Governador Valadares: Editora Univale, 2010, p. 19-58.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. **História da Associação Comercial de Governador Valadares**. Governador Valadares: Editora Univale, 1999.

FREYRE, Gilberto. **Casa-Grande & Senzala**. 34. ed. Rio de Janeiro: Record, 1998.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GEIGER, Pedro Pinchas. Alguns Problemas Geográficos na Região entre Teófilo Otoni (Minas Gerais) e Colatina (Espírito Santo). **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 3, p. 403-442, jun./set. 1951.

Inventário da Coleção Jayr Nabuco Porto. Arquivo Público Mineiro: Belo Horizonte, 2015.

LIMA. João Heraldo. **Café e indústria em Minas Gerais, 1870 – 1920**. Petrópolis: Vozes, 1981.

NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. 6. ed. São Paulo: Hucitec, 1995.

O Vale DO RIO DOCE. Reportagem Especial I. **Revista Cultura Política**, Rio de Janeiro, v.3, n. 35, dez. 1943.

O Vale DO RIO DOCE. Reportagem Especial II. **Revista Cultura Política**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 36, jan. de 1944.

OLIVEIRA, Francisco de. A economia brasileira: crítica à razão dualista. **Estudos Cebrap**, São Paulo, v. 2, 1972.

PEREIRA, Camila. J**oão Pinheiro da Silva**: organização nacional e dinâmica econômica (1890-1908). Campinas: Unicamp, 2016.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1959.

ROSA, Léa Brígida R. de A. **Companhia Estrada de Ferro de Vitória a Minas**: 1890-1940. 1977. 199 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, USP, 1976.

SILVEIRA, Álvaro Astolpho da**. Memórias Chorographicas**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.

STRAUCH, Ney (Org.) **A bacia do rio Doce**. Rio de Janeiro: Estudo Geográfico; IBGE,1955.

STRAUCH, Ney. **Zona metalúrgica de Minas Gerais e Vale do Rio Doce**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1958.

TORRES, João Camillo de Oliveira. **O homem e a montanha**: Introdução ao estudo das influências da situação geográfica para a formação do espirito mineiro. Belo Horizonte: Autêntica, 1943.

WIRTH. John D. **O fiel da balança**: Minas Gerais na Federação Brasileira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

Camila Amaral Pereira
Doutoranda pela USP em História Econômica. Mestre em Desenvolvimento Econômico pela Unicamp e graduada em Ciências Econômicas pelas Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP). Professora substituta do curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Juiz de Fora - campus Governador Valadares, Minas Gerais, Brasil.
E-mail: camilaeconomia@outlook.com
ID Lattes: http://lattes.cnpq.br/7654130803218532
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-0035-6536

Haruf Salmen Espindola
Possui graduação em História pela Universidade Federal de Minas Gerais (1981), mestrado em História Política pela Universidade de Brasília (1988) e doutorado em História Econômica pela Universidade de São Paulo (2000). Atualmente é professor titular da Universidade Vale do Rio Doce (Univale), atuando no Curso de Direito e no Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Gestão Integrada do Território - GIT/Univale.
E-mail: haruf@univale.br
ID Lattes: http://lattes.cnpq.br/3672227458843276
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4609-288X

Diego Martins
Advogado, pesquisador e professor especialista na Universidade Vale do Rio Doce (Univale). Especialista em Direito do Trabalho, Processo do Trabalho e Prática Trabalhista.
E-mail: diego@univale.br
ID Lattes: http://lattes.cnpq.br/4786981548408187