**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**
**FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**
**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA**

CAMILA AMARAL PEREIRA

# **Um engenheiro à sombra de grandes políticos**:
Dermeval Pimenta e a busca do desenvolvimento econômico mineiro (1937-1951**)**

Versão original

São Paulo

2021

CAMILA AMARAL PEREIRA

# **Um engenheiro à sombra de grandes políticos**:
Dermeval Pimenta e a busca do desenvolvimento econômico mineiro (1937-1951**)**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutora em História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. Lélio Luiz de Oliveira

Versão original

São Paulo

2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação Serviço de Biblioteca e Documentação Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

P436e

Pereira, Camila Amaral Um engenheiro à sombra de grandes políticos: Dermeval Pimenta e a busca do desenvolvimento econômico mineiro (1937-1951) / Camila Amaral Pereira; orientador Lélio Luiz de Oliveira - São Paulo, 2021.
193 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica.

1. Dermeval Pimenta. 2. Minas Gerais. 3. Recursos Minerais. 4. Desenvolvimento Econômico. I. Oliveira, Lélio Luiz de, orient. II. Título.

PEREIRA, C.A. **Um engenheiro à sombra de grandes políticos**: Dermeval Pimenta e a busca do desenvolvimento econômico mineiro (1937-1951). 2021. 192 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Presidente da banca: Prof. Dr. Lélio Luiz de Oliveira – Universidade de São Paulo (USP)/ FEA/RP

Julgamento_____Assinatura_____

Prof. Dr. Pedro Geraldo Saad Tosi – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais

Julgamento_____Assinatura_____

Prof. Dr. Carlo Guimarães Monti – Universidade Federal do Sul Sudoeste do Pará (UNIFESSPA)

Julgamento_____Assinatura_____

Prof. Dr. Amaury Patrick Gremaud – Universidade de São Paulo (USP) – FEA/RP

Julgamento_____Assinatura_____

Suplentes:

Prof. Dr. Paulo César Gonçalves – Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP) – Faculdade de Ciências e Letras – Departamento de História

Julgamento_____Assinatura_____

Profa. Dra. Dora Isabel Paiva da Costa - Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP) – Faculdade de Ciências e Letras – Departamento de Economia

Julgamento_____Assinatura_____

Prof. Dr. Márcio Bobik Braga – Universidade de São Paulo (USP) – FEA/RP

Julgamento_____Assinatura_____

A Mi de meu amor maior, meu eterno pai.

A meu pai COSME PEREIRA DA SILVA

## AGRADECIMENTOS

O doutorado se encerra como um dos ciclos acadêmicos mais importantes e doloridos de minha vida. Foi muito difícil chegar ao fim desse ciclo – o qual parecia nunca terminar – pra quê estudar tanto? Questionava. Será que dou conta de tudo que preciso ler? Às vezes não conseguia escrever e a ansiedade aumentava. E agora como conduzo a minha vida? Mas aqui estou consciente de que cada dia foi ímpar para a construção de quem eu sou hoje e o fortalecimento do ser Camila de muito aprendizado.

Eu agradeço, primeiramente, a Deus pela oportunidade da vida, e por me redobrar as forças nos últimos anos, por ser de condição socioeconômica baixa, vir de uma formação familiar que não é da área acadêmica, morar longe da USP e de São Paulo, enfrentar a pandemia, sofrer o luto da perda física de minha avó e de meu pai, viver numa conjuntura econômica e política não propícia para quem gosta de estudar, se sentir muitas vezes sozinha, isolada e perdida, não foi fácil.

Agradeço imensamente ao meu pai, Cosme Pereira da Silva, que desde quando eu era criança me mostrou a importância dos estudos, e sempre me ajudou e torceu por mim, mas que infelizmente não verá o final dessa escrita de doutorado, por ter ido morar com Deus em 2020, vítima da Covid-10 e das dores da alma. Amo-o tanto meu pai; saudades eternas de meu amor maior. Agradeço muito a minha mãe, Paulina Ferreira Amaral Pereira e minhas irmãs pela compreensão e apoio.

Agradeço muito a todos os professores, desde a era da escola básica, das escolas estaduais de bairro de periferia que frequentei, que mesmo com todas as dificuldades, me ensinaram a importância de acreditar nos estudos. Agradeço em especial, ao meu orientador Prof. Dr. Lélio Luiz de Oliveira, que mesmo distante fisicamente, me auxiliava, prontamente, nas minhas pertinentes dúvidas. Sua calma, indicações e observações me ajudaram tanto. Agradeço aos professores da banca de qualificação Prof. Dr. Amaury Patrick Gremaud e ao Prof. Dr. Paulo César Gonçalves por todas as considerações feitas foram de grande valia. Agradeço também ao prof. Dr. Georg Fischer, Prof. Dr. Haruf Espindola e ao Prof. Dr. José Luiz Cazarotto pela palavra amiga. A Profª. Dra. Marlene Grade que tanto me ajudou no caminho acadêmico, desde a graduação em Ciências Econômicas.

Agradeço também a doutoranda Tatiane Lasta, ao Lucas Morato vocês me deram forças para conseguir terminar esse ciclo. Agradeço muito aos profissionais da USP, que me acolheram com muito carinho, a Cátedra José Bonifácio da USP, pelo conhecimento quase que 100% em estudos on-line, e aos colegas da UNICAMP, que desde o mestrado vêm me dando um *help*: Leandro Cavalcanti Silva e Flávia Ferreira, bem como aos amigos da graduação na UFOP, o Stefan d'Mato, Edirson Vitalino e a Aretuza e Jade Antunes.

Agradeço também ao meu namorado Nícolas Abi-Ali pela compreensão de me ouvir falar diversas vezes "eu preciso ficar em casa estudando".

Obrigada a todas e todos, que às vezes não mencionei, mas vocês estão sendo lembrados com muito carinho por mim, do fundo de minha alma, obrigada pelo suporte nesse ciclo acadêmico. Todos foram essenciais e continuam sendo para compartilhar minha jornada de vida. Muito obrigada ao apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES). E muito obrigada à universidade pública que me acolheu, me formou, me tirou da forma e continua me fortalecendo a pensar, refletir e agir.

Muito obrigada.

Camila

*“De modo geral, não é a observação de fenômenos raros e escondidos que só são apresentáveis por meio de experimentos que serve para a descoberta das mais importantes verdades, mas a observação daqueles fenômenos que são evidentes e acessíveis a todos. Por isso a tarefa não é ver o que ninguém viu ainda, mas pensar aquilo que ninguém pensou a respeito daquilo que todo mundo vê.”*

Arthur Schopenhauer, 2010, p.156-157

# RESUMO

PEREIRA, C.A. **Um engenheiro à sombra de grandes políticos**: Dermeval Pimenta e a busca do desenvolvimento econômico mineiro (1937-1951). 2021. 192 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

O objetivo desta tese é compreender a importância de Dermeval José Pimenta para o desenvolvimento econômico mineiro entre 1937 e 1951. Para tanto foi pesquisado a sua atividade, principalmente, durante sua atuação na administração da Rede Mineira de Viação (1937-1945), como secretário da Viação de Obras Públicas (1943-1945) e na Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951). A justificativa desse recorte temporal deve-se ao fato de verificar-se a convergência de grande presença do Estado na economia do país e a maior atuação prática e de reflexões teóricas (com publicações posteriores) de Pimenta em Minas Gerais. Ademais, foi traçado o percurso acadêmico de Dermeval Pimenta a fim de entender como ele teve acesso a algumas ideias e quais foram elas, durante sua formação. Em seguida, busca-se apreender quais os vínculos entre estas influências sobre os escritos de Pimenta. Tais informações são mobilizadas com o objetivo de entender a compreensão de Pimenta sobre a questão do desenvolvimento econômico, bem como a relação entre ela e seu exercício profissional. Neste sentido, a importância desse trabalho é pelo caráter inédito da forma de pesquisar a expertise técnica do autor, resgatando seu valor para a temática do desenvolvimento econômico de Minas Gerais. A metodologia da pesquisa foi realizada, primordialmente, a partir de fontes históricas. Entre elas, incluem-se jornais do período, documentos do arquivo público mineiro, de arquivos pessoais, do arquivo permanente da Escola de Minas, da biblioteca pública de Belo Horizonte, bem como os próprios livros de autoria de Pimenta, dentre outras. Com base na pesquisa empreendida, buscou-se esclarecer a forma específica de enquadramento do autor no entrelaçamento entre a política e a economia, bem como seu ideal do desenvolvimento econômico. No que diz respeito a sua atuação pública, a estratégia de Pimenta para promover o desenvolvimento econômico, foi por meio da reconstituição da trajetória histórica de Minas Gerais, utilizada para embasar suas ideias e análise sobre os fatos econômicos. Como em seus próprios trabalhos, Pimenta foi capaz de estabelecer diálogos com alguns dos principais políticos do Brasil e demonstrou-se a favor da interferência estatal na época que presidiu a antiga CVDR. Em especial, o que fica aqui demonstrado é o diferencial de Pimenta em sua atuação; pois demonstrou seu ideal de desenvolvimento econômico em sua atuação prática; mostrou sua reflexão nacionalista, regionalista e as assegurou-as em diálogos políticos e econômicos, e implementou alguma delas, principalmente, no Vale do Rio Doce.



Palavras-chave: Dermeval Pimenta. Minas Gerais. Recursos minerais. Desenvolvimento econômico.

## ABSTRACT

PEREIRA, C.A. **An engineer at the shadow of great politicians**: Dermeval Pimenta and the search for economic development in Minas Gerais (1937-1951). 2021. 192 f. Thesis (Doctorate) – Faculty of Philosophy, Letters and Human Sciences, University of São Paulo, São Paulo, 2021.

The main purpose of this thesis is to understand the importance of Dermeval José Pimenta for the economic development of Minas Gerais Brazilian State in the years from 1937 to 1951. Having this in mind a research about his activities was carry out mainly during his performance in the administration of Rede Mineira Viação (1937-1945), as Secretary of Public Works Roads (1943-1945) and at Vale do Rio Doce company (1946-1951). This timing parenthesis is due the fact of the convergence in this period of a larger presence of the State in the economy and a greater practical performance and theoretical reflections followed by publications by Pimenta in Minas Gerais. Furthermore, Dermeval Pimenta's academic path was draw in order to understand how he had access to some ideas and what they were during his training. Then, this research seeks to understand the links between these academic influences on Pimenta's writings. Such information is useful in order to get deeper insight in the author's understanding of the issue economic development and its relationship with his professional practice as well. In this sense, the importance of this research is due to the unprecedented nature of the way to research a author's technical expertise, recovering its value for the topic of economic development in Minas Gerais. Methodologically the research was carried out primarily from historical sources, which include newspapers from the period, documents from the Minas Gerais public archive, personal archives, the permanent archive of the Escola de Minas, the public library of Belo Horizonte, books written by Pimenta as well, among others. Launching from this research, the Pimenta's specific way of framing the intertwining between politics and economics was at stake as well as his ideal of economic development. Regarding Pimenta's public performance strategy to promote economic development, this was done through the reconstruction of the historical trajectory of Minas Gerais State, that for him is the grounding of his ideas and analysis of economic facts. As in his own work, Pimenta was able to establish dialogues with some of Brazil's leading politicians and was in favor of state interference at the time he was the president of the former Companhia Vale do Rio Doce - CVDR. In particular, what is argued here is Pimenta's differential in its performance, because he demonstrated his ideal of economic development in his practical performance. He maintain in his reflections that he was nationalist and regionalist and ensured this in political and economic dialogues, and performed some of them, mainly in the region of Vale do Rio Doce.



Key words: Dermeval Pimenta. Minas Gerais Brazilian State. Mineral resources. Economic development.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Desenho da imagem de Dermeval José Pimenta ..... 27
Figura 2- Mapa da localização da cidade de São João Evangelista- MG..... 29
Figura 3- O mapa dos caminhos de São Paulo e Rio de Janeiro para Minas Gerais (século XVIII) - veja cópia ampliada em Anexo) B..... 58
Figura 4- Mapa organizado por Dermeval Pimenta para o livro Caminhos de Minas... 64
Figura 5- Mapa da Rede Mineira de Viação..... 107
Figura 6 - Manchete bombástica da Folha de Minas..... 135
Figura 7- Imagem de Dermeval José Pimenta no Jornal ..... 136
Figura 8- Orgulho e ufanismo ..... 157
Figura 9- Mudança de nível..... 157
Figura 10- Exportação para o mundo sem dependências ..... 158
Figura 11- A Vale e o Vale: política de preferências ..... 159
Figura 12- O Vale brilha no mapa econômico do Brasil..... 160
Figura 13- Espaço de divulgação de obra de Dermeval Pimenta na imprensa..... 161

## LISTA DE GRÁFICO

Gráfico 1- Estudantes matriculados em Economia Política ..... 43

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Currículo do Curso de Engenharia de Minas e Civil ..... 32
Quadro 2 - Aprovados ao ano letivo de 15/09/1917 a 12/06/1918..... 44
Quadro 3- Ementa da disciplina Economia Política..... 45
Quadro 4- Exemplo de Provas de 1907 ..... 47
Quadro 5- Exemplo de Prova de 1912..... 47
Quadro 6- Exemplo de Prova de 1917..... 48
Quadro 7- Usinas geradoras de eletricidade, potência e localidades contempladas..... 119
Quadro 8- Principais Pontos do discurso de Pimenta..... 137
Quadro 9 - Principais pontos do discurso de Pimenta (1947) ..... 138
Quadro 10- Produção mundial de ferro em toneladas: 1940-1946..... 144
Quadro 11- Produção de ferro nos EUA em toneladas: 1940-1946..... 145
Quadro 12- Produção de ferro no Brasil em toneladas: 1942-1948 ..... 145
Quadro 13- Livros de Dermeval José Pimenta utilizados nesta pesquisa ..... 165
Quadro 14- Diagnóstico da economia brasileira: meados do século XX..... 166
Quadro 15- Diagnóstico de Dermeval Pimenta: meados do século XX ..... 166

## LISTA DE SIGLAS

APM – Arquivo Público Mineiro
CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
CNPIC - Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial
CPE – Comissão de Planejamento Econômico
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
CVRD – Companhia Vale do Rio Doce
EFVM – Estrada de Ferro Vitória-Minas
ESAV – Escola Superior de Agricultura e Veterinária
EXIMBANK - Export-Import Bank of the United States
FGV-CPDOC – Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IHGMG - Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais
IPEA – Instituto de Pesquisa Aplicada
RME – Revista Mineira de Engenheiros
RMV – Rede Mineira de Viação
SME – Sociedade Mineira de Engenharia
SVOP – Secretaria de Viação e Obras Públicas
USIMINAS – Usina Siderúrgica de Minas Gerais S.A.

## SUMÁRIO

**INTRODUÇÃO** ..... 18

**1 RECONSTRUÇÃO LOCAL: TRAJETÓRIA DA FORMAÇÃO DE UM ENGENHEIRO MINEIRO EM SEU TEMPO** ..... 26

1.1 DERMEVAL JOSÉ PIMENTA: RECONSTITUIÇÃO DE SUA VIDA ACADÊMICA ..... 26

*1.1.1 Uma síntese da biografia de Dermeval José Pimenta (1893-1991)* ..... 27

*1.1.2 A disciplina de Economia Política no curso de engenharia de Minas e Civil da Escola de Minas* ..... 34

*1.1.3 O professor Bernardino de Lima (1856-1924)* ..... 38

1.2 A TECNICIDADE ESTATAL: A BUSCA POR ENGENHEIROS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA ... 49

**2 A VIDA INTELECTUAL DE UM ENGENHEIRO: AS PUBLICAÇÕES DE DEMERVAL PIMENTA QUE DIALOGAM COM O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO** ..... 55

2.1 DERMEVAL PIMENTA E SEU RESGASTE HISTÓRICO DA REGIÃO MINEIRA ..... 56

*2.1.1 Dermeval Pimenta e a família Pinheiro da Silva* ..... 66

2.2 INTERPRETAÇÃO DE DERMEVAL PIMENTA PARA OS ENTRAVES DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE MG: A FALTA DE AUTONOMIA DOS RECURSOS MINERAIS ..... 72

*2.2.1 Histórico da extração do minério de ferro em Minas Gerais: explanação de Dermeval Pimenta* ..... 72

*2.2.2 Breve histórico da construção da Vale do Rio Doce: a narração de Dermeval Pimenta* ..... 81

*2.2.3 Leitura de Dermeval Pimenta para a reconstituição histórica da siderurgia mineira* ..... 83

**3 IMPORTÂNCIA REGIONAL: ENGENHEIRO DERMEVAL PIMENTA (1937-1945)** 90

3.1 MINAS GERAIS: APONTAMENTOS HISTÓRICOS ECONÔMICOS ANTES DE 1930 ..... 91

3.2 CONJUNTURA BRASILEIRA DE 1930: A (RE)ESTRUTURAÇÃO DOS ÓRGÃOS ESTATAIS ..... 99

3.3 O ESTADO RACIONAL DE BENEDITO VALADARES E O PORQUÊ DE DERMEVAL PIMENTA ..... 103

*3.3.1 A entrada de Benedito Valadares (1933-1945)* ..... 103

*3.3.2 Diretor na administração da Rede Mineira de Viação: o engenheiro Dermeval José Pimenta (1937-1943)* ..... 107

*3.3.3 Secretaria de Viação e Obras Públicas: modernização e atuação de Dermeval Pimenta (1943-1945)* ..... 113

**4 DO REGIONAL AO NACIONAL: ATUAÇÃO PÚBLICA DE DERMEVAL PIMENTA (1946-1951)** ..... 126

4.1 NOTORIEDADE NACIONAL: INDICAÇÃO PARA PRESIDENTE DA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE ..... 127

*4.1.1 Dermeval Pimenta: Presidente da Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951)* ..... 128

*4.1.2 Repercussão da Gestão-Pimenta na Companhia Vale do Rio Doce* ..... 133
*4.1.3 Os horizontes e os desafios de um discurso: análise dos jornais sobre Pimenta* .... 137
*4.1.4 Mineração em números e seu significado político: explanação de Pimenta* ..... 144
*4.1.5 O "minério de ferro é nosso"? Um questionamento de Dermeval Pimenta* ..... 149
*4.1.6 Pimenta e o apontamento de superávit para o desenvolvimento* ..... 152
*4.1.7 Por uma política de boas relações: os jornais referentes ao nosso personagem de pesquisa* ..... 156
*4.1.8 Dermeval José Pimenta para além da Vale* ..... 162
4.2 ANÁLISES DO PASSADO E PROJETO DE FUTURO EM DERMEVAL PIMENTA ..... 164
**CONSIDERAÇÕES FINAIS** ..... 172
**REFERÊNCIAS** ..... 174
**ANEXOS** ..... 189

# INTRODUÇÃO

> Todo povo tem na sua evolução, vista à distância, um certo "sentido". Este se percebe não nos pormenores de sua história, mas no conjunto dos fatos e acontecimentos essenciais que a constituem num largo período de tempo. Quem observa aquele conjunto, desbastando-o do cipoal de incidentes secundários que o acompanham sempre e o fazem muitas vezes confuso e incompreensível, não deixará de perceber que ele se forma de uma linha mestra e ininterrupta de acontecimentos que se sucedem em ordem rigorosa, e dirigida sempre numa determinada orientação. (PRADO JR., 1942, p. 13)

Caio Prado, em 1942, chamava atenção para a importância de se compreender o sentido da formação do Brasil por meio da reconstituição de sua história econômica. Analogamente, pode-se dizer que é necessária uma análise de história econômica regional para compreender o sentido do desenvolvimento econômico de Minas Gerais. De acordo com Octávio Ianni (2004, p. 7), essa necessidade de construção singular de observação regional refere-se a "um conjunto de ideias sobre identidades do Brasil, produzidas por intelectuais que se destacaram ao interpretar a singularidade do país, a partir de diferentes ângulos, seja político, social, econômico, histórico ou cultural."

Partindo de tal entendimento, esta pesquisa tem como objetivo estudar a trajetória do mineiro Dermeval José Pimenta durante sua fase acadêmica e nas companhias que ele trabalhou, e ao mesmo tempo, neste percurso, compreender sua formação e seu comportamento dentro do conjunto do desenvolvimento econômico. Em outras palavras, a problemática atrelada ao estudo é compreender a importância de Dermeval Pimenta para o desenvolvimento econômico mineiro entre 1937 e 1951, por meio do comportamento desse personagem, principalmente, durante sua atuação na administração da Rede Mineira de Viação (1937-1945), como secretário da Viação de Obras Públicas (1943-1945) e na Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951). Com isso, busca-se ligar o sentido da história à interpretação dos sujeitos, chamando atenção para o fato de que Pimenta atuou tanto do ponto de vista da economia mineira, quanto por meio de sua interpretação e da atuação na história.

Neste caso, a reconstituição do sentido do desenvolvimento econômico de Minas Gerais está relacionada à trajetória do Dermeval José Pimenta. Assim, acredita-se que, o estudo de sujeitos em posições-chave, que refletiram e escreveram sobre a história

econômica pode ajudar a reconstituir o sentido da história e do desenvolvimento de Minas Geais. Do ponto de vista mais geral, é preciso também falar sobre como a economia e a política se influenciam mutuamente.

A hipótese aqui levantada é que, embora tenha focado sua participação na execução de funções técnicas, Dermeval José Pimenta atuou no Estado mineiro enquanto um burocrata com o objetivo de desenvolver economicamente a região, influenciando políticos, escrevendo textos importantes sobre a economia regional e participando de reuniões em que, no seu conjunto, ajudaram a decidir o destino do Estado. Por isso, ele seria um engenheiro à sombra dos grandes personagens políticos, cuja formação se vinculou ao contexto político, atuando de maneira efetiva em prol dos seus objetivos. A partir dessa hipótese busca-se compreender a proposta de Dermeval Pimenta para Minas Gerais, realçando como sua produção teórica e atuação profissional pôde contribuir para o desenvolvimento mineiro nos anos entre 1937 e 1951, tendo-se presente uma análise em âmbito local, regional e nacional.

A justificativa deste recorte temporal é que os anos de 1937 a 1951 foram os momentos de intensa atividade profissional de Pimenta: na administração da Rede Mineira de Viação (1937-1945), como secretário da Viação de Obras Públicas (1943-1945) e na Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951). Verifica-se também a convergência neste período de forte atuação do Estado na economia do país e a maior atuação prática e de produção teórica – com publicações posteriores – de Pimenta nas perspectivas locais, regionais e nacionais.

Quanto ao contexto social e político desta pesquisa, sabe-se que a década de 1930 foi o período de transformação do Estado brasileiro, marcado por mudanças econômicas e pela reorganização da “ossatura material do Estado”. Essa expressão é utilizada por Sônia Draibe (1985) para explicar a interferência estatal na área econômica, corporificando-se nas estruturas do Estado, a materialidade de segmentos significativos das relações sociais capitalistas, por meio da criação de órgãos técnicos e instituições setoriais e de competência especializadas. Ainda segundo Sônia Draibe, na constituição do “capitalismo industrial” do Estado capitalista no Brasil, verificou-se, num curto período histórico (1930-1945), a constituição de várias faces de um processo de organização deste, que incorporou cada vez mais “aparelhos regulatórios econômicos” e

características intervencionistas que deram suporte ao avanço da acumulação de capital no país.

Essa reorganização dos aparelhos regulatórios também chegou a Minas Gerais, com a política nacional do governo Getúlio Vargas, inclusive via o Decreto n. 19.398, de 11 de novembro de 1930, que nomeou interventores federais para cada Estado (BRASIL, 1930). No Estado de Minas Gerais houve a nomeação de Benedito Valadares (1933-1945), que reordenou as secretarias que compunham a administração pública, como por exemplo, com a separação da Secretaria da Agricultura e do Comércio, da Secretaria de Obras Públicas, com a finalidade de melhor alocar os recursos financeiros públicos. A secretaria acima seria assumida por Dermeval entre 1943 e 1945.

No que tange à dimensão econômica, a década de 1930 marcou historicamente o desenvolvimento da economia brasileira com as mudanças do papel do Estado que começava a lançar as bases para a industrialização, idealizando como "projeto" de superação do subdesenvolvimento (BIELSCHOWSKY, 1949). Segundo Furtado (2007), no início do Governo Vargas, diante das características do "complexo cafeeiro", da "Grande Depressão" e do colapso do comércio mundial "essas [mudanças], praticamente, impuseram a política de defesa da renda interna", mediante o financiamento dos estoques de café com crédito doméstico, política que foi responsável pela amenização da crise externa e recuperação da economia brasileira. O termo "complexo cafeeiro" é utilizado por Wilson Cano para explicar as características estruturais da dinâmica do setor cafeeiro, nas quais prevalece a

> Economia exportadora de trabalho assalariado, passando por uma rápida monetização das relações econômicas e induzindo efeitos "virtuosos" internos, como a construção da infraestrutura de transportes, a urbanização e seus serviços e o desenvolvimento de algumas indústrias de consumo. (CANO, 1983).

Quanto à "Depressão Econômica Mundial" os estudiosos são concordes em afirmar que ela atingiu o Brasil em 1929, quando a economia se encontrava em crise. Havia um enorme estoque de café devido à política de defesa permanente do produto e uma perspectiva de safra recorde em 1929-30 e com isso, os preços começaram a cair (VILLELA; SUZIGAN, 1973; AURELIANO, 1981).

A partir destas constatações, pode-se entender que este processo de recuperação contou com grande participação do Estado, pois não se podia deixar de atender aos

interesses do setor cafeeiro. Mesmo em crise, o café era o principal produto de exportação da economia do país. Este tipo de proposta fora adiantada por Keynes quando ele analisou a economia capitalista na crise de 1929 e demonstrou a importância do Estado para assegurar o emprego em momentos de crise na economia (KEYNES, [1936] 1985).

Diante desse contexto, para uma análise do que estava acontecendo no Brasil nesse período, busca-se o entendimento do "descaminho" de Minas Gerais em relação ao seu desenvolvimento desde o início do século XX. Faz-se aqui um trocadilho com Dermeval Pimenta, que escreveu em 1971 a obra *Os caminhos de Minas Gerais* analisando os problemas históricos dos transportes mineiros, abrangendo um estudo dos espaços que compunham a região mineira (PIMENTA, 1971). De acordo com Furtado (2007), em São Paulo, a expansão cafeeira e a origem da indústria foram partes de um mesmo processo de desenvolvimento capitalista nacional e, tendo-se em conta o fato de que o café também foi um importante produto da economia mineira durante longo período, e que ambos estados seguiram trajetórias semelhantes de crescente poder governamental, de centralização política, durante a República Velha, procura-se entender agora o "atraso relativo" de Minas Gerais em seu desenvolvimento econômico, elaborando por meio das análises de Dermeval a (re)construção desse processo (DULCI, 2005; GOMES, 1980).

Um exemplo disto tem-se em Dermeval (1971) ao realizar um estudo completo sobre o histórico dos transportes mineiros, sustenta que Minas Gerais antes de 1930, era um Estado de "carroças" e que precisava melhorar suas estradas, e que após 1930, era uma região que precisava interligar suas sub-regiões, pois Minas Gerais não conseguia dialogar economicamente com todo seu próprio espaço.

Em linhas gerais, observa-se que Minas Gerais teve um "atraso relativo" de seu desenvolvimento econômico em relação ao centro industrial brasileiro, justamente devido à experiência industrial mineira apresentar características próprias, pois essa se detinha ao seu contexto histórico, geográfico, bem como à sua estrutura produtiva, singulares. Em outras palavras, a industrialização de Minas Gerais não pode ser compreendida na interpretação "geral" do Brasil, pois conforme Dulci, "Minas Gerais não reflete a industrialização clássica" (1999, p.23).

Quanto às fontes históricas, deu-se ênfase à importância de contextualizar a atuação de Dermeval Pimenta em sua época, por meio da compreensão de sua formação

acadêmica. Por exemplo, consultou-se o arquivo permanente da Escola de Minas, em Ouro Preto, priorizando os anos de estudo de Pimenta (1912-1918).

Em seguida, fez-se uma análise dos livros de Pimenta, publicadas entre 1945-1981, priorizando os conteúdos relacionados ao desenvolvimento econômico mineiro, do período dos anos 1930 a 1950. Vejamos, brevemente, alguns aspectos desses escritos significativos para essa pesquisa a partir de suas obras.

PIMENTA, Dermeval José. *A evolução das estradas em Minas Gerais: plano rodoviário* (1945). Esse livro explica a importância de o Estado mineiro possuir boas estradas para interligar as sub-regiões mineiras. Com essa ligação haveria mais trocas de mercadorias e aumento da procura do mercado interno mineiro seja pelos mineiros ou pelas regiões vizinhas.

PIMENTA, Dermeval José. *Aspectos econômicos de Minas Gerais* (1955). Nessa obra Pimenta apresenta as diversas regiões dentro de Minas Gerais e suas especificidades. Por exemplo, a região norte de Minas é uma sub-região mais seca e mais quente que o sul de Minas, assim dever-se-ia comercializar produtos adequados para cada clima e condições locais e o poder político deveria intervir e favorecer as regiões menos favorecidas economicamente. Nesse livro, Pimenta consegue mostrar a importância de se observar as diferenças regionais dentro de um mesmo Estado, principalmente, em relação ao seu desenvolvimento econômico. Essa ideia ele sustenta também em seus demais livros.

PIMENTA, Dermeval José. *Implantação da grande siderurgia em Minas Gerais* (1967). Neste livro, Pimenta explica a oportunidade que teve como engenheiro de ir ao Japão e aos Estados Unidos, para entender o processo de implantação e funcionamento de uma grande siderúrgica, pois em Minas Gerais seria construída a Usina Siderúrgica de Minas Gerais S.A. (USIMINAS). Com isso ele replicava a necessidade de Minas Gerais ter grandes empresas nesse ramo, dado que a região é muito rica em minérios, para a produção do aço, então deveria utilizar isso a seu favor e fortalecer seu mercado interno.

PIMENTA, Dermeval José. *Caminhos de Minas Gerais* (1971). Nesta obra, Dermeval reconta a história de Minas Gerais e observa a questão das cidades históricas, os objetivos com que elas foram construídas, o porquê de Minas não ter acesso ao mar, o

caminho da estrada real, dentre outras. Reforça ainda a necessidade de construção de estradas para interligar internamente a região de Minas.

PIMENTA, Dermeval José. *A Vale do rio Doce e sua história* (1981). Aqui ele escreve a história da construção da Companhia da Vale do Rio Doce (CVRD), uma das maiores empresas de mineração do mundo e uma das maiores produtoras de minério de ferro. Relata a instalação dos trilhos, mudanças de percursos por motivos econômicos, até chegar ao destino de escoamento do minério, no estado do Espírito Santo. Para esse autor, essa empresa beneficiaria muito o Estado de Minas Gerais e suas sub-regiões pelas quais ela passaria, como o Leste de Minas, por exemplo.[1]

Os temas recorrentes sobre o desenvolvimento econômico nas obras de Pimenta eram: construção de estradas; interligações de suas sub-regiões mineiras; mineração; siderurgia; aproveitamento da abundância dos recursos minerais que a região possuía; autonomia mineira para decidir sobre o que fazer com seus recursos naturais, e por que os usos desses recursos não traziam a recompensa adequada às regiões de onde eram extraídos, dentre outros.

Percebe-se que Demerval, em suas obras, utilizou de grande aparato histórico, para explicar a realidade em que estava vivendo, mostrando a necessidade de "progresso econômico", por meio de um caráter bastante empírico, técnico e racional. Talvez as possíveis continuidades e rupturas em sua trajetória intelectual poderiam ser descritas como: Dermeval possuía laços fortes em sua região familiar, sempre a citando em seus textos e atuando nelas, bem como se mantinha firme na posição de engenheiro sendo isso os movimentos de continuidade. Uma possível ruptura seria a (des)construção de um perfil de político eleito, pois Dermeval não seguiu o caminho de candidatura política,[2] no decorrer de sua vida, para poder alcançar seus objetivos, o que seria um caminho esperado para um homem de ação e com uma biografia parecida com a dele.

---

[1]Como pesquisadora e residente na região Leste de Minas Gerais é importante mencionar os "acontecimentos" mais recentes da empresa Vale para a história de Minas Gerais e do Brasil. Em novembro de 2015 aconteceu no município de Mariana, um desastre ambiental na área da mineração, com o rompimento da barragem da empresa Samarco (controlada pela Vale). Esse rompimento enxurrou lama tóxica nos distritos da cidade, devastou a bacia hidrográfica do Rio Doce, e matou muitas pessoas, fauna e flora, e além de contaminar a água de várias cidades mineiras até o litoral do Espírito Santo. E em janeiro de 2019, aconteceu outro acidente de rompimento de barragem, na região de Brumadinho, Minas Gerais com centenas de mortos (SIMONATO, 2018; FREITAS, *et al*. 2016).

[2] De acordo com as informações do Arquivo Público Mineiro (APM-DJP), Dermeval Pimenta foi presidente da Câmara de São João Evangelista entre os anos de 1927 a 1928, mas não seguiu carreira política. Seguiu a carreira de engenheiro.

Além disso, teve-se acesso aos manuscritos de Dermeval José Pimenta, e demais documentos, que narram a sua atuação na Rede Mineira de Viação (1937-1943),[3] como secretário de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais (1943-1945)[4] e na Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951) como presidente,[5] que estão depositados no Arquivo Público Mineiro (APM).

Esses manuscritos foram importantes, pois Pimenta escrevia uma espécie de "diário", anotando acontecimentos de sua prática, como por exemplo, em sua atuação na Rede Mineira de Viação (RMV):

> Assumi a direção da RMV do sistema ferroviário mineiro. Muita cousa para fazer (...) o problema a resolver na construção destas composições a R.V.M. é uma estrada deficitária sem grandes recursos para adquirir materiais de preço sempre elevado. (APM - DJP-3.2 doc. 02 Cx. 01).

Ou como Secretário de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais:

> Terminada a posse 16/11/1943. Fiz um discurso sobre o plano de ação para desenvolver a economia de Minas Gerais, através da força da infraestrutura. Dia 18 reorganizei a pasta da secretaria de viação de obras públicas para a eficiência do Estado para atuar no parque industrial, e na energia elétrica. Era necessário fazer um levantamento de todas as obras que está sendo mantida pelo Estado. (APM - DJP-3.1 doc.02 Cx. 01. 1943-1945).

E ainda quando assumiu a presidência da Companhia Vale do Rio Doce:

> Ao assumir o cargo de presidente da companhia Vale do Rio Doce a que me levou a honrosa confiança do Sr. Presidente Gaspar Dutra, eu o faço com o firme propósito de, no desempenho desta incumbência, empregar todos os meus esforços e energias. Vaga com a renúncia do Dr. Israel Pinheiro da Silva, que havia sido eleito deputado federal pelo estado de Minas Gerais. A tarefa não é das mais fáceis, bem sei. Mas, vou elevar minha capacidade de trabalho ao máximo para prosseguir a

---

[3]Discurso pronunciado por Dermeval José Pimenta durante a inauguração de retratos em homenagem a Getúlio Vargas e Benedicto Valadares no gabinete da diretoria da Rede Mineira de Viação. Belo Horizonte (MG). APM - DJP-3.2 doc.23 Cx. 02). APM. Acesso em: 1 dez. 2019

[4]FUNDO DERMEVAL JOSÉ PIMENTA SÉRIE 3: TRAJETÓRIA FUNCIONAL SUBSÉRIE 3.1: SECRETARIA DE ESTADO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1943-1945 Diário de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG). APM - DJP-3.1 doc.01 Cx. 01. [1943-1945]. Caderno com anotações de dados referentes à Secretaria de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG). DJP-3.1 doc.02 Cx. 01. 1943-1945 Diário de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG). APM - DJP-3.1 doc.01 Cx. 01 APM. Acesso em: 1 dez. 2019

[5]APM - Diário: 1948-1951 Diário de Dermeval José Pimenta, presidente da Companhia Vale do Rio Doce. [Rio de Janeiro] (RJ). DJP-3.3 doc.11 Cx. 03. Acesso em: 10 dez. 2019. Estudo intitulado "Contribuição da Companhia Vale do Rio Doce no processo de desenvolvimento de Minas Gerais". S/L: SD. APM - DJP-3.3 doc.24 Cx. 05 APM. Acesso em: 10 dez. 2019

> gigantesca obra que vós, Sr. Israel Pinheiro, com lúcida inteligência e dinamismo administrava. (APM – DJP-3.3 doc.11 Cx. 03).

A fim de responder o questionamento levantado em vista dessa pesquisa, que foi compreender a importância do engenheiro Dermeval Pimenta para o desenvolvimento de Minas Gerais (1937-1951), numa análise com perspectivas local, regional e nacional, dividiu-se o presente estudo em quatro partes.

O primeiro capítulo tem caráter descritivo e aborda a trajetória de Dermeval José Pimenta, apresentando a sua biografia (1893-1991), a importância da Escola de Minas para ele, uma análise do curso de engenharia de Minas e Civil, em especial a disciplina de Economia Política. Isto foi feito para se constatar até que ponto este curso vai influenciar na construção do pensamento de Dermeval Pimenta. [6]

No segundo capítulo, busca-se compreender o que os escritos de Pimenta refletem sobre sua formação. Isso, principalmente é feito com o escopo de se compreender a maneira como Dermeval Pimenta via o desenvolvimento econômico. Para tal objetivo, propõe-se o estudo da vida intelectual de um engenheiro: as publicações de Demerval Pimenta que dialogam com o ideal de desenvolvimento econômico. Logo a seguir, apresentam-se os problemas do desenvolvimento econômico mineiro e o seu diagnóstico elaborado por Dermeval Pimenta.

No terceiro capítulo busca-se concentrar a atenção no Estado de Minas Gerais, contextualizando o período do recorte de pesquisa (1930-1945) da denominada reforma administrativa brasileira e dialogar com a atuação de Dermeval Pimenta em dois grandes órgãos públicos nesse período: como de Diretor na administração da Rede Mineira de Viação (1937-1943) e sua nomeação pelo presidente do Brasil, Getúlio Vargas, como secretario de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais no governo do interventor do Estado mineiro, Benedito Valadares entre os anos de (1943-1945).

No último capítulo, observa-se os fenômenos passando da perspectiva regional para o nacional: Dermeval José Pimenta (1946-1951) e sua notoriedade nacional como presidente da Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951), abordando a repercussão de sua gestão; Dermeval José Pimenta para além da Vale; e e análises do passado e projeto de futuro na sua obra.

---

[6] A Escola de Minas é a atual Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP).

# 1 RECONSTRUÇÃO LOCAL: TRAJETÓRIA DA FORMAÇÃO DE UM ENGENHEIRO MINEIRO EM SEU TEMPO

Este capítulo tem um caráter descritivo e aborda a trajetória de vida de Dermeval José Pimenta. Apresenta-se aqui o modo como se deu a evolução de sua vida acadêmica no decorrer do tempo. É fundamental para se compreender o processo de construção do "personagem" poder-se contar com a descrição da região local em que viveu ele e seus familiares bem como os lugares onde estudou e com isso contextualiza-se a importância da profissão de engenheiro na sua época. Estas características que serão apresentadas fornecerão ferramentas para se perceber os fatos que marcaram a vida de Dermeval desde quando jovem até o Dermeval adulto, quando participou do processo histórico de notoriedade regional e nacional assumindo a direção de grandes empresas, como por exemplo, a Companhia Vale do rio Doce.

## 1.1 DERMEVAL JOSÉ PIMENTA: RECONSTITUIÇÃO DE SUA VIDA ACADÊMICA

Dermeval Pimenta deixa claro que seu pai tinha uma preocupação com a educação dos filhos, quando afirma:

> A maior preocupação de Cornélio Pimenta era com o problema da educação de seus filhos. Estes frequentavam as aulas da Escola Primária do Arraial, mas seu desejo, o seu ideal, era que todos eles fizessem o curso secundário e ingressassem nas faculdades, para que todos conquistassem os seus diplomas, que ele mal fizera o curso primário e sabia, por experiência própria, das dificuldades com que vinha lutando por esse motivo. (PIMENTA, 1966, p.104).

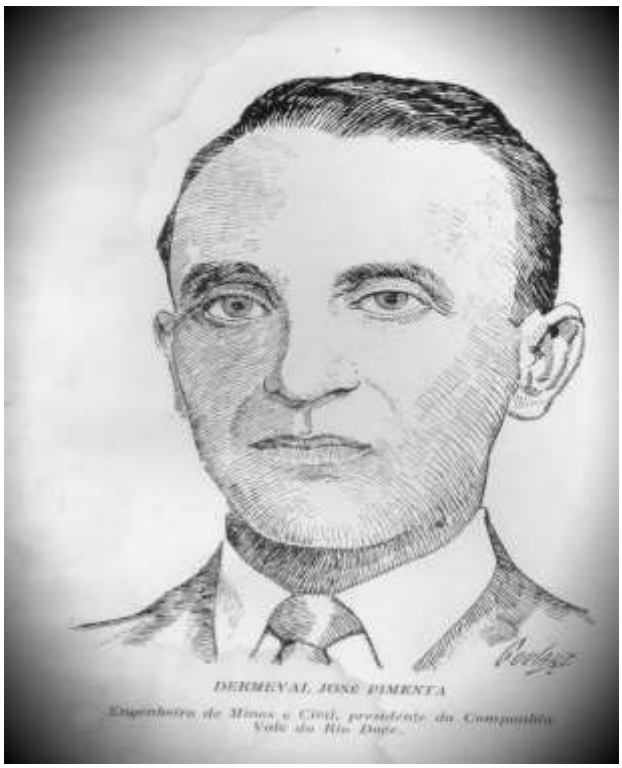
Dermeval era de uma sub-região de Minas Gerais, com uma economia pouco dinâmica, de baixa produção, voltada para o próprio consumo, mas nasceu numa família com recursos econômicos favoráveis e teve acesso ao curso superior de engenharia na Escola de Minas, considerada uma das melhores formações da época e que tinha uma cadeira de Economia Política ministrada por um professor de ideias republicanas, como virá a ser demonstrado abaixo.

Tem-se ciência de que a vida de pessoa é influenciada não só pela formação escolar, mas também pelo contexto familiar e meio social em que vive. Entretanto, estes últimos pontos têm um caráter mais subjetivo e é difícil encontrar material efetivo de pesquisa, por isso, entende-se a formação de Dermeval como a sua formação acadêmica.

Desse modo, o presente capítulo tem três eixos: o primeiro contextualiza uma breve biografia de Dermeval Pimenta e sua trajetória acadêmica, no sentido descritivo, mas dialogando com os livros e memórias desse personagem; o segundo eixo aponta um estudo sobre a importância do ensino de Economia Política na Escola de Minas, mais especificamente no curso de Engenharia Civil e de Minas, indagando: qual era a formação do professor que ministrou essa disciplina e como ele trabalhou a ementa com os estudantes de engenharia no período em que Dermeval estudou. O terceiro eixo faz um diálogo tendo presente a importância dos engenheiros no aparelho estatal do período.

### *1.1.1 Uma síntese da biografia de Dermeval José Pimenta (1893-1991)*

Figura 1- Desenho da imagem de Dermeval José Pimenta




Fonte: Arquivo Público Mineiro

Segundo Saint Hilaire (1974), no nordeste de Minas, no início do século XIX, havia uma vasta extensão de terras, coberta de florestas, situada nas bacias dos rios Suaçuí Grande, Pequeno, Correntes e o rio Doce, que se tornou povoada devido ao processo de

decadência da região da mineração da antiga Vila do Príncipe (atual cidade de Serro), próximo à cidade de Diamantina (antiga Tejuco).

Segundo Pimenta (1966), o povoamento deste arraial, isto é, de Serro, foi tão rápido que em 1714 foi elevado à Vila do Príncipe, e, em 1720, à categoria de Comarca, abrangendo uma enorme superfície, dentro da qual se achavam matas virgens desconhecidas dos colonizadores e habitadas por indígenas.

Ainda segundo Pimenta, no fim do século XVIII, na época da conjuração de Tiradentes, a província de Minas Gerais achava-se em decadência, porque, esgotadas as minas auríferas de aluvião, a sua população, que então vivia as incertezas da mineração, teve que optar por outras atividades – a agricultura e pecuária – adentrando e povoando a região noroeste de Minas Gerais via ocupação e doação de terras por meio de um sistema hereditário.

Para Duarte (2002), sem o ouro na região mineradora, os colonos se voltaram para a região Nordeste de Minas Gerais, isto é, para os Vales do Mucuri, Rio Doce, Sul da Bahia e Norte do Espírito Santo, amparados pelo governo imperial por meio de uma "guerra" decretada em 1808 contra os nativos que se revelaram fracos diante do poder de fogo dos posseiros. Os vários Alvarás, Cartas Régias e Decretos assinados pelos governos provinciais e imperial no Oitocentos, demonstram esse episódio: a preocupação do Governo em fazer com que essas terras fossem habitáveis, principalmente por elites da época da mineração das cidades históricas, como Serro, Diamantina, em detrimento da proteção dos nativos. Um exemplo disso é a Carta Régia de 05 de março de 1808 decretando "Guerra Ofensiva aos Botocudos Antropófagos" – descritos como consumidores de sangue e carne humanos –, ordenando ainda a construção de postos militares. Se por um lado a construção destes postos possibilitou o surgimento de algumas cidades, por outro dispersou os nativos deixando a área vulnerável a possíveis ataques. Assim, o objetivo era "pacificar" estas terras pela força, exterminando a resistência dos indígenas, por meio das armas. Após esse processo restaram poucos índios que se escondiam pelas matas, reunidos em grupos de poucas dezenas (BRASIL, 1808).

Segundo Espindola (2005), a região do nordeste mineira e o entorno dos Vales dos Rios Doce e Mucuri até meados do século XIX, era praticamente desabitada, salvo pela presença dos nativos. Era uma estratégia da Coroa Portuguesa, que no decorrer do século XVIII, durante o período de efervescência do ouro, decretara estas terras como

“área proibida.” Na verdade, a Coroa temia que contrabandistas de metais preciosos encontrassem nestas terras um caminho fácil para sonegar os cofres reais (ESPINDOLA, 2005).

Foi dentro dos efeitos desta construção histórica que nasceu Dermeval José Pimenta na cidade de São João Evangelista, situada na região nordeste mineira, aos seis de fevereiro de 1893. Para efeito de sua localização espacial, a Figura 2 apresenta o mapa da localização do município.

Figura 2- Mapa da localização da cidade de São João Evangelista- MG

Fonte: site IBGE (2018)

Essa cidade no século XIX era um arraial pertencente ao município de Peçanha, constituído por grandes fazendeiros, associados com o deslocamento das pessoas que viviam nas regiões dos caminhos dos diamantes do final do século XVIII. Uma dessas pessoas foi o pai de Dermeval, o Cornélio José Pimenta. De fato:

> Um dos filhos de Francisco Nunes Coelho, de nome Claudionor, com idade de 16 anos incompletos, reuniu-se ao seu primo Cornélio e ambos seguiram para a Mata do Peçanha. Ao chegarem ao local onde ia ser construído o novo Arraial, dirigiram-se para a casa de Valeriano Coelho da Rocha – um dos doadores dos terrenos à igreja – que estava terminando a sua construção, a qual seria a primeira do futuro povoado. Entabuladas as conversações, Valeriano colocou à disposição de Cornélio um banco de carpinteiro, para que sobre ele estendesse a mercadoria que trazia os a oferecesse aos que as quisessem comprar (…). Além das atividades políticas que vinha exercendo em benefício do desenvolvimento da localidade, Cornélio entregava-se ao dinamismo de suas atividades comerciais e, desejando amplia-las ao setor agrícola, adquiriu em 1887, dos herdeiros do abastado e um dos

> mais antigos fazendeiros daquela região, Manoel Neto da Silva, a sua propriedade, fazenda denominada "Bom Jardim", com uma área de 300 alqueires de ótimas terras de cultura. A fazenda passou a denominar Casuarinas, sendo por ele completamente transformada. Foram feitas grandes plantações de cereais, cana, café e pastagens, construiu um novo engenho e uma máquina de beneficiar café. Passou a fabricar açúcar, aguardente e construiu um rancho de tropas, em frente à sua casa de comércio. (PIMENTA, 1966, p.102-104).

Percebe-se que o senhor Cornélio era um homem de posses em São João Evangelista e que trabalhava na área do comércio, bem como na fazenda, ou seja, era um homem de negócios na região além de ter sido Coronel da Guarda Nacional (APM – Fundo DJP). Em 1879 casou-se com Josefina Carvalho, conforme podemos observar pelo relato do Dermeval Pimenta:

> Ao completar 18 anos, [Josefina Carvalho] conheceu o moço Cornélio Pimenta, que havia, quatro anos, se instalara no povoado vizinho de São João Evangelista, casando-se com ele em 29 de junho de 1879. Realizado o casamento o jovem casal dirigiu-se para o novo povoado de São João. **Ela levou um dote no valor de quatro contos de réis, que na época, representava um grande valor**. (PIMENTA, 1966, p.110, negrito nosso).

É fácil depreender que Josefina também era uma senhora com recursos financeiros e a família de Dermeval Pimenta, nos termos de Fernandes (1971), poderia ser considerada dentro do padrão da época uma "família tradicional," mesmo não sendo dona de grande lavoura exportadora, mas possuía terras, e apesar de não se encontrar registros de escravos em sua propriedade, conseguia manter-se com seu próprio trabalho e provinha de uma família grande. Ademais:

> Do casal Cornélio-Josefina nasceram 18 filhos: Etelvina Pimenta Brant; Duval Sebastião Pimenta; Gerolisa Pimenta de Azevedo; Ocarlina Pimenta; Apoliria Pimenta da Rocha; Almira; Glicério José Pimenta; Dermeval Pimenta; **Dermeval José Pimenta**; Violeta Pimenta; Olga Pimenta Guimarães; Orfelina Pimenta Vieira; Alencar Pimenta; Coraci Pimenta; Elbert Pimenta; Heitor José Pimenta e Manoel e dois que morreram na infância. (PIMENTA, 1966, p.110, negrito nosso).

Apesar de numerosa, e talvez exatamente por isso, havia uma preocupação com os estudos dos filhos e, partindo desse pensamento, entende-se que o pai de Dermeval não teve acesso aos estudos, mas sabia de sua importância e tinha o desejo que seus filhos estudassem até os estudos superiores, como foi assinalado acima.

Segundo Pimenta (1966), ele mesmo realizou seus estudos iniciais na sua cidade natal, de 1902 a 1906, numa escola dirigida por religiosas,[7] e o curso secundário em Diamantina até 1911, no Seminário Arquidiocesano Sagrado Coração de Jesus, equiparado ao ginásio nacional, mantido por padres lazaristas franceses.

Para Pinto (2016), a atuação desses formadores estava relacionada com o trabalho educacional para uma sociedade comprometida com "ultramontanismo", com o objetivo de atribuir ao Papa, e por derivação, à Igreja católica, um importante papel na direção da fé e do comportamento do humano diante do Estado (PIMENTA, 1966).

As pesquisas no arquivo do seminário providencial permitem obter informações tais como o elenco dos professores do antigo curso secundário que eram: Padre Antônio dos Santos, professor de Teologia Moral; Padre Gabriel Brayet, professor de Teologia Dogmática e Direito Canônico; Padre Carlos Lidstrom, professor de História Universal, Sociologia, Português e Desenho; Padre Jose Jardim, professor de filosofia; Padre Pedro Onclin, professor de Latim; e Padre Raymundo de Almeida e Souza professor de Matemática e Física, dentre outros (ARQUIDIOCESE..., 2020).[8]

Paim (1983) chamou a atenção de que a Reforma de Benjamim Constant, com seu ideário positivista – Decreto n. 1075, de 22 de novembro de 1890 – alterou a denominação dos cursos secundários, que passaram a chamar-se Ginásio Nacional. Extinguiu o ensino de filosofia e colocou o de sociologia e moral, noções de direito pátrio e de economia política (BRASIL, 1890).

Na Escola de Diamantina, os padres também lecionavam aulas referentes à história de Minas Gerais, tendo como base, por exemplo, a obra do padre jesuíta italiano André João Antonil, que viajou pelos sertões mineiros e escreveu o livro *Cultura e opulência do Brasil* (1837) (...) e a de Diogo de Vasconcelos, com o livro *História antiga de Minas Gerais* (1904). Além do mais, tenha-se presente que Auguste Saint-Hilaire, no século XIX, escrevera o seu *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce* que em 1910 contava com uma tradução para o português (PIMENTA, 1966, p. 47-48).

Observe-se que estas referências bibliográficas em termos de História mostravam o contexto descritivo de exploração no período do Brasil Colônia e explicavam o ciclo do

---

[7]Não foram encontradas mais referências sobre os estudos iniciais de Dermeval.
[8]Não foram encontradas mais informações a respeito das disciplinas, ou dos professores.

ouro, do açúcar, do tabaco, entre outros. Isso se pode observar na citação abaixo no texto de Antonil (1837, p.141-142):

> Das minas de ouro que se descobrirão no Brazil. Foi sempre fama constante que no Brazil havia minas de ferro, ouro e prata. Mas também houve sempre bastante descuido de as descobrir, e de aproveitar-lhes-se delas. (...) em uma distância de mea légua de Ouro Preto, achou-se uma mina que se chama Ribeiro de Antônio Dias, e dahi a outra meia légua, a do Ribeiro do Padre João de Faria e junto desta, pouco mais de huma légua, a do ribeiro de Bueno e a de Bento Rodrigues. Todas essas tomarão o nome de seus descobridores, que todos forão paulistas.[9]

Compreende-se que estes textos que eram utilizados no curso secundário de Pimenta tinham cunho descritivo, principalmente sobre o período do ouro, e que o Brasil colônia era considerado de grande utilidade econômica para Portugal.

Após os estudos secundários, Dermeval foi para a cidade histórica de Ouro Preto, no período de 1912 a 1918, e ingressou no Curso Superior de Engenheira de Minas e Civil pela Escola de Minas. Este curso era dividido em um curso fundamental e um especial, com duração de seis anos, como podemos observar abaixo:

Quadro 1- Currículo do Curso de Engenharia de Minas e Civil

| |
|---|
| Curso fundamental |
| Primeiro anno |
| 1ª cadeira - Revisão e complementos do mathematica. Algebra superior. Geometria analytica (duas dimensões). |
| 2ª cadeira - Geometria descriptiva (1ª parte) e applicações. |
| 3ª cadeira - Physica mollecular. Calor e optica aplicados á engenharia. |
| 4ª cadeira - Agrimensura. Elementos de astronomia. |
| 5ª cadeira – Chimica inorganica, descriptiva o analytica. Metalloides. |
| Segundo anno |
| 1ª cadeira - Geometria analytica (complementos). Analyse infinitesimal. Cálculo das variações. |
| 2ª cadeira - Botanica e zoologia geraes. |
| 3ª cadeira - Geometria descriptiva (2ª parte). Sombras. |
| 4ª cadeira - Topographia superficial subterranea. Legislação de terras e princípios geraes de colonização. Perspectiva. |
| 5ª cadeira - Physica: Meteorologia e electricidade geral. |
| 6ª cadeira - Chimica inorganica, descriptiva e analytica: Metaes. |
| Terceiro anno |
| 1ª cadeira - Mecanica geral. Mecanica applicada: cinematica e dynamica applicadas. |
| 2ª cadeira - Estereotomia e madeiramento. |
| 3ª cadeira - Trigonometria espherica. Astronomia theorica e pratica. Geodesia. |

[9] O distrito Bento Rodrigues citado no livro acima, foi atingido por um rio de lama em 2015, por ocasião do rompimento da barragem da Samarco na cidade de Mariana, Minas Gerais.

4ª cadeira - Chimica orgânica descriptiva e analytica.
5ª cadeira - Botanica e zoologia systematica.
6ª cadeira - Opticaphysica.

Curso especial
Primeiro anno
1ª cadeira - Graphoestatica - Resistencia dos materiaes.
2ª cadeira - Hydraulica: liquido e gazes - Motores hydraulicos, machinas operatrizes, abastecimento de agua e esgotos, hydraulica agricola.
3ª cadeira - Mineralogia systematica, precedida da revisão de mineralogia geral.
4ª cadeira – Chimica analytica (docimasia).
5ª cadeira – Applicações industriaes do calor - Electro-technica.
6ª cadeira - Metallurgia (1ª parte).
Segundo anno
1ª cadeira - Estudo dos materiaes de construcção e determinação experimental de sua resistencia. Estabilidade das construcções. Technologia das profissões elementares e do constructor mecanico.
2ª cadeira - Estradas ordinarias e de ferro.
3ª cadeira - Thermodynamica, motores thermicos.
4ª cadeira - Geologia, fenômenos actuaes, petrographia e estudo de jazidas metalliferas.
5ª cadeira - Exploração de minas.
6ª cadeira - Metallurgia.
Terceiro anno
1ª cadeira - Pontes e viaductos.
2ª cadeira - Navegação interior. Portos de mar e pharóes.
3ª cadeira - Architectura. Hygiene dos edificios. Saneamento das cidades.
4ª cadeira - Geologia, descripção dos terrenos. Paleontologia.
5ª cadeira - Economia politica e finanças. Direito constitucional. Direito administrativo. Estatistica. Legislação de Minas.
6ª cadeira - Chimica industrial.

Fonte: BRASIL, 1910

Observa-se que, apesar de o curso de engenharia ser notadamente de cunho técnico, possuía uma disciplina de "Economia Política", que geralmente busca refletir, nos termos de Furtado (2007), sobre a formação estrutural da sociedade.[10] Diante desse entendimento busca-se analisar adiante como essa disciplina foi trabalhada no curso de engenharia da Escola de Minas.

Tendo presente a biografia de Dermeval, ele relata a sua vida acadêmica em Ouro Preto e onde informa que foi colega, no mesmo curso de graduação, de Israel Pinheiro, quando veio a conhecer a irmã desse. Como Pimenta explica no livro *A mata de Peçanha*, "em primeiro de dezembro de 1927 casei com Lucia Pinheiro Pimenta, filha do Dr. João

[10]Sobre o termo "estrutural", Furtado (2007) explica que, a formação estrutural de cada região deve ser observada a partir das peculiaridades que são ali encontradas e seu processo dinâmico do curso de sua história.

Pinheiro da Silva, grande político de Minas Gerais e irmã de meu amigo formado pela Escola de Minas, Israel Pinheiro [...] tivemos dez filhos." (PIMENTA, 1966, p. 204; PEREIRA, 2016).

Faz-se aqui um parêntese, para demonstrar que desde cedo Dermeval possuía relação pessoal com uma importante família da política mineira, os "Pinheiro", pois o ex-presidente do Estado, João Pinheiro (1860-1908), governou Minas Gerais durante os anos de 1906 a 1908 e lutou amplamente pela diversificação produtiva da região de abrangência do Estado (PEREIRA, 2016). Dermeval Pimenta, ao casar com uma de suas filhas e ao construir sólidas relações com um dos seus filhos, Israel Pinheiro – que seria um notório político também –, estava imergindo indiretamente no caminho da política mineira.

Ademais, de acordo com as informações do Arquivo Público Mineiro (APM-DJP), Dermeval Pimenta foi presidente da Câmara de São João Evangelista entre os anos de 1927 a 1928. Em 1934, presidia a Companhia Cerâmica João Pinheiro, na cidade de Caeté (Minas Gerais). No ano de 1937, foi diretor da Rede Mineira de Viação. Em 1943, foi nomeado, pelo então interventor do Estado mineiro, Benedito Valadares, como secretário de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais. Em 1946, tornou-se o presidente da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), substituindo o político Israel Pinheiro. Foi um dos fundadores da Usina Siderúrgica de Minas Gerais S.A. (USIMINAS) no ano de 1952. Foi também presidente dos conselhos Consultivo e Deliberativo da Sociedade Mineira de Engenheiros, e em 1960 recebeu o título de economista, concedido pelo Conselho Federal de Economistas. E na década de 1970, foi presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais. Veio a falecer em 1991.

### *1.1.2 A disciplina de Economia Política no curso de engenharia de Minas e Civil da Escola de Minas*

Neste subitem pesquisa-se o ensino de Economia Política na Escola de Minas, mais especificamente no curso de Engenharia Civil e de Minas no período em que Dermeval estudou, procurando compreender e responder os seguintes questionamentos: Qual a importância dessa disciplina para o curso de engenharia? Qual a formação e atuação do professor que lecionava neste período? Como era a ementa da matéria de

Economia Política no curso de Engenharia da Escola de Minas? As teorias estudadas nesta disciplina poderiam auxiliar o pensamento de Dermeval na compreensão do Brasil da época e de que forma? Nós optamos por analisar apenas esta disciplina do curso, porque as demais são disciplinas técnicas do curso de Engenharia e fogem do escopo de nossa pesquisa.

A Escola de Minas em Ouro Preto foi idealizada por Dom Pedro II e fundada por Claude Henri Gorceix, um mineralogista francês, em 12 de outubro 1876 (CARVALHO, 2010). Esta Escola foi considerada a pioneira em estudos geológicos, mineralógicos e metalúrgicos. A reforma da instrução pública que atingiu diretamente a Escola de Minas foi organizada por Epitácio Pessoa, quando Ministro do Interior, e baixada com o Decreto n. 3.890 de 1º de janeiro de 1901, que aprovou o código dos institutos de ensino superior e secundário.

> O Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil, usando da attribuição que lhe é concedida pelo art. 3º n. II da lei n. 746, de 29 de dezembro ultimo, resolve approvar, para os Institutos Officiaes de Ensino Superior e Secundario, dependentes do Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, o Codigo, que a este acompanha, assignado pelo Ministro de Estado da Justiça e Negocios Interiores. (...) Art. 1º As Faculdades de Direito, as de Medicina, a Escola Polytechnica, a de Minas e o Gymnasio Nacional se regerão por este codigo e pelos regulamentos especiaes que forem expedidos por força da lei n. 746 de 29 de dezembro de 1900, art. 3º, II, e que serão parte complementar delle.(...) Art. 112. Com excepção da Escola de Minas e do Gymnasio Nacional, onde se observará o regimen da frequência obrigatoria, haverá nos outros estabelecimentos duas classes de alumnos: os matriculados e os não matriculados.[...] Os cursos da Escola de Minas abrirão em 15 de setembro e fecharão no ultimo de abril. (BRASIL, 1901).

Os diplomas conferidos eram de agrimensor, engenheiro geógrafo, engenheiro industrial e engenheiro de minas e civil terminados respectivamente o segundo e terceiro anos do curso fundamental e segundo e terceiro do curso especial, sendo que para o de engenheiro industrial devia ser prestado ainda o exame de Economia Política, que constituía uma cadeira do último ano. Em 1911, o Decreto n. 8.659, publicado aos cinco de abril de 1911, foi aprovado o regulamento da Escola de Minas. Este Decreto tinha por base a Lei Orgânica do ensino superior e do fundamental da República assinada pelo Ministro do Interior Rivadávia Correa, também conhecida como Lei Rivadávia Correa. Com essa Lei se institui a autonomia didática e administrativa dos institutos e

desaparecem os exames gerais preparatórios bem como os cursos ginasiais. Para concessão de matrícula nas escolas superiores era o candidato submetido a um exame vestibular que habilitasse a um juízo de conjunto sobre o seu desenvolvimento intelectual e capacidade para empreender eficazmente o estudo das matérias que constituíam o ensino nas ditas escolas.

Entretanto, eram observados os seguintes critérios:

> Art. 1º A Escola de Minas, com séde em Ouro Preto, tem por fim preparar engenheiros de minas e civis, industriaes, geographos e agrimensores.
> Art. 2º A Escola de Minas será regida por este regulamento e pelo codigo dos institutos officiaes de ensino superior e secundario, dependentes do Ministerio do Interior, cujas disposições não forem contrarias ao presente regulamento.
> Art. 3º O curso integral da Escola comprehende: um curso fundamental e um especial. (BRASIL, 1910a).

Percebe-se que a Escola de Minas era uma instituição de grande importância em Minas Gerais e que iria fortalecer as cabeças pensantes desde período na região. Além do mais, era a primeira escola superior de ensino de engenharia no Estado e estava no berço do quadrilátero ferrífero.

A respeito da disciplina de Economia Política de acordo com Gremaud (1997), ela foi inserida nos cursos superiores do Brasil criados em 1827, dentro do "espírito da proclamação da independência, refletiam a necessidade de formação da elite e dos quadros necessários para o aparelho estatal" (GREMAUD, 1997, p.28) e tinham o objetivo de trabalhar o pensamento dos estudiosos desses cursos para no futuro serem representantes políticos que sabiam pensar o Brasil estudando os autores clássicos europeus de economia política.

O objetivo da disciplina era:

> Fará ver por via de uma história resumida a origem, progressos, o actual estado desta sciencia, que andando espalhada, e confundida entre as outras, de tempos modernos pra cá, começou a formar uma sciencia particular. Dará noticia das diversas seitas dos economistas, dos demasiadamente liberaes, dos que segem o systema commercial, ou restricto, e dos que trilham uma vereda média, e dos motivos que justificam a cada um em particular. Fortificará suas doutrinas com o uso das nações illustradas, fazendo ver mais por preceitos accommodados á pratica, do que por teorias metaphisicas e brilhantes, o uso que della se deve fazer, para augmentar os mananciaes da publica riqueza. Servirá que compendio o celebre cathecismo de J. B. Say, que contendo verdades simplices, elementares, e luminosas, e que podem fortificar-se com as doutrinas mais amplamente expedidas no tratado de economia política do mesmo autor, é um livro proprio para servir-se-ha

> das obras de Smith, Maltus, Ricardo, Sismondi, Silmondi, Godwen, Storch, Ganih e outros, bem como dos opusculos do sabio autor do direito mercantil, para dar ás verdades concisamente expendidas no mencionado cathecismo toda a extensão, de que são suscptiveis. (BRASIL, 1827).

Segundo Hugon (1994), a ementa dessa disciplina trabalhava as escolas clássicas, como Adam Smith, Say e Leroy-Beaulieu, apoiadas no individualismo e liberalismo econômico, mas rejeitando o pensamento liberal no comércio internacional e refletindo sobre a necessidade de uma doutrina intervencionista e industrialista no Brasil. Rocha (1993) compreendeu que a Economia Política no Brasil nasceu vinculada ao Estado, principalmente, via cursos superiores que formariam os políticos do país. Uma vez que

> O Estado tinha interesse em absorver essa mão de obra qualificada em seu quadro administrativo, seja os formados em ciências jurídicas e sociais, como os da área da engenharia. A proximidade da ciência ao Estado era importante para a reflexão do ensino da Economia Política, na medida em que o Estado passou a exercer papel de núcleo da produção e irradiação dessa ciência. (ROCHA,1993, p. 78).

No que tange a presente tese, esses elementos acima explicam o motivo pelo qual se tem a presença da disciplina de Economia Política no curso de engenharia que Dermeval estudou. O curso de Economia Política foi construído para abordar além de pensadores europeus, as teorias administrativas que envolviam as leis e para que se tivesse uma noção de administração pública.

Em relação ao curso de engenharia civil da Escola de Minas, como vimos anteriormente, que em seu curso fundamental e especial, foram distribuídos em três anos de estudos, e a disciplina de Economia Política foi colocada no terceiro ano do curso especial. O docente responsável pela cadeira intitulada de “Economia política e finanças. Direito constitucional. Direito administrativo. Estatística. Legislação de Minas” foi Bernardino Augusto de Lima.

Compreende-se que aqui, se faz importante estudar o caminho acadêmico de Bernardino para entendermos como ele foi influenciado em suas bases teóricas para compor sua docência, porque ele foi o professor responsável pela disciplina de Economia Política na Escola de Minas, no período em que Pimenta estudou ali. Com isso em mente, neste subcapítulo, trabalham-se dois eixos: o primeiro para visualizar uma pequena biografia de Bernardino e o segundo para compreender o trabalho deste professor.

### *1.1.3 O professor Bernardino de Lima (1856-1924)*

Segundo informações do Arquivo Público Mineiro (APM), Bernardino Augusto de Lima nasceu em Minas Gerais na atual cidade de Nova Lima, aos 10 de dezembro de 1856 e faleceu em 18 de maio de 1924. Era filho de José Severino de Lima e Maria Rita de Lima e irmão do também professor Antônio Augusto de Lima (1859-1934).[11] Realizou os estudos primários na escola pública Professor Paulo Rocha e estudou Humanidades no colégio do Caraça. Por fim, formou-se em Direito pela Faculdade de São Paulo, turma 51, sendo a Colação de Grau no dia quatro de dezembro de 1882 e casou-se com Esther Leopoldina Franzon.[12]

De acordo com APM, em relação ao curso secundário, no colégio Caraça, equiparado Ginásio Nacional, tinha-se como estudo: religião, português, literatura brasileira, literatura portuguesa, latim, história do Brasil, história geral, matemática, dentre outras disciplinas.

Segundo Lima (2016), o sistema de ensino do Caraça "tinha um verdadeiro humanismo pedagógico que combinava excelência com personalidade e suavidade" (LIMA, 2016, p. 7). No Caraça estudava-se a construção histórica de Minas Gerais, abordando a produção de ouro e os principais recursos econômicos do Brasil entre os séculos XVII e XVIII, tendo-se como "manual" a leitura do livro de André João Antonil: *Cultura e opulência do Brasil,* de 1837.

Ainda para Lima, Bernardino transferiu-se para a capital paulista e ingressou na faculdade de Direito de São Paulo em 1878 e teve como colega de estudos Joaquim Francisco de Assis Brasil, um tribuno rio-grandense e ideólogo da democracia, pautado em ideais do positivismo (FGV-CPDOC, 2018, online).

Para Paim (1983), a orientação positivista chegou à Faculdade de São Paulo naquele período. Esta corrente seria uma forma de explicitação de hipótese, presente ao empirismo mitigado, relativa à possibilidade da moral e da política científica.

Barbosa (1966) observou que na academia de Direito de São Paulo, da segunda metade do século XIX, foi um período de intermináveis polêmicas entre católicos e livres pensadores, ao calor do debate das ideias filosóficas, com a introdução do positivismo.

Nas palavras de Ivan Lins (1957), o positivismo no Brasil pode ser entendido como

---

[11]Não foram encontradas mais informações a respeito dos pais de Bernardino.
[12]Não foram encontradas mais informações a respeito da esposa de Bernardino.

> (...) essencialmente uma escola de ordem conciliada com a liberdade; Augusto Comte quis, precisamente, reagir contra a anarquia mental e social, em que o individualismo do século XVIII lhe parecia ter mergulhado no ocidente europeu. No positivismo o indivíduo deve subordinar-se ao grupo social – à humanidade, condição necessária de sua existência; mas essa subordinação não deve nem pode decorrer, de uma necessidade quase mecânica, porque é tanto mais completa e eficaz, quanto mais consciente e voluntária. (LINS, 1957, p. 369- 370).

O positivismo, segundo o Ivan Lins, seria uma forma de romper com os ideais vigentes no cenário liberal que sobrepunha o indivíduo à sociedade. Tratava-se, segundo Lins (1957), de uma organização social definida por um sentido moral aplicado nos conflitos entre o capital e o trabalho para a construção de uma sociedade.

O movimento intelectual do positivismo influenciaria os estudantes desse período histórico do Brasil, como o modo de pensar de Bernardino Lima, e isso se refletiria na necessidade da organização social e no modo de se lidar com as tensões inerentes às vontades individuais presentes na esfera pública. E para dinamizar essa organização, os diversos personagens influentes precisavam encaminhar-se para o acesso ao poder do Estado.

O professor responsável pela disciplina "Economia Política" na faculdade de São Paulo foi João da Silva Carrão, e, segundo Gremaud (1997), este professor permaneceu no cargo até 1881. E em termos didáticos, "contribuiu para a expansão da Economia Política no Brasil, por meio da tradução em 1873, da obra *Elementos de Economia Política* elaborada por Macleod, um autor neoclássico." (GREMAUD, 1997, p. 47).[13]

Hugon (1994) explicou a importância da obra *Theory and Pratice of Banking* (1856) de Macleod, como uma crítica à economia política clássica e a teoria ricardiana do valor, refutando a ideia de valor, por meio do trabalho e auferindo valor como necessidade de crédito.

Hugon (1994) ressalta ainda que o professor Silva Carrão também foi influenciado pelo economista francês Michel Chevalier, considerado de cunho heterodoxo, que no curso de Economia Política (1841-1850) demonstra a importância do Estado para desenvolver as grandes obras públicas.[14]

---

[13] "Neoclássico" é um termo usado para explicitar o pensamento econômico que estuda a formação dos preços, a produção e a distribuição da renda através do mecanismo de oferta e demanda dos mercados (MARSHAL, [1890] 1997).

[14]O termo cunho "heterodoxo", como oposto de "ortodoxo", dá conta de uma proposta de política econômica onde se aceita a intervenção do Estado na economia (KEYNES, 1985).

Diante do exposto, compreende-se que a formação escolar de Bernardino Augusto de Lima foi parcialmente influenciada pela teoria liberal smithiana, mas também pela importância do Estado, principalmente para construção de obras públicas.

Em relação à sua formação profissional, segundo fonte do arquivo pessoal dele, encontrado no APM, Bernardino de Lima foi diretor da Fazenda da Província de Minas Gerais, professor catedrático da Escola de Minas de Ouro Preto, professor da Faculdade de Direito de Minas Gerais e deputado pelo Estado, além de ser um dos organizadores do partido republicano liberal em 1913. Esse partido esse que pregava oposição à candidatura militar, em defesa da restauração da ordem civil e constitucional no país (BARBOSA, 1914).

Sobre sua atuação política podemos perceber que, seja como deputado entre os anos de 1891 a 1894 seja como senador estadual em 1897, sua bandeira do discurso era a favor da soberania da sociedade:

> Nunca tive ocasião de trabalhar como político, e como tal prestar serviços a meu paiz, **mas eu defendo a liberdade, a harmonia do direito do homem e da sociedade**. Tirar o carater político dos velhos partidos dominantes, pois é uma questão social. (...) levar ao fim a extinção da escravidão no Brazil, sem, todavia, se abalarem as bases da sociedade, sem o desrespeito à lei primária, sem o ataque a propriedade, a ordem econômica, e o que é mais, a ordem pública. Pedindo V. S. sua valiosa proteção para meu nome nas futuras eleições confesso, grato. (LIMA, 1994, negrito nosso).

Entende-se que Bernardino utilizava a política para mostrar seus ideais de Brasil por meio da economia política, no sentido de entender a sociedade como um todo – sua forma de organização social e econômica – por meio de uma atuação pública.

Sobre a função de Lima, como diretor da [Secretaria da] Fazenda da Província de Minas Gerais, percebe-se que:

> Directoria da Fazenda Provincial: Foi concedida ao no amigo Dr. Antônio Cassimiro da Motta Pacheco a demissão que pediu do cargo de director da fazenda provincial, sendo nomeado para substituir o Dr. Bernardino Augusto de Lima, que hontem tomou posse e entrou em exercício. Moço inteligente, ilustrado e laborioso, o Dr. Bernardino Lima, estamos certos, prestará na honrosa comissão que lhe caiba de ser confiada pelo honrado e distincto Sr. Dr. Manoel Portella, optimo serviços a provincia que lhe é digno filho (APM – Jornais, A Província, 1885, ed. 289).

O diretor da Fazenda da Província tinha como função administrar, arrecadar, distribuir, contabilizar e fiscalizar as rendas públicas provinciais. Porém, Lima ficou nesta função menos de um ano.

> Comunicado do Vinte de Agosto Bernardino Augusto de Limas explica a imprensa a razão da demissão do cargo de diretor da fazenda provincial. N**ão aceito as lições porque não sou sectario da escola antiga do direito divino, mas entendo que vivemos em uma sociedade regida por um governo representativo, no qual não deve haver misterios e nem segredos.** Em nosso regime de governo só o imperador e inviolável e sagrado; mas não podem abafarem a livre manifestação dos direitos de quem quer que seja. Como exigir de mim o urgente segredo sobre um fato que tão intimamente me afetou? Todo homem precisa de boa reputação para bem viver, o advogado não pode cosentir que pairem sobre sua cabeça suspeitas que o desabonem. Tenho um passado curto, porém no qual apenas se encontrará o trabalho honesto e acurado, do qual me orgulho: não devo deixar de repelir com as necessárias prudências e energia tudo o que possa mancha-lo. Felizmente tenho em minha província e fora dela boas testemunhas de que desde a minha vida de estudante jamais segui aquilo que não fosse honesto. O secretário do governo não é autoridade, porém o diretor da fazenda provincial é uma autoridade civil, um magistrado administrativo, que decide e primeira e segunda instancia, salvo se não estão mais em uso as doutrinas de direito administrativo ensinadas pelo escritor de direito administrativo, salvo se não devem ser mais cumpridas das determinações das leis fiscais, gerais e provinciais, e o processo administrativo do tesouro nacional. Como autor do regulamento da fazenda provincial, nem por isso fica o presidente da província habilitado a dispensar nele e contraria-lo a seu bel prazer […] (APM- Jornais, A Província, 1886, p. 2-7, negrito nosso).

E não concordando com a estrutura administrativa da Fazenda provincial ele pediu demissão:

> Bernardino Augusto de Lima tendo deixado o lugar de diretor da fazenda provincial, acha-se por isso de novo complemente desincompatibilizado para a advocacia judiciaria e administrativa: pelo que se põe à disposição de seus amigos que tiverem interesse perante a relação e as repartições públicas desta cidade. (APM – Jornais, A Província, 1886, ed. 00325).

No decorrer do ano de 1886, tornou-se professor da Escola de Minas, "para o lugar de lente interino da 5ª cadeira do 3º ano do curso superior da Escola de Minas desta cidade – foi nomeado o nosso distinto correligionário e ilustrado amigo Bernardino Augusto de Lima" para a disciplina de Economia Política (APM- Jornais, A Província, 1886, ed. 00400, p. 1).

Em conformidade com Carvalho (2010), “quando Gorceix saiu da Escola de Minas, todos os outros professores eram ex-alunos. A única exceção era Bernardino de Lima, formado pela Escola de Direito de São Paulo, que lecionava Legislação de Minas (...). Sua contratação foi solicitada diretamente ao Imperador, dado que outros professores tinham de fazer concurso.” (CARVALHO, 2010, p.90 -91).

Segundo informações de cunho pessoal desse professor, encontradas no Arquivo Público Mineiro, Bernardino de Lima foi docente da disciplina de Noções de Economia Política e Direito Administrativo” entre os anos de 1892-1894 no Curso Superior de Ciências Jurídicas de Ouro Preto, que era levado adiante no prédio da Escola de Farmácia.

Compreende-se que a trajetória de Lima foi marcada pela participação política da época, sendo um dos organizadores do Partido Republicano Liberal e com forte posicionamento pela ordem constitucional do país. Essa atuação e sua formação educacional em São Paulo pode ter influenciado seus estudantes na Escola de Minas, como professor, no sentido de fazê-los pensar politicamente o país da época. Para tanto buscamos abaixo observar a constituição da ementa de Economia Política, no curso de Engenharia Civil e de Minas da Escola de Minas de Ouro Preto.

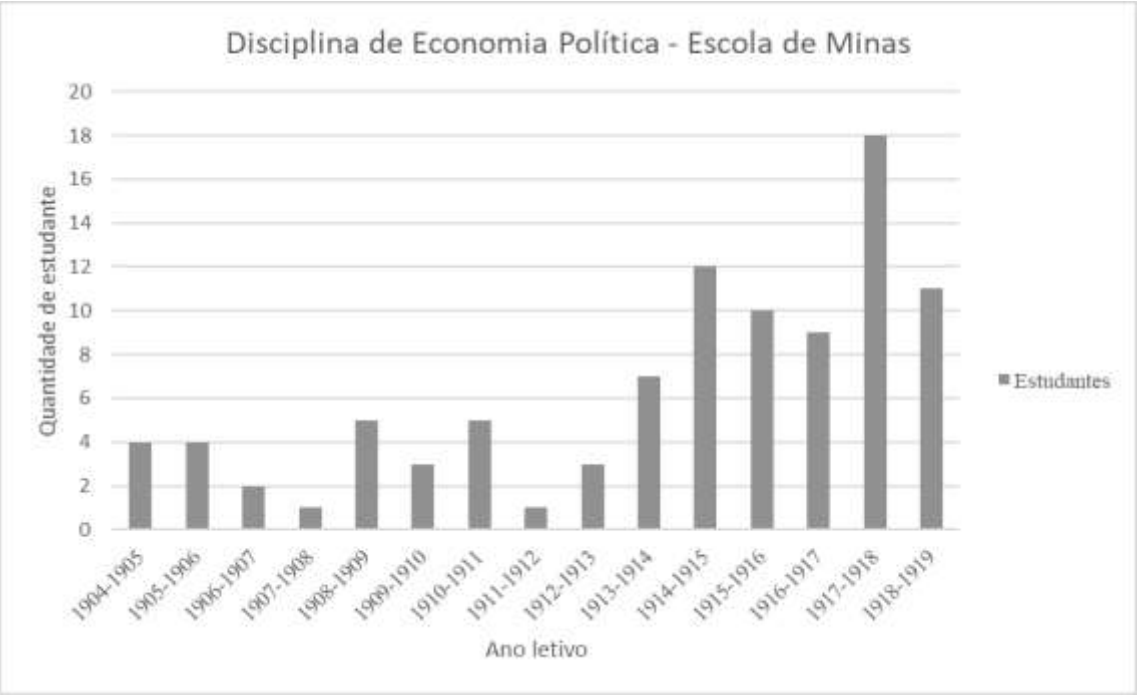
No arquivo permanente da Escola de Minas foi encontrada uma caderneta do professor Bernardino Augusto de Lima com suas anotações de aulas, entre os anos de 1904 a 1920. Assim, pôde-se fazer um levantamento sobre a ementa do curso de Economia Política do período. Este curso era anual, começava em setembro e terminava em junho do ano subsequente e no decorrer da disciplina contava com o apoio do professor Joaquim Furtado Meneses para auxiliar no quesito Legislação de Minas.

Joaquim Furtado de Meneses nasceu no Rio de Janeiro, então capital do Império, no dia 19 de outubro de 1875, filho de Joaquim Gabriel Nunes Furtado e de Joaquina Gertrudes de Meneses Furtado. Cursou o secundário no Ginásio Barbacena (Minas Gerais), ingressando em seguida na Escola de Minas e na Escola de Farmácia de Ouro Preto (Minas Gerais). Ainda acadêmico, fundou, em 1897, o jornal *O Discípulo*. Formou-se, respectivamente, engenheiro civil e de minas em 1900 e, em farmácia, em outubro de 1901. Nomeado ainda neste último ano professor da Escola de Ouro Preto, fundou, em 1905, na mesma cidade, *O Regenerador*, órgão destinado a fazer a propaganda da candidatura de Rui Barbosa à presidência da República. Realizado o pleito em março do

ano seguinte, entretanto, sagrou-se vencedor Afonso Pena (1906-1909). (FVG-CPDOC, 2018, online).

Para se ter uma ideia, da Escola de Minas, veja-se abaixo a quantidade de estudantes matriculados em Economia Política (1904-1920):

Gráfico 1- Estudantes matriculados em Economia Política




Fonte: Arquivo Permanente da Escola de Minas (2018)

O curso de economia política no início do século XX possuía poucos estudantes matriculados nos cursos superiores da Escola de Minas. Tal fato pode ser explicado com a expedição do Decreto nº 8. 659, de 5 de abril de 1911, a "Lei Orgânica do Ensino Superior e do Fundamental da República", assinada pelo Ministro do Interior, Rivadavia Correa que fora comentada acima.

Segundo Paim (1983), esta lei Orgânica do Ensino, da autoria de Rivadavia Correia, refletia a orientação positivista dominante no Rio Grande do Sul, na qual era suprimido o estudo de filosofia no curso ginasial, mesmo por meio de disciplinas correlatas e o da filosofia nos cursos superiores. A Escola de Minas continuou a se reger pela sua antiga regulamentação, ficando muitas vezes sem meios de obter candidatos para

a matrícula no 1º ano, pois teriam que ser portadores de certificados de aprovação nos cursos preparatórios exigidos.

É importante explicar que para fazer a disciplina de Economia Política, os estudantes faziam uma prova específica na área de Economia Política, para depois fazer a matrícula seguindo a ordem de classificação dessa prova. Relata-se que o ano letivo de maior número de estudantes matriculados foi no ano que Dermeval estudou Economia Política. Vejamos sua ordem de classificação abaixo:

Quadro 2 - Aprovados ao ano letivo de 15/09/1917 a 12/06/1918

| **Matrícula por ordem de classificação**: |
|---|
| 01) Armando Paione; |
| 02) Joaquim Ribeiro de Oliveira; |
| 03) Theodoro Amálio da Fonseca Vaz; |
| 04) Simão Woods Lacerda; |
| 05) Ernani Menescal Campos; |
| 06) Waldemar Machado de Mendonça; |
| 07) Mario Cezar da Fonseca; |
| 08) lristides Henriques de Oliveira; |
| 09) Ulpiano de Barros; |
| **10) Dermeval José Pimenta;** |
| 11) Paulino Franco de Carvalho; |
| 12) Misael Bueno da Fonseca; |
| 13) Virginio Candido da Costa Sena; |
| 14) José Guimarães Ferreira; |
| 15) Francisco de Assis Barcelos; |
| 16) Luz Barbosa Martins; |
| 17) Norberto da Silva Paes; |
| 18) Childorico Paranhos |

Fonte: Arquivo Permanente da Escola de Minas (2018)

No quadro acima, entende-se que Dermeval não era um dos mais notáveis estudantes de Economia Política levando-se em consideração a sua ordem de classificação para fazer a disciplina. E nos relatos da caderneta do professor Bernardino, este escreve que Dermeval faltou a quatro aulas durante todo o ano letivo e que as justificativas das faltas estavam relacionadas a estágio do curso de engenharia. Por

exemplo: 01 de dezembro de 1917 – Legislação Mineira. Lei especial de minerais. Conclusão. Systemas de legislação de Minas. Conclusão. Em tempo, faltaram os alunos Dermeval e Paione, com justificativa de estágio.

A ementa da disciplina, do professor Bernardino Augusto de Lima era composta por 50 tópicos e pode ser resumida abaixo:

Quadro 3- Ementa da disciplina Economia Política

| |
|---|
| Noções elementares de economia política e a utilidade para engenharia. |
| Noção de produção. |
| Instrumentos da produção: terra, trabalho e capital. |
| Circulação, distribuição e consumo da riqueza, salario. |
| Servidão. |
| Modo de adquirir propriedade. |
| Direito constitucional: ideia geral da sociedade, de sua organização política, federação brasileira. |
| Direitos civis e políticos dos brasileiros. |
| Natureza e objeto da legislação de Minas. |
| Fonte dessa legislação em Portugal e no Brasil colonial. |
| Lei de 20 de outubro de 1823 (BRASIL, 1923). |
| Fontes da legislação de minas no Brasil legislação sobre terras diamantinas. |
| Troca, valor, juros, preço, moeda, credito, bancos e câmbios. |
| Fontes desde a independência do Brasil até a proclamação da república. |
| Pessoas, individualismo. |
| Divisão do Estado. |
| Lucro. |
| Legislação: classificação das substâncias minerais. |
| Noções preliminares de direito administrativo: origem histórica do Direito Administrativo, objeto, fontes limites, poderes administrativos, hierarquia dos agentes administrativos. |
| Centralização e descentralização. |
| Economia política das vias de comunicação sob o ponto de vista econômico. |
| Importância da indústria locomotiva. |
| Sistemas de transportes. |
| Propriedades das vias de comunicação. |
| Vias de comunicação em Minas Gerais e a questão dos transportes. |
| Preço dos transportes. |
| Ciências das finanças: natureza, objeto, classificação no quadro geral das ciências e suas relações com a economia política. |
| Das obras públicas sob o ponto de vista econômico. |
| Receita Pública. |
| Bens públicos e privados. |
| Privados allodiaes e empregatícios. |
| Organização da estatística. |

Fonte: Arquivo Permanente da Escola de Minas, consulta em 2018.

Conforme Feijó (2007), Economia Política é uma ciência que estuda as relações sociais de produção e percebe-se que a ementa cumpre essa proposta, ao procurar

compreender a esfera da circulação e distribuição de bens materiais que visam atender às necessidades da sociedade. Porém, essa economia clássica estudada nos cursos de Ciências Econômicas não era a mesma da ementa acima. No Curso de Engenharia essa disciplina era entendida como "economia política" porque ela compreendia legislação, noções de direito, administração, para que os estudantes entendessem a administração pública estatal.

Observamos que a ementa é ampla, se considerarmos os dias de hoje, mas professor desse conteúdo tinha o cuidado de fazer com que a disciplina dialogasse – e apresentasse a sua utilidade para – com o curso de engenharia. Apresenta-se como uma disciplina técnica, mas que faz refletir sobre a formação econômica da Europa e de alguns movimentos do Brasil, principalmente no quesito mineração.

Em relação à referência bibliográfica da disciplina, percebemos a visualização de algumas provas de estudantes, que aconteciam duas vezes no ano letivo e cujo assunto era feito via sorteio de algum tema da disciplina.[15]

Abaixo se podem compulsar alguns exemplos de respostas às questões das provas de anos variados:

[15]Neste período obras relacionadas à Economia Política que tinham sido publicadas ou traduzidas no Brasil: LISBOA, Jose da Silva. **Estudos do bem comum e economia política ou ciência das leis naturais e civis de animar e dirigir a real indústria e promover a riqueza nacional e prosperidade do Estado**. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1818-1819-1820, em três partes; SMITH, Adam. **Compêndio da obra da Riqueza das Nações**. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1811-1812, 3 tomos; STUART MILL, John. **Elementos de economia política**. Bahia, 1833.

Quadro 4- Exemplo de Provas de 1907

Assunto sorteado: Consumo das riquezas

Resposta do estudante: Armando Paione

[...] Diferentes destinos as riquezas. Leroy Beaulieu quatro maneiras de consumir riqueza. Pode o homem:

1) aumentar o descanso, o número de horas de folga.

2) aumentar consumo de suas necessidades com mais riqueza...

3) aumentar os instrumentos de trabalho.

4) aumentar a população. Mostra a ação crescente da atividade do homem [...]

Fonte: Arquivo Permanente da Escola de Minas (2018).

Quadro 5- Exemplo de Prova de 1912

Assunto sorteado: Noções elementares de economia política e a utilidade para engenharia.

Resposta do estudante: José Guimarães Ferreira

[...] Economia política trata as riquezas das nações. Para Adam Smith e Ricardo, procura as causas para nação mais rica [...] dessas causas concluir o meio de levar uma nação a prosperidade....a economia política... a ciência das riquezas [...]

[...]. Liga as outras ciências. Mecânica... arranjar a força, a química obter as substancias, a geologia... conhecer a terra, etc. Os recursos, .... a economia política para mostrar o trabalho, ser rendoso possível, deva ser feito a lei.

Fonte: Arquivo Permanente da Escola de Minas (2018).

Quadro 6- Exemplo de Prova de 1917

| |
|---|
| Assunto sorteado: Ideia geral da sociedade e de sua organização política. Federação brasileira.<br>Resposta do estudante Dermeval José Pimenta<br>[...] Aristóteles homem é inevitável a sociedade [...] Sujeito as leis da natureza coletivamente [...] passado colonial [...]. Elementos social divisão de trabalho, ciência natural da fé, administração estatal.. [...]. |

Fonte: Arquivo Permanente da Escola de Minas (2018).

Na pesquisa nos arquivos, encontra-se os manuscritos que alguns estudantes da época, dentre eles, a prova escrita por Dermeval Pimenta, enquanto estudante de Economia Política. Mas não podemos fazer interpretações das provas acima, pois elas estavam em grande parte incompletas e de difícil leitura ou compreensão.

Perpassado estes exemplos, e diante da trajetória de formação humanista do professor Bernardino de Augusto Lima, acredita-se que ele utilizava um método de ensino de caráter liberal na Escola de Minas, em voga na época, trabalhava com uma parte da ementa de ordem técnica, como por exemplo, direito administrativo, mas também por ter uma atuação política tentava refletir com os estudantes sobre problemas brasileiros, até para se pensar a utilidade da Engenharia para a administração pública. Como exemplo dessa reflexão temos no tópico “Vias de comunicação em Minas Gerais e a questão dos transportes” da disciplina, bem como “Das obras públicas sob o ponto de vista econômico” mostrando a importância da administração pública para organizar uma sociedade. Será, portanto, este tipo de pensamento que vai chamar a atenção de Dermeval Pimenta na sua ação profissional.

Como se pode perceber a disciplina de Economia Política do curso de Engenheira também tinha um caráter de formação para a administração pública. Abaixo busca-se dialogar com teorias que apontam para este recorte de pesquisa, tendo presente o ideal de formação de engenheiros para atuação no aparelho estatal. Dessa forma busca-se

compreender os conceitos que demonstravam a importância da tecnicidade para a área política, no início do século XX.

## 1.2 A TECNICIDADE ESTATAL: A BUSCA POR ENGENHEIROS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Como forma de trabalhar com autores que pesquisam o tema: "engenheiros na administração pública (a tecnicidade estatal)", buscamos abaixo nortear, aos leitores, como essa temática iniciou-se no Brasil e permear sobre as diferentes interpretações da construção dessa "elite tecnicista brasileira". Com a finalidade de criar um arcabouço de estudos e entendimentos que dialogam com o nosso personagem de pesquisa.

Para adentrar neste tema, parte-se de duas afirmações:

> A república absorvia uma visão integrada da História, uma interpretação do passado e do presente e uma projeção do futuro. [...] A história tinha suas leis, seu movimento predeterminado em fases definidas, mas a ação humana (...) poderia apressar a marcha evolutiva da sociedade. (CARVALHO, 2005, p. 42).

> O papel social, a situação de classe, a dependência burocrática, a tonalidade política – tudo entra de modo decisivo na constituição do ato e do texto de um intelectual. (CÂNDIDO, 2001, p. 73-74).

Compreende-se assim que a ação humana, a que Carvalho (2005) se refere, seria o pensamento positivista comum à época, que seria realizada por meio de uma elite científica, pessoas que possuíssem treinamento técnico, como os engenheiros para projetar o país.

Segundo Lins (1964) o positivismo consistiu em valores e visões de mundo, como na formação do pensar do Brasil, na medida em que fundamentou as concepções de modernidade entre fins do século XIX e início do século XX, atuando como "suporte ideológico fundamental do projeto de construção e afirmação de uma ordem social" no Brasil. Ordem essa que se legitimava por meio da ideia de progresso, com base na "racionalidade positiva do saber científico". (LINS, 1964, p. 253).

No Brasil este período é marcado pela construção do "Clube Nacional de Engenharia", que segundo Correa Filho (1946) foi fundado em dezembro de 1880, pelo engenheiro militar Conrad Jacob Niemeyer. O objetivo do clube era agregar engenheiros e técnicos para oferecer um espaço democrático para a discussão de questões relacionadas ao desenvolvimento nacional e a capacitação técnica dos engenheiros.

Eram considerados membros do congresso internacional:

> Os sócios do clube de engenharia que estiverem quites com a respectiva tesouraria; os engenheiros e industriaes estabelecidos no Brasil que não sendo sócios quites do Clube forem propostos e aceitos pelo conselho diretor para tomarem parte do congresso; As pessoas que por sua reconhecida competência em qualquer assumpto, objeto do congresso, merecem a distinção de ser pelo clube de engenharia para ele convidadas. Os representantes de repartições officiaes – da União, dos Estados e dos Municipios–; os representantes de associações, institutos, corporações e empresas technicas, industriaes, scientificas e econômicas, que forem por estas apresentados ao Clube para o mesmo fim. (CONGRESSO..., 1922, p. 285).

Com isso vê-se que desde o final do século XIX, no Clube de Engenharia se discutia a necessidade de desenvolvimento para o Brasil. Porém salientamos que esse desenvolvimento tinha um caráter notadamente técnico, como: elaboração de regras gerais para construção de cidades, construção de novas vias férreas, legislação para os portos brasileiros, dentre outros. E no início do século XX, os engenheiros ganham espaço na administração pública brasileira, com a explicação de que o país precisava de progresso na ação política, conforme veremos no decorrer dessa pesquisa.

De acordo com Turazzi (1989), a ideia de progresso está associada a mudança do sistema político brasileiro, a República, onde pelo menos duas categorias despontam com nitidez, contrapondo o Brasil Colônia e o Brasil República. Neste sentido, considere-se abaixo o proposto por Turazzi.

> O novo governo esmera-se na sua articulação com a ideia de progresso e de ordem, e este conjunto – "ordem e progresso" – transforma-se em sinônimo de civilização, estabelecendo o primado da racionalidade e da dignidade do trabalho. Por sua vez, a antinomia deste conjunto, que se apresenta como "desordem-atraso-colônia-barbárie", é rejeitada, pois aparece como subproduto das paixões e da ociosidade. A República, que se inicia no último decênio do século XIX, traz consigo o projeto de uma "nova ordem", identificada com progresso e civilização, segundo o paradigma da cidade europeia. (TURAZZI, 1989, p.34).

A busca pelo progresso brasileiro vai elucidar pela necessidade do pensamento de engenheiros no país que trabalhem com a técnica. Segundo Coelho (1999) é no período da construção da República que insertar-se-á o regime do Clube de Engenharia na política. Onde, por exemplo, o governo do presidente Rodrigues Alves (1902-1906) nomeia para o Ministério da Viação e Obras Públicas, o engenheiro e membro do clube

de engenharia, Lauro Müller. E logo após tomar posse, o novo ministro declarou que seu programa de governo se resumia a uma única frase: “fazer engenharia” (REVISTA..., 1922, p. 88). Observemos:

> O ministério terá de deliberar sobre as mais graves questões, de cuja solução dependem [sic] o desenvolvimento, a riqueza e a felicidade de nossa pátria, limitando em três importantes questões: **viação geral, saneamento da capital federal e situação e desenvolvimento da indústria nacional.** (MÜLLER; FRONTIN, 1922, p. 89, negrito nosso).

Novamente, percebe-se que a preocupação do ministro da Viação estava atrelada ao desenvolvimento técnico do Brasil, explicado como desenvolvimento material. Ainda:

> O congresso de engenheira e indústria terá por objetivo exclusivo discutir e deliberar sobre as principais questões technicas, industriaes, econômicas e financeiras e administrativas que de mais perto e mais diretamente possa interessar o **desenvolvimento material do Brasil**, de modo a formular resoluções que traduzam com clareza o parecer dos mais competentes sobre a solução prática que melhor convenha a cada uma das questões ventiladas. (MÜLLER; FROTIN, 1922, p. 91, negrito nosso).

Tudo isso vai ao encontro do pensamento do engenheiro Joaquim Machado de Mello, manifestado em conferência realizada no Clube de Engenharia, em 05 de dezembro de 1914, que parece retratar a situação de euforia vivida pelos engenheiros durante o governo Rodrigues Alves: “Ainda hoje temos boas recordações daquele governo, que sempre viveu em boa harmonia com esta instituição.” (MELLO, 1929, p. 157).

Diante deste contexto nacional Azevedo, sintetiza meio século mais tarde:

> Conscientes das vantagens advindas do relacionamento econômico entre o Estado e o capital privado, que a República inaugurava, os engenheiros buscaram delimitar o seu campo de atuação, a fim de usufruir das oportunidades oferecidas pelo poder público. O Clube de Engenharia era a principal instituição incumbida de cumprir este intuito. Através dela os engenheiros faziam gestões junto ao Parlamento brasileiro, criavam eventos, organizavam estudos, seminários e debates, além de produzirem uma série de discursos que buscavam ampliar o espaço de atuação do engenheiro. Tais discursos eram em parte publicados pela Revista do Clube de Engenharia. Eles dão nota do esforço que a corporação dos engenheiros operava em prol da delimitação do campo técnico brasileiro. (AZEVEDO, 1950, p. 153).

Os engenheiros por meio do seu poder transformador da técnica deveriam levar o Brasil a progredir e neste período, e dado sua relevância, passaram a publicar sua própria

revista, que se constituiu num campo privilegiado para os debates técnicos dos engenheiros. Ali eram “divulgados pareceres a respeito de projetos e das mais diversas obras a serem executadas ou em execução à época, a exemplo de estradas de ferro, portos, linhas telegráficas, da reforma da Capital Federal.” (AZEVEDO, 1950, p. 154).

Assim, em torno da engenharia conformava-se um único corpo técnico-científico capaz de produzir conhecimentos para a resolução dos problemas relativos à integração e à dotação de infraestrutura ao território brasileiro (SOUSA NETO, 2012, pp. 44-45).

Diante do exposto, pode-se questionar até que ponto o Clube de Engenheiros tinha interesse coletivo e não individual nesta imbricação entre Engenharia e Estado. Indagando quais seriam as estratégias para a sua relação com a administração pública do Brasil? E qual seria a dependência desses intelectuais para com o aparelho estatal?

Em relação a esses questionamentos, Pécaut (1990) analisa a importância dos engenheiros, no início do século, para o Brasil. Porque no entendimento do autor, eles não se engendravam numa classe social específica, ou seja, seriam “livres da formação oligárquica da história do país, de seu enraizamento clientelístico e dependente na estrutura social e, por esses motivos, a formação técnica dos engenheiros os habilitariam a formular e a assumir um ‘projeto’ de comando do Estado.” (PÉCAUT, 1990, p.115-116).

Entretanto, questiona-se um pouco este pensamento, pois não era qualquer pessoa que se formava em Engenharia naquela época; para se chegar ao curso superior precisava de muito estudo e o estudo não era acessível a todos; geralmente eram os filhos de grandes fazendeiros, ou seja, de quem possuía posses e que estavam enraizados na história oligárquica do país, que entravam ou podiam fazer estes cursos.

Neste sentido, este raciocínio vai ao encontro de Miceli (2001) que estuda esta temática e elabora uma abordagem que põe em confronto as relações de origens sociais desses intelectuais e as suas posições nas estruturas de poder, sobretudo no âmbito do Estado, que esses engenheiros passam a ocupar.

Pois, segundo Miceli (2001), até a Primeira República, esses intelectuais dependiam das redes de relações sociais e familiares, mas na década de 1930, passa-se a exigir que possuíssem outras relações, como os diplomas escolares. Isso acentuaria não apenas a concorrência no campo intelectual, como também a diferenciação e a

hierarquização das posições internas em relação às origens sociais dos recrutados "intelectuais brasileiros".

Em conformidade Florestan Fernandes (1980) explica-se que os engenheiros possuiriam sim, classes sociais e interesses de ação no poder político, porque observara que esta orientação Técnica *versus* Estado resultava "do receio e do ressentimento que as perspectivas de prejuízos na posição dominante dentro da estrutura de poder instavam no ânimo dos descendentes das antigas famílias senhoriais." (FERNANDES, 1980, p. 35).

Percebemos neste subitem influências do positivismo, para explicar a importância dos engenheiros na administração pública. Com o objetivo de trazer o desenvolvimento nacional, via capacidade técnica, principalmente, por meio da infraestrutura. Bem como, visualizamos diferentes interpretações sobre a entrada desses engenheiros no Estado e dilemas sobre posições de estrutura de poder, em relação a constituição dessa elite.

Acredita-se que perpassamos sobre os principais pontos, em termos gerais, que irão dialogar com o decorrer de nossa pesquisa. Assim, em continuidade, abaixo, retornamos com os estudos referentes à Dermeval José Pimenta e o desenvolvimento econômico.

***

## CONSIDERAÇÕES DO CAPÍTULO

Como foi visto acima, Dermeval nasceu na região nordeste de Minas Gerais, de uma família que possuía posses, e que para além do trabalho da terra, o pai de Pimenta tinha a consciência de que seus filhos precisavam estudar. Viu-se também que Dermeval estudou no colégio de Diamantina que era um dos mais avançados para o período no sentido de curso humanista, e teve acesso ao Curso Superior de Engenharia na Escola de Minas, ambos os centros educativos, considerados entre os melhores do país. Ademais, em seus estudos de cunho superior havia uma disciplina de Economia Política ministrada por um professor e político vindo da Faculdade de Direito de São Paulo, considerada uma escola de valores heterodoxos que pregava os ideais republicanos. Percebe-se que Dermeval possuía uma formação técnica, mas teve contato com o pensamento positivista, criou vínculos com pessoas relevantes da política mineira, como o Israel Pinheiro e seu

pai João Pinheiro da Silva, em outras palavras, teve acesso às ideias desenvolvimentistas de João Pinheiro e vínculos pessoais com essa família.

Compreende-se também que no início do século XX cresce o interesse do Estado na formação de engenheiros, para atuar na administração pública. Pois os engenheiros eram considerados intelectuais-técnicos que iriam auxiliar no progresso do país. Dessa forma pode-se entender que muitos fatores marcaram a vida de Dermeval jovem que serão significativos para o Dermeval adulto, e que ele pode ser considerado um homem de privilégios, pois nasceu numa família abastada, teve uma boa formação acadêmica, estava num círculo social de família de políticos considerados influentes para o debate econômico do período e sua formação de engenharia era de grande prestigio e interesse para o setor público brasileiro de então. Para nós, ele não teria dificuldades de adentrar nesta elite intelectual considerada do período de corte de nossa pesquisa.

Por fim, este capítulo forneceu os subsídios para que se prossiga para a próxima etapa desta investigação, que analisa os escritos de Pimenta para o desenvolvimento econômico, pois se acredita que Pimenta foi formado num ambiente conservador de caráter bastante técnico, mas criou novas ideias no contexto desenvolvimentista e atuou como desenvolvimentista. Ou seja, “aceitou” o ambiente estatizante, mas estudou numa formação liberal. Porém, soube moldar as ideias iniciais no novo ambiente depois de 1930.

## 2 A VIDA INTELECTUAL DE UM ENGENHEIRO: AS PUBLICAÇÕES DE DEMERVAL PIMENTA QUE DIALOGAM COM O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

No capítulo anterior reconstruiu-se a trajetória de Dermeval José Pimenta com a finalidade de promover a percepção da sua formação e seus vínculos sociais. Neste, busca-se compreender o que nos escritos de Pimenta reflete de sua formação.

No Arquivo Público Mineiro (APM) encontra-se o inventário do fundo do Dermeval Jose Pimenta com o arquivo pessoal dele. Tendo uma vasta riqueza de informações a seu respeito, com diversos documentos textuais, cadernos próprios, anotações de trabalho e publicações de seus livros. Parte dessas informações será utilizada neste trabalho, mas para este capítulo, ao ler as obras do engenheiro Dermeval Pimenta questiona-se o porquê de sua elaboração. Seria apenas algo memorial? Teria o intuito de uma escrita acadêmica? O que Dermeval compreendia pelo termo "desenvolvimento econômico"?

Para responder a esses questionamentos, ao estudar o inventário disponível do Dermeval Pimenta, compreende-se que, de acordo com informações obtidas no APM, ele auxiliava em pareceres de caráter técnico da Sociedade Mineira de Engenheiros (SME), dado que era sócio fundador, nos anos 1930. Bem como colaborava com textos históricos com pesquisas solicitadas pelo Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais (IHGMG), a partir de 1960. Dessa maneira, percebemos que muito dessas informações de sua experiência prática foram publicadas em forma de livros por Pimenta e serão objeto de pesquisa aqui. E esse movimento será notado neste capítulo em dois eixos. Destarte, buscamos, primeiramente, concatenar as informações referentes ao resgate histórico da leitura de Dermeval Pimenta para o Estado de Minas Gerais, como pode ser feito no uso de obras de Pimenta, como *A mata do Peçanha: sua história e sua gente* (1966) e *Caminhos de Minas Gerais* (1971). No decorrer deste resgate, faz-se uma reflexão sobre a influência política da família Pinheiro em Dermeval Pimenta.

E o segundo eixo desse capítulo tem como foco a interpretação de Dermeval Pimenta dos problemas do desenvolvimento mineiro, notadamente na falta de autonomia na exploração do minério de ferro, a necessidade de construção de ferrovia e siderurgia. Tendo isso presente, consideram-se principalmente esses livros de Pimenta: *Implantação da grande siderurgia em Minas Gerais* (1967); *Caminhos de Minas Gerais* (1971); *A Vale*

*do Rio Doce e sua história* (1981), além da *Revista Mineira de Engenharia* de 1938 onde encontram-se publicações de diversos engenheiros.

A chave do pensamento de Pimenta, como se verá ao longo desse capítulo seria a luta pela autonomia mineira para decidir sobre o que fazer com seus recursos naturais, porque, os usos desses recursos não traziam a recompensa adequada às regiões de onde eram extraídos.

## 2.1 DERMEVAL PIMENTA E SEU RESGASTE HISTÓRICO DA REGIÃO MINEIRA

Para colaborar nas comemorações da Semana da Independência realizadas em setembro de 1969, o Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais (IHGMG) programou a realização de uma sessão solene, a fim de que um de seus associados apresentasse um trabalho de pesquisa sobre o problema da implantação de vias de comunicação no Estado de Minas Gerais nos períodos Colonial e Provincial. Este associado "escolhido" foi Dermeval José Pimenta, que escreveu o livro *Caminhos de Minas Gerais* mostrando as estradas que Minas Gerais possuía e seus principais problemas para o desenvolvimento da região. No início do livro ele explicou um pouco o percurso de sua trajetória acadêmica:

> Munido do certificado do curso primário obtido na escola do sexo masculino, situada no arraial de São João Evangelista, então distrito de Peçanha empreendermos em 1906, durante quatro dias, uma viagem a cavalo para nos matricular no seminário de Diamantina, naquela época equiparado por ginasios oficiais. Tivemos oportunidade de transitar entre as cidades do Serro e Diamantina através de um trecho de 60 km da antiga estrada do norte, prolongamento da estrada real, procedente do Rio de Janeiro, via Vila Rica e que se desenvolvia entre alcantiladas serranias, e as profundos vales do Rio Jequitinhonha e seus afluentes. Apresentava-se ali também, planicies e lombados cobertos de finissimas areais brancas salpicadas de sempre vivas e de outras flores silvestres. Era uma visão deslumbrante e bem diferente da região da mata do peçanha onde residiamos. Aqui e acolá ainda existiam grande paredão com muros de arrimo, alguns intactos e outros em desmoronamento, todos, porém, sustentando a estrada calçada de pedras. Terminado o curso ginasial, dirigimo-nos de São João Evangelista para a antiga capital da província, Ouro Preto, com o objetivo de ingressarmos na Escola de Minas. Em viagem a cavalo pernoitando em ranchos de tropas, fizemos em sete dias, num percurso de 300 km. Ficamos conhecendo as regiões do diamante e do ouro, ambas, em acentuada decadência. Durante as excursões e pesquisas que fizemos, como aluno da Escola de Minas, nos arredores de Ouro Preto tivéssemos a oportunidade de encontrar vestígios das antigas estradas real e da corte: a primeira penetrando na cidade pela rua das cabeças, e a segunda pela ponte da Barra do Funil, arraial de Antônio Dias. **Desde**

> **então alimentamos o desejo de percorrer estas duas estradas, em toda a sua extensão, pois foram elas mudas testemunhas de tantos episódios não só da capitania e da província de Minas Gerais, mas também de toda a nacionalidade brasileira**. (PIMENTA, 1971, p.10, negrito nosso).

Dermeval Pimenta escrevera este livro no final dos anos 1960 e início da década de 1970, para contar a história de Minas Gerais por meio das estradas existentes para mostrar seus principais problemas relacionados ao deslocamento dos mineiros. Explicou também seu percurso estudantil pelos caminhos que percorrera e seu encanto pela história das estradas do diamante ao ouro, que trouxeram impactos a nível nacional, como a Inconfidência Mineira, por exemplo. Percebemos também que a obra de Pimenta estava vinculada ao seu histórico de vida, de sua região natal do nordeste mineiro.

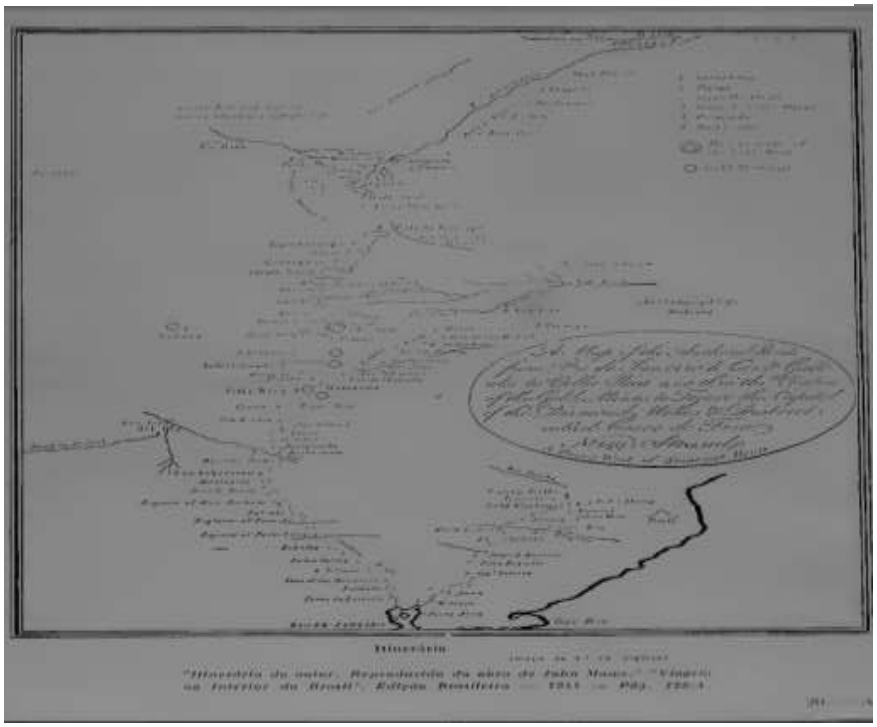
Percorrendo uma sequência cronológica, Dermeval analisou por meio da história do início do século XVIII, a construção dos caminhos de São Paulo para a atual Minas Gerais, bem como o caminho do Rio de Janeiro para Minas. Observe-se, por exemplo:

> Pelos anos de 1709 e 1710, o Padre Jesuíta de nacionalidade italiana, João Antonio Andreone, mais conhecido por Antonil, viajou por esses sertões mineiros e escreveu o primeiro livro sobre essa região. Sua obra foi publicada em Lisboa, em 1711, e reimpressa no Rio De Janeiro, em 1837, sob o título "Cultura e opulência do Brasil". **O mencionado sacerdote descreveu os roteiros de São Paulo e do Rio de Janeiro para o desenvolvimento de Minas,** dos quais apresentamos os seguintes resumos: os dois caminhos que nas primeiras décadas do século XVIII procediam de São Paulo e Rio de Janeiro e se dirigiam as Minas, encontravam-se em Borda do Campo, no Alto da Serra da Mantiqueira, e juntos prosseguiam para Ressaca, Paraopeba, Congonhas, Serra do Itatiaia e o Arraial de Ouro Preto. Com o correr dos anos, o caminho de São Paulo, ao atingir São João del-Rei, desviou-se de Borda do Campo e seguiu para Lagoa Dourada, Suaçuí, Congonhas, São Julião, Pouso do Chiqueiro, Capão do Lana, Boa vista, Tripuí, para então atingir Vila Rica. Na segunda metade daquele século, como se verifica na carta geográfica do termo de Vila Rica, desenhada em 1760 por Cláudio Manoel, o caminho procedente do Rio de Janeiro, ao alcançar Barbacena (antiga Igreja Nova ou Borda do Campo) continuava rumo a Ressaca, Carandaí, Paraopeba, Carijós (atual Lafaiete), Pé do Morro, Serra do Itatiaia, Lavrinha e Pouso do Chiqueiro, onde se encontrava com a estrada procedente de São Paulo seguindo juntas por Boa Vista, Tripuí até alcançar Vila Rica, pela rua das Cabeças. **Até o fim do século XVIII era por esses dois caminhos coloniais que transitavam as mercadorias carregadas por tropas de muares e os passageiros nos animais de sela.** Ao atingirem a capital da capitania, tais caminhos, unificados, seguiam para o norte, via Mariana, Camargos, Bento Rodrigues, Catas Altas de Mato Dentro, Brumado, São João do Morro Grande (atual Barão dos Cocais) Caeté e Santa Luiza. (…) O total de percurso entre São Paulo e Ouro Preto ou

> Rio das Velhas era de 74 dias e do Rio de Janeiro 72 dias. (PIMENTA, 1971, p.19-24, negrito nosso).

Dermeval Pimenta utiliza a palavra “desenvolvimento” ao relacionar os caminhos por onde transitavam as mercadorias mineiras. Citou o livro *Cultura e opulência do Brasil*, que fora estudado por ele no período de seus estudos secundários. Foi um livro de grande importância para se entender a história econômica do Brasil do século XVIII, onde, ao analisar as *Minas do ouro*, Antonil explicou as formas de extração do ouro, as pessoas relacionadas diretamente com a mineração, o pagamento do “imposto do quinto” a Portugal e os caminhos na região. Explicitou ainda que neste período havia basicamente dois caminhos coloniais, o de São Paulo a Minas e do Rio de Janeiro a Minas; caminhos de terra “chão batido” de longa duração e que se transitava via animais de sela. Essas duas rotas podem ser visualizadas abaixo:

Figura 3- O mapa dos caminhos de São Paulo e Rio de Janeiro para Minas Gerais (século XVIII) - veja cópia ampliada em Anexo) *B*



Fonte: PIMENTA, 1971, p.20.

Dermeval ainda observou o caminho da Estrada Real que levava o ouro de Minas Gerais ao Rio de Janeiro mostrando a importância do mesmo para os objetivos portugueses:

> Oriunda do caminho novo, aberto por Garcia Rodrigues, na primeira década do século XVIII, para ligar as minas de ouro do Rio de Janeiro, **a Estrada Real desempenhou, desde aquela época, preponderante papel no desenvolvimento econômico, social, político, religioso e militar da capitania e província de Minas Gerais e mesmo do Brasil**. Ainda inacabada, ela permitiu que pelas suas picadas transitassem tropas mineiras que combateram e colaboraram na expulsão dos corsários franceses, comandados por Dugay Trouin cuja esquadra sitiava a Capital da Colônia. Em ininterrupta corrente, por ela, no decorrer dos anos, subiram milhares de mineradores e aventureiros, a cata de ouro e diamante, de colonos desejosos de devassar e povoar as suas matas e campos. Na segunda metade daquele século, ao se desabrocharém os primeiros sinais da independência do nosso país foi ela palco de dramáticos acontecimentos da inconfidência mineira: influenciado pela chama patriótica, o idealista Alferes Tiradentes, nas duas andanças entre Vila Rica e Rio de Janeiro. (PIMENTA, 1971, p.28, negrito nosso).[16]

Percebe-se numa leitura semelhante à de Furtado (2007) cuja primeira edição de sua obra central foi publicada em 1959. Observa-se ainda que Dermeval Pimenta utilizava o termo desenvolvimento econômico, ou seja, ele era um personagem que estava atuando nas sombras do contexto do que ele compreendia como desenvolvimento na época. Descreveu o caminho da estrada real, que segundo Pimenta auxiliara as estradas de Minas Gerais em prol do benefício de Portugal. Pois era o local por onde passavam os principais recursos econômicos da região para o Rio de Janeiro e em seguida para a metrópole. A manutenção dessa estrada era de responsabilidade de Portugal porque lhe interessava diretamente. Ou seja, era o caminho que levava o ouro para o porto do Rio de Janeiro. Havia a passagem velha que ligava Ouro Preto em Minas Gerais a Paraty no Rio de Janeiro, mas devido ao contrabando Portugal também criou o "Caminho novo" como descrito acima. Percebemos diante dessa leitura também, que a construção da estrada real iria contribuir para isolar a região de Minas Gerais. Conforme explicou Dermeval, "à medida que apareciam novas minas, aumentava a arrecadação do quinto de sua majestade, o Rei, por meio de Cartas Régias e Avisos, transmitia ordens visando isolar o território das Minas do litoral e das demais capitanias, para evitar a evasão do ouro." (PIMENTA, 1971, p.22).

A respeito da proibição da abertura de estradas, havia a de 1701, que foi expedida pela Metrópole proibindo qualquer comunicação da Bahia para as Minas, ampliada em

---

[16]O mapa do Caminho Novo está no Anexo A.

1704 estendendo essa proibição com o Espirito Santo. Pimenta observou que "as matas do Leste mineiro, era [sic] cheia de índios botocudos e ficaram conhecidas como áreas proibidas para abertura de estradas em direção ao litoral" (p.23), porém o próprio Pimenta indaga se naquela época a presença dos índios não seria uma desculpa para não desenvolver aquela região? Pois, "se lá tivesse ouro seria uma região de interesse aos portugueses" […]. (PIMENTA, 1971, p.29)

O questionamento de Dermeval era importante, ainda mais se pensando que o objetivo dos portugueses era proteger o ouro, e não desenvolver a região de Minas Gerais, então quanto menos estradas para evitar o contrabando tanto melhor seria para a administração portuguesa. Foi por isso que Dermeval viu na região de Minas Gerais locais com estradas consideradas mais desenvolvidas, denominadas as Minas, que foram construídas de forma urbanizada, mas com interesses nos minérios para a metrópole, seja o caminho de Minas a São Paulo ou para o Rio de Janeiro. Enxergava as Gerais, especialmente a região leste/nordeste de Minas, locais de grandes matagais, sem estradas, de difícil acesso e de grande presença dos indígenas.

Assim, nesta primeira análise histórica dos caminhos para Minas Gerais, Dermeval fez a observação da construção das duas estradas e percebeu o interesse da construção delas. Ele ainda explica que foi somente no século XIX que Minas Gerais pôde iniciar uma possível saída de seu isolamento.

Dermeval (1971) assinala que na primeira década do século XIX, transferiu-se para o Rio de Janeiro a Família Real portuguesa. A sua principal estrada – Vila Rica- Rio Janeiro – conseguiu certa melhoria, onde nela poderiam transitar carros de duas rodas. Na região do sul de Minas Gerais, obteve, em 1819, autorização por Carta Régia de D. João VI para construir uma estrada em direção à corte passando por Capivari e pela Garganta do Picu - hoje Garganta do Registro –, na Mantiqueira, indo em direção Areias, no vale do Paraíba com grande encurtamento (PIMENTA, 1971, p. 27).

Novamente, a melhoria das estradas acima tinha o intuito de facilitar o percurso da corte portuguesa que fora morar no Brasil, como também podemos fazer a pergunta: Quais pessoas naquele período possuíam este "carro de duas rodas"? Apenas pessoas relacionadas com a metrópole. Não se tinha interesse de melhorar as estradas para a região mineira ou facilitar o acesso dessas estradas para os brasileiros. Essas primeiras estradas carroçáveis de Minas eram para a família real portuguesa.

Proclamada a independência do Brasil, as províncias elegeram as suas assembleias legislativas e analisaram os problemas relacionados com a falta de seu desenvolvimento econômico, em Minas Gerais, no caso, sobressaia o problema dos transportes. Até então, primeiro quartel do Século XIX, principalmente na Província das Minas do Ouro, drásticas eram as medidas punitivas para quem ousasse abrir estradas sem a indispensável autorização do governo do Reino. Estaria aberta então, com a Independência, a formulação de novas leis para melhorar o desenvolvimento de cada Província. Procedida, pois, a primeira assembleia legislativa da província mineira, elegem-se deputados (PIMENTA, 1971, p. 33).

Para Pimenta (1971), entre os deputados eleitos, cumpria-se destacar o nome de "Teófilo Otoni, que viera da cidade do Serro, deputado providencial, deputado do Império, revolucionário de 1842, tribuno do povo que lutou pela república e foi presidente da companhia Mucuri, cujo objetivo era devassar, abrir estradas de Minas Gerais a Bahia e colonizar uma grande região da mata do nordeste mineiro." (PIMENTA, 1971, p. 35).

A propósito, Duarte (2002) explicou que em fins da década de 1840, a família Otoni, tradicionalmente liberal, residente no Serro, antiga Vila do Príncipe, importante centro minerador do século XVII, ganha o direito de desbravar as selvas do Mucuri, bem como viabilizar as "condições para a incorporação de uma Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucuri". Na realidade esse era o nome do projeto feito por Teófilo Benedito Otoni e seu irmão Honório aprovado pelo governo em 1847. Líder do levante liberal da década de 1840, Teófilo Otoni, político respeitável por suas convicções políticas, trabalhou nos sertões do Mucuri. O governo viu com bons olhos este projeto, pois, iria mantê-lo ocupado e longe da política do Rio de janeiro. Mas, em pouco mais de 15 anos, Teófilo Otoni presidente da Companhia do Mucuri, se envolve em uma polêmica levando o governo imperial encampar o projeto de Otoni. (DUARTE, 2002).

Para Pimenta (1971), Teófilo Otoni lutou para desenvolver Minas Gerais, especialmente a região do nordeste mineiro. Seu objetivo era criar uma ferrovia da antiga cidade de Filadélfia – atual cidade de Teófilo Otoni/Minas Gerais) – para o Posto da Mata (na Bahia), onde se teria acesso ao porto em Nova Viçosa, para vista de exportar mercadorias mineiras.

Ao fazer um parêntese, compreende-se neste breve percurso de recontagem histórica que Demerval utiliza a palavra "desenvolvimento" como construção de estradas,

ferrovias, produção de mercadorias, dentre outros, o que estaria atrelada à necessidade de força política.

Dermeval (1957) também observou que Cristiano Otoni, irmão de Teófilo Otoni, foi considerado o pai das estradas de ferro no Brasil. “Fez os trilhos subirem a serra do mar em direção a Minas Gerais, participou do motim liberal de 1842 em Minas Gerais e lutava pelo republicanismo de nosso país”, além de auxiliar Teófilo Otoni nos ideais da criação da Companhia de Comércio Navegação e Colonização do Vale do Mucuri. Na literatura econômica consta que este projeto foi em vão, pois faltaram recursos financeiros e interesses de políticos para levar o plano à diante (WIRTH, 1982).

Pimenta (1971), ainda com o olhar focado nos trilhos, notou que, quando em 1829 foi inaugurada na Inglaterra**,** a primeira estrada de ferro do mundo, com tração de locomotiva a vapor, o transporte rodoviário europeu era feito em estradas de rodagem com leito empedrado e em boas condições técnicas enquanto a navegação fluvial procedia-se em barcos a vapor. Veja-se a sua consideração:

> **Em nosso país, que então contava com apenas 07 anos de independência, a situação dos transportes terrestres e fluviais era a mais precária possível**. Minas Gerais, desde a época da Colônia, vinha sendo a região mais sacrificada do Brasil, porque, descobertas as minas de ouro e criada a capitania geral do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas do Ouro tomaram-se drásticas medidas no sentido de isola-la das costas marítimas. (PIMENTA, 1971, p. 45, negrito nosso).

Ou seja, Dermeval observava outros países, como a Inglaterra criando boas estradas ferro, bons meios de locomoção, investindo em novas técnicas, enquanto no Brasil a situação era bastante precária e atrasada, principalmente em Minas Gerais, segundo ele devido ao histórico da “economia do ouro.”

Entende-se novamente, de acordo com a reflexão de Pimenta (1971), que esse via o desenvolvimento econômico de uma região interligada por boas estradas e meios de transportes, com o objetivo justamente de as sub-regiões poderem “dialogar” entre si importando e exportando mercadorias. Porém, para isso acontecer, era necessário ter uma administração pública voltada para esse interesse.

Sobre o discurso do desenvolvimento econômico de Minas Gerais de acordo com este conceito acima, tem-se a fala do Presidente da província de Minas, Antônio Paulino Limpo de Abreu, de 1835:

> Entre **as obras públicas que interessam mais diretamente o desenvolvimento econômico são as estradas e os canais**. Eu sinto, posto que seja isto uma verdade experimentada por vós mesmos, ter de comunicar-vos que o estado daquelas é o mais deplorável que pode imaginar-se, que destes ainda não se tem cuidado na Provincia. Toda ela, senhores, reclama providências mais energeticas e eficazes a este respeito: **as péssimas estradas são, seja-se licito dize-lo, a chave encantada que de muitos anos fecham os tesouros da província, tornando-os quase improdutivos.** A Lei das Empresas, que pareceu a princípio capaz de promover estes melhoramentos materiais, tem sido letra morta, não aparecendo empresários, talvez porque nas condições da lei não encontram suficientes garantias nem aos seus capitais, nem aos lucros prometidos, pelas dificuldades que tem a vencer, tanto na avaliação exata das obras, como ainda na percepção das taxas em que consiste um dos meios de sua indenização. Por este motivo, senhores, uma lei que corrija os notórios defeitos daquela e que abranja em suas disposições todos os princípios luminosos, com que nos países cultos costuma animar-se e proteger-se a indústria no estabelecimento de companhia para as empresas de que se trata, será um dos atos mais importantes com que vós podeis facilitar a província, que tão dignamente representais. (PIMENTA, 1971, p.37, negrito nosso).

Com essas citações entende-se que Pimenta e demais políticos compreendiam novamente o desenvolvimento econômico mineiro como algo vinculado a estradas, em outras palavras, um problema material da região. Percebe-se que Pimenta observava as diferenças regionais dentro do próprio Estado mineiro e explicava as dificuldades de acesso remoto a essas regiões pela falta de estradas. E nas análises desses livros que abarcam o desenvolvimento econômico não são encontram-se diretamente autores que poderiam ter inspirado Pimenta. Nosso personagem observava bastante o contexto histórico mineiro, como foi demonstrado acima. Dermeval escrevera os livros, sem citar bibliografias, apenas brevemente citara autores de cunho histórico que leu durante sua fase escolar e que são considerados clássicos na história mineira, como visto acima, mas as poucas referências dificultam a análise para perceber sua possível evolução intelectual sobre o tema, o que se pode visualizar é o diálogo que Pimenta fazia com os políticos do período, como será visto adiante.

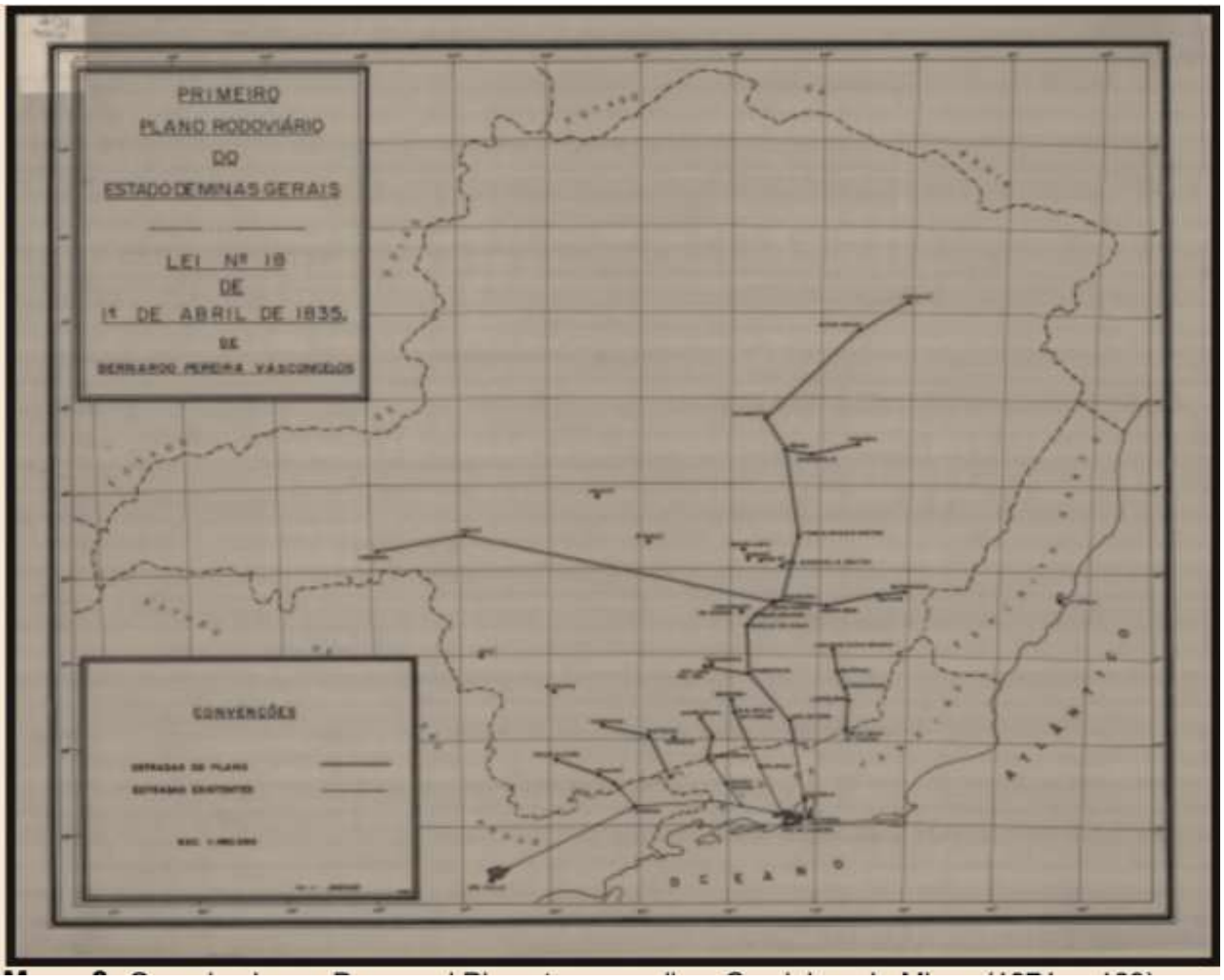
De acordo com Pimenta (1971) iniciados os trabalhos na Assembleia mineira, o deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos, em 06 de fevereiro de 1835, apresentou um projeto rodoviário, que posteriormente foi transformado em Lei, autorizando o governo a construir quatro estradas carroçáveis que, partindo de Ouro Preto, capital da província então, se dirigissem às vilas mais remotas nas extremidades da Província para facilitar as comunicações entre a capital e as suas cidades vizinhas.

O primeiro Plano Rodoviário de Minas Gerais trouxe apontamentos para as primeiras diretrizes do tráfego e construção de estradas mineiras. Os trabalhos foram iniciados em 06 de fevereiro de 1835, pelo deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos, com a apresentação de projeto que deu origem à Lei nº 18, publicado no órgão de imprensa oficial de 1º a 8 de abril de 1835, e que foi sancionada pelo então Presidente da Província de Minas Gerais, Antônio Paulino Limpo de Abreu:

> Essas estradas, destinadas ao trânsito de carros e carruagens de quatro rodas, teriam as suas construções com as seguintes características: alinhamentos retos, de preferência, leito encascalhado e abaulado, com a largura de 35 palmos, incluída a do acostamento; faixas laterais com a largura de 60 palmos, cada uma; pontes de pedras ou de madeira de lei, com largura suficiente para o trânsito de dois carros, um ao lado do outro, e passagem especial para o trânsito de peões e viajantes a pé; em pontos apropriados, chafarizes para viajantes e bebedouros para os animais; sinalização com postes nos cruzamentos, contendo cartazes mostrando as direções e com lápides indicando as distâncias. (PIMENTA, 1971, p. 39).

Percebe-se que o governo mineiro fazia estudos sobre a infraestrutura da região. Trazendo a discussão técnica para o campo político, da assembleia mineira, sob a necessidade de construir estradas para aumentar a comunicação regional, que a posteriori melhoraria as questões econômicas. E este primeiro plano rodoviário pode ser visualizado abaixo:

Figura 4- Mapa organizado por Dermeval Pimenta para o livro Caminhos de Minas




Fonte: PIMENTA (1971. p. 109)

Ficava determinado, conforme Pimenta (1971, p. 39), o Primeiro Plano Rodoviário da Província em seus artigos de 1º ao 4º que:

> a) Seriam construídas quatro estradas principais ou linhas tronco, partindo da Capital da Província e se dirigindo as cidades e vilas mais remotas situadas ao norte, sul, leste e oeste da Província; b) dessas estradas principais partiriam laterais ou ramais que fossem necessários para que as cidades e vilas por elas servidas se comunicassem com a Capital; c) seriam, também, construídas quatro estradas ao sul da Capital da Província e que se dirigiam aos limites com a Província do Rio de Janeiro, a fim de que as regiões por elas servidas se pusessem em comunicação com a Capital do Império. (PIMENTA, 1971, p. 39).

Nas palavras de Pimenta (1971, p. 76):

> A partir de 1835 surgiram em Minas Gerais nas Assembleias legislativas projetos-lei visando a implantação de vias de comunicação

> indispensaveis ao seu **desenvolvimento econômico**. Como dissemos em abril de 1835, houve a **organização do primeiro plano rodoviário de Minas Gerais.** No ambito do império, em setembro daquele mesmo ano, foi sancionado a lei número 23 de 17 de setembro de 1835 concedendo favores excepcionais a uma companhia, que se denominou Rio Doce, para proceder a navegação desse rio e seus afluentes, por barco a vapor. (Negrito nosso)

Pimenta teve a oportunidade de examinar o projeto do primeiro plano rodoviário de Minas, que se encontra no APM e de o publicar em seguida, em seu livro *Caminhos de Minas Gerais*. Analisando o mapa, percebe-se que o traço desse plano estava relacionado com as duas primeiras estradas da região, notadamente ligadas a São Paulo e ao Rio de Janeiro, que, de acordo com Dermeval (1971), não foi levado a diante devido à falta de recursos financeiros do Estado, que se encontrava em decadência desde a "época do ouro".

Para Furtado (2007), este seria um problema histórico e estrutural do "ciclo do ouro", que se urbanizou cedo para exportar o mesmo e estabelecer conforto às famílias dos portugueses, mas que não dialogou com as outras partes gerais de sua região, o que prejudicaria seu desenvolvimento econômico no futuro.

Nesta parte dos escritos de Dermeval, compreendemos que o entendimento dele sobre "desenvolvimento econômico" estava relacionado a infraestrutura, como por exemplo, a necessidade de estradas e transportes para interligar o Estado. Percebe-se também que Pimenta observava Minas Gerais não só pela sua centralidade e tradição histórica das Minas, mas também pelo olhar de sub-regiões esquecidas como o Serro, o nordeste Mineiro e o leste de Minas, a composição das Gerais do Estado, dando ênfase a locais de proximidade à sua cidade natal, São João Evangelista.

### *2.1.1 Dermeval Pimenta e a família Pinheiro da Silva*

Dermeval tinha um apreço pelo ideal político de João Pinheiro da Silva (1860-1908), que nascera no Serro (MG) e foi um republicanista e ex-presidente do Estado de

Minas Gerais.[17] E conforme vimos na biografia do personagem de pesquisa, João Pinheiro era sogro de Dermeval Pimenta.

Segundo Pereira (2016), João Pinheiro é considerado um dos principais políticos desenvolvimentistas de Minas; detinha influência filosófica positivista e buscava articular a organização social mineira em conjunto com a lógica da dinâmica econômica para desenvolver Minas Gerais.

João Pinheiro liderou a comissão responsável pela realização do Congresso Agrícola Comercial e Industrial em Belo Horizonte, de 1903, com o objetivo de debater os principais problemas que atrasavam o desenvolvimento de Minas Gerais. Para João Pinheiro, os pilares da "agricultura forte e desenvolvida, com medidas protecionistas para produtos considerados básicos como café, algodão, fumo, carne e derivados do leite" não seria a solução apenas para Minas Gerais, mas para a economia nacional (BARBOSA, 1966; PEREIRA, 2016).

O Congresso de 1903 é considerado por muitos autores, como Diniz (2012) e Pereira (2016), como o primeiro documento mineiro que apontava as bases para desenvolvimento. Porém, esse documento não teve o apoio necessário para sua realização no período inicial do Século XX, dentre os motivos apresentados está o fato de o político Pinheiro morrer precocemente em 1908. Percebe-se também acima que o conceito de João Pinheiro de "desenvolvimento" estava atrelado ao progresso econômico, no sentido de diversificação produtiva, pensando os pilares de uma economia agroexportadora. O que difere em parte, de Dermeval Pimenta, pois a conceituação de desenvolvimento econômico desse estava mais voltada para o olhar da década de 1930, da industrialização, com a necessidade de urbanização, obras públicas, construção de estradas, siderurgias, dentre outros progressos técnicos. Mas Pimenta também pensava também na importância de um equilíbrio entre indústria e agricultura, como será visto abaixo.

Como genro de Pinheiro, percebe-se o apreço de Pimenta pela política desenvolvimentista. O que pode ser demonstrado nos seus discursos na cidade de São João Evangelista, quando Pimenta, no início de sua carreira como presidente da Câmara

[17] Mesmo que não chegara a conhecê-lo pessoalmente.

municipal utilizava a política como um instrumento para lutar pelos ideais de desenvolvimento:

> Como presidente da Câmara, neste ano de 1925, quero lutar pela nossa região, **nunca quis ser político.** Mas, esta é a forma de lutar por estradas para promover o desenvolvimento econômico aqui, desenvolvimento tão sonhado por João Pinheiro. Uma região ainda isolada, que não planta muito, mas tem muitas fazendas de gado de boa qualidade. Além de derivados do leite (…) precisamos de estradas para vender nossos produtos. (PIMENTA, 1966, p.167, negrito nosso).

Percebe-se que Dermeval falava da importância de se construir estradas, de não de se esquecer das fazendas, da questão da agropecuária, e de ser político para se lutar pelas sub-regiões mineiras não priorizadas na política do Estado. Explicou também, enquanto presidente da Câmara, que conseguiu via apoio estadual, o "reconhecimento" da necessidade de uma estrada de rodagem para ligar as estradas de São João Evangelista e Virginópolis, com a Estação de Baguari, próxima Governador Valadares (então, Figueira do Rio Doce) na estrada de Ferro Vitória-Minas.

Em 1927, Pimenta, ainda como presidente da Câmara, participou do Congresso das Municipalidades do Nordeste de Minas Gerais, no qual foi eleito secretário de Minas Gerais. Ele também cita o político João Pinheiro no discurso, e apresenta uma reflexão neste congresso sobre a importância de se ter representantes do nordeste mineiro na política do Estado. Vale a pena ter presente estes dados elencados por Pimenta:

> Em 25 de setembro de 1927, em sessão solene realizada no edifício do Forum de Itabira, instalou-se o Primeiro Congresso das Municipalidades de Itabira, convocado pelo presidente da Camara Municipal de Itabira, Trajano Procopio de Alvarenga. Os municipios convocados foram: Itabira, Ferros, Santa Bárbara, São Domingos do Prata, São João Evangelista, Peçanha, Serro, Santa Maria do Suaçuí, Virginópolis, Sabinópolis, Conceição, Mesquita, Piracicaba, Antônio Dias e Guanhães. (PIMENTA, 1966, p.168).

Sobre aquela ocasião, assim ele se manifestou:

> Eu era o presidente da Câmara de São João Evangelista. Minha tese que apresentei no congresso: Política da zona de conveniência ou inconveniência de sua organização. Reeleições municipais. Embora não fosse político, mas sim, engenheiro, acredito que, a zona nordeste habitada por 500 mil habitantes, a pouca distância da capital do Estado,

> possuindo todos os elementos para se tornar uma das mais ricas do Estado, não pode absolutamente continuar como até agora, completamente amarrada, incapacitada de progredir, porque não lhe dão, o que ela lhe clama, o que implora sem cessar, meios de comunicação. Os homens do governo do Estado, encaram com especial carinho, as zonas do Estado onde nasceram, ou aquelas que firmam prestígio eleitoral. Geralmente zona da mata e sul de Minas. Ainda mesmo, que as finanças públicas não sejam folgadas, há sempre verbas que permitem o custeio de obras de vulto para as suas localidades. A cada período governamental corresponde o desenvolvimento de uma zona, de uma cidade. Mas, e da zona nordeste de Minas, quando que acontecerá? Para as regiões como a nossa, que não possuem representantes diretamente na administração, ou na direção política do Estado, é um trabalho exaustivo, vexatório mesmo. (PIMENTA, 1966, p. 169).

Entendemos na citação acima, que Pimenta fazia uma reflexão de sua região familiar onde havia pouco investimento do Estado; que não era uma região de dinamismo econômico; que necessitava da construção de estradas para melhorar sua comunicação com demais regiões, mas que para esse movimento acontecer era preciso apoio e força política.

Ainda, ao analisarmos o discurso de Dermeval no Congresso de municipalidades do nordeste de Minas Gerais, em 1927, percebemos que:

> **Logo que deixei os bancos acadêmicos da Escola de Minas incendiado de fé e entusiasmo pelo nosso querido nordeste, procurei os representantes da nossa zona, com assento na câmara e no senado estadual e disse-lhes que desejava iniciar minha carreira de engenheiro, construindo qualquer obra, qualquer estrada que demandasse as nossas cidades** (…) sem vacilarem responderam-me: "é inútil menino tentar qualquer cousa. Para os nossos municípios, para a nossa zona nordeste, as verbas estão sempre esgotadas. Nós nada valemos, e para aparentar algum prestígio, contentamo-nos com as nomeações de subdelegados ou professoras. Estradas, pontes e prédios, tudo isso é muito bom e muito útil, mas não é para o nordeste, cuja oportunidade ainda não chegou." Essas palavras calaram-se fundo e desde então cada vez me convenço mais que elas eram a expressão sincera e triste realidade (…). Nós, presidente da câmara da roça, ou deputados e senadores, que moramos no interior sem outros meios de locomoção que não os lombos ou burros, raramente podemos estar na capital e por isso, em geral, somos poucos traquejados e um tanto tímidos no trato com os homens do governo. Ora, caros colegas se para conseguirmos do governo o que temos de direito, é indispensável que tenhamos um dos nossos filhos na administração: que devemos fazer? Devemos tornar-nos em grande força política empresta-la a um dos nossos patrícios, para que ele possa influir na política do Estado. (PIMENTA, 1966, p. 169, negrito nosso).

Não se deve esquecer que o discurso político busca se adaptar ao tipo de plateia e seus interesses, porém, compreende-se na passagem acima que Pimenta tinha acabado de se formar em engenharia, retornou a sua cidade natal, pois possuía vínculos familiares na região e tinha o desejo de trabalhar por lá. E pela aprendizagem de sua formação acadêmica era preciso progredir, com construção de estradas, prédios, dentre outros. Num primeiro momento entrou na política de forma direta, mas não para atuar como político e sim como engenheiro, utilizando a formação técnica na administração pública municipal.

É o que se pode perceber neste comentário:

> Como diria o político João Pinheiro: "Não há mais lugar para a política de formas vazias, dos desejos vãos e das puras vaidades pessoais. As únicas aspirações dignas são as do bem do maior número de interesse coletivo das massas, na exclusiva preocupação das vantagens reais do povo, ensinando a ler, ensinando a trabalhar para que, instruído e forte, possa ser independente e para ser independente possa ser livre." (PIMENTA, 1966, p. 125).

Novamente, tomando certo de cuidado ao se fazer análise de discurso, ainda mais político, observa-se que Pimenta de alguma maneira, congratulava o político João Pinheiro – que também era da região nordeste de MG –, pois possuía objetivos concretos na política e trabalhava para o coletivo e para a necessidade de mais instrução ao povo, seja na área da educação e na necessidade de geração de mais empregos.[18]

Pode-se questionar aqui, se Dermeval Pimenta utilizava a aproximação a João Pinheiro em busca de força política, porém não há evidências do uso desse "brilho alheio", entretanto não se pode negar que essa aproximação seria benéfica a Pimenta nem que fosse no quesito de popularidade, pois João Pinheiro era muito conhecido na região nordeste de MG, bem como também fora sua região de origem.

Novamente, o que chama atenção aqui, no personagem de pesquisa, é que por mais que Pimenta não tivesse optado ser político, ele estava ambientado no meio político, e teve experiência direta na política como presidente da câmara de sua cidade natal; de qualquer modo, ele era um homem político de ação técnica.

[18] Não sabemos ao certo qual seria a inspiração teórica por trás deste trecho. Parece haver uma mistura de liberalismo e utilitarismo em jogo, mas não é algo que podermos afirmar.

Ademais, o parecer da tese de Pimenta à comissão do Congresso das Municipalidades de 1927 foi aceito. Sendo assim, era conveniente que os municípios do nordeste mineiro se congregassem politicamente para obterem forças no Estado.

Percebe-se que Dermeval entendia de política e sabia da importância dela, para se lutar para o desenvolvimento econômico, com o intuito de construir obras públicas, principalmente nas sub-regiões esquecidas do Estado. Neste caso, pode-se sustentar que ele foi influenciado pela família Pinheiro com o escopo de saber articular a organização social via força política em conjunto com a lógica da dinâmica econômica local da região.

Essa influência não seria apenas centrado na figura do político João Pinheiro, mas também na de seu filho, o Israel Pinheiro da Silva (1896-1973), que também cursou Engenharia de Minas e Civil na Escola de Minas, como o próprio Pimenta,[19] mas diferentemente de Dermeval Pimenta, Israel Pinheiro seguiu a carreira política do pai, foi eleito vereador e depois prefeito de sua cidade natal, Caeté, deputado constituinte de Minas Gerais, primeiro prefeito do Distrito Federal, dentre outros (ISRAEL, 1971).

Compreende-se que Dermeval José Pimenta seria beneficiado no quesito da política de cunho desenvolvimentista mineira, pois tinha "laços fraternos" com a família Pinheiro da Silva. Ou seja, ele detinha importantes influências políticas e familiares para ter força em cargos do Governo, o que era um "movimento" considerado comum na região de Minas Gerais, onde a força política dependia de vínculos pessoais e de indicações. Porém, durante essa pesquisa não foi encontrado nenhum relato que Dermeval Pimenta tenha sido indicado diretamente pela família Pinheiro para algum cargo político, mas é sugestivo e será visto no decorrer da escrita da tese, que geralmente onde o Israel Pinheiro estava trabalhando, o Dermeval Pimenta estava próximo. Talvez, esse diagnóstico de Pimenta estar sobre ombros dos grandes possa levantar a questão de como isso afetaria a relação de Dermaval Pimenta com o desenvolvimento econômico.

Ademais, percebe-se que nos discursos de Dermeval Pimenta, o termo desenvolvimento econômico estava relacionado com a lógica industrial e a necessidade da urbanização para a monetização das relações econômicas. Por isso a pressa da construção de estradas para fazer circular mercadorias, interligar o Estado para fazer o

[19] Israel Pinheiro foi o primeiro estudante classificado na prova seletiva para o curso de economia política no ano de 1919, um ano depois dos estudos de Dermeval Pimenta. Pimenta o conhecera nesta época dos estudos superiores.

capital girar, via a construção do mercado consumidor, dentre outros.[20] Assim, levanta-se a questão abaixo se para Pimenta, com o peso político que detinha e sua formação profissional (muito prestigiada na época), o entendimento de desenvolvendo econômico se encerraria apenas como progresso. Com isso, analisa-se a seguir a interpretação dele dos entraves do desenvolvimento mineiro, por meio de seus estudos históricos sobre o minério de ferro, a construção de ferrovia e siderurgia mineira.

## 2.2 Interpretação de Dermeval Pimenta para os entraves do desenvolvimento econômico de MG: a falta de autonomia dos recursos minerais

Vimos acima, que Dermeval percebia a necessidade de progresso para a região mineira, e como engenheiro pensava, primeiramente, na infraestrutura que precisava ser colocada em prática. Porém poderá ser visto abaixo, por meio da interpretação de Pimenta, que ele acreditava que o maior entrave para o desenvolvimento mineiro seria a falta de autonomia sobre os seus recursos minerais, região onde se encontra o quadrilátero ferrífero. Segundo Pimenta (1966) em seus estudos, ao se comparar os recursos minerais disponíveis em MG, e a isso se agregar as condições tecnológicas para transformá-los, seria incalculável a capacidade de produção que poderia garantir geração de receita econômica para desenvolver Minas Gerais.

Para analisar-se essa importância dos recursos minerais trabalhar-se-ão neste momento três subeixos segundo a análise histórica de Pimenta: o breve histórico do minério de ferro em Minas Gerais; o histórico da construção da companhia Vale do Rio Doce; e da Siderurgia de Minas Gerais. Com o objetivo de analisar um conjunto de estratégias estabelecidas por Dermeval para auxiliar na construção do desenvolvimento econômico.

### *2.2.1 Histórico da extração do minério de ferro em Minas Gerais: explanação de Dermeval Pimenta*

[20] Para compreender mais sobre a lógica da construção dinâmica interna do Brasil, especialmente SP, para a acumulação capitalista. Ver mais em: CANO, Wilson. Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. Tese de Doutoramento apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas,1975.

No livro *Vale do rio Doce e sua história* (1981), Dermeval fez um resgate histórico para explicar o descobrimento do minério de ferro em Minas Gerais. A partir das descobertas das minas de ouro e de diamantes, respectivamente no fim do século XVII e na primeira metade do século XVIII, foram verificadas, nas matas do Rio Doce, numerosas incursões de foragidos da Justiça e da Escravidão, ou seja, de pessoas consideradas ilegais de amplo espectro e de contrabandistas de ouro e diamantes.

Ainda segundo Pimenta, diante desta situação foram expedidas "ordens régias", tendo em vista a total proibição tanto da navegação naquele rio como da abertura de caminhos em florestas situadas as suas margens. Por uma ordem do Real Erário, transmitida ao Governo da capitania das Minas Gerais, datada de 18 de novembro de 1773, essas proibições de livre trânsito tornaram-se ainda mais drásticas, pois nela se determinava que nenhuma pessoa poderia passar, sob pretexto algum, pelo Rio Doce e seu afluente Cuieté, a fim de coibir-se o extravio de ouro e diamantes.

Pimenta desdobra estas informações com detalhes, como se pode ver abaixo.

> Nesta mesma carta régia visando promover ao **desenvolvimento** daquela extensa região, determinou ele medidas adequadas à segurança pública criando quarteis militares, comandados por alferes e situados em pontos estratégicos; regulamentado a distribuição de sesmarias; dando incentivos fiscais aos produtores e organizando juntas para sugerir os meios necessários ao estabelecimento da navegação fluvial. Essas providencias promoveram o afluxo de colonos que ali construíam propriedades agrícolas. Proclamada a independência do Brasil e pacificado o país, a regência do império sancionou uma deliberação da assembleia geral que se transformou no decreto número 23 de 17 de setembro de 1835 autorizando a concessão de privilégios por 40 anos a empresa denominada Companhia Rio Doce, destinada a promover a navegação desse rio por barco (...).Tão logo se iniciaram no Brasil as construções ferroviárias, os governos das províncias de Minas e do Espirito Santo não ficaram inativos, mas, ao contrário, tomaram imediatas providencias para a adoção do novo meio de transporte nas respectivas províncias. Os sertões do Vale do Rio Doce mereceram sua especial atenção. O governo da Província de Minas Gerais pela Lei n. 1911, de 18 de julho de 1872 ficou autorizado a conceder garantia de juros de 7% a qualquer companhia que propusesse a construir uma estrada de ferro de bitola estreita, desde o Porto do Souza, nos limites das províncias de Minas e do Espirito Santo. E que, subindo o Vale do Rio Doce até Ouro Preto, capital de Minas, fosse entroncar-se no futuro com a estrada de Ferro D. Pedro II, que ainda se achava na estação de Entre rios, no Vale do Paraíba. Essa concessão só se realizaria se a concessionária se comprometesse a construir a estrada com a mesma bitola, até Vitória, capital do Espirito Santo, ou então promovesse a navegação do Rio Doce entre o Porto do Souza e o litoral. Decorridos poucos meses, o governo da província do espirito santo, por decreto de novembro de 1872 ficou também autorizado a conceder garantia de 7%

> a quem se propusesse a construir uma estrada de ferro, partindo de Vitória e subindo o Vale do Rio Doce até Porto do Souza. Por essas duas leis, ficou planejada a construção da estrada que, partindo do Porto de Vitória, percorresse o Vale do Rio Doce até atingir Ouro Preto, capital da província de Minas. Seria, pois, o traçado da futura Estrada de Ferro Vitória a Minas. Essas concessões não se concretizaram e o problema só voltou a ser ventilado após a proclamação da república. (...)E, como resultado desses dentendimentos e negociações, o presidente da república, dr. Campos Sales, baixou decreto n. 4.337 de 1 de fevereiro de 1892 [sic], estabelecendo que o ponto inicial daquela ferrovia seria Vitória e prosseguindo pelo vale do rio Doce, até Peçanha, fosse terminar na cidade de Diamantina. **Organizou-se, então em definitivo, a companhia estrada de ferro Vitória a Minas, cuja construção se iniciou em 30 de março de 1903.** (PIMENTA, 1981, p. 22, negrito nosso).

Essa citação acima irá culminar no histórico da construção da Companhia Vale do Rio Doce em 1942, que será explicada posteriormente. Mas se faz importante notar os interesses políticos e econômicos históricos nessa região, mostrando no decorrer dos anos os acordos para se implantar uma ferrovia.

Dentro da narrativa histórica, Dermeval (1981) continua:

> Em 1908 os seus trilhos [da ferrovia Vitória-Minas] atingiram o km 313 na atual estação de Tumiritinga e a terraplanagem alcançou o km 345 em Derribadinha. Era exatamente neste trecho que o traçado da estrada deveria transpor o rio Doce para atingir o vale do seu afluente, rio Suaçuí Grande, em demanda da cidade de Peçanha. Acontecimentos supervenientes de alta importância, e não previstos pela companhia, tais como a realização de estudos geológicos e econômicos dos grandes depósitos de minério de ferro de Itabira, a aquisição por estrangeiros não só jazidas, mas também da maioria das ações da companhia Vitória a Minas, vieram alterar por completo os objetivos coloniais de traçado ferroviário. Deveria, ainda, proceder a estudos no **sentido econômico** efetuando a cubação das principais jazidas de minério de ferro conjuntamente com a necessária locação nesse mapa. […] E é aí que se tem a descoberta dos grandes depósitos minerais de Itabira. No encontro de Estocolmo de 1910, para o balanço das riquezas mundiais em minério de ferro, o Brasil comunicou a descoberta dos depósitos de Minas Gerais, uma reserva superior a 2 bilhões de toneladas. Os ingleses conseguiram opção para compra, por 200 contos de reis, dos terrenos onde estavam as jazidas, e deste modo, se tornariam donos minério de ferro, pois aquela época, e até 1934, quando foi editado o primeiro Código de Minas brasileiro, as riquezas do subsolo pertenciam ao dono da superfície. (PIMENTA, 1981, p. 23-27, negrito nosso).

Nesta citação percebe-se o rápido interesse financeiro e negociação de estrangeiros nas jazidas de minério de ferro de Minas Gerais, o que contribui para a formação histórica estrutural do Brasil, de dependência externa. Segundo Pimenta (1954), os governantes mineiros até então se conservavam indiferentes quanto à exploração industrial dos recursos naturais, principalmente o minério de ferro existente no solo do Estado. As concessões de privilégios para a construção de estradas de ferro eram da órbita do governo federal e as aquisições das jazidas de minério de ferro eram feitas pela simples escritura da compra do terreno, porque de acordo com a Constituição do país, o dono do solo era também dono do subsolo. Restava ao Estado apenas o direito de estabelecer taxas de exportação sobre o minério a ser extraído das jazidas existentes no seu território.

Dentro deste âmbito, relata ainda Pimenta que, em decorrência da realização do Congresso de Estocolmo e da publicação dos estudos realizados pelos engenheiros, Gonzaga de Campos e Orville Derby, a reserva potencial do Brasil em minério de ferro era da ordem de 02 bilhões de toneladas e que as maiores concentrações se encontravam no Estado de Minas Gerais. Segundo Pimenta: "Deu-se então a caçada intensa das jazidas de minério por estrangeiros, que adquiriram terrenos mineiros em que se encontravam." (PIMENTA, 1954, p.30).

Em conformidade com as informações do engenheiro Clodomiro de Oliveira, em seu livro *A Concessão Itabira Iron* publicado em 1934, essas aquisições eram realizadas em grande número por sindicatos estrangeiros, como um grupo inglês representado pela Itabira Iron Ore Company que adquiriu quatro jazidas: Cauê, Conceição, Sant'Ana e Giraos, todas em Itabira de Mato Dentro. O mesmo ocorreu com um grupo americano representado pelo Brasilian Iron and Steel comprou em Itabira de Mato Dentro as jazidas do Esmeril e Penha; em Piracicaba, a do Agudo; no município de Mariana, a de Alegria. Um grupo alemão – representado pelo Deutsch Luxemburgich Beuaerk in Huten Acktiengesellschft adquiriu no município de Sabará a jazida de Gaya e no município de Bonfim, a do Córrego do Feijão.

Dentro desta linha de raciocínio com Pimenta (1954) argumenta:

> O **governo mineiro verificando que todos estes grupos estrangeiros e mesmos nacionais só se preocupavam em conserva-las para uma futura exportação de ferro e manganês, sem qualquer intuito de aproveitar uma parte em usinas siderúrgicas capazes de promover o desenvolvimento econômico do estado e do país, resolveu agir utilizando-se meios que facultava a constituição brasileira no sentido de estabelecer taxas sobre exportação de minério**. (…) daí

> surgiu a Lei número 553 de 24 de setembro de 1910 contendo os seguintes dispositivos: Art 9: a taxa de exportação de minério de ferro é de 200 reis por tonelada e de 100 reis por tonelada de ferro gusa e aço, ficando revogada a letra "" do artigo 1 da lei n. 493, de 11 de setembro de 1909, que fixava em 5 reis. […] **O grupo inglês recusando essas condições, não fez o convenio. Mina Gerais possuía abundancia em recursos naturais e precisava se desenvolver para os mineiros e não para os estrangeiros.** (PIMENTA, 1954, p.32-35, negrito nosso).

Uma contribuição importante que a reflexão de Dermeval reforçou é que os países desenvolvidos – países ricos, países com tecnologia avançada –, como a Inglaterra, naquela época, não mediam esforços para conseguir o controle dos recursos naturais do Brasil. E que pela citação acima, o governo brasileiro, via lei tentou enrijecer regras para exportação do minério.[21] O que demonstra as forças diversas políticas e econômicas brasileiras e estrangeiras na luta pelo controle das jazidas de Itabira que eram as maiores riquezas econômicas de Minas Gerais.

Ao encontro desse pensamento, encontramos o parecer do Conselho Técnico da Sociedade Mineira de Engenharia (SME) intitulado "Siderurgia nacional e exportação de minério de ferro" de publicação na Revista Mineira de Engenharia de 1938, apresentado por Magalhães Gomes (CONSELHO, 1938, p. 251; DINIZ, 2012).

Segundo Diniz (2012) esse parecer de Conselho Técnico buscava responder a uma convocação do presidente Getúlio Vargas, pois chamava o setor técnico – a elite que vai se constituindo, os técnicos em geral e o grupo intelectual que vai formando uma burocracia – a participar de debates sobre os recursos minerais. Assim, foi uma oportunidade que os engenheiros mineiros tiveram para debater a exportação do minério de ferro extraído em Minas Gerais.

Sobre a análise do Parecer da Siderurgia Nacional e exportação de minério de ferro, não se pode indicar diretamente o que Dermeval escreveu, ainda que ele tenha participado da elaboração do Parecer que foi escrito por muitos engenheiros ao mesmo tempo, tais como Israel Pinheiro, Honório Hermeto e que foi apresentado pela Sociedade Mineira de Engenheiros, Mas mesmo assim nos mostra "materialidade" ao pensamento

---

[21] O termo desenvolvimento é compreendido como o fortalecimento de países por meio do progresso técnico na revolução industrial, como por exemplo a Inglaterra, a França, os EUA com a Revolução Industrial. Cf. C. FURTADO. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura. 1961.

de Dermeval Pimenta e novamente demonstra a elite da engenharia mineira se constituindo.

Este é o teor do Parecer:

> Em 17 de julho do corrente ano (1937) foi transmitido ao Exmo. Sr. Presidente da República, então em Belo Horizonte, o seguinte telegrama: A diretoria, o conselho técnico e membros da Sociedade Mineira de Engenheiros, hoje reunidos em sua sede e empenhados em que a exportação de minério de ferro e da siderurgia tenha uma solução nacional, vêm manifestar a V. Excia. Que são contrários ao contrato da Itabira Iron. Consideram esse contrato lesivo aos interesses do país e julgam perfeitamente possível para os referidos problemas uma solução em que não se conceda a uma empresa não brasileira os privilégios da exportação das maiores fontes de riqueza do solo. A sociedade protesta apresentar oportunamente o seu ponto de vista concretizando uma solução técnica de cunho nacional, em consequência de estudos de diferentes projetos a ela apresentados, conforme a opinião manifestada por V. Excia. Respeitosas saudações. (CONSELHO, 1938, p. 251; DINIZ, 2012).

Percebe-se na citação acima que havia uma elite burocrata, intelectual que tem um pensamento formulado: um desenvolvimento nacional autônomo. Neste sentido, busca a valorização do local, do nacional, pois os engenheiros sabiam da importância do ferro e do aço para a industrialização do Brasil e não queriam empresas estrangeiras no comando destes recursos minerais.

O que chama atenção é que uma nova classe estava se estruturando no Brasil criando unidade por meio de sua organização na engenharia e assumindo um novo papel dentro do Estado. Por meio do ideal de construir um projeto de desenvolvimento, um planejamento para o Brasil em conjunto com o Estado, e vice-versa.

É importante explicar que Conselho Técnico da Sociedade Mineira de Engenheiros, do qual Dermeval Pimenta foi sócio-fundador, mostra indícios que se apoiava, no plano teórico, no economista romeno Mihail Manoilescu que, segundo Fischer (2020) era considerado o teórico do corporativismo nos anos 1930, inspirando muitos engenheiros, industriais e planejadores no Brasil.

Essa indagação tem motivo devido ao fato de que no relatório de 1938 da Revista Mineira dos Engenheiros (RME), da Sociedade Mineira de Engenharia (SME), há uma citação do economista romeno, mostrando a importância de o Brasil trabalhar com o

modelo de corporativismo de Manoilescu (1938) para uma nova organização do país. Segundo Manoilescu o corporativismo poderia ser compreendido como uma proposta de reorganização nacional, denominada como autárquica, que é igualmente nacionalizadora e industrializante, com a inclusão de organizações públicas e privadas em prol do progresso país.

Observem-se os trechos dessa documentação:

> Consideram esse contrato como lesivo aos interesses do país e julgam perfeitamente passível para os referidos problemas uma solução em que se não conceda a uma empresa não brasileira o privilégio da exportação das maiores fontes de riqueza do nosso solo. A sociedade protesta e apresenta uma solução técnica de cunho nacional em consequência de estudos de diferentes projetos a ela apresentados, conforme a opinião manifestada por V. Excia. Na entrevista de São Lourenço. Respeitosas saudações. (REVISTA..., 1938, p. 11).

Dentro desta linha de argumentação, o Parecer prossegue:

> Pouco depois, a Escola Nacional de Minas e Metalurgia enviou também a S. Excia um telegrama em termos análogos mostrando assim que engenheiros mineiros e engenheiros de minas têm um sentir comum a propósito das pretensões da Itabira Iro Ore Company, e desejam uma solução nacional para a indústria siderúrgica. Um compromisso foi assumido no nosso telegrama e o Conselho técnico desta sociedade, convidado por V. Excia. Para estudar o assunto, cumpre o dever de emitir este parecer. É obvio que as questões que ora se discutem são vitais para a nossa nacionalidade. Se não partilhamos a doutrina de que a ordem econômica subordina a ordem jurídica e social, detestável postulado do materialismo histórico, não podemos deixar de reconhecer que as condições econômicas são a base mesma do progresso de um povo. Se o povo econômico for orientado por uma legislação onde sejam respeitados os princípios fundamentais da ética social, esse povo estará certamente fadado a desempenhar um grande papel no mundo. (REVISTA..., 1938, p. 11).

Na análise deste número da Revista Mineira de Engenharia, sobre as condições econômicas do mundo moderno ela salienta:

> Nossa economia, como aliás a de todos os países, tem passado por conjunturas terríveis. E esta ano, fato virgem na nossa história, até agora temos tido um “déficit” em nossa balança comercial. Entretanto, somos um país grande, onde há inúmeras fontes de riqueza. Cumpre-aproveita-las, é possível aproveita-las. **Para isso carecemos, principalmente, de organização. Eis o grande problema nacional.** Eis a pedra de toque de toda a posterior reforma do país. Se fossemos um povo organizado é bem certo que teríamos outro lugar no concerto as nações. E para que essa organização venha, é necessário que problemas como os que ora

> nos ocupam sejam discutidos por especialistas no assunto e pessoas que sejam movidas por interesses mais altos do que as suas ambições pessoais. (...) Instituições cujas tradições de honestidade são um patrimônio moral do nosso Estado e do nosso país. (REVISTA..., 1938, p .11, negrito nosso).

Ainda a revista procura orientar quanto às possíveis soluções para a questão da industrialização do minério de ferro, entre outros comentários como os apresentados abaixo. Depois de retomar as experiências tidas por ela como fracassos, lições não aprendidas e de grande desvantagem para o Brasil – o caso da borracha na Amazônia, a concessão à Ford e da São Paulo Railway – ela confia que o Presidente da República estaria disposto a lidar de modo diverso com o minério de ferro e exportar o ferro e não o minério. E a Revista continua:

> Não fora esta convicção e não nos animaríamos a apresentar este trabalho, onde nos inspiram apenas o amor ao Brasil e a fé nos seus destinos, bem como a consciência da nossa responsabilidade técnica. Apesar dos inconvenientes de ordem social que a grande industrialização trás [sic], nenhum país pode melhorar a sua economia apenas pela agricultura, a indústria pastoril e a indústria extrativa, sem o beneficiamento dos minérios por empresas nacionais. É sabido que todo o mundo se empobrece para enriquecer as grandes nações industriais. De onde vem esse formidável poder da Inglaterra, da Alemanha, dos Estados Unidos? De suas industrias. É um fato que foi magnificamente assinalado por Mailescu [sic] professor de Economia Política da Escola Politécnica de Bucarest e antigo ministro na sua obra *A ciência do corporativismo* [*Le siècle du corporatisme*] (REVISTA... 1938, p. 11).

A *Revista* apresenta diretamente o pensamento de Manoilesco que sustenta assim esta questão, especialmente tendo em vista a centralização da economia e a defasagem entre os países industrializados e os agrícolas, que tende a aumentar apesar do que diz a "ciência econômica":

> A centralização industrial realizada por todos os Estados (países) privilegiados estava destinada ao desaparecimento, ante a Guerra e as graves perturbações econômicas, sociais e políticas após a Guerra, [e essas] são em grande parte devidas à liquidação deste centralismo. Com a possibilidade de se repetir certas ideias que desenvolvemos [...] começamos por constatar que o centralismo industrial implica no aumento de suas riquezas fundado sobre a exploração sem fim dos países agrícolas destituídos de indústria. Evidentemente essa afirmação pode surpreender uma vez que a ciência econômica ensina que no intercâmbio internacional as vantagens são compartilhadas tanto pelos países industriais como pelos agrícolas e que elas são até maiores para esses últimos. Mas a realidade é totalmente diferente. A ciência econômica está em contradição com a história. A história nos mostra que os países industriais são ricos enquanto que os países agrícolas, e especialmente onde domina o apetite sobre a propriedade camponesa, são pobres [...] por tanto tempo que eles não conseguem se encaminhar para a industrialização... Existe uma certa superioridade intrínseca das

> indústrias que os levam a criar valores com uma intensidade dez vezes maiores que a indústria de tal modo que o trabalhador empregado na indústria produz [...] num ano dez vezes mais que se ele tivesse feito o mesmo trabalho na agricultura. A consequência disso ocorre no momento em que os países industriais intercambiam os seus produtos com os países agrícolas; eles trocam um produto industrial por dez de trabalhadores agrícolas. (MANOILESCO, 1934, p. 28-29, itálicos no original, tradução nossa).

E ainda mais adiante completa Manoilescu, apresentando a sua ideia de solidariedade ou mesmo de corporativismo:

> O intercâmbio internacional de um por dez nos dá hoje em dia a chave para a compreensão das relações econômicas entre os povos. Cada país agirá no comércio internacional segundo as regras novas do [comércio] internacional observando a todo momento o princípio de não acordar nada de um outro país, que não tenha em si uma vantagem equivalente à da sua parte [no acordo]. Cada país será uma unidade econômica distinta e deverá assim se apresentar em todas as manifestações "comerciais" [...] uma solidariedade desconhecida até os nossos dias. (REVISTA..., 1938, p. 11; MANOILESCU, 1934, p. 29-30, tradução nossa).

E por fim, para afirmar a ideia de corporativismo presente nessa SME:

> O centralismo industrial realizado por alguns estados privilegiados estava fadado a desaparecer antes da guerra, e a grave perturbação econômica, social e política após a guerra se deve em grande parte à liquidação desse centralismo. Correndo o risco de voltar a certas ideias que desenvolvemos em outros lugares começaremos observando que o centralismo industrial implica e o aumento de sua riqueza com base na exploração indefinida dos países agrícolas no sentido de indústria. Obviamente, essa afirmação pode surpreender, porque a ciência econômica ensina que no intercâmbio internacional as vantagens são compartilhadas e pelos países industrializados e agrícolas e que são ainda maiores para os últimos. Mas a realidade é bem diferente. A economia está em desacordo com a história. A história mostra-nos que os países industrializados são ricos, enquanto os países agrícolas e, especialmente, onde a propriedade camponesa domina, são pobres e estão trabalhando, desde que não avancem para a industrialização. Existe uma certa superioridade intrínseca das indústrias que as faz criar valores com uma intensidade dez vezes maior que a agricultura, de modo que o trabalhador empregado na indústria produz média em um ano dez vezes mais do que se tivesse dá a quantidade de trabalho para a agricultura. A conseqüência é que, no momento em que os países industriais trocam seus produtos com os países agrícolas, eles trocam o produto do trabalho de dez trabalhadores agrícolas. E na mesma ordem de ideias, depois demostrar que a descentralização econômica, isto é, a tendência da economia a passar dos grandes países industriais, é o fato

> característico, o protofenômeno da economia atual, conclui o notável economista Manoilescu (1938):
>
> Cada país atuará no comércio internacional de acordo com as novas regras de interesse nacional, observando sempre o princípio de não conceder nada a outro país, o que não seria compensado por vantagens equivalentes além deste. Cada país será uma unidade econômica distinta e terá que apresentar em todas as manifestações da vida nacional uma solidariedade desconhecida até os nossos dias.
>
> Essa evolução fará a princípio com que cada país retrataria, até que uma melhor organização das condições econômicas mundiais, depois de passada a crise de transição, faça com que haja uma real colaboração entre as nações, em bases novas abandonando a exploração de umas pelas outras. (REVISTA..., 1938, p. 12).

Ainda que não seja um texto elaborado diretamente por Dermeval Pimenta, acreditamos que o economista romeno influenciava ou pelo menos era conhecido de alguma forma; o seu pensamento e maneira de pensar era conhecido pelo Conselho dos engenheiros mineiros, nem que seja no plano teórico. O termo corporativismo era muito forte, com sentido nacionalista e com objetivo central na tecnocracia para se pensar o desenvolvimento econômico.

Dando seguimento a interpretação de Dermeval Pimenta para as potencialidade econômicas mineira, no subtópico abaixo considera-se a construção da companhia Vale do Rio Doce.

### *2.2.2 Breve histórico da construção da Vale do Rio Doce: a narração de Dermeval Pimenta*

Em 1909, os ingleses compraram as terras onde estavam as reservas conhecidas de minério de ferro de Minas Gerais, em Itabira, estimadas em dois bilhões de toneladas, como vimos acima. Dermeval (1945) explicou que, em 1911, o empresário Percival Farquhar comprou a Itabira Iron Ore Company, empresa de capital inglês que viria a se tornar, depois de ser encampada pelo governo de Getúlio Vargas, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em 1942.

Ainda como esclareceu Dermeval (1945), a empresa surgiu de um acordo assinado em Washington entre Estados Unidos, Inglaterra e Brasil, na Segunda Guerra Mundial,

onde os Estados Unidos e Inglaterra, dedicados aos esforços contra o ditador da Alemanha, Hitler, necessitavam de que o Brasil fornecesse minério de ferro para sua indústria de armamentos. Com isso teve-se a proposta de construção da CVRD. (GOMES, 2012).

Os Estados Unidos entrariam com empréstimo e com a tecnologia para montar tanto a mineradora, quanto a siderúrgica, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). De acordo com Dermeval (1945), a Inglaterra não se oporia à encampação das empresas contanto que se pagasse uma indenização e o governo de Getúlio Vargas entrasse no negócio com a matéria-prima, os trabalhadores e toda a infraestrutura para o negócio.

Em 1949, a Vale do Rio Doce era responsável por oitenta por cento das exportações brasileiras do minério de ferro. A CVRD assina um acordo com os japoneses para o fornecimento do minério de ferro necessário a reconstrução do Japão, no Pós-guerra. Neste acordo, enquanto o Japão chegava à segunda potência econômica mundial, a Vale do Rio Doce se tornava uma grande mineradora do Brasil e do mundo. (PIMENTA, 1954).

Dermeval, ao explicar a história da Vale do Rio Doce, fez uma observação no livro *O minério de ferro na economia nacional: o Vale do Rio Doce* (1950) de que os problemas de exportação de minério de ferro e da implantação da siderurgia no Vale do rio Doce, no período de 1890 a 1942,

> **Estava relacionado à falta de atenção das autoridades públicas para o desenvolvimento mineiro**, que se daria pelo recurso natural, a mineração, que apenas em 1942 com acordos estrangeiros, o acordo de Washington que se originou a Cia. Vale do rio Doce destinada a exportar no mínimo 1.500.000 toneladas de minério de ferro das minas de Itabira. (PIMENTA, 1950, p.18, negrito nosso).

O Estado de Minas Gerais teve problemas de implantação de siderurgia até os anos de 1950, que, por falta de forças políticas e interesses nacionais, “perdeu” a siderurgia nacional, que foi a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) instalada no estado do Rio de Janeiro (ARAÚJO, 2015). “Minas não detinha de muitas forças políticas e econômicas para assegurar seu próprio desenvolvimento”. (PIMENTA, 1950, p.54).

Novamente em seus escritos, Pimenta demonstrou a falta de autonomia que o Brasil possuía para decidir sobre o que fazer com os seus recursos naturais. Devido a forças políticas e econômicas, o uso dos recursos minerais não trazia a recompensa

adequada às regiões de onde eram extraídos. Os países desenvolvidos tinham grandes interesses econômicos nos recursos minerais brasileiros e faziam amplo acordo para obtê-los. Segundo Dermeval, somente a transformação dos recursos minerais em prol das regiões que os produzem, poderia trazer um desenvolvimento econômico e social permanente para o Brasil.

### *2.2.3 Leitura de Dermeval Pimenta para a reconstituição histórica da siderurgia mineira*

Dermeval Pimenta começou seu livro *Implantação da grande siderurgia em Minas Gerais* (1967) com escritos sobre a história da região de Minas Gerais e então citava o historiador Diogo de Vasconcelos, autor estudado por ele nos seus estudos colegiais. "O historiador Diogo de Vasconcelos explicou que iniciada a exploração das minas auríferas e de outras que brotavam em vários pontos do território mineiro, deu-se a imediata invasão deste por populações vindas de outras partes do Brasil e de Portugal" (PIMENTA, 1967, p.13).

E, além disso, comentava:

> Em 1700, Minas possuía cerca de 30.000 habitantes. Por essa ocasião, o reino de Portugal sentia-se ameaçado em seu comércio e em sua integridade regional. Julgando-se impotente para defende-los, celebrou, em 1703, com a Inglaterra, o convenio denominado "Tratado de Methuen". Entre suas diversas cláusulas como explicou Diogo de Vasconcelos, havia uma que obrigava Portugal a destruir as manufaturas do reino inclusive na colônia e nessas condições, a extração do ouro só era feita por meio de instrumentos rudimentares, dado o alto custo dos produtos importados, **por isso que Minas Gerais não desenvolvia economicamente, pois como vimos ela possuía uma grande quantidade de população e urbanização para o período, mas era proibida de ter manufatura**. (PIMENTA, 1967, p.13, negrito nosso).

Este é o período conhecido como "exclusivismo colonial" onde o Brasil não poderia ter manufatura interna e só podia comercializar com a metrópole, Portugal. Esse é um dos apontamentos do motivo pelo qual Minas Gerais não se desenvolveu, segundo a interpretação de Dermeval, pois mesmo sendo um local urbanizado, com uma grande população e com características iniciais favoráveis para fazer circular algum tipo de produção, mas estava submetido ao "Tratado de Methuen".

Perpassado este resgate histórico, Dermeval explicou que “até o ano de 1938, o Estado de Minas Gerais, possuidor das maiores jazidas de minério de ferro no país, vinha liderando os estudos e debates dos problemas da implantação da grande siderurgia nacional e da exportação do minério de ferro em larga escala.” (PIMENTA, 1967, p.21).

Indo ao encontro desses estudos, a Sociedade Mineira de Engenheiros (SME), fundada em 1900 e da qual Dermeval Pimenta fazia parte, vinha, desde seu início, prestando colaboração técnica aos estudos de problemas que visassem promover o desenvolvimento econômico do Estado, e isso principalmente nos setores de energia elétrica, dos transportes e da siderurgia. Apresenta-se abaixo a composição da diretoria da Sociedade Mineira de Engenheiros:

> Honório Hermeto Carneiro da Costa, engenheiro de Minas e Civil e presidente da sociedade mineira de engenheiros; **Dermeval José Pimenta engenheiro de Minas e Civil e vice presidente da sociedade mineira de engenheiros**; Benedito Quintino dos Santos, engenheiro civil, professor da escola de engenharia da U.M.G e secretario da S.M.E., João Gusman Junior, engenheiro civil e tesoureiro da S.M.E. (PIMENTA, 1967, p.24, negrito nosso).

A SME, concordando com a nova política do governo federal, de dar solução independente a cada um dos problemas da exportação de minério, imprimiu, ao seu trabalho, as características de cunho nacionalista – nos termos de Hobsbawn (1991) de pertencimento a um local por vínculo histórico. Entre as diversas conclusões a que chegou, podem ser citadas as seguintes:

> a) a exportação de minério de ferro será útil ao Brasil, se efetuada por empresa que retenha e aqui aplique os lucros realizados;
>
> b) a exportação deve ser feita evitando-se sujeitar, a monopólios de fato ou de direito, estradas de ferro e portos brasileiros;
>
> c) devem ser anulados os contratos de 1920 da Itabira com o governo de Minas e o de 1927 da Itabira com o governo da União;
>
> d) o governo deverá promover a construção de uma usina siderúrgica a carvão de madeira e de eletro-siderúrgica, na zona de minérios que baste para as necessidades da defesa nacional, de acordo com os planos aprovados pelo conselho nacional da defesa;
>
> e) o governo promoverá o estudo do carvão nacional a fim de certificar suas possibilidades siderúrgicas em uma usina industrial, em pequena escala, construída na região das minas, isto é, em Santa Catarina ou no Rio Grande do Sul.

> A comissão executiva de plano siderúrgico era o órgão federal incumbido de examinar todos os pareceres e sugestões a respeito da localização da Usina Siderúrgica Nacional. O seu parecer definitivo, aprovado pelo governo federal, em 1939, deu preferência à localidade de Volta Redonda, situada no Estado do Rio de Janeiro, como sendo a que oferecia melhores condições para a localização da usina siderúrgica a ser construída pelo governo. (PIMENTA, 1967, p. 26).

Ainda para Dermeval, sobre a perda da construção da Usina Siderúrgica, durante o governo Getúlio Vargas, na região Minas Gerais:

> O Estado de Minas embora não concordando com os argumentos técnicos e econômicos emitidos pela Comissão Executiva, no sentido de localizar aquela Usina, em Volta Redonda, à grande distância das jazidas de matérias-primas não criou embaraços a sua construção, mas fez sentir ao governo da União, que não abriria mão de sua antiga aspiração, agora superada. Aguardaria, portanto, a primeira oportunidade para torna-la realidade. (PIMENTA, 1967, p. 26).

Percebemos que houve muitos interesses políticos e econômicos para a escolha do local da construção da primeira usina siderúrgica nacional, porém sabemos de acordo com a história, de que a decisão final da época, do presidente Getúlio Vargas (1930-1945) foi para Volta Redonda na região do Rio de Janeiro.

E após cerca de 20 anos da construção da Usina de Volta Redonda, Dermeval explica o histórico da implementação de uma siderurgia em Minas Gerais, que se se deu no processo de acordo entre os países, via participação do capital estrangeiro:

> O movimento de transformação econômica que se operou em Minas Gerais, impulsionado pela execução do programa governamental relativo a construção de usinas hidrelétricas e de rodovias interligando as várias regiões do Estado a Capital e aos Estados vizinhos, teve grande repercussão nos meios econômicos e financeiros do país. Essa repercussão se estendeu aos meios industriais e financeiros de vários países, quando tomaram conhecimento, através de seus representantes diplomáticos, de que com a execução do programa "energia e transportes" a federação das indústrias de Minas Gerais e a Sociedade Mineira dos Engenheiros, elaboraram projetos e planos a respeito de novos empreendimentos industriais que desejavam estabelecer no território mineiro. [...] **toda essa movimentação era indício seguro de que o Estado iniciava um extraordinário surto de desenvolvimento, acrescido ainda da circunstancia de que o ex-governador do estado JK, responsável por este movimento renovador da economia mineira, dirigia agora os destinos do Brasil.** Iria ele ampliar no país o seu programa de desenvolvimento nacional constante das metas do

> seu governo, previamente planejadas por conceitos técnicos e economistas. […] Vários países entre os quais a Alemanha, França, Itália e Japão manifestavam-se desejosos de que os brasileiros e especialmente os mineiros, se pusessem em contato com seus meios industriais, financeiros, culturais e científicos, a fim de conhecerem as suas modernas instalações, o seu extraordinário desenvolvimento econômico no pós guerra, mas também para mostrar que os mesmos desejavam estabelecer filiais ou participar com capitais e financiamentos em empreendimentos que então se planejavam em nosso país. (PIMENTA, 1967, p.97-98, negrito nosso).

Ademais, coube à SME, em dezembro de 1955, convidar o embaixador japonês, Isoshiro Ando, para fazer a primeira visita ao Estado de Minas Gerais. Em decorrência dos contatos que aquele embaixador manteve com entidades governamentais, classes produtoras e empresas siderúrgicas de mineração, foi organizada, no Japão, a primeira delegação japonesa que viria ao Brasil a fim de conhecer as possibilidades do Estado quanto aos recursos ferríferos e quanto à inversão de capitais em indústrias siderúrgicas.

Dermeval Pimenta participou da missão econômica brasileira ao Japão como observador técnico do governo de Minas Gerais com o intuito de manter contato com industriais japoneses que desejavam participar da USIMINAS – Usina Siderúrgica de Minas Gerais. Componente da missão econômica brasileira:

> As 16 horas de 2/08/1956 o governador Bias Fortes, em audiência, a Missão Econômica, que irá ao Japão, assim constituída: 1) Dr. Tristão da Cunha – secretário das finanças do Estado de Minas, Presidente; **2) engenheiro Dermeval Pimenta – observador técnico do governo de Minas Gerais;** 3) Engenheiro Amaro Lanari Junior – representante do BNDE. 4) Engenheiro Gil Guatimos – presidente do conselho da Usiminas; 6) engenheiro José de Lima Barcellos – diretor da Usiminas; 7) Engenheiro Gabriel Janot Pacheco – diretor da Usiminas. Na conferência de tivemos com o ministro interino dos negócios estrangeiros, declarou-nos que seria recomendado a colônia japonesa no Brasil, subscrever ações da Companhia Usiminas. (PIMENTA, 1967, p.103-104, negrito nosso).

Dermeval resume assim o que ficou assentado:

> 1) que os japoneses fariam o financiamento do equipamento da Usiminas, sendo que uma parte deste equipamento terá que ser adquirido nos EUA e na Europa;
>
> 2) que participariam do capital da empresa;
>
> 3) que iriam mandar uma comissão especial de técnicos siderúrgicos e economistas para estudar, *in loco* todas as condições indispensáveis a um empreendimento capaz de construir e operar uma usina de 500 mil toneladas anuais de lingotes de aço;

> 4) que o governo Brasileiro daria o aval ao banco do Brasil para os empreendimentos externos de financiamento;
>
> 5) que o governo federal faria a remodelação das estradas de ferro de modo a atender aos transportes de matérias primas e dos produtos acabados;
>
> 6) que o governo faria as estradas de rodagem necessárias a Usiminas, ligando-as com os centros consumidores;
>
> 7) que a empresa seria organizada sob a forma de caráter privado e não oficial. (PIMENTA, 1967, p.129-130).[22]

A concretização da Usina Siderúrgica de Minas Gerais (USIMINAS) foi realizada junto ao capital japonês e inaugurada em 20 de outubro de 1962. Tal fato trouxe ao setor siderúrgico nacional um impulso, bem como impacto no campo social e econômico de Minas Gerais, mais precisamente na região leste de Minas, uma vez que está localizada na cidade de Ipatinga (hoje conhecida como região do Vale do Aço).[23]

Esse acontecimento realizado em Minas via capital estrangeiro leva a refletir sobre a discussão do desenvolvimento industrial do período, no qual os países que se se fortaleceram economicamente no final do século XVIII e do século XIX, como a Inglaterra, EUA e Japão conseguiram ampliar seus mercados, esses países se especializaram na tecnologia e os demais países, como o Brasil, se "especializaram" no fornecimento de matérias-primas.

Para Furtado (2007) uma das explicações por trás da dependência brasileira por recursos financeiros seria o fato de que o Brasil possuía a matéria prima, mas não agregava valor nela por falta de capital. Ou seja, a utilização dos minerais não trazia a

---

[22] Nesta citação de Dermeval, levanta-se a questão, mas sem obter respostas: Será que essas seriam as melhores condições possíveis a serem obtidas? Em que medida o desenvolvimento se distancia da lógica de privatização dos lucros e socialização dos prejuízos que os teóricos desenvolvimentistas dizem combater?

[23] É importante citar que em 1963, com a USIMINAS em funcionamento, houve o massacre de Ipatinga, onde funcionários da Usiminas, revoltados com as más condições de trabalho entram em atrito com a polícia. O número de pessoas atingidas pela repressão nos dias 6 e 7/10/1963 caracteriza o Massacre de Ipatinga como o conflito operário mais sangrento e com maior número de vítimas no Brasil, em todos os tempos. Contudo, mesmo que seja um episódio importantíssimo da história recente, ainda permanece na penumbra. O *Relatório Final da Comissão da Verdade* de Minas Gerais descreve com exatidão uma série de fatos ligados à rotina da Usiminas, que radicalizaram a contradição entre capital e trabalho, gerando uma forte tensão. Tais acontecimentos estavam ligados a deficiências no transporte, à qualidade da comida e às péssimas condições de moradia, bem como à forma truculenta como os trabalhadores eram tratados pelo corpo de vigilantes da Usiminas e pelos agentes estatais que compunham a tropa da PMMG em Ipatinga. Disponível em: http://www.comissaodaverdade-.mg.gov.br/handle/123456789/441. Acesso em: 4 de jun. 2021.

recompensa adequada às regiões de onde são extraídos. E segundo Pimenta (1967) o Brasil não tinha autonomia para decidir sobre o que fazer com seus recursos naturais e somente a transformação dos recursos minerais junto às minas poderia trazer um desenvolvimento econômico, nos termos que Pimenta compreendia.

***

## CONSIDERAÇÃO DO CAPÍTULO

Percebe-se que Dermeval em suas obras utiliza de grande aparato histórico, para explicar a realidade em que estava vivendo, mostrando o entendimento econômico, para além da conceituação de progresso. Pois, em seus estudos Pimenta percebia a necessidade de aproveitar a abundância de recursos minerais que a região possuía. Descortinamos também, que Pimenta havia criado importantes laços políticos, podemos ser considerado um homem de peso para sua região.

Para nós, a chave do pensamento de Pimenta, no que concerne a esse capítulo seria a luta pela autonomia mineira para decidir sobre o que fazer com seus recursos naturais, porque, os usos desses recursos não trazia a recompensa econômica adequada às regiões de onde eram extraídos, seja para: assegurar a extração dos minérios, para a construção da Vale, bem como da siderurgia mineira. Reforçando a atenção para a dependência externa brasileira que seria o maior problema para o entrave do desenvolvimento.

E essa interpretação não foi apenas do Dermeval Pimenta, mas compartilhada pelos engenheiros que faziam parte da SME, por meio de organização destes para pensar Minas Gerais e seu desenvolvimento econômico. Observamos também o vasto conhecimento dos engenheiros da SME, que estudavam autores internacionais, como o economista Manoilescu professor de Economia Política da Romênia que era de cunho nacionalista e pregava a ciência do corporativismo, que era entendida como uma proposta de reorganização nacional, denominada como autárquica, compreendida como “nacionalizadora e industrializante”. (MANOILESCU, 1938).

Ademais, para continuidade dessa pesquisa, questiona-se qual seria o cenário das transformações na “ossatura do Estado brasileiro” e seus desdobramentos burocráticos

em Minas Gerais do período de recorte dessa pesquisa (1937-1951) e a atuação profissional de Dermeval Pimenta. Esses pontos serão discutidos abaixo.

## 3 IMPORTÂNCIA REGIONAL: ENGENHEIRO DERMEVAL PIMENTA (1937-1945)

Perpassou-se pela trajetória de vida de Dermeval Pimenta, sua história local, seu resgate intelectual e seu entendimento sobre o desenvolvimento econômico. Neste capítulo busca-se contextualizar um período de nosso recorte de pesquisa (1937-1945) da denominada reforma administrativa brasileira e dialogar com a atuação de Dermeval Pimenta em dois grandes órgãos públicos nesse período: como de Diretor na administração da Rede Mineira de Viação (1937-1943) e como secretario de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais (1943-1945). Em outros termos, dá-se continuidade à pesquisa sobre a importância do Demerval José Pimenta para o desenvolvimento econômico de Minas Gerais, traçando um percurso didático, para evitar grandes repetições de sua trajetória de vida, bem como para não perdê-lo de vista. [24]

Para tanto, o presente capítulo divide-se em três partes. Na primeira busca-se estudar as particularidades da economia de Minas Gerais antes de 1930, na tentativa de compreender qual foi o "descompasso" do desenvolvimento mineiro. Na segunda parte, têm-se a análise das transformações na ossatura do Estado brasileiro, pois com a construção da industrialização do país, têm-se mudanças significas na estrutura da administração pública, e a necessidade de utilizar engenheiros para assumir determinados cargos. Na terceira parte, interpreta-se os desdobramentos burocráticos da reestrutura administrativa em Minas Gerais (1933-1945), da qual Dermeval Pimenta fez parte, ao ser indicado para assumir a Rede Mineira de Viação (1937-1943) e a Secretaria de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais (1943-1945).

[24] Este capítulo seria o mais confortável de escrever, pelo fato de familiaridade com o tema, desde minha graduação em Ciências Econômicas na Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), ao apresentar a monografia na área de história econômica intitulada "Benedito Valadares e a industrialização de Minas Gerais (1933-1945)" e a posteriori o mestrado na Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) com o tema "João Pinheiro da Silva: organização nacional e dinâmica econômica (1890-1908)". Mas foi um dos capítulos mais difíceis de organizar as ideias, pelo fato de saber muito sobre o assunto, e ter várias informações para explanar e dialogar com o nosso personagem de pesquisa.

## 3.1 MINAS GERAIS: APONTAMENTOS HISTÓRICOS ECONÔMICOS ANTES DE 1930

> Minas é o coração de ouro que pulsa dentro de um peito de ferro (CONSELHO..., 1938, p. 5).

Para contextualizar nossa pesquisa, busca-se situar estudos da literatura econômica referentes ao tema da tese. Dentre tantos, conta-se, inicialmente, com a contribuição de Arruda (1989), Caio Prado Jr. (1959), Diniz (1981), Dulci (1999; 2005), John Wirth (1982), entre outros.

A formação do território de Minas Gerais, segundo Caio Prado Jr. (1959, p.56-59), se constituiu por meio do que se denomina de "estrutura de seu povoamento", ou seja, pelo processo que começou pelo centro, no século XVIII, "nascendo como um espaço urbano" assentado na economia mineradora aurífera e no "amplo trabalho escravo", para posteriormente se espalhar para as "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 da tributação do ouro na época da colonização portuguesa.

Além disso, complementa Torres (1943), "a urbanização fez nascer o município e tínhamos o nosso *homo auriferus* 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 e 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 (1989), na busca de entender a história econômica mineira, observa que é possível reconhecer, na história de Minas, pelo menos duas dimensões temporais. 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 na maior parte voltada ao próprio consumo. Nesse caso, vemos ampliar-se a produção de galináceos, suínos, gado, fabrico de queijo, entre outras atividades. Essa economia de subsistência, com uma parte destinada ao mercado interno se estendeu por todo 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 constituíram no processo de formação histórica econômica do território, foram denominadas por John Wirth (1982), de "mosaico mineiro". Em torno da região central, que lhe deu origem e manteve a centralidade de Minas Gerais – hoje, a grande região de Belo Horizonte –, 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 de uma força polarizadora concentradora como a presente na parte central de Minas Gerais; se isso tivesse ocorrido, não teria se constituído e configurado o atual estado de Minas Gerais. Wirth (1982), além disso, destaca 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, 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. (MINAS GERAIS, 1989, p. 47).

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. [25]

[25] As Constituintes podem explicar atritos ou desconfortos entre a "engenharia" e a "política". "Com a possível exceção de 1891 [...] o que observamos é um relativo anacronismo dos representantes face ao que de fato estava ocorrendo em seu tempo. Em 1935, por exemplo, deu-se pouca atenção à economia. Essa atenção era restrita à agricultura, sobretudo ao café. [...] O governo de Minas estava empenhado nisso, colocando-se na pauta as culturas de mercado interno, a pecuária moderna e a indústria (a começar da siderurgia). As elites empresariais, a imprensa, os municípios, mobilizavam-se para essa nova fase. Mas a Constituinte estava presa ao passado. Em 1947, algo de semelhante sucedeu, se levarmos em conta que o governo estadual implantava pioneiramente uma experiência de planejamento macroeconômico [...] As

Dulci (2005) constatou que existia preocupação e consciência por parte das elites mineiras sobre a estagnação, fraqueza e atraso da economia, particularmente em relação ao Estado de São Paulo. Veja-se, por exemplo:

> Comparações desfavoráveis com o avanço econômico de outras áreas do país, particularmente São Paulo. O diagnóstico era talvez demasiado sombrio, pois, embora em ritmo lento, a economia mineira cresceu durante o século XIX. O contraste entre esse crescimento moderado e a mais rápida expansão de outras áreas é que definiria o declínio na posição relativa de Minas em termos nacionais, que textos e declarações de seus líderes mais influentes qualificavam de 'perda de substância econômica'. De toda forma, daí surge a percepção do atraso, a insistência nas potencialidades inexploradas da região e o debate sobre a recuperação econômica, tema dominante na agenda política estadual ao longo do século XX. (DULCI, 2005, p. 115).

Percebe-se que Dulci aponta certa "perda de substância econômica" que Minas Gerais possuía, e um dos entraves estava na falta de um centro aglutinador. Neste ponto é importante refletir sobre o fato de que Minas Gerais foi literalmente administrado, durante todo o período aurífero, por Portugal e pela Inglaterra, e não abandonou completamente o modelo extrativista-exportador, depois desta fase, concentrando-se na mineração. Tenha-se presente que naquele período era difícil sustentar por longo tempo não só a região interna mineira, mas o Brasil colonial (1530-1822) durante tanto tempo, e, além disso, "alimentar" uma burocracia e notáveis trabalhos internos contando com trabalho escravo e pessoas da "roça" subnutridas e iletradas. Parecia evidente que disto decorreria os problemas de "substância econômica" (NOVAIS, 1979).

Em relação ao termo "substância econômica" este é explicado por Caio Prado Junior:

> Numa forma mais complexa, o sistema colonial brasileiro continua em essência o mesmo do passado, isto é, uma organização fundada na produção de matérias-primas e gêneros alimentares demandados nos mercados internacionais. É com essa produção e exportação consequente que fundamentalmente se mantém a vida do país, pois é com a receita daí proveniente que se pagam as importações, essenciais à nossa substância, e os dispendiosos serviços dos bem remunerados trustes imperialistas aqui instalados e com que se pretende contar para

---

questões relativas à capacitação da máquina administrativa para planejar e executar as políticas de desenvolvimento não ecoaram na Constituinte, a qual, nessa área, se restringiu à consideração de matérias financeiras, colocando-se numa postura alheia ao tema do intervencionismo estatal." (MINAS GERAIS, 1989, *online*).

> a industrialização e desenvolvimento econômico do país. (PRADO JÚNIOR 1978, p. 89).

Ou seja, contava-se com uma economia voltada para o mercado externo, não se pensava mesmo após a independência do Brasil, numa economia mais voltada para o mercado interno. Essa consciência da "substância econômica" se manifesta explicitamente, em 1903, no Congresso Agrícola, Comercial e Industrial do Estado de Minas Gerais, gerido pelo político desenvolvimentista João Pinheiro da Silva, sogro do personagem central dessa pesquisa.

De acordo com Dulci (2005, p. 127) "[...] a ideia central do Congresso, era a ideia de modernização agrícola para aquecer o mercado interno do Brasil. Tratava-se de diversificar o sistema produtivo e possuir uma centralização econômica do Estado, sem descuidar do café, e de melhorar a qualidade da produção por meio da necessidade tecnológica para o país e suas exportações [...]"

Esse evento se constituiu em marco referencial no que diz respeito à necessidade da modernização de Minas. Essa modernização era aqui compreendida como dar conta das necessidades de mudanças, principalmente no setor econômico, tendo-se em vista as décadas vindouras. De um modo geral, este tema se fazia presente no discurso político das elites estaduais de então. As ideias nele formuladas – no Congresso – constituíram-se no projeto de desenvolvimento de Minas. Como aponta Dulci (1999, p.76), não ocorreu descontinuidade, ainda que tenham ocorrido mudanças na conjuntura política mineira na primeira metade do século XX.

Ainda de acordo com Dulci (1999, p. 121), pensando-se o desenvolvimento mineiro como "uma ideia referente à superação intencional de uma situação de atraso relativo, comparado a outras regiões do país, como São Paulo", perceber-se-á seu contexto de atraso relativo. Em Minas Gerais essa definição se daria por meio da "dimensão política" atribuída às ações que buscam realizar a "meta de superação do atraso" de Minas Gerais, pela articulação das esferas governamentais e "classes e grupos diversos", como os fazendeiros, os políticos, os fazendeiros-políticos, dentre outros.

Os diferentes pesquisadores que estudaram a história econômica de Minas Gerais, como Pereira (2016), identificaram a relação que se estabeleceu entre os termos "política e economia", ou seja, a questão política, que era a força que os mineiros tinham aprendido desde a época da colônia não era mais o centro. O problema agora seria fundamentalmente

de natureza econômica; agora, não mais relacionado ao ciclo da mineração, mas à necessidade de industrializar-se. Por exemplo, como Minas poderia superar seu atraso econômico em relação a São Paulo? Não aconteceu no território mineiro algo semelhante à relação entre a dimensão política entre a cafeicultura e industrialização ocorrida no estado paulista.

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

Outra possibilidade de explicação, que podemos pensar para o período é que não havia espaço para dois São Paulo no Brasil. Ou ainda, que São Paulo poderia se beneficiar dos preços baratos das mercadorias obtidas de outros estados, como Minas Gerais, onde havia trabalho forçado ou subnutrido. Novamente, talvez não houvesse espaço para dois São Paulo em termos de trabalho assalariado relativamente "bem pago".

Dando continuidade a esta linha de reflexão, para Dulci (1999) a situação mineira 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 diversos estudiosos acima, apontam o trabalho livre assalariado como fator decisivo na diferenciação dos dois Estados, ainda no século XIX. A relação indutora das relações de produção capitalista, fundamentadas no trabalho livre assalariado, dinamizava os diferentes setores econômicos e, ao mesmo tempo, criava e unificava 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 diferente.[26]

---

[26]Em relação ao grau de dependência inter-regional das importações e exportações de São Paulo neste período, percebemos que, segundo Cano, em que pese o extraordinário crescimento das exportações inter-regionais que se verificam para as duas regiões (São Paulo e a periferia nacional) – que triplicam as de São Paulo, entre 1928 e 1955, e quase quadruplicam as do restante do Brasil. Os coeficientes de exportação e

As diferenças nas condições socioeconômicas, técnicas e geográficas implicaram em variáveis que afetaram diretamente o rumo tomado por cada uma das economias estaduais. No caso de São Paulo, ligada à própria cafeicultura se implantou uma base industrial, de transporte e creditícia, que se tornou crucial na alavancagem do crescimento econômico com base na industrialização, após a crise geral de 1920/1930 (CANO, 1981). 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" (itálico no original).

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 Lima 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 predominante nem possuía uma centralidade constituidora de um mercado interno integrado e uma dinâmica econômica. Não havia a articulação entre os diferentes setores da economia e as diferentes regiões do estado, não se criando as bases para um processo de industrialização – crescimento sistemático da indústria, que assim 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 assim 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

---

de importação regional mostram que o grau de dependência e complementariedade inter-regionais cresceram moderadamente (CANO, 1981. 213).

> 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 Wirth (1982) 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 Gerais, o que se confirma nos discursos de nosso personagem de pesquisa, como vimos no capítulo anterior. Em MG prevalecia o isolamento econômico e, consequentemente, a produção se restringia a subsistência local. A isso se acrescentava a queixa de que Minas Gerais dependia para exportar e importar dos portos do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo, agravando a tendência de fragmentação da economia mineira. Veja-se a síntese de Dulci a este respeito:

> A população mineira, ainda que, relativamente numerosa espalhava-se sobre um vasto território. Nenhum centro urbano, incluindo a capital, polarizava esse conjunto. A carência de vias de transporte e de meios de comunicação era sempre apontada como fator de atraso econômico, na medida em que dificultava o intercâmbio entre as diversas partes do estado. De fato, o isolamento de algumas zonas as mantinha praticamente confinadas em produção para subsistência; outras faziam parte do mercado, mas gravitavam em torno de pólos comerciais de fora, em parte devido ao fato geográfico de que Minas depende dos portos do Rio de Janeiro, de São Paulo e do Espírito Santo para exportar e importar. Assim, a estrutura econômica mineira aparecia como uma colcha de retalhos, sem suficiente integração orgânica de suas atividades. (DULCI, 2005, p. 116).

A dificuldade estava também no campo da técnica, pois a dificuldade para as indústrias mineiras explorarem seus recursos minerais era consequência do atraso científico. Todos esses entraves ao desenvolvimento mineiro e a busca pela superação do atraso em relação ao estado de São Paulo eram identificados pela elite mineira, notadamente pelos grandes fazendeiros/políticos e vice-versa: Minas tinha que deixar de ser uma colcha de retalhos (DULCI, 2005, p. 116).

Além disso, é importante analisar as finanças desses Estados no início no século XX. Veja-se a Tabela 1, nos Anexos, que faz menção aos dados de receita e despesa de São Paulo e de Mina Gerais no contexto do período estudado. Estes dados são importantes para a compreensão do processo de diferenciação desses dois Estados. Entretanto damos uma atenção especial aos dados de 1940 a 1944.

Percebe-se na maior parte deste período um saldo deficitário das finanças públicas de Minas Gerais. É importante observar que a renda de Minas Gerais em relação a São Paulo era quase metade, e que estes dois Estados na maior parte da análise são deficitários; no decorrer dos anos a receita aumentava, mas as despesas as superavam. De acordo com Pereira (2016) Minas Gerais se endividou externamente com empréstimos da França, mais especificamente para construir a nova capital do Estado, no final de 1897. "O endividamento externo francês durante a análise de (1896-1911) não foi finalizado." (PEREIRA, 2016, p.51). Observa-se que se utilizava, nessa época, muito recurso financeiro externo para empreendimentos de obras públicas e, na maioria das vezes, pagava-se a dívida externa com novos empréstimos (WIRTH, 1982).

Diante desse contexto percebe-se que os problemas econômicos mineiros se apresentavam de várias formas. Seja pela sua localização – por exemplo, sem autonomia de transporte marítimo, o que foi uma estratégia de interiorização na época do apogeu do ouro – seja pela grande dimensão territorial que tornava difícil a interligação das sub-regiões, seja por problemas financeiros.

Então, compreendido os principais dilemas econômicos mineiros que estudiosos da área apontavam, acrescentamos na literatura, a interpretação de Dermeval Pimenta para a falta da autonomia dos recursos minerais da região, desde o ouro ao minério de ferro. A seguir, com esse diagnóstico em mente, busca-se analisar a reforma administrativa do Estado e atuação de Dermeval José Pimenta, em prol dos problemas destacados pela literatura acima e direcionar a região mineira no caminho do desenvolvimento.

## 3.2 CONJUNTURA BRASILEIRA DE 1930: A (RE)ESTRUTURAÇÃO DOS ÓRGÃOS ESTATAIS

Os anos de 1930 a 1945 são compreendidos por Draibe (1985), como o período da constituição do "capitalismo industrial" do Estado brasileiro. Tendo-se num curto período histórico, o surgimento de várias faces de um processo de organização das estruturas de um Estado que incorpora cada vez mais aparelhos regulatórios e características intervencionistas que dão suporte à industrialização do país.

Draibe (1985) entende que a crise iniciada nos EUA em 1929 criou condições econômicas e políticas para emergência de aparelhos regulatórios de sustentação dos setores da economia brasileira, diretamente afetados, principalmente agroexportadores de café. A partir destes e das novas políticas nacionais, foram criadas novas entidades associadas aos projetos de avanço da acumulação capitalista industrial. Por exemplo, assim que assumiu a Presidência da República, Getúlio Vargas criou dois novos ministérios: o Ministério da Educação e Saúde Pública e o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (WAHRLICH, 1975, p. 35, 36), mas é com o advento do Estado Novo (1937-1945) que a reforma administrativa demonstra o caráter de planejamento, dotado de base racional (WAHRLICH, 1983).

Pimenta, em seu caderno pessoal, mostra sua reflexão sobre o início do Governo Vargas (1930-1945).

> O regime estabelecido no Brasil há quase cinco mezes envolve certas modificações profundas do conceito de política. Outrora o que se dizia e se escrevia sobre política versava exclusivamente sobre interesses de pequenos grupos associados por laços de famílias vínculos de boa camaradagem e coincidência de ponto de vista acerca da partilha de proventos de poder. O Estado de que ele deveria ser a expressão organizada e dinâmica não entravam nas cogitações dos círculos que faziam profissão da cousa pública. Na nova ordem nacional as acusas têm se passado de modo diferente. A estrutura do Estado autoritário acha-se por tal forma entrosada com as obras vivas do organismo nacional que, mesmo quando os seus dirigentes não quisessem submeter as suas atividades ao ritmo do bem público, seriam forçados pela irresistível ação automática das engrenagens da maquinaria do governo. Assim a política veio a tornar-se assunto que pode interessar-se o grande público. (APM - CADERNO, doc. 01).

Observa-se que Dermeval acompanhava as notícias políticas do período, pois além de serem encontradiços nesses cadernos manuscritos, recortes de jornais da época, percebe-se que ele no texto acima, reconhecia que o governo de Vargas era um governo autoritário e que traria mudanças na forma de administrar o país. Por isso, indo ao

encontro da reflexão de Draibe (1985) pode-se afirmar que esta fase é considerada um período da história brasileira, em que se forma um novo modelo de acumulação, o capitalismo. Por isso, a necessidade de uma (re)estruturação administrativa do Estado, no sentido de constituí-lo como um Estado que concebe as regras do capitalismo. É o que o que se verá abaixo.

Essas mudanças realizaram-se em período de centralização política e administrativa. Centralização essa, que seria buscada para fortalecer as relações entre os aparelhos administrativos regionais e nacional criando uma nova hierarquia na esfera de poder. Isso pode ser visto no Decreto nº 19.398 de 1930 que estabelece a criação de interventores que seriam escolhidos pelo presidente Getúlio Vargas para governarem os estados e as estruturas administrativas. Veja-se isso pelo teor do Decreto:

> Art. 1º O Governo Provisório exercerá discricionariamente, em toda sua plenitude, as funções e atribuições, não só do Poder Executivo, como também do Poder Legislativo, até que, eleita a Assembleia Constituinte, estabeleça esta a reorganização constitucional do país;
>
> *Parágrafo único.* Todas as nomeações e demissões de funcionários ou de quaisquer cargos públicos, quer sejam efetivos, interinos ou em comissão, competem exclusivamente ao Chefe do Governo Provisório.
>
> Art. 2º É confirmada, para todos os efeitos, a dissolução do Congresso Nacional das atuais Assembleias Legislativas dos Estados (quaisquer que sejam as suas denominações), Câmaras ou assembleias municipais e quaisquer outros órgãos legislativos ou deliberativas, existentes nos Estados, nos municípios, no Distrito Federal ou Território do Acre, e dissolvidos os que ainda o não tenham sido de fato.
>
> Art. 3º O Poder Judiciário Federal, dos Estados, do Território do Acre e do Distrito Federal continuará a ser exercido na conformidade das leis em vigor, com as modificações que vierem a ser adotadas de acordo com a presente lei e as restrições que desta mesma lei decorrerem. (...).
>
> Art. 11. **O Governo Provisório nomeará um interventor federal para cada Estado, salvo para aqueles organizados; em os quais ficarão os respectivos presidentes investidos dos Poderes aqui mencionados**.
>
> § 1º O interventor terá, em cada Estado, os proventos, vantagens e prerrogativas, que a legislação anterior do mesmo Estado confira ao seu presidente ou governador, cabendo-lhe exercer, em toda plenitude, não só o Poder Executivo como também o Poder Legislativo. (BRASIL, 1930, negrito nosso).

Segundo esse decreto o Governo Vargas teria livre arbítrio para nomear os interventores estaduais para cumprirem as normas nacionais, ao mesmo tempo, que poderia exonerá-los.

Ainda sobre as normas instituídas no período, tem-se a que dispõem sobre os estados e municípios, via o decreto Lei nº 1.202, de abril de 1939, que estipulou suas funções administrativas:

> Art. 1º Os Estados, até a outorga das respectivas Constituições, serão administrados de acordo com o disposto nesta lei. *Parágrafo único.* As Constituições estaduais só serão outorgadas após a realização do plebiscito a que se refere o art. 187 da Constituição
>
> Art. 2º São órgãos da administração do Estado:
>
> *a)* o Interventor, ou Governador;
>
> *b)* o Departamento Administrativo.
>
> Art. 3º O Interventor, brasileiro nato, maior de 25 de anos, será nomeado pelo Presidente da República, em decreto referendado pelo Ministro da Justiça e Negócios Interiores.
>
> *Parágrafo único.* Os Interventores nomeados para os Estados na forma do parágrafo único do art. 176 da Constituição exercerão suas funções enquanto durar a intervenção, ou até que o Presidente da República lhes dê substituto (...).
>
> Art. 5º Ao Interventor, ou Governador, e ao Prefeito, cabe exercer as funções executivas e, em colaboração com o Departamento Administrativo, legislar nas matérias da competência do Estado e dos Municípios, enquanto não se constituírem os respectivos órgãos legislativos (...).
>
> Art. 13. O Departamento Administrativo será constituído de 04 a 10 membros, brasileiros natos, maiores de 25 anos, nomeados pelo Presidente da República. Dentre eles o Presidente da República designará, no ato de nomeação, o presidente do Departamento e o seu substituto nas faltas e nos impedimentos. (BRASIL, 1939).

Percebe-se que os funcionários dos departamentos administrativos eram escolhidos diretamente pelo presidente da República e deveriam examinar todos os decretos-lei baixados pelos interventores ou pelos prefeitos, assim como fiscalizar os projetos de orçamento e a execução orçamentária dos Estados e dos Municípios, desempenhando informalmente a função de um Tribunal de Contas. (CODATO, 2009).

A burocracia e o aparelho econômico centralizado do governo Vargas, segundo Draibe (1985), obedeceram à racionalidade para a administração pública. Nesse contexto, como exemplo, criou-se em 1936 o Conselho Federal do Serviço Público Civil, sucedido

em 1938 pelo Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP). Em relação ao aparelho econômico, "a característica mais importante era ao fato de que ele foi dotado progressivamente de instrumentos adequados para gerar políticas com alto grau de generalidade (chamadas de 'políticas do Estado' e 'para toda a nação')." (DRAIBE, 1985).

Não há aqui a preocupação em definir o conceito de nação, mas sim em analisar a reforma administrativa do governo getuliano, chamadas como vimos acima de políticas de Estado. Estruturaram-se também, órgãos destinados a elaborar e implementar políticas de regulação e fomento de alguns ramos de produção e comercialização, principalmente de alguns produtos agroindustriais: café, açúcar e álcool, para originar e articular políticas setoriais: produção mineral, petróleo, águas e energia elétrica, minas e metalurgia. Com comissões que respondiam a problemas correntes e ofereciam diretrizes de política para o avanço setorial: siderurgia, ferrovias, dentre outros. É então que aparecem a Rede Mineira de Viação que será analisada no decorrer deste capítulo e a Vale do Rio Doce que será objeto de estudo de capítulo ulterior.

Draibe (1985) destaca que, apesar da criação desses vários instrumentos e instituições de regulação, investimento e planejamento estatal, havia ainda vários limites no projeto industrializante e de planejamento do Estado Novo. Em sua opinião, além de certo conflito de competências entre algumas instituições, como por exemplo, o Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial (CNPIC) e a Comissão de Planejamento Econômico (CPE); as questões da industrialização, do planejamento econômico e da intervenção econômica do Estado esbarravam, apesar do caráter autoritário do regime, "nos limites intransponíveis estabelecidos pelo equilíbrio instável de suas forças de sustentação." (DRAIBE, 1985, p.27). [27]

Para Tavares (1972), o Estado capitalista no Brasil apresenta-se como dirigente do processo de industrialização, com um elevado grau de autonomia, mas não é um Estado descolado da realidade; ele encarna a dinâmica do processo, está ancorado na estrutura de classes; sua ação, seus projetos e suas políticas, embora apontem para além

[27] Ainda ao encontro deste tema, Tavares comenta o auge e o declínio do processo de substituição das importações no Brasil, o problema do financiamento numa economia ainda em desenvolvimento, processos de estagnação, que foram as marcas dos cinquenta anos que vão de 1930 a 1980 da economia brasileira (TAVARES, 1972).

dos interesses dominantes, não deixam de expressá-los de uma forma organizada e hierarquizada para o período.

Esse conjunto de reformas promovidas pelo Governo Vargas, objetivou promover o desenvolvimento – como sinônimo de política econômica –, por meio de "políticas públicas em larga escala para atingir todo o Brasil." (ABRUCIO; PEDROTI; PÓ, 2010, p. 36). Circunscrito no panorama da economia brasileira, na sua transformação (reforma) administrativa, entre um período de recorte dessa pesquisa (1937-1945), busca-se adiante fiscalizar mais esse recorte histórico em diálogo com nosso personagem de pesquisa.

## 3.3 O Estado racional de Benedito Valadares e o porquê de Dermeval Pimenta

Observa-se que a formação do Estado racional do Brasil, não aconteceu de forma aleatória como vimos acima, conforme Draibe (1985), havia um planejamento de Estado que criava esses processos, incorporava a formação e a inserção de engenheiros na administração pública, por exemplo. É nesse período dos anos 1930, que Minas Gerais adentra nessa modificação da ossatura material do Estado, onde os engenheiros estavam imbuídos por esta transformação. É o que veremos com a entrada de Benedito Valadares no governo (1933-1945).

### *3.3.1 A entrada de Benedito Valadares (1933-1945)*

De acordo com o interventor Benedito Valadares, do governo estadual de Minas Gerais (1933-1945):

> A característica principal de meu governo, não é demais repetir, tem sido a de normalizar. Normalizar as condições, tão abaladas, das finanças e da economia do estado. Normalizar as atividades de sua administração, subtraindo-as às influências dispersivas e anuladoras de sua eficiência. Normalizar, enfim, a vida do estado em seus múltiplos e mais complexos aspectos. Assim inspirados, estudamos as condições das secretarias das Finanças, Interior, Agricultura e Viação e Obras Públicas a fim de aperfeiçoá-las para melhor preencherem as suas funções. (MINAS GERAIS, 1935, p. 118-119).

O interventor Benedito Valadares inicia seu governo explicando que dará atenção às normas, apoiado na racionalização da administração pública. Numa análise de resgate histórico de onde surgiu o nome de Benedito Valadares para governar Minas Gerais neste período, observa-se que este também fez parte dessa escolha para atingir ao objetivo de um Estado racional. Antes de analisar a performance política deste governador, é necessário, ainda que de forma breve, observar quem era Benedito Valadares.

Nascido em Mateus Leme, distrito de Pará de Minas – hoje, cidade de Pará de Minas –, no Estado de Minas Gerais, em 1892, Benedito Valadares Ribeiro – político, advogado e escritor – era filho do político municipal e Tenente Coronel da Guarda Nacional, Domingos Justino Ribeiro e de Antônia Benedita Valadares Ribeiro. Benedito Valadares procede de uma família tradicional do meio rural do Centro-Oeste de Minas Gerais, tendo entre seus antepassados, importantes figuras do Império e da República. (VALADARES, 2006)

Fez os estudos médios no Colégio Dom Viçoso, em Belo Horizonte, e cursos superiores na Escola Livre de Odontologia e Farmácia, depois incorporada à UFMG e na Faculdade de Direito do Rio de Janeiro, diplomando-se bacharel por esta, em 1920. Enquanto acadêmico no Rio de Janeiro, trabalhou como inspetor de alunos e professor no Colégio Alfredo Gomes e, posteriormente, como professor no Instituto Lafayette. Regressou à sua cidade natal após concluir os estudos e iniciou a vida pública, em janeiro de 1923, como vereador à Câmara Municipal de Pará de Minas. (VALADARES, 2006).

Um aspecto importante dessa pesquisa é notar a importância de Benedito Valadares ante os acontecimentos da política e estratégias econômicas de Minas no período de 1930 até sua consolidação. Porque, em 1930 apoia a candidatura presidencial de Getúlio Vargas, lançada pela Aliança Liberal, coligação que reunia os setores políticos dirigentes de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba, além das oposições nos demais Estados. Valadares era prefeito de sua cidade, quando o movimento revolucionário que levou Vargas ao poder foi deflagrado. (VALADARES, 2006).

Assim, nos anos 1930, para Valadares (2006), houve a polêmica “nomeação do interventor em Minas Gerais desatando um dissídio entre os que tomaram parte da revolução” (p. 81). Mais especificamente, em setembro de 1933, devido à morte do então governador Olegário Maciel, para a sua sucessão apresentaram-se dois candidatos: Gustavo Capanema – que havia assumido o governo de Minas interinamente, após a

morte de Olegário Maciel – e Virgílio de Melo Franco – advogado, deputado de Minas Gerais em 1922 e importante representante do movimento revolucionário de 1930.

Cabe destacar a importância política de Minas Gerais no contexto nacional, atraindo a atenção de políticos de outros Estados para a sucessão estadual. Entretanto, o presidente do Brasil, Getúlio Vargas surpreendeu a todos, ao indicar para o cargo Benedito Valadares, um deputado federal iniciante, considerado um político de pouca expressão e completamente desvinculado das facções em disputa. Nas palavras de Benedito Valadares, "todo mundo tinha seu candidato, mas ninguém considerava que o presidente Vargas pudesse ter seu próprio candidato." (VALADARES, 2006, p. 85).

Neste sentido, comenta Monteiro:

> A escolha de seu nome deu-se num clima de grande tensão entre o governo Federal e o Estadual. Getúlio Vargas, na Chefia do Governo Provisório, vinha pondo em prática estratégia consistente de neutralização das forças políticas regionalistas que se amparavam nas velhas máquinas partidárias da Primeira República. A decisiva participação de Minas na vitória do movimento revolucionário de 1930 adiou a necessidade de cuidar da neutralização da liderança política tradicional em Minas. (MONTEIRO, 1994, p. 584).

É importante pensar que Benedito Valadares tinha a necessidade de sustentação política, dado que no início de seu governo era um político pouco conhecido. Nos anos seguintes, Valadares se tornou um dos mais "fiéis" aliados de Vargas nos embates políticos e econômicos travados pelo presidente.

Por sua vez, Diniz Barbosa (2012) argumenta que:

> O ano de 1933 marca a ascensão de Benedito Valadares como interventor de Minas Gerais, nomeado por Getúlio Vargas, à arena estatal mineira. Assumindo um governo financeiramente quebrado pela crise de 1929, cujo antecessor havia, em três anos, nomeado seis secretários de finanças diferentes sem, com isso, minimizar a crise regional, coube a Valadares a árdua tarefa de recompor a situação econômica do Estado. (2012, p.13).

Então, Valadares esteve no governo de Minas, como Interventor de dezembro de 1933 a março de 1935, e quando a Assembleia Constituinte mineira o elegeu Governador para o mandato que se iniciava. E novamente Interventor de novembro de 1937 a outubro de 1945, durante a vigência do Estado Novo. Benedito Valadares adotou políticas que visavam à modernização da economia e da máquina administrativa do Estado, a qual "muitas destas políticas decorriam das orientações reformistas do Governo Federal."

(MONTEIRO, 1994, p. 584).

Assim, parece que Benedito Valadares também cumpriria a função de burocrata, sendo um político direcionado para atender ao diálogo nacional do período, com auxílio de profissionais detentores de conhecimentos específicos para reformar o Estado de Minas Gerais.

Com o decorrer dessa pesquisa, percebe-se que o Estado de Minas Gerais se reconfigurou administrativamente na esfera pública para "construir em conjunto" com os ideais da esfera nacional por meio da necessidade da racionalização de sua ossatura material como um todo, pois o Brasil estava adentrando nos moldes da estrutura capitalista. De acordo com Cardoso de Mello (2009, p. 4) "dada a generalização das relações mercantis impulsionadas pelo capitalismo industrial começa a exigir a liquidação do exclusivo metropolitano e termina por impor o assalariamento da força de trabalho" que é a condição social básica desse modo de produção. Ou seja, foram criadas as bases para o capitalismo brasileiro e a racionalidade administrativa fazia parte desse processo. (FERNANDES, 2008).

No início do século XX, como Minas Gerais participa do projeto maior da industrialização brasileira, isso requer uma reforma administrativa do Estado; tem-se uma classe assalariada que vai se constituindo; uma elite política que se fortalece em Minas Gerais, desde a época da política "Café com Leite" (1889-1930). Com isso o Estado vai adentrando nos moldes capitalistas, enfim, e criando o entorno para Minas Gerais participar desse processo (VISCARDI, 2012).

A análise do período que compreende todo o governo de Valadares (1933-1945) leva a perceber que as tendências econômicas internacionais e nacionais do período – o colapso financeiro de 1929, a crise cafeeira que perpassava o Brasil e as dificuldades internas de Minas – como se verá abaixo, contribuíram para arrefecer a economia do estado. De modo que o governo de Benedito Valadares mostrava-se consciente quando a essa situação, ao argumentar que este era "auspicioso", completando que "produzir muito e de tudo, é a chave de solução do problema econômico mineiro." (VALADARES, 2006, p. 45). Ainda Segundo Dulci:

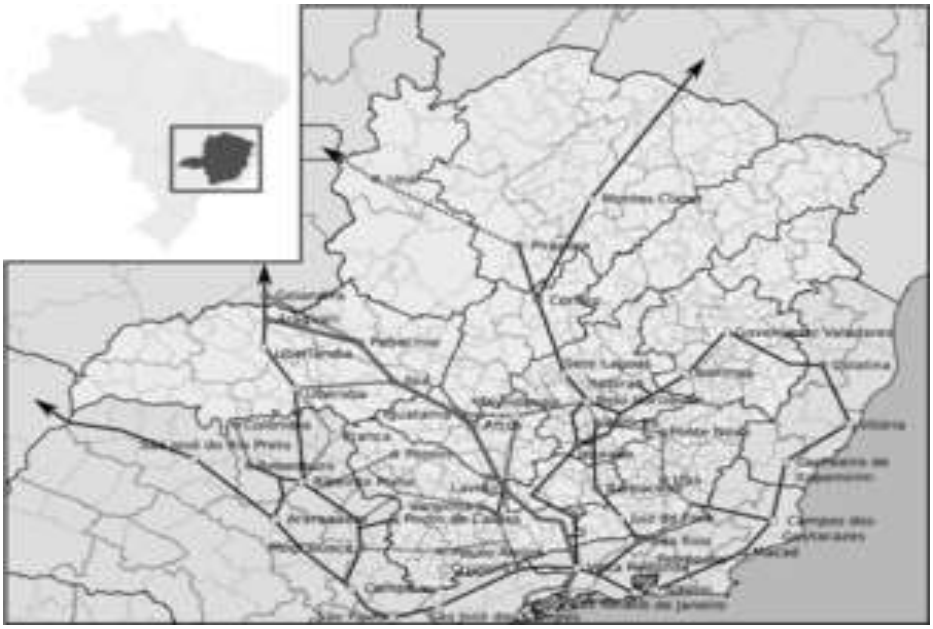
> O saneamento financeiro envolveu medidas de emergência, principalmente o chamado Empréstimo Mineiro de Consolidação, negociado com três grandes bancos sob a garantia de títulos do Tesouro, que visava a atender à dívida acumulada pelo Estado. (DULCI, 1999, p. 63).

Com recursos escassos para realizar a diversificação produtiva necessária para o desenvolvimento mineiro, Benedito Valadares realizou uma “modernização” da estrutura administrativa do Governo Estadual, aos moldes da reforma administrativa nacional, como vimos acima. Antes de se analisar as principais mudanças dessa (re)estrutura, observe-se em termos cronológicos abaixo, um dos primeiros marcos, no governo de Benedito Valadares, que foi a indicação de Dermeval José Pimenta para o cargo de engenheiro diretor da Rede Mineira de Viação (1937-1943).

### *3.3.2 Diretor na administração da Rede Mineira de Viação: o engenheiro Dermeval José Pimenta (1937-1943)*

Em Minas Gerais, ainda no governo estadual de Olegário Maciel (1930-1933), foi criada a Rede Mineira de Viação – RMV – por meio da junção da Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Rede de Viação Sul Mineira (SILVA, 2018). Para situa-la geograficamente, veja-se a localização da Rede Minera de Viação:

Figura 5- Mapa da Rede Mineira de Viação



Fonte: Rede Mineira de Viação (1934)

Percebe-se, de acordo com o mapa acima, que a RMV estava no caminho do café mineiro, localizado na região sul de MG e que interligava diretamente com a região de São Paulo. Segundo Celso Furtado (2007) “a rápida expansão do mercado interno na região cafeeira teria de repercutir favoravelmente na produtividade do setor de

subsistência, o qual se concentrava principalmente no estado de Minas Gerais" (FURTADO, 2007, p. 212). Compreende-se nos termos furtadianos, que a palavra subsistência estaria relacionada a produtos primários, forma de abastecimento de alimentos como cereais, toucinho, queijo, dentre outras mercadorias que Minas Gerais possuía. O que poderia ser uma justificava para as construções das estradas de ferro acima, para Minas Gerais abastecer a região de São Paulo.

De acordo com Silva (2018) a Rede Mineira de Viação foi uma companhia arrendada ao governo do Estado de Minas Gerais desde a sua criação. Entretanto, o perfil da administração estatal, toma contornos diferentes a partir da década de 1930, com o processo da industrialização brasileira, por meio de órgãos de controle e centralização. É nesse contexto que se arrendam as ferrovias, no intuito de resolver problemas crônicos de infraestrutura do país.

Tendo presente, portanto, o contexto da RMV, a partir de 1937, Dermeval José Pimenta foi indicado pelo interventor do Estado, Benedito Valadares, para o cargo de diretor da RMV, no qual permaneceu até 1943.

O objetivo principal do cargo de diretor conforme Dermeval descrevia em seu diário, era o de auxiliar com conhecimentos técnicos e administrativos o funcionamento da estrada de ferro e elaborar relatórios, em relação à situação financeira da RMV, para o governador do estado (APM, DJP - Caderno Pimenta, doc. 1).

A seguir apresentam-se alguns desses relatórios de Dermeval em relação à Rede Mineira de Viação, mantidos no Arquivo Público Mineiro (APM):

a) Relatório - 1938

Percebe-se no relato de Pimenta da RMV uma tentativa para superar esse "atraso econômico" regional, e essa integração seria sintetizada pelo transporte ferroviário. Veja-se o teor desta interpretação:

> Relatório de 1938 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedito Valadares Ribeiro. D. D. Governador do Estado de Minas Gerais pelo Eng. Dermeval José Pimenta. Diretor.
>
> Senhor Governador,
>
> Temos a honra de submeter à apreciação de V. Excia. De conformidade com os dispositivos regulamentares, a exposição dos fatos mais importantes corridos na Rede Mineira de Viação no transcurso do ano de 1938.

> Colaboração da rede na economia nacional
>
> De início oferece-nos reiterar a V. Excia., que, dentro de nossas possibilidades, temos colaborado com o governo de V. Excia. no sentido de realizar, de modo concreto, o papel que realmente deve esta estrada representar a economia nacional, **que é o seu desenvolvimento econômico.** Servindo a quatro Estados da Federação e a interesses econômicos do Distrito Federal, ela vem demonstrando pelas suas estatísticas, que muito tem contribuído para o engrandecimento do país. A extensão das nossas linhas em tráfego, com 286 estações abertas ao público, é de 3.891 km, 218 o que tornou a rede o sistema ferroviário brasileiro de maior quilometragem. (APM, DJP, Caderno Pimenta, doc. 1, p. 1. Negrito nosso).

Dermeval em seu discurso utiliza o termo "desenvolvimento econômico" e acredita na importância da ferrovia para o engrandecimento do país, via crescimento para dentro, por meio dos trilhos.

Complementando, de acordo com Silva (2018) Minas Gerais, no início dos anos 1930 era reconhecidamente fragmentada e com graves deficiências na maioria de seus setores, inclusive o de transportes; a experiência do setor ferroviário em um determinado momento, com a criação da RMV, foi proposta como o sistema de transporte prioritário e a posteriori o transporte rodoviário.

b) Relatório 1940ª

Dentro desta linha de raciocínio, veja-se este outro relatório:

> Relatório de 1940 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedito Valadares Ribeiro. D. D. Governador do Estado de Minas Gerais pelo Eng. Dermeval José Pimenta Diretor.
>
> Senhor Governador,
>
> […] Vitoriosa a revolução de 1930, os responsáveis pela gestão pública estadual imediatamente organizaram e puseram em execução os planos da rede mineira de viação **para o desenvolvimento econômico mineiro**. Esses planos visavam, entre outros objetivos, formar um sistema ferroviário homogêneo, com uma só administração e um regime tarifário, de modo que o Porto de Angra dos Reis (no litoral), Belo Horizonte (centro siderúrgico de Minas) e Goiás (no centro do país) fossem um vértice de um triângulo, dentro de cuja área livremente se pudesse incentivar o desenvolvimento da economia de um grande trecho do território nacional. Para conseguir esse grande objetivo, teria o Estado que: a) aparelhar a estrada de ferro oeste de minas; b) arrendar e aparelhar o porto de Angra dos Reis; c) eletrificar o trecho de Angra a barra de minas; d) construir o trecho de Patrocínio a Ouvidor, para levar os seus trilhos até o interior do estado de Goiás; e) instalar frigoríficos em localidades previamente escolhidas nas zonas do "triângulo", "oeste" e "sul de minas". Alguns desses objetivos foram realizadas, mas outros tais como o arrendamento de porto de Angra dos

> Reis e a construção dos frigoríficos não puderam ainda ser realizados porque circunstâncias e interesses vários interpuseram-se no seu caminho. (APM, DJP, Caderno Pimenta, doc. 1, p. 6, negrito nosso)

Percebe-se que Pimenta foi favorável à presidência de Getúlio Vargas que, em 1930 proclamava a centralização do Estado, em prol do desenvolvimento econômico do país, liderando mudanças administrativas nas estruturas políticas, como por exemplo, a tentativa da criação de um vértice de um triângulo, dentro de cuja área livremente se pudesse incentivar o desenvolvimento da economia de um grande trecho do território nacional (GO/MG/RJ) por meio da ligação do porto e ferrovias (GUIMARÃES, 2010).

Pode-se entrever, também, no relatório acima que Dermeval interpretava o desenvolvimento econômico como uma conceituação bastante técnica, por meio de construção de estradas, interiorização das linhas de trilhos, interligações de suas sub-regiões. Pode-se ver também que Pimenta cumpria prontamente o objetivo enquanto diretor da RMV, mostrando as realizações promovidas pela rede ferroviária e o que ainda precisava ser feito. Tendo isso presente, vejam-se mais elementos na segunda parte do Relatório de 1940.

c) Relatório 1940b

> Relatório de 1940 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedito Valadares Ribeiro. D. D. Governador do Estado de Minas Gerais pelo Eng. Dermeval José Pimenta Diretor (continuação):
>
> No período de dez anos de sua exploração, pode a rede, no entanto apresentar, entre outras, as seguintes realizações: a) construiu de Patrocínio a Ouvidor, na extensão de 179,130 quilômetros, faltando apenas concluir a ponte sobre o Rio Paranaíba e estender os trilhos com 23,328 km, dessa ponte a estação de Ouvidor, em Goiás. As despesas com esses serviços, contabilizadas até 31 e dezembro de 1940, importam em 33.278:561$701 reis; b) eletrificou 108,305 quilômetros de linha entre as estações de Augusto Pestana e Andradina e está construindo o trecho Angra dos Reis a Barra Mansa, na extensão de 107,917 km, tendo adquirido 8 locomotiva elétricas, montando as despesas contabilizadas até 31 de dezembro de 1940, 15.020:014$020; c) concluiu o prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatu, no trecho de Melo Viana a Barra do Funchal. As despesas com a conclusão desses serviços importaram em 14.924:388$517 reis. Até dezembro de 1940, o Estado dependeu, com essas obras, por conta da união a quantia de 63.217:964$238 tendo sido reembolsado da importância de 44.864$100. Para que a Rede pudesse oferecer um serviço de transportes **eficiente**, teve que encarar resolutamente o problema do melhoramento das suas linhas e do seu material rodante. O recurso com que poderia contar era o que lhe fornecia a arrecadação da taxa de 10% sobre suas tarifas, embora insuficiente diante das necessidades da Estrada. Foi, por isso, forçada a lançar mão de suas rendas ordinárias e do crédito, aumentando, assim, na responsabilidade do Estado, com a

> ascensão dos déficits financeiros, para que essas importâncias fossem empregadas no lastramento das linhas, na construção de novos vagões e carros, na consolidação de obras de arte, de modo que os seus transportes não sofressem as consequências danosas de uma via férrea desaparelhada, em detrimento da economia mineira. Os déficits financeiros verificados nesse período, foram bem compensados pelos enormes benefícios que prestaram e vem prestando a toda zona sul e oeste de minas, os melhoramentos introduzidos na Estrada. (APM-DJP, Caderno Pimenta, doc. 1, p. 6, negrito nosso).

Dermeval mostrava no relatório o contexto de receitas e despesas da RMV e utilizava a palavra "eficiente" e "responsabilidade do Estado" para "melhorar os trilhos" da companhia e seguir sua construção na direção do triângulo do desenvolvimento nacional proposto (GO/MG/RJ).

Pode-se pensar que Dermeval seria considerado um gestor eficiente, nos moldes do período e que passava confiança a Benedito Valadares. Pois, para ser indicado a esse cargo, deveria ter conhecimentos e qualidades de um profissional burocrático que atendesse as regras do contexto. E de acordo com as leituras mais atentas dos relatórios, a imagem de Dermeval Pimenta demonstra essas características.

Ademais, ainda sobre o trabalho da Rede Mineira de Viação, temos a informação de que Dermeval foi aclamado durante sua gestão. Na nova orientação da Rede Mineira de Viação, de 1940, temos este fragmento com a descrição das atividades de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de Diretor, descrito como engenheiro residente de estrada de ferro pela Rede Mineira de Viação em Barra Mansa. Observe-se o teor do documento abaixo:

> Serviço especial da Revista Mineira de Engenharia junto à alta administração da Estrada – Os grandes melhoramentos [realizados] durante a gestão do atual diretor Dr. Dermeval Pimenta. O **programa traçado pelo Governo de Minas Gerais de imprimir maior eficiência aos nossos serviços de transportes, levou o Sr. Dr. Benedito Valadares ao gesto acertado de entregar a direção da R.M.V., hoje o maior sistema ferroviário do País, a competência moça do engenheiro Dermeval Pimenta, que, trilhando o caminho seguro da técnica ferroviária, está dando cabal de desempenho a árdua tarefa que lhe foi confiada**. O atual diretor da [Rêde] travou conhecimento íntimo com todos os problemas que afetam a nossa grande ferrovia, pela convivência diária que com eles manteve, desde muito tempo, como antigo engenheiro da extinta Paracatu, como residente em Barra Mansa, como Chefe do Departamento Financeiro e do Departamento dos Transportes. O circuito de amizades e simpatias que [creou] entre os engenheiros e demais funcionários da estrada,

> [constitue] por si só uma garantia de sucesso para sua administração, pois todos desejam cooperar com a maior **eficiência** para o pleno êxito de um antigo companheiro de trabalho. Os primeiros frutos da nova orientação que foi impressa a todos os serviços da estrada são bem visíveis, apesar do curto intervalo de tempo. Não nos é possível, sem alongar demasiado esta notícia, passar a revista todos os pontos atacados pela nova administração. Abordaremos unicamente aqueles que, por seu aspecto técnico, apresentam maior interesse aos engenheiros. As novas composições técnicas de engenheiros: o problema a resolver na construção destas composições não foi simples. Sendo a (Rede Mineira de Viação) R.V.M. uma estrada deficitária e, portanto, sem grandes recursos para adquirir materiais de preço sempre elevado, foi necessário orientar o programa de reconstrução do material rodante, aproveitando o máximo dos recursos das nossas oficinas e utilizando até o extremo a matéria-prima da que se dispõe ordinariamente. (APM. DJP-3.2 doc.02 Cx. 01. Negritos nossos).

Pelo descrito vê-se que Dermeval foi considerado um empenhado gestor da Rede Mineira de Viação, seja como engenheiro, administrador e diretor. Mostrou a importância de gerir um programa de trabalho com poucos recursos demonstrando eficiência e isso era enfatizado no discurso. Além de sua boa convivência com demais trabalhadores. Assim pode-se deduzir que ele era considerado um grande representante da classe dos engenheiros, o que manteria a credibilidade do "capital social" da tecnicidade do Brasil. Ou seja, da entrada e fortalecimento dos engenheiros na administração pública. Entende-se aqui por capital social, na linha de pensamento de Pierre Bourdieu: "O capital social se evidencia no conjunto de recursos, atuais ou potenciais que estão ligados à posse de uma rede durável de relações mais ou menos institucionalizadas, de interconhecimento e inter-reconhecimentos mútuo." (1998, p. 65).

Silva (2018) chama atenção de que, além de outros motivos que levaram a construções de vias férreas, teve-se o de transporte de passageiros. Entretanto, em poucos anos de operação a maioria delas não foi capaz de gerar receita suficiente que sustentasse a expansão das linhas ou a modernização de equipamentos, pois o Brasil ainda importava muitas peças.

Levando em consideração essa temática vê-se a citação acima, em que Pimenta lamenta a falta de recursos financeiros e que a importação de peças para ferrovia era onerosa; ele apontava para a necessidade de orientar um programa de "reconstrução" do material rodante, aproveitando o máximo dos recursos das "nossas oficinas" e utilizando até o extremo a matéria-prima da que se dispõe ordinariamente. Isso era também o que

afirmava, mais ou menos na mesma época, Celso Furtado (2007) sobre o caráter da dependência das economias subdesenvolvidas. “O crescimento das economias subdesenvolvidas é, sobretudo um processo de assimilação da técnica prevalecente da época.” (FURTADO, [1959] 2007, p. 85).

Ademais, Dermeval Pimenta encerra seu exercício profissional na Rede Mineira de Viação (1937-1943) para assumir, como veremos abaixo, a Secretaria de Viação e Obras Públicas do estado de Minas Gerais.

### *3.3.3 Secretaria de Viação e Obras Públicas: modernização e atuação de Dermeval Pimenta (1943-1945)*

A secretaria de Viação e Obras Públicas se inicia com o Decreto n. 02, de 05 de abril de 1935, com o desdobramento da Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho e da Secretaria de Viação e Obras Públicas, em abril de 1935 (MINAS GERAIS, 1935). Segundo Valadares (2006, p. 47) “copiou-se parcialmente o modelo de administração federal, separando a Secretaria da Indústria, Comércio e Trabalho, da Secretaria da Viação e Obras Públicas”. Julgando que a secretaria tinha atribuições demais, a reforma administrativa de 1934 sugeriu ao interventor para “melhor gerir os recursos e alcançar melhores resultados ao desenvolvimento econômico mineiro” que a pasta fosse desmembrada em duas (p.111-115). Isso implicava uma nova organização do setor público, de acordo com Barbosa (2012, p. 223) “essencialmente *valadarista”* voltada para o desenvolvimento econômico regional.

Para Venâncio e Barbosa (2018) essa reforma centralizou todos os órgãos de coordenação, contabilidade e controle que estavam dispersos pelos vários departamentos e descentralizou os referentes à execução. Esse conjunto de mudanças objetivou aperfeiçoar a “responsabilidade funcional e a discriminação da parte técnica da administrativa, a fim de permitir maior eficiência em cada uma.” (MINAS GERAIS, 1935, p. 25).

Ademais, Barbosa (2012), ao observar esta separação das secretarias, esclarece que no organograma da secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho uma de suas várias funções era a de fomentar e fiscalizar as atividades relativas à indústria, bem como direcionar as explorações minerais, como no quadrilátero ferrífero de Minas Gerais.

E a Secretaria de Viação e Obras Públicas, conforme se pode observar por meio de documentação a ela atinente em depósito no Arquivo Público Mineiro (APM), desempenhava serviços administrativos e técnicos e era responsável pela viação férrea, fluvial, aérea e de rodagem; pela construção e conservação de edifícios públicos, pontes, linhas telegráficas e telefônicas; pela criação da carta geográfica; pela demarcação de limites interestaduais e intermunicipais; pelo saneamento e pela assistência técnica dos municípios (APM-INVENTÁRIO, s/d).

Compreende-se novamente aqui, que essas reformas estão atreladas diretamente ao novo modo de produção no Brasil, e esse processo de criação de obras públicas, construção estradas, melhores vias de comunicações seria um dos elementos aglutinadores, ou facilitadores do caminho, para fortalecer os elementos para que o capitalismo tivesse bases para a construção dessa sociedade (FERNANDES, 2006).

Ainda cabe assinalar que a Secretaria de Viação e Obras Públicas (SVOP) teve como secretário indicado diretamente por Getúlio Vargas, o engenheiro Dermeval Pimenta, nos anos de 1943-1945. Ao mesmo tempo em que isso ocorria, a Secretaria de Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho (SAICT) que também teve como secretário indicado pelo presidente, contou com o engenheiro Israel Pinheiro.

Novamente aqui, se faz importante ouvir Dermeval Pimenta e como ele assume importância num cargo burocrático, que mereceu até a indicação presidencial no governo mineiro, o mesmo ocorrendo com o engenheiro Israel Pinheiro. Compreendemos que, tanto Dermeval Pimenta, como o Israel Pinheiro faziam parte da elite política tecnocrata mineira; foram crias dessa tecnocracia. Por isso, essa “facilidade” de adentrar em grandes cargos públicos em um primeiro momento, e a posteriori, graças à sua competência profissional, realizar seus anseios em relação a Minas Gerais.

No Arquivo Público Mineiro (APM) encontram-se vários documentos, como um o “Diário” escrito por Dermeval durante sua atuação como secretário da Viação e Obras Públicas do Estado (1943-1945) e um “Caderno” com anotações referentes aos dados do período. Tendo isso presente, aqui nesta parte da pesquisa busca-se sintetizar sua atuação neste órgão.[28]

---

[28] FUNDO DERMEVAL JOSÉ PIMENTA SÉRIE 3: TRAJETÓRIA FUNCIONAL SUBSÉRIE 3.1: SECRETARIA DE ESTADO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1943-1945 Diário de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG).

De acordo com o diário de Pimenta (1943), ele foi nomeado em 16 de novembro de 1943 pelo Benedito Valadares para assumir a secretaria trabalhando neste órgão até 16 de outubro de 1945.

O Decreto Estadual nº 2, de 5 de abril de 1935 dividiu os serviços da SVOP em dois itens: serviços técnicos e serviços administrativos. Criou-se também o Gabinete do Secretário. Novamente aqui, tem-se um exemplo de como o Estado vai se constituindo. Agora havia um Gabinete do Secretário, com isso, vai se criando uma estrutura com poder e hierarquia entre os funcionários e suas atuações em diversos departamentos.

Para Pimenta (1955) a pasta dessa secretaria era voltada para o planejamento do desenvolvimento de Minas Gerais, pois além de executar as obras públicas, controlava a contabilidade das demais secretarias e órgãos do governo estadual.

Percebe-se aqui o planejamento para o desenvolvimento mineiro, que não era mais dependente da metrópole, ou aleatório a partir do existente, como fora a mineração por exemplo. Agora havia uma "construção" do processo da industrialização contando com a participação do Estado, pelos trâmites da burocracia. Havia os órgãos de controle que iam se constituindo pela estrutura do Estado.[29]

No *Diário* de Dermeval José Pimenta elaborado enquanto exercia o cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas (1943, p. 4), lê-se:

> Terminada a posse 16/11/1943. Fiz um discurso sobre o plano de ação para desenvolver a economia de Minas Gerais, através da força da infraestrutura. Dia 18 reorganizei a pasta da secretaria de viação de obras públicas para a eficiência do Estado para atuar no parque industrial. Era necessário fazer um levantamento de todas as obras que está sendo mantida pelo Estado [...]. (APM-Diário DJP, 1943-1945).

Quando Dermeval menciona o parque industrial faz-se necessário explicar que esse foi fundado pela gestão da secretaria da agricultura e indústria de Israel Pinheiro com o objetivo de ter-se um distrito industrial próximo à capital mineira, capaz de atrair diversas empresas. Mas uma das maiores dificuldades para a atração de indústrias na região era a ausência de energia elétrica. O sistema elétrico mineiro era precário e

---

DJP-3.1 doc.01 Cx. 01. [1943-1945] Caderno com anotações de dados referentes à Secretaria de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG). DJP-3.1 doc.02 Cx. 01. 1943-1945 Diário de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG). DJP-3.1 doc. 01 Cx. 01 APM Acesso em: 1 de dez. 2019.

[29] Neste caso, de acordo com o pressuposto teórico e metodológico de Weber (1966) essas seriam as características para a formação de um Estado capitalista, que racionaliza as atividades administrativas e as torna mais eficientes.

dependia da ação estatal, novamente uma ação estatal propícia para a indústria, para o desenvolvimento e construção de um Estado mineiro moderno capitalista.

Dermeval, enquanto secretário da pasta de Viação demonstrava a importância de um plano de eletrificação para o estado de Minas Gerais como um pré-requisito para depois investir no setor industrial. E sabe-se que, para se construir um plano de eletrificação, são necessários estudos e planejamentos para se estruturar esse projeto de desenvolvimento, e também, infraestruturas tais como iluminação, saneamento, boas estradas. Conforme podemos observar abaixo em um relatório escrito para Benedito Valadares:

d) Relatório 1943

> Relatório de 1943 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedito Valadares Ribeiro. D. D. Governador do Estado de Minas Gerais pelo Eng. Dermeval José Pimenta. Secretário de Viação e Obras Púbicas.
>
> Senhor Governador,
> Temos a honra de submeter à apreciação de V. Excia. De conformidade com os objetivos da Secretaria de Viação e Obras Públicas. [...] Estudos investigações pacientemente realizadas determinaram de modo positivo a correlação rigorosamente existente ente o consumo de energia elétrica e o grão de progresso econômico e social de uma coletividade. Só poderá ser executado com a realização simultânea de um plano de eletrificação. (APM-Fundo).

Percebemos que Dermeval, como gestor da Viação e Obras Públicas informava os acontecimentos dessa pasta usando um estilo técnico para com o governador de Minas Gerais. Esses relatórios seriam um exemplo da “burocracia mineira” e da necessidade de um Estado racional gerenciado por meio de estudos técnicos, ou seja, Pimenta ia fornecendo elementos “precisos” para a decisão do governador.

Segundo Pimenta (1955) a participação do poder público estadual como agente indutor e dinamizador do desenvolvimento, como produtor de energia elétrica teve início no governo Benedito Valadares (1933-1945) com a construção das hidrelétricas de Pai Joaquim (Araguari, no Triângulo Mineiro), Santa Marta (Montes Claros, norte do Estado) e Gafanhoto (Divinópolis na região central), em articulação com outras políticas voltadas para fortalecer a economia nas diversas localidades de Minas.

É importante ter em mente que para a implantação das hidrelétricas, havia um “diálogo” constante entre Israel Pinheiro, secretário da indústria e Dermeval Pimenta, da

secretaria da viação. Ou seja, essas secretarias se articulavam entre si. Não era um movimento singular, isolado, havia amplo debate entre os dois secretários. Como pode ser visto no texto abaixo de Pimenta (1955, p. 45):

> O primeiro empreendimento, realizado junto com a secretaria chefiado por Israel Pinheiro, foi a construção da hidrelétrica de Pai Joaquim, no rio Araguari, destinada ao abastecimento de Uberaba e Araxá, no Triângulo Mineiro. A usina entrou em operação final em 1943 com capacidade inicial de 2.940 kW. A de Santa Marta foi construída na região norte com o objetivo de ampliar a oferta de energia elétrica a Montes Claros. Localizada no ribeirão Ticororó, na bacia do rio Jequitinhonha, a usina foi inaugurada em 1944 com dois grupos geradores de 500 kW de potência unitária. Gafanhoto foi construída com a finalidade de fornecer energia à Cidade Industrial de Contagem, a mais importante realização do governo Valadares e realizada na gestão das duas secretarias de Agricultura, indústria, comércio e trabalho, comandada pelo Israel Pinheiro e da Secretaria de Viação e Obras comanda pela minha pessoa.

Segundo Draibe (1985) a política estadual de intervenção na geração de energia elétrica estava vinculada com o plano nacional do Governo Vargas (1930-1945). Este aspecto era uma necessidade de todo país, se houvesse a intenção de modernizar e desenvolver o Brasil. Assim sendo, houve a promulgação do Código de Águas em julho 1934, que assegurou à União o monopólio do poder de concessão dos aproveitamentos hidrelétricos, determinando ainda a fiscalização técnica, contábil e financeira das empresas do setor. Assinale-se que a preocupação com o meio ambiente era então incipiente; a água vira “coisa pública”, mas em função da energia (BRASIL, 1934). Aqui vale um adendo no sentido de questionar como os engenheiros e a formação técnico-burocrática brasileira do período via o meio ambiente. A questão ambiental seria uma mola propulsora para o desenvolvimento nos moldes capitalistas? Crescer a qual custo?

Embora o Código de Águas não tenha sido totalmente implementado, sua inspiração nacionalista provocou incertezas a grupos estrangeiros. A partir do diário de Dermeval José Pimenta escrito durante o exercício do cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas, pode-se ler o seguinte relato:

> Quiz organizar a secretaria de viação e obras públicas para que se tivesse maior número de construção de estradas na região mineira para seu desenvolvimento. **Tentei mostrar a importância de construção de estradas não apenas nos locais que ligam Minas a São Paulo, ou ao Rio de Janeiro. Mas também, as zonas esquecidas, como o norte**

> **de Minas, o nordeste de Minas e o leste de Minas. (**APM. DJP-3.1 doc.01 Cx. 01, negrito nosso).

Disto depreende-se que Dermeval tinha um discurso bastante regional e técnico. E ele se preocupava com o interior mineiro, talvez por ele ter nascido no interior e próximo a essas regiões mencionadas que ele conhecia bem. Entretanto, continuava com o pensamento voltado para a necessidade de construir estradas em prol do desenvolvimento. Tudo indica que Dermeval sabia o que queria. Ele era um homem forte da elite tecnocrata, era um engenheiro de peso, havia se formado em uma das melhores escolas de engenharia do país e tinha bons contatos profissionais. Tinha informações privilegiadas do alto escalão do Governo mineiro e queria desenvolver o Estado de Minas Gerais. Nesta altura, pode-se levantar a questão se ele teria uma ambição mais política, na busca de um cargo político, ou se seria uma preocupação mais genuína, por ser mineiro e vir do nordeste mineiro. Isso não é à toa, uma vez que era uma região, como ele pontuara diversas vezes em seus escritos, à qual se chamava de "região esquecida no tempo".

Ainda de acordo com os escritos do diário de Dermeval, era preciso contabilizar as obras que estavam sendo realizadas em Minas Gerais. Não havia excessos no orçamento público, dado à falta de geração de divisas estaduais e também devido ao baixo grau de desenvolvimento capitalista no período. Pimenta ainda cita sua preocupação com a perda de mineiros que migravam para fora do Estado devido ao crescimento industrial de São Paulo. Havia uma "exportação" de mão de obra mineira, principalmente para o estado de São Paulo. Neste momento, e também mais tarde, muitos mineiros "da roça" foram para São Paulo em busca de oportunidades de trabalho com carteira assinada. Segundo o censo brasileiro de 1940, existiam cerca de 830 mil mineiros vivendo em outras unidades da federação, o que correspondia na época 12% da população estadual, o que corrobora com a preocupação de Pimenta (IBGE, 1940).

Na leitura dos diários de Pimenta, percebe-se que ele procurava viajar para conhecer as municipalidades mineiras e explicar a importância da região se unir, principalmente para desenvolver o Estado. Por exemplo: "dia 27 de novembro de 1944 fui a Jequitinhonha... cidade de difícil acesso...divisa com Almenara...visitei prefeitura e conheci a história do povo. Esse Vale do Jequitinhonha é pobre região seca... tem

potencialidade energética... sem recurso financeiro local [...]”.[30]

Além disso, para Pimenta a dificuldade de Minas Gerais em promover a geração de energia elétrica era um dos maiores problemas da época e o convênio estadual não conseguia abastecer todas as sub-regiões. Um exemplo era a indústria de capital misto, Belgo-Mineira – hoje Arcelor Mittal – siderúrgica integrada à laminação, na cidade de João Monlevade, próximo a Belo Horizonte que instalou seu próprio sistema energético ao aproveitar o potencial do rio Piracicaba tendo presente o benefício que isso iria produzir (BELGO, 1960).

Aqui fazemos um adendo, pois a empresa Belgo Mineira é uma empresa de capital misto do Brasil e da Bélgica, mostrando que desde aqui, o capital externo vem aparecendo, demonstrando que os capitais local, nacional e estadual não eram suficiente para promover o desenvolvimento capitalista; era necessário atração e promover o interesse do capital externo. Mas de um modo geral, para Pimenta (1955) a maioria das localidades mineiras com serviços de eletricidade era abastecida por usinas isoladas, de propriedade municipal. Esse panorama denota grande dispersão de centros de produção de energia, o que refletia uma fase incipiente da evolução dos sistemas elétricos no Estado o que inibia a atração e instalação de empresas no Estado. Observemos os dados da eletricidade que se tem do período.

Quadro 7- Usinas geradoras de eletricidade, potência e localidades contempladas

**Produção Industrial**

**Indústria de eletricidade - 1941**

**Aspectos gerais segundo as unidades de Federação**

| **Unidades de Federação** | Total de usinas geradoras | Total de potência (KW) | Total de localidades abastecidas |
|---|---|---|---|
| **Minas Gerais** | 405 | 142000 | 673 |
| **São Paulo** | 175 | 575978 | 589 |
| **Brasil** | 1812 | 1232686 | 2848 |

Fonte: Departamento Nacional de Produção Mineral. Anuário Estatístico do Brasil. IBGE. Conselho Nacional de Estatística (1939-1940).

[30] APM - DJP-3.1 doc. 02 Cx. 01. 1943-1945 Diário de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG). DJP-3.1 doc. 01 Cx. 01 APM. Acesso em: 1 de dez. 2019.

Percebe-se, pelo Quadro acima que Minas Gerais possuía a maior quantidade de usinas geradores de energia no período, porém em relação a sua potência, era considerada baixa e dado que o Estado mineiro é muito grande e o total de localidades abastecidas não era significativo. Se compararmos em relação a São Paulo, Minas Gerais possuía maior quantidade de Usinas, mas São Paulo produzia o triplo de energia. Quando se analisa o Brasil como um todo, esses dois Estados possuíam uma quantidade de eletricidade expressiva, cerca de 60%, em comparação com outros estados.

Em relação aos dados de siderurgia e metalurgia, Minas Gerais possuía vantagem quando comparada com as demais unidades federadas. É o que pode ser visto nas tabelas 03 e 04, nos Anexos. Mas como Pimenta dizia acima, a região mineira precisava fortalecer sua economia principalmente na sua capacidade de geração de energia para a instalação de empresas do setor da mineração.

Em relação ao quesito da infraestrutura, a situação do Estado mineiro é assim resumida por Diniz:

> O plano rodoviário aprovado no Governo Olegário Maciel, em 1924, seguido pelos governos Melo Viana, Antônio Carlos e Benedito Valadares, estabeleceu como previsão a implantação de um sistema de rodovias radiais que permitissem a articulação da capital com as várias regiões do Estado. A criação da Rede Mineira de Viação, por incorporação das estradas de ferro Oeste de Minas, Rede Sul Mineira e Estrada de Ferro Paracatu, em 1931, refletia as mesmas preocupações, visando-se articulá-las com um porto de mar, Angra dos Reis, por onde se pudesse escoar a produção. (DINIZ, 1981, p.107).

O Estado promoveu várias construções no tocante à infraestrutura, conferindo um sentido estratégico para a modernização regional. Isso permitiu a articulação de Belo Horizonte com as várias regiões do Estado, a fim de transformá-lo em um centro econômico dinâmico.

Ademais, em sua gestão, Bendito Valadares direcionou a agricultura, agora com instrução e necessidade de escolas agrícolas formadoras, como um instrumento do progresso capitalista:

> Implantou a Fazenda Escola Florestal, a Escola de Laticínios “Cândido Tostes”, de Juiz de Fora, e a Escola das Indústrias derivadas da

> produção vegetal, de Itajubá. Modernizou o trabalho agrícola e pecuário, mediante a implantação de indústrias de base, a mecanização e a importação de equipamentos. (MELO, 2001, p. 27).

Havia mudanças na forma de acumulação de capital e nas condições dos trabalhadores, agora havia a possibilidade de ter a carteira assinada, de pessoas terem acesso a cursos profissionais de agricultura, dentre outros. Na esteira deste processo cria-se a Escola Superior de Agricultura e Veterinária (ESAV), pelo Decreto n. 6.053, de 30 de março de 1922, do então Presidente do Estado de Minas Gerais, Arthur da Silva Bernardes, mas inaugurada em 1926, pelo antão Presidente do Brasil, Arthur Bernardes. Mais tarde, 1969, seria a Universidade Federal de Viçosa (VIÇOSA..., online).

De acordo com Barbosa (2012) "além disso, cumpre destacar a importância assumida pelo Banco Mineiro da Produção que, como órgão público, passou a ser relevante instrumento de fomento da produção rural de Minas no período." (p. 232). Este banco promovia em boa parte o desenvolvimento agrário mineiro por meio de empréstimos aos lavradores, beneficiando a produção, como uma forma de se obter melhores preços no mercado.

No final do governo de Valadares, teve-se a experiência da "montagem de um sistema energético de propriedade governamental", com se pode ver no ideário da construção da Usina de Gafanhoto que foi inaugurada em 1946 (DINIZ, 1981). Como parte da estratégia estadual para a solução do problema de carência de energia elétrica para dar suporte à industrialização.

No início de 1940, Valadares começou a construir o primeiro polo econômico de Minas, isto é, a Cidade Industrial de Contagem, com o objetivo superar a fama de que Belo Horizonte era "uma cidade de Funcionários" e também para impulsionar o "desenvolvimento mineiro." (MONTEIRO, 1994).

De acordo com Diniz (1981, p. 53):

> O lançamento da Cidade Industrial de Contagem, com a respectiva usina hidrelétrica, foi a maior realização do Governo Benedito Valadares (1933-45) no campo econômico, e ao mesmo tempo base para futuras iniciativas estatais [...]. Paralelamente, procedeu-se a uma verdadeira política de promoção e atração de indústrias.

De acordo com a literatura econômica mineira, a Cidade Industrial de Contagem nasceu como o primeiro projeto sistemático de industrialização do Estado. Nestas circunstâncias, a energia elétrica permitiu a construção deste polo industrial, potencializando a produção mineira.

A nomenclatura de "primeiro polo econômico" de caráter industrial, é explicável no sentido da organização de um núcleo para um entorno da centralidade de grandes investimentos para a região mineira e que no decorrer dos tempos, esperava-se um intercâmbio com as demais sub-regiões do Estado, de norte ao sul, leste a oeste. "Amenizar a cortina de retalhos" de que falava Wirth (1982).

Segundo Dulci (1999) criou-se a cidade industrial de Contagem, que em sua volta tinha Belo Horizonte - conhecida por ser uma cidade de funcionários; tinha-se o fortalecimento da elite política, industrial, elite intelectual, que dialogavam entre si, na busca do fortalecimento das estruturas do capitalismo e suas bases de classes. Dermeval Pimenta era dessa época e participou desse processo, mas não encontramos nenhum documento de sua autoria para detalhes. Nosso personagem de pesquisa encerra seu trabalho na secretaria de Viação e Obras Públicas em 1945, para no próximo ano, assumir a presidência da Companhia Vale do Rio Doce.

Em síntese pela análise de Dulci (1999) o ideário no governo de Benedito Valadares num primeiro momento era o da diversificação agrícola e modernização produtiva. Para Dulci esta "modernização produtiva" se baseava na proposta chave apresentada por João Pinheiro desde o princípio do século XX. Posteriormente, com a construção da cidade industrial de Contagem, perpassando por este caminho, tinha-se o debate do "o projeto da Siderurgia em Minas", uma vez que não faz sentido uma indústria de base, sem siderurgia. A indústria de base ia se fazendo a partir das vantagens naturais de Minas Gerais, como a mineração, entre outras. Por outro lado, na época isso era considerado sua grande aposta para alavancar de vez a industrialização, porém este quesito será analisado na próxima seção.

Neste contexto, Barros (2011) observa-se que a ação do setor público mineiro em conjunto com o governo nacional, pode ser presenciada na atuação de Benedito Valadares em seus técnicos burocratas, como o personagem dessa pesquisa. Ou seja, Demerval – um técnico, com sólida formação universitária – o que era para poucos no período – torna-se um importante agente de atuação dentro do estado desenvolvimentista, da elite

tecnoburocrata. Pimenta faz parte e contribui para o que é pedido no contexto brasileiro dos anos 1930.

E todo esse processo foi articulado, em termos de seus principais atores, pelo Estado brasileiro, que reformou sua administração pública, e colocou em cena novos personagens para a racionalização de pastas frente ao desenvolvimento. E no meio desse contexto, teve-se a elite burocrata, no Estado: a elite intelectual que passa a pensar o Estado e o planeja. (BARROS, 2011)

Entende-se a importância do contexto "desenvolvimentista" da época, na qual o Estado detinha maior força de articulação econômica. Para isso, contava-se com a capacidade do governo mineiro de conseguir captar e obedecer este o papel racional do Estado na economia de Minas Gerais; reestruturar sua gestão política, readequando as Secretarias do governo estadual, pontuando melhor a necessidade de se desenvolver. Estado, nestes termos, poderia ser o agente indutivo da industrialização mineira, entrelaçando o papel político com o ideário econômico. Demonstra-se assim, com esses elementos, como o Estado de Minas Gerais se propôs organizar um mecanismo que daria suporte a uma nova economia. Para tanto, vão se formando novas classes sociais e novas formas de acumulação de capital. Por outro lado, o Estado precisa educar as novas classes ou trabalhadores assalariados com formação técnica. (DULCI, 2005).

É importante reforçar esse pensamento, porque é justamente neste contexto que Dermeval Pimenta atua, seja na Rede Mineira de Viação seja na Secretaria de Viação e Obras Públicas. Ali ele demonstra que sua atuação vai além de um mero engenheiro, que saber dialogar com demais engenheiros, colegas de profissões, políticos notórios, dentre outros, mas ele demonstra competência gerencial e uma capacidade intelectual de compreender o contexto de Minas Gerais para lutar para seu desenvolvimento nessa fase da modernização do Brasil.

E novamente, os engenheiros que atuavam na administração pública como Pimenta, eram considerados grandes representantes da classe dos engenheiros, dando maior credibilidade à Sociedade Mineira de Engenharia. Acredita-se que esse movimento era importante, fortaleceria as redes da tecnicidade do Brasil, como um grupo que estava por trás da indução do desenvolvimento brasileiro.

Para tanto se faz importante compreender que o polo econômico mineiro criado no governo de Benedito Valadares, não resultou num imediato crescimento para fortalecer a industrialização da região. Mas o contexto de numa economia que era percebida com "atraso relativo" no seu desenvolvimento, era importante chegar a implantar um impulsor econômico interno ainda sem tanta relevância para o período. Como se vê, no transcurso do período de 1933-1945, a administração pública estadual de Minas Gerais ampliou o planejamento técnico e burocrático seguindo do Governo nacional. O personagem em pauta nesta pesquisa em sua atuação na Rede Mineira de Viação e na Secretaria da Viação e Obras Públicas trabalhou dentro dos limites de seu espaço como secretário, promovendo diagnósticos técnicos como visto acima. Apesar de ser um homem de seu tempo, Dermeval foi além dele em sua atuação prática e pensamento. Ele fazia parte de uma nova classe que estava sendo criada e estava sendo "empoderada", a dos tecnocratas, que seriam os homens de ação desse Estado. Um novo Estado vai aparecendo – e ele está em cargos muito importantes – porque ele é responsável pela estrutura. Ele tem um papel chave, não é secundário ou apenas auxiliar. É nessa estrutura que o Estado brasileiro se constrói, que Pimenta se destaca em suas atuações onde se preocupa com a região mineira e a interligação entre elas, ou seja, não apenas criar infraestrutura, seria também necessário levar adiante uma tentativa de amenizar as desigualdades econômicas dentro de Minas Gerais.

***

## CONSIDERAÇÃO DO CAPÍTULO

O resgate histórico da literatura econômica mineira sobre os dilemas econômicos de Minas Gerais mostrou a necessidade da intervenção do Estado na economia. Explicita que a década de 1930 era um ambiente propício para a reforma administrativa do Estado, nos moldes de Draibe (1985) e que Minas Gerais participou desse processo, e inseriu em sua administração pública, engenheiros intelectuais para levar o Estado a progredir. Neste empuxo Dermeval Pimenta fazia parte dessa construção.

Em relação à separação da Secretaria do governo estadual de Viação e Obras Públicas da Secretaria de Agricultura e Comércio em 1935, entende-se que não foi um movimento específico do Estado de Minas Gerais, mas sim, um processo que estava

acontecendo em todos os Estados, no governo de Getúlio Vargas, com o objetivo de melhor alocar os recursos públicos e gerir um Estado racional nos moldes capitalistas. (BASTOS, 2011).

A obra de Pimenta demonstra a importância do trabalho técnico na administração pública e a importância da mineração para a industrialização brasileira e que era preciso continuar investindo em aperfeiçoamento técnico para assegurar o processo industrial do país. Trabalho este, que se constituía no espaço de Pimenta como pertencente à elite que influencia e planeja e dá direção política e estratégica para o Estado. Uma elite que dita os rumos para o desenvolvimento do Brasil.

Porém, percebe-se que o "engenheiro" Pimenta possuía um caráter bastante técnico, o que leva a refletir se esse diálogo puramente técnico seria algo inovador dos burocratas? Pois essa tecnicidade não falava diretamente da necessidade de construir um conceito social, educacional para essa organização de sociedade, (o que era uma pauta na época do governo do João Pinheiro da Silva (1906-1908)), mas sim, falava muito de construção prática da infraestrutura, modernização da estrutura administrativa, da necessidade da autonomia financeira de Minas Gerais frente a seus recursos minerais, bem como de amenizar a desigualdade econômica dentro do estado. [31]

Destarte foi analisada a esfera local e regional de nosso personagem de pesquisa, no quarto e último capítulo da tese, procura-se sustentar como Dermeval Pimenta, um engenheiro burocrata demonstrou seus ideais de desenvolvimento econômico em sua atuação de abrangência nacional e até com escopo internacional. No sentido de compreender se ele propôs algo novo durante sua atuação prática ou apenas respondeu ao alicerce da burocracia no Estado racional e a SME. Neste sentido, estuda-se os pormenores, isto é, como Dermeval se adéqua ao cumprimento das ordens, como ele as coaduna com a estrutura posta da reforma do Estado.

[31] Sobre João Pinheiro ver mais em PEREIRA, 2016.

# 4 DO REGIONAL AO NACIONAL: ATUAÇÃO PÚBLICA DE DERMEVAL PIMENTA (1946-1951)

> Dotada de poderosas reservas de minério de ferro, de extensas florestas, de possantes quedas d'agua, e situada a pouca distância do litoral e dos maiores centros consumidores do país, a região do Rio Doce está naturalmente indicada para ser, dentro em breve, **uma das zonas de maior desenvolvimento econômico do Brasil.** (PIMENTA, 1950, p.05, negrito nosso).

Cientes do uso intenso da tecnocracia na administração pública, um enfoque mais preciso será feito neste quarto capítulo e consiste na verificação da execução prática de nosso personagem de pesquisa, de Dermeval Pimenta enquanto Presidente da Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951). Neste momento tem-se em mente fazer reflexões para elaborar a contribuição dele no desenvolvimento econômico regional e nacional, uma vez que é nesse período que Dermeval ganha grande notoriedade no Brasil. Por isso nesta parte trata-se, pormenorizadamente, de analisar as publicações dos grandes jornais da época e com isso demonstrar a concretização das intenções do discurso de posse de Dermeval José Pimenta no dia 15 de fevereiro de 1946 onde apresenta, do seu ponto de vista, os objetivos para a Companhia; os motivos da saída do ex-presidente Israel Pinheiro; os noticiários calorosos e esperançosos com a entrada de Dermeval Pimenta na presidência da Companhia Vale do Rio Doce; os diagnósticos da Companhia segundo Pimenta; e, por fim, sua frente de atuação e diálogos com políticos.

Em paralelo, tendo presente os noticiários do período sobre o Vale do rio Doce, busca-se mostrar que essa companhia foi considerada como o "vale da redenção" da economia brasileira, tendo em vista a independência econômica do país. Indaga-se, ao mesmo tempo, o que diferenciou a atuação de Pimenta neste cargo em relação aos demais ocupados por ele – analisados anteriormente – isto é, o de engenheiro diretor da Rede Mineira de Viação entre 1937 e 1943, e o de secretário estadual da Viação e Obras Públicas entre 1943 e 1945. Ainda, dentro deste panorama tem-se a intenção de se compreender como um engenheiro burocrata demonstrou seus ideais de desenvolvimento econômico em sua atuação e, além disso, analisar se ele propôs algo novo durante sua atuação prática ou apenas respondeu ao alicerce da burocracia no Estado racional na Companhia Vale do rio Doce.

A seguir, busca-se realizar uma reflexão sobre o passado e o projeto de futuro de Dermeval Pimenta para com o desenvolvimento econômico. E por último, se questiona se haveria e ou se há uma geração de tecnocratas que está sendo estudada por historiadores econômicos. Dentro deste enfoque, o que os pesquisadores têm analisados sobre eles? Tais questões visam contribuir com a temática desta pesquisa e permitir avançar nessa linha de investigação.

## 4.1 NOTORIEDADE NACIONAL: INDICAÇÃO PARA PRESIDENTE DA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE

Nos capítulos anteriores desta pesquisa, pode-se perceber que o papel do Estado na intervenção da economia foi uma novidade e foi levada adiante por meio da contratação de profissionais técnicos, geralmente associados à formação de engenharia e que atuaram na administração pública tendo em vista a constituição de uma ossatura material do Estado, via seu aspecto racional. Percebeu-se também que Dermeval José Pimenta seria um exemplo desse contexto, ou seja, ele cumpria os requisitos burocráticos requeridos no período. Diante dessa observação, levanta-se a questão se esse diálogo puramente técnico seria algo inovador dos burocratas, para o Brasil da época, pois, não se observava um diálogo semelhante de um conceito social, educacional nos argumentos desses engenheiros. Perante essa reflexão, busca-se confirmar consoante a hipótese central de que, embora Demerval Pimenta tenha focado sua participação na execução de funções técnicas, atuou no Estado mineiro enquanto um burocrata com o objetivo de desenvolver a região influenciando políticos, escrevendo textos e livros importantes sobre a economia regional e, como foi visto no capítulo três, participando de reuniões que, em seu conjunto, ajudaram a decidir o destino do Estado. Por isso, ele seria um engenheiro à sombra dos grandes políticos, ou seja, sua formação permitiu que se vinculasse ao contexto político e ficou paralelamente na sombra do poder político, mas, por outro lado, atuou de maneira efetiva em prol do seu objetivo de desenvolvimento econômico, conforme podemos visualizar na citação em epígrafe, acima. E nos termos do Manoilescu (1938), a doutrina corporativista permeia a própria Sociedade Mineira de Engenharia e, além disso, influencia todo o pensamento político da época, por meio da ciência do corporativismo. Com isso buscava “conversar” com a sociedade de uma forma tal que

demonstrasse não tanto seu carácter autoritário, mas a proposta de uma “harmonia social” por meio de sua corporação profissional de engenheiro e a atuação no Estado.

Tendo estes aspectos em mente, busca-se observar o período de atuação prática de Dermeval José Pimenta enquanto presidente da Companhia Vale do rio Doce (1946-1951) e como esses elementos citados acima estão presentes.

### *4.1.1 Dermeval Pimenta: Presidente da Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951)*

Em 1º de junho de 1942, Getúlio Vargas assinou o Decreto-lei que criou a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), extinguindo a autorização de exploração dos minérios pela empresa privada Itabira Iron Ore Company, estabelecida em 1911. Nesse Decreto, são encampadas as empresas Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A., a Itabira de Mineração S. A., bem como a Estrada de Ferro Vitória a Minas e todas as suas linhas, edifícios e material rodante. Também nesse decreto são assinados e lavrados os estatutos da nova empresa, a Companhia Vale do Rio Doce S. A. O decreto é assinado pelo presidente Getúlio Vargas e os ministros Artur de Souza Costa, Vasco Leitão da Cunha, João de Mendonça Lima, Oswaldo Aranha e Alexandre Marcondes Filho (BRASIL, 1943; PIMENTA, 1981). Por outro lado, assembleia de constituição definitiva da CVRD ocorreu em 11 de janeiro de 1943.

De acordo com os organizadores do livro *Vale: Nossa História* em consoante com Pimenta (1981), a CVRD foi constituída como uma sociedade anônima, de economia mista, com capital inicial de 200 mil contos de réis, o equivalente e R$ 24,6 bilhões atuais (IPEA, 2020).[32] Sua diretoria seria composta por cinco membros: um presidente e dois diretores de nacionalidade brasileira e mais dois diretores norte-americanos. A Companhia seria organizada em dois departamentos básicos: o da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), a ser administrado por diretores brasileiros, e o das Minas de Itabira, dirigido conjuntamente por brasileiros e norte-americanos.

Para Pimenta (1981) em 18 de março de 1943, foi firmado o acordo financeiro entre o governo brasileiro, a CVRD e o EXIMBANK, para concessão, pelo banco

[32]A título de curiosidade, se os dados estiverem corretos, sobre este dinheiro atualizado em reais, de acordo com o IPEA, um Conto de Réis (Mil mirréis) estaria em R$ 123.000,00, então 200 mil contos de réis equivaleria a: R$24.600.000.000.

americano, de um empréstimo de US$ 14 milhões (VALE 2012). O dinheiro estava destinado ao financiamento das obras de ampliação da capacidade de produção das minas de Itabira, à reconstrução e ao reaparelhamento da Estrada de Ferro Vitória a Minas e à construção do cais de minério em Vitória. O empréstimo seria efetuado mediante notas promissórias emitidas pela CVRD, pagáveis em 20 anos a partir da data de emissão, com juros à taxa de 4% ao ano, que na perspectiva de Dermeval, não era uma taxa barata. De certo modo, compreensível a queixa de Pimenta, uma vez que se tratava do Export-Import Bank of the United States (EXIMBANK) que é um a agência de créditos oficial do governo federal estadunidense que financiava as exportações do país e não era isenta de motivações políticas. Por outro lado, poucos anos antes, esta agência financiava a Usina de Volta Redonda lançando ali um crédito de U$ 25 milhões, valores de então dentro de um toma lá dá cá de tempos de guerra (EXIMBANK, 2020; PIMENTA, 1981).

Ainda segundo o livro *Vale: Nossa História* a primeira composição da diretoria da Companhia foi dada por meio do diretor-presidente, de livre escolha pelo presidente da República do Brasil, e por quatro diretores escolhidos pela assembleia geral. O político mineiro Israel Pinheiro, e cunhado de Dermeval Pimenta, foi indicado para ocupar a presidência, à frente da CVRD, dentre os anos de 1943-1945. Os diretores eleitos foram os norte-americanos Robert K. West e C. Alvin Lawrenson, representantes do próprio EXIMBANK, e os brasileiros: general Denis Desiderato Horta Barbosa, a quem coube a vice-presidência, e o major João Punaro Bley, interventor no Espírito Santo (VALE..., 2012).[33]

Pimenta (1981) explica que entre 1946 a 1951, no governo de Gaspar Dutra como presidente do Brasil, Dermeval José Pimenta foi nomeado presidente da Companhia Vale do Rio Doce. Israel Pinheiro deixou a presidência da CVRD em fevereiro de 1945. João Punaro Bley *e* Robert West foram mantidos na nova diretoria, ocupando, respectivamente, os cargos de diretor comercial e de diretor de negócios americanos. A diretoria financeira foi confiada a outro norte-americano, Bernard A. Blanchard. Naquela ocasião, a vaga de vice-presidente não foi preenchida. A Superintendência das Minas de

[33] Segundo o livro *Vale: Nossa História* a presença de Israel Pinheiro e Punaro Bley, figuras destacadas das políticas mineira e capixaba, revela a preocupação do Governo Federal em compor a diretoria com as forças políticas daqueles estados, os mais diretamente envolvidos com a atuação da CVRD (VALE..., 2012, p. 56).

Itabira foi entregue ao engenheiro norte-americano Gilbert Whitehead e a da EFVM, ao engenheiro Delecarliense Alencar Araripe (VALE..., 2012).[34]

Percebe-se na construção da estrutura da Companhia Vale do Rio Doce, os moldes da burocracia, nesse caso tem-se que por meio da ossatura material do Estado estruturaram-se as condições para a criação da CVRD. Isto se manifesta nos interesses econômicos nessa empresa e também na forma de organização dela: hierarquias no trabalho e as qualificações para assumir as funções desse trabalho de ordem técnica. Vê-se aqui, o expoente máximo da utilização de engenheiro nessa obra, em outras palavras, por meio de normas racionalmente definidas. Por exemplo: quando o Presidente da República do Brasil tem o poder de escolher o diretor chefe da CVRD, para o entendimento desta tese, seria o exemplo de racionalidade, via leis, para buscar legitimidade em sua escolha.

Compreendemos que este administrador chefe geral, seria o grande administrador da CVRD, respondendo por ela nos seus altos e baixos rendimentos. E que esse administrador tem como característica a de ser fiel ao cargo e identificar-se com os objetivos da empresa, defendendo os interesses do seu cargo e da sua organização.

Dulci (1999) ressalta que a elite técnica pode ser considerada como um exemplo de elite moderna que, gradativamente, assume a dianteira do processo de modernização político econômico-institucional do Estado nos anos 1930, mesmo que muitas vezes compactuando com as elites políticas tradicionais, por exemplo, as agrárias. E esse alargamento das relações sociais, segundo Dulci (1999) na era industrial, trouxe uma conexão entre as elites tradicionais e modernas, sobretudo via graus de parentesco e união de interesses, mostrando que a história da desigualdade social e interesse privado nas instituições públicas no Brasil não se rompem facilmente. Um traço disso pode ser visto no fato de que quem estudava, naquela época, eram os filhos dos fazendeiros que possuíam dinheiro para custear a educação básica e o ensino superior. E eram esses filhos que adentravam na administração pública.

Como vimos o exemplo do primeiro diretor-geral da empresa Vale do Rio Doce, Israel Pinheiro da Silva e o mesmo ocorre com Dermeval José Pimenta. Acreditamos que, uma possível diferença entre esses dois privilegiados da sociedade brasileira, seria que

[34] Não encontramos nenhuma pesquisa acadêmica sobre nenhum desses engenheiros norte-americanos bem como, sua importância e - ou relação com a tecnocracia.

Israel Pinheiro queria a todo custo seguir a carreira de político nato, e Dermeval Pimenta estaria mais atrelado a cumprir sua função de engenheiro. Seria por meio da competência técnica, que buscava na maioria das vezes, ascensão da carreira, por seu compromisso com sua atuação, disponibilidade e responsabilidade na Companhia.

Nos termos de Stehr e Reiner (2011) Dermeval Pimenta seria considerado como um "trabalhador do conhecimento" que trabalha em profissão baseada no conhecimento, via auxílio das autoridades políticas nas atividades econômicas, que necessitavam de notória "expertise técnica".

Vejamos abaixo no livro *A Vale do rio Doce e sua história*, a própria citação do discurso de posse de Dermeval José Pimenta:

> Ao assumir o cargo de presidente da companhia Vale do Rio Doce a que me levou a honrosa confiança do Sr. Presidente Gaspar Dutra, eu o faço com o firme propósito de, no desempenho desta incumbência, empregar todos os meus esforços e energias. Vaga com a renúncia do Dr. Israel Pinheiro da Silva, que havia sido eleito deputado federal pelo estado de Minas Gerais. A tarefa não é das mais fáceis, bem sei. Mas, vou elevar minha capacidade de trabalho ao máximo para prosseguir a gigantesca obra que vós, Sr. Israel Pinheiro, com lúcida inteligência e dinamismo administrava. Embora assoberbado por dificuldade quase intransponíveis, oriundas da guerra, da qual participou nosso país, conseguistes deixar quase concluídos os planos de exploração das minas, em Itabira, a construção de novos trechos da estrada de ferro Vitória a Minas, melhoria de suas linhas, em trafego e a renovação do seu material rodante e de tração. **A companhia Vale do Rio Doce é uma das grandes realizações do governo da república e dos brasileiros**. Ao ser organizada a Companhia Vale do Rio Doce, o governo brasileiro não teve em mira, tão somente, a exploração das minas de ferro de Itabira, **visando à exploração do minério, mas também a de sanear e promover o desenvolvimento da Zona do Rio Doce, desde o litoral até suas nascentes** […]. (PIMENTA, 1981, p.121, negrito nosso).

Dermeval esclareceu que sua nomeação para o cargo de presidente da CVRD, novamente por meio de indicação política, do presidente Dutra, se deu devido à saída de Israel Pinheiro, que ficou na Companhia de 1942 até fevereiro de 1946, para ocupar o cargo de deputado federal por Minas Gerais. A menção a Israel Pinheiro (1896-1973) acima não é gratuita. Para nós, Pimenta era VALE antes mesmo de a Empresa ser criada. Além do mais, ele participou das negociações dos "Acordos de Washington" – firmados entre Brasil, Inglaterra e EUA – que resultaram na encampação da Itabira Iron Ore Company e, por fim, no nascimento da CVRD, em 1942. Durante o primeiro ano da

Companhia, foi nomeado superintendente, assumindo a presidência em 1943, na qual permaneceu até 1945. (VALE..., 2012).

Pimenta, na atuação de presidente da Vale, se preocupava não apenas com a administração das minas de ferro, mas também com o desenvolvimento local, por onde a CVRD passava, como na região vale do rio Doce, como pode ser observado na citação acima. Nesse contexto, entendemos que a história da Vale se entrelaçava com os ideais de Pimenta para o desenvolvimento econômico.

A seguir, busca-se demonstrar a explicação da mídia, em relação à saída do engenheiro Israel Pinheiro, bem a posse de seu cunhado, Dermeval Pimenta, e a posteriori demonstramos essa temática no discurso de saída do Pinheiro.

Assim, vejam-se os passos abaixo: O jornal *Correio da Manhã*, de 24 de outubro de 1945, assim apresenta as "Razões do insucesso":

> O dr. Pinheiro passava a maior parte do seu tempo no Rio de Janeiro. Eram raras suas visitas á mina. A presidência agia como uma entidade separada. Ocorreram atrasos que os engenheiros não políticos consideraram além de qualquer explicação. Havia atrasos na entrega de equipamentos por mais de 01 ano. O dr. Pinheiro estava preocupado com sua candidatura política e não com a administração da Cia. (RAZÕES..., 1945, p. 6).

Percebe-se que esse texto foi elaborado no final do ano de 1945, ou seja, a mídia demonstrava que os problemas estavam relacionados à falta de proximidade do presidente da CVRD com a própria administração da empresa, da necessidade de acompanhar de perto esse grande empreendimento e que ademais, os engenheiros que trabalhavam na Empresa não estavam satisfeitos com a demora de entrega de materiais, dentre outros. Por outro lado, a matéria chama a atenção de que Israel Pinheiro era um engenheiro que buscava carreira na política, via eleições no Estado de Minas Gerais.

Aqui, levanta-se a questão se existia alguma rixa entre este jornal e Israel Pinheiro? A família Pinheiro mantinha algum meio de comunicação? Talvez o próprio jornal esteja "fazendo política".

Com isso presente, analise-se agora o próprio discurso do Israel Pinheiro em fevereiro de 1946, sobre sua retirada em "Discurso de Israel Pinheiro sobre sua saída da Vale" do próprio jornal *Correio da Manhã*, de 25 de fevereiro 1946 p.03:

> Sr. Dr. Dermeval Pimenta. É com pesar que deixo a presidência da Cia. Vale do rio Doce, em face dos imperativos de um mandato que me foi confiado pelo eleitorado do meu Estado. Na câmara federal ou em qualquer posição que vier a ocupar na vida pública, continuarei, no entanto a propugnar e a trabalhar por essa grande obra a que estive ligado por quase quatro anos, no período de sua organização e construção. Ao transmitir a V.s. a presidência dessa companhia, eu o faço no entanto com grande satisfação pela certeza que tenho de que essa obra encontrará garantia de segurança e desenvolvimento no espírito clarividente e nas mãos experimentadas de um engenheiro que apresenta na sua longa carreira de serviços as condições essenciais para tal empreendimento de conhecimento técnico e espírito público. Engenheiro em várias estradas de ferro, até o alto posto de diretor da Rede Mineira de Viação, teve v.s. na Secretaria de Viação e Obras Públicas de Minas Gerais consolidados conhecimentos da alta administração pública. É certo que fará um honroso trabalho. (DISCURSO..., 1946, p. 3).

Ao fazer essa análise de discurso precisa-se de certo cuidado, pois Israel Pinheiro era cunhado de Dermeval Pimenta, então se supõem que são quase que necessários os elogios de ambas as partes. Mas esse discurso demonstra que a saída de Pinheiro, se deu por objetivos políticos, isto é, assunção da posição de candidato eleito como deputado federal no Rio de Janeiro, antiga capital do país. Aqui, faz-se um adendo, pois não encontramos nenhuma fonte que demonstre que Israel Pinheiro teria auxiliado mesmo que indiretamente na indicação de Dermeval Pimenta para substituí-lo no cargo da presidência. Apenas encontramos fontes em que, como era de praxe, o presidente do Brasil do período, Gaspar Dutra, o havia convidado para assumir a Companhia Vale do Rio Doce.

Pensamos, que por mais que não se encontre, pode ser apenas porque, se tal indicação tiver ocorrido, ela pode não ter deixado rastro, dadas as possíveis implicações negativas deste tipo de nepotismo. Essa seria uma hipótese para a ausência de elementos informativos que indicam o favorecimento de Israel Pinheiro ao seu cunhado.

### *4.1.2 Repercussão da Gestão-Pimenta na Companhia Vale do Rio Doce*

Nas mídias do país pipocavam as manchetes tais como exemplo: “Perigo que nos ameaça”; “Salvemos a Rio Doce”; “Em defesa do Rio Doce” (PERIGO..., 1946; SALVEMOS..., 1946; EM DEFESA..., 1946). Ressalte-se, entretanto, que a nomeação de Pimenta para a presidência da CVRD foi aplaudida. Dermeval foi considerado um

possível “salvador” para a região do leste de Minas Gerais – Vale do rio Doce – e que iria assegurar a companhia para os mineiros. Um dos motivos para tanta relevância da nomeação de Dermeval Pimenta para a Vale seria de que ele não era um homem que objetivava concorrer a candidaturas de cargos políticos; ele era um engenheiro nato.

Segundo o “Relatório da Companhia” correspondente ao ano de 1946, em nota pessoal, escrito por Dermeval Pimenta, ele se demonstrava ciente da situação da empresa, que com o fim da Segunda Guerra e a queda de investimentos americanos na indústria bélica, além do mais, neste momento o minério de ferro tinha poucos compradores no mercado (COMPANHIA..., 1946).

> Em 1946, a CVRD registrou seus níveis de vendas mais baixos desde 1943, caindo as exportações para 40.962 toneladas, ao preço médio de US$ 5,30 por tonelada FOB.[35]Para reverter esse quadro desfavorável, eram necessários novos aportes financeiros, destinados às obras de mecanização das minas, de reparo da ferrovia e de modernização das instalações.

Com o perfil bastante técnico em seu relatório, Pimenta se mostrava a par das dificuldades financeiras da Companhia e do contexto histórico da construção da CVRD. Vejam-se, pelos discursos midiáticos, essa confirmação e os principais apontamentos de Dermeval Pimenta sobre a Vale do rio Doce.

[35] FOB – *Free on board*, que significa que os custos a partir do embarque da mercadoria são encargo do comprador.

Figura 6 - Manchete bombástica da Folha de Minas

PAGINA OITO "LUX JORNAL" BELO HORIZONTE — DOMINGO, 23 DE MARÇO DE 1947 FOLHA DE MINAS

O gigantesco empreendimento da Companhia Vale do Rio Doce

Uma obra grandiosa que todos os brasileiros devem conhecer

Perspectivas que se abrem á economia nacional — O notavel discurso pronunciado pelo dr. Dermeval Pimenta, presidente da Cia. Vale do Rio Doce, na inauguração de importante trecho da E. F. Vitoria-Minas

Inaugurado mais um grande trecho da Vitoria a Minas

Uma comitiva de ilustres personalidades e tecnicos esteve presente ao ato — Visita ao cais do Minerio, uma das maiores obras de engenharia do mundo — Em Itabira

Fonte: Folha de Minas, p. 08, 23 mar. 1947.

O jornal *Folha de Minas* traz em letras garrafais a manchete "O gigantesco empreendimento da Companhia Vale do Rio Doce: Uma obra grandiosa que todos os brasileiros devem conhecer".

> Perspectivas que se abrem a economia nacional – O notável discurso pronunciado pelo Dr. Dermeval Pimenta, presidente da Cia. Vale do Rio Doce, na inauguração de importante trecho da E.F. Vitória – Minas. A companhia Vale do Rio Doce tem para o nosso país, acentuadamente para Minas, uma importância que nunca será demais, encarecer. Aliás, vale frisar aqui que o grande público desconhece ainda essa importância e os seus altos objetivos. No entanto, poucas obras como essas são tão decisivas para a economia nacional, merecendo por isso mesmo, o mais franco apoio e a colaboração de todos verdadeiros patriotas. É alguma coisa realmente gigantesca a obra que a Companhia vem realizando no Vale do Rio Doce. De fato, ela propicia, por todos os meios, o rápido desenvolvimento daquela rica e extensa região, num trabalho em que predomina um alto espírito público, estabelece ao mesmo tempo e com a maior rapidez, todas as condições necessárias ao transporte de minérios que, levados ao porto de Vitória, seguirão por rotas internacionais. Mas em outro local mencionaremos, em linhas gerais, o que tem realizado essa importantíssima Companhia a qual se deve, entre outras coisas da singular vulto, e aproveitamento eficiente das maiores jazidas de ferro do mundo, como sejam as de Itabira. É justo mencionar aqui o decidido e patriótico apoio que o Presidente Eurico Dutra, vem esclarecidamente, dando a essa gigantesca realização. (O GIGANTESCO..., 1947, p. 8).

E o jornal segue tecendo comentários especialmente à figura de Dermeval Pimenta e suas qualidades, realçando “o Dr.Dermeval Pimenta e a importante obra que vem realizando como presidente da Cia, Vale do Rio Doce.”

Figura 7- Imagem de Dermeval José Pimenta no Jornal

Um grande administrador

O dr. Dermeval Pimenta e a importante obra que vem realizando como presidente da Cia. Vale do Rio Doce

SR. DERMEVAL PIMENTA

.

Fonte: Folha de Minas, p. 08, 23 mar.1947

> Numa hora em que a Companhia Vale do Rio Doce vem realizando uma obra do mais alto sentido nacional, não se pode esquecer a esclarecida situação do seu ilustre presidente dr. Dermeval Pimenta. Destacada figura da engenharia brasileira, o ex-secretário da Viação do Estado de Minas Gerais é, sobretudo, uma grande organização de trabalho, a serviço do mais elevado espírito público. São, de resto, numerosos e relevantes serviços que lhe deve a coletividade mineira, através das altas funções que tem exercido com inexorável brilho. **Sua gestão na Secretaria da Viação foi das mais fecundas que temos tido**. Daquela pasta, o ilustre homem público foi chamado a prestar o seu concurso na presidência da Companhia do rio Doce aonde, mais uma vez, vem confirmando os raros predicados que compõem a sua **personalidade singular de administrador**. A sua gestão naquele alto posto tem-se assinalado de magníficos empreendimentos, levados a termo com segurança e energia. A tarefa é árdua e exige sacrifícios, mas os trabalhos prosseguem com êxito animador, graças a um espírito sadio que os orienta. Essa obra da Vale do Rio Doce, por todos os títulos notável, prossegue rapidamente para a sua concretização consubstanciado um dos mais fecundos empreendimentos de âmbito nacional. Para tão alta realização, as diretrizes e a capacidade do dr. Dermeval Pimenta apoiado pelo Presidente da República tem constituído um fator vital de sucesso que ainda mais recomenda o nome

> do ilustre presidente da Companhia do alto conceito de Minas e do Brasil (O GIGANTESCO..., 1947, p. 8, negritos nossos).

Novamente, percebe-se nas citações acima de que Pimenta era bem-quisto na rede midiática do período, sendo destacado e lembrado por grandes atuações em cargos públicos, como vêm mencionados em destaque acima; atente-se para a ênfase na sua característica de competente administrador.

### *4.1.3 Os horizontes e os desafios de um discurso: análise dos jornais sobre Pimenta*

Ademais, passado um ano de sua administração na presidência da CVRD, neste mesmo jornal (OS PRINCIPAIS..., 1947, p. 8) apresentam-se os principais pontos do discurso de Demerval Pimenta para a Companhia:

Quadro 8- Principais Pontos do discurso de Pimenta

**Os principais pontos do importante discurso do dr. Dermeval Pimenta**

Em seu notvel discurso, que condensa os problemas basicos de uma rica e vasta região brasileira, o dr. Dermeval Pimenta abordou tópicos da mais alta importancia, alguns dos quais mencionamos abaixo:

— Histórico do interesse mundial pelas nossas reservas de minerio.

— Organização da Companhia Vale do Rio Doce e seus objetivos.

— Cais de Minerio.

— Reconstrução da Vitoria a Minas.

— Trecho de Vitoria a Colatina.

— Ligações a Itabira.

— Saneamento e abastecimento da região do Rio Doce.

— Resultados da renovação do material da ferrovia e do saneamento.

—A produção de minerio e seu transporte.

— Vultoso emprestimo americano.

— Perspectivas e o que há a fazer.

Fonte: Jornal Folha de Minas, p. 08, 23 mar. 1947.

Em seu notável discurso que condensa os problemas básicos de uma rica e vasta região brasileira, o dr. Dermeval Pimenta abordou tópicos da mais alta importância, alguns dos quais mencionamos abaixo (O GIGANTESCO..., 1947, p. 8):

Quadro 9 - Principais pontos do discurso de Pimenta (1947)

1. **Histórico do interesse mundial pelas nossas reservas de minério;**
2. **Organização da companhia Vale do Rio Doce e seus objetivos;**
3. **Reconstrução da Vitória a Minas;**
4. **Ligações a Itabira;**
5. **Saneamento e abastecimento da região do rio Doce;**
6. **A produção de minério de ferro e seu transporte;**
7. **Vultoso empréstimo americano;**
8. **Perspectivas e o que há a fazer.**

Fonte: Jornal Folha de Minas, p. 08, 23 mar. 1947.

Sobre os principais pontos citados no discurso, em resumo, pode ser explicado como:

a) **Histórico do interesse mundial pelas nossas reservas de minério**:

Após Dermeval expor os oito pontos acima, ele explica que, o nosso país atraia interesses estrangeiros para a exploração de matérias primas, tanto que organizaram-se companhias e grupos de outros países para a aquisição destas jazidas de ferro, como foi citado nesta pesquisa. E Dermeval questiona se essas companhias seriam as fontes abastecedoras indispensáveis no Brasil. Ainda, ele chama atenção de que, estava sendo construída a estrada de ferro, que partindo de Vitória, capital do estado do Espírito Santo, se dirigia para a cidade de Diamantina, no norte do estado de Minas Gerais. E o objetivo desta estrada de penetração era o desbravamento de uma vasta zona coberta de florestas virgens e a integração da mesma na economia nacional e com outra região mineira que havia atingido alto grau de prosperidade material e elevado padrão cultural. Assim, “o interesse mundial despertado por nossas reservas de minério de ferro refletiu imediatamente nos destinos de nossas estradas de ferro Vitoria a Minas, ou seja, no projeto inicial para a cidade de Diamantina e sua sub-região em volta, que entravam incluídos na idealização dos trilhos de ferro”. (Jornal Folha de Minas, p. 09, 23 mar. 1947.)

b) **Organização da companhia Vale do Rio Doce e seus objetivos**:

Dermeval Pimenta explicou neste segundo ponto, que os acordos que envolviam a CVRD, que foi organizada em decorrência do acordo celebrado em Washington (EUA), no dia 03 de março de 1942, entre a Inglaterra, o Brasil, e os Estados Unidos. Por esse acordo:

a) O governo britânico se comprometia a adquirir e transferir livres e desembaraçadas de qualquer ônus, para o governo brasileiro, as jazidas situadas em Itabira, pertencentes à British Itabira Company, entre as quais estavam as grandes reservas de minério de ferro do Cauê e Conceição;
b) O governo brasileiro se comprometia a encampar a Estrada de Ferro Vitória-Minas e entregá-la, livre e desembaraçada, a uma companhia organizada pelo nosso governo; prolongar a estrada de ferro até as minas de Itabira, restaurar e melhorar esta ferrovia para que ela pudesse transportar o mínimo de 1.500.000 toneladas de minério de ferro, anualmente, das Minas até o porto de Vitória; melhorar as instalações do porto de Vitória, a fim de dar saída, com eficiência, da exportação mínima de 1.500.000 toneladas.

c) O Export and Import Bank dos EUA (EXIMBANK), se comprometia a abrir um crédito de US$ 14.000.000,00, para compra ou aquisição na América do Norte, de todos os equipamentos, os materiais e as máquinas necessários ao prolongamento e restauração da estrada de Ferro Vitória-Minas de Itabira e do Porto de Vitória, de modo que as minas, a estrada de ferro e o porto de Vitória, tivessem capacidade para a produção, transporte e entrega de 1.500.000 toneladas de minério anualmente.

**c. Reconstrução da EFVM e as Ligações a Itabira**:

Agora, sobre o terceiro ponto, de acordo com o discurso de Pimenta transcrito no Jornal *Folha de Minas*, de fevereiro de 1946, as perspectivas econômicas dos depósitos ferríferos de Itabira começaram a reduzir a fascinação das reservas diamantíferas de Diamantina. O ponto final dessa ferrovia passou a oscilar entre a cidade do diamante e a do ferro (DISCURSO..., 1946).

Pelo decreto n. 7. 773 de 20 de dezembro de 1909, o Governo Federal autorizou a construção de um ramal para Itabira, partindo de Sant’Ana dos Ferros, então situada no

traçado da linha tronco da Vitória a Diamantina. Em relação ao decreto aqui mencionado ele reza:

> Autoriza a modificação do contracto celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, para o fim de ser adquirido o direito de reversão de suas linhas (...). Artigo unico. Fica autorizada a modificação do contracto celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, em virtude do decreto n. 4.337, de 1 de fevereiro de 1902, para o fim de ser adquirido pela União o direito de reversão das linhas da mesma companhia, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro e secretario de Estado da Viação e Obras Publicas. (BRASIL, 1909).

Este mesmo decreto estabelece modificações no traçado e determina o aparelhamento da estrada, de modo que fosse possível o transporte anual de três milhões de toneladas de minério, sob a condição de que fosse estabelecida uma Usina Siderúrgica com a capacidade mínima de 1.000 toneladas de produtos por mês. Foi, portanto, este decreto o ponto de partida para todos os estudos de exploração, aproveitamento e exportação dos minérios de ferro de Itabira. Em 1910, ficou claramente demonstrada a intenção de desviar a linha tronco da Vitória-Diamantina para Vitória-Itabira, quando pelo Decreto nº 8.308 de 20 de outubro de 1910, foram aprovados os projetos e orçamentos de uma nova linha, entre a atual estação de Naque, na barra do Rio Santo Antônio e a cidade de Itabira (BRASIL, 1910). Essa intenção veio a concretizar-se em sete de julho de 1916 quando, pelo Decreto de nº 12.094 foi feita uma revisão e consolidação de todos os contratos da EFVM que estava em tráfego até Cachoeira Escura – Km 444 – passando em definitivo a funcionar a linha Vitória a Itabira (BRASIL, 1916).

A estrada de ferro EFVM avançava por entre as densas matas do Vale do Rio Doce. Ao mesmo tempo a opinião pública brasileira era agitada pelo problema que surgia então, de não se consentir que companhias estrangeiras fizessem exportação do minério de ferro sem que ao mesmo tempo estabelecessem a indústria siderúrgica em nosso país. Nessa ocasião, a Itabira Ore Company havia adquirido a maioria das ações da CFVM. Pelo Decreto nº 14.160 de 11 de maio de 1920, essa companhia estava autorizada a construir usinas siderúrgicas no Brasil além de administrar as ferrovias e porto de escoamento de minério; concessão recebeu o nome de “Contrato de Itabira” (BRASIL, 1920). Ainda, segundo o discurso de Pimenta, este decreto não foi aceito como se esperava.

Tão largas e profundas discussões suscitou esse contrato na imprensa, no Congresso e na opinião pública, que o governo brasileiro resolveu pelo Decreto-lei nº 1.507 de 11 de agosto de 1939 declarar irrevogável a caducidade daquele tão discutido Contrato de Itabira.[36]

Ainda, segundo a declaração de Pimenta no jornal, "somente mais tarde um motivo de alto interesse nacional, relacionado mesmo com a segurança do país, pôde fazê-lo. E foi o que aconteceu. Deflagrada a Guerra Mundial, o Brasil compreendeu que não poderia mais protelar a solução do problema da instalação da grande siderurgia nacional e nem impedir a exportação do minério de ferro em larga escala para as nações amigas que, desesperadamente lutavam contra um inimigo comum. Resolveu-se, então separar as duas questões tornando-as independentes". Empresas com capital exclusivamente brasileiro, mas com a estreita colaboração técnica e financeira dos americanos seriam incumbidas de solucionar o problema. Organizaram-se, para este fim, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Companhia Vale do Rio Doce S.A. Na organização dessas companhias cujo maior acionista era o próprio Governo Federal, determinou-se que ambas deveriam projetar e executar as obras com a máxima celeridade possível a fim de que viessem contribuir para o esforço de guerra. (Jornal Folha de Minas, p. 09, 23 mar. 1947.)

Ainda como esclareceu Dermeval (1945), a empresa foi construída por meio de um acordo assinado em Washington entre Estados Unidos, Inglaterra e Brasil, na Segunda Guerra Mundial, onde os Estados Unidos e Inglaterra, dedicados aos esforços contra Hitler, necessitavam de que o Brasil fornecesse minério de ferro para sua indústria de armamentos. Com isso teve-se a proposta da instalação da CVRD (GOMES, 2012).

d) **Desafios a serem enfrentados pela Vale do Rio Doce: saúde, produção e pagamento de empréstimo:**

Resumindo os outros pontos, como foi sinalizado acima, havia na mente de Pimenta uma preocupação de que o desenvolvimento econômico refletisse de modo positivo de algum modo no meio social. Em linhas gerais ele reconhece que o Vale do Rio Doce passa por um desenvolvimento econômico e um fator significativo para isto é certamente a EFVM e inúmeras empresas que lidam com açúcar, ferro, madeira, cerâmica. Ao mesmo tempo Pimenta reconhece que além deste aspecto mais industrial, a

[36] Não deixa de chamar a atenção que o "Contrato de Itabira" tenha demorado 20 anos para ser revogado. Quais seriam os interesses de sua manutenção? Pensamos que, como se tratava de uma Companhia constituída por ações, certamente alguns graúdos investimentos não queriam perder essa mamata.

EFVM de início tinha a vocação de ser uma mediadora para o transporte de produtos agrícolas, especialmente o café. Mas o vale tinha ainda outras riquezas:

> Das suas florestas, no ano passado (1946) foram exportadas 50.424 toneladas de madeira e 83.964 metros cúbicos de carvão vegetal. Para acelerar e estimular **o desenvolvimento é indispensável que a União e os Estados de Minas e do Espírito Santo voltem, voltem suas vistas este Vale ubérrimo e de extraordinárias possibilidades econômicas. Dificilmente no Brasil se encontrará outra região igual a esta, que esteja em condições de, em poucos anos, transformar-se em um centro ao mesmo tempo agrícola, pastoril e industrial capaz de abastecer com seus produtos os nossos principais mercados** (O GIGANTESCO... 1947, p. 8).

A descrição da "paisagem" tem em vista exatamente os seus potenciais econômicos: rios caudalosos para energia hidráulica, localização otimizada entre centros consumidores (Rio, São Paulo, Belo Horizonte, Vitória) e estrada de ferro. Mas o que falta? Um sistema de comunicação viária: pontes e rodovias. O artigo cita que alguns centros começam a desenvolverem-se tais como Colatina, Aimorés, Governador Valadares. Mas, segundo o artigo, há a necessidade da colaboração em três esferas: federal, estadual e da EGVM, e indiretamente, ciência CVRD.

> Se no entanto houver uma estreita cooperação do governo Federal, governos estaduais e a Cia Vale do Rio Doce, no sentido do estabelecimento e execução de um programa bem planejado para fomentar o desenvolvimento deste Vale, podemos estar certos, de que, dentro de poucos anos, teremos recuperado, com elevados juros, todo o capital que aqui houver sido investido [...] Precisamos de empreendimentos ousados, bem planejados se definitivos e teremos construído para nossas gerações vindouras, uma grande pátria, nobre, rica, independente e feliz. É inegável que a zona do Vale do Rio Doce caminha no ritmo acentuado e brilhante desenvolvimento econômico e industrial, estimulado pela facilidade de transporte proporcionada pela Vitória a Minas, bem como pela confiança que todos os brasileiros temos na conclusão integral do plano de obras realmente admirável da Cia, Vale do Rio Doce. Tal confiança fortemente se estrutura na convicção de que os dirigentes da Cia continuarão no seu nobre, justo e patriótico objetivo de amparar, colaborando com elas, as iniciativas particulares que forem brotando nos centros de produção do comércio e da indústria. Igualmente alicerça a mesma confiança no apoio que, ao soberbo empreendimento dedica o general Eurico Gaspar Dutra. De fato, o ilustre presidente da República jamais deixou de revelar o alto grau de interesse que consagra a vitória completa da colossal epopéia de trabalho que é a Cia Vale do Rio Doce, para solidificar definitivamente a economia do nosso país. Vale do Rio Doce é um dos marcos de nossa desejada independência econômica. (O GIGANTESCO..., 1947, p. 8, negrito nosso).

Servem os trechos acima, pois, ainda que longos, dentre outras coisas, para demonstrar o espaço que Dermeval Pimenta possuía na imprensa brasileira. São também exemplos da atenção e da explicação detalhada sobre a CVRD do ponto de vista dos jornalistas. Esses exemplos acima demonstram que ele estava atento a todo processo da construção da Vale do rio Doce, bem como sabia da importância da CVRD para Minas Gerais, para o Brasil e para o exterior.

Por outro lado, de acordo com Georg Fischer (2018), quando Pimenta assumiu a presidência da Companhia, os conflitos da empresa giravam em torno de dois problemas:

> 1) A insistência dos diretores americanos para que a CVRD continuasse a exportar, principalmente para o mercado americano; 2) além disso, havia opiniões divergentes em relação à vocação econômica da própria Vale do Rio Doce e do papel da estrada de ferro na economia regional. (FISCHER, 2018, p.464).

Para responder a esses problemas, Dermeval enquanto presidente da CVRD, debatia esses problemas com outros engenheiros. Um exemplo disso seria o debate realizado por Dermeval Pimenta no Centro Moraes Rego (CMR) da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), em agosto de 1947 para explicar o problema da exportação de minério de ferro brasileiro (PIMENTA, 1949).

No decorrer do relatório Pimenta explicou o motivo de no início do funcionamento da CVRD, os EUA não ter importado o minério de ferro brasileiro:

> No período de 1943 a 1946, os Estados Unidos deixaram de importar minério de ferro do Brasil, a fim de que toda a exportação brasileira fosse destinada à Grã-Bretanha, cujas fontes normais de abastecimento se haviam restringido pelos riscos de guerra. A CVRD que, embora organizada com o capital brasileiro, e sido financiada com empréstimos americanos, ainda não havia, até 1946, exportado minério de ferro para os Estados Unidos. 1947 e 1948 a CVRD exportou para aquele país, respectivamente 83.000 e 223.816 tons de hematita compacta, com os teores médios de 68,6% de Ferro. Se a exportação brasileira de minério de ferro, nos últimos dois anos não atingiu a maior tonelagem, a causa não decorreu da falta de pedidos dos importadores, mas sim, da deficiência da nossa produção das Minas, é uma consequência da falta de transporte ferroviário, sendo que esse fator é principal responsável por não ter a exportação do Brasil atingido, ou mesmo ultrapassado a 1.000.000 de tons. Se a CVRD que estivesse concluída o seu aparelhamento poderia ter exportado 1.500.000 tons, tal o grande número de pedidos que recebeu, no ano passado dos EUA, Europa e até do Japão. (PIMENTA, 1949, p. 68)

Dermeval explica que no início do funcionamento da empresa CVRD, o motivo da não exportação do minério para os EUA, não era porque o Brasil não quisera, mas sim, por motivos de guerra, e do acordo entre países; o minério fora exportado em um primeiro momento para a Grã-Bretanha. Sustenta que depois o Brasil exportara bastante para os EUA. Um dos motivos de não poder aumentar a exportação, seria a falta de transporte ferroviário, um dos temas recorrentes da carreira de Dermeval.

### *4.1.4 Mineração em números e seu significado político: explanação de Pimenta*

Em continuação com seu relato, Dermeval Pimenta demonstra a importância da mineração para o Brasil, e mostra dados da produção mundial de ferro, da produção do Brasil e nos EUA na década de 1940.

A produção mundial de minério de ferro, de acordo com os dados fornecidos pelo *The Mineral Yearbook* editado pelo *Bureau of Mines* do Departamento do Interior dos Estados Unidos, no período de 1940 a 1946, foi a seguinte:

Quadro 10- Produção mundial de ferro em toneladas: 1940-1946

| **Ano** | **Quantidade** |
|---|---|
| **1940** | 203.600.000 tons |
| **1941** | 218.200.000 tons |
| **1942** | 232.000.000 tons |
| **1943** | 238.000.000 tons |
| **1944** | 206.000.000 tons |
| **1945** | 160.000.000 tons |
| **1946** | 146.000.000 tons |

Fonte: PIMENTA, 1949.

Nesse mesmo período a produção desse minério, nos Estados Unidos era a seguinte:

Quadro 11- Produção de ferro nos EUA em toneladas: 1940-1946

| Anos | Produção | Importação |
|---|---|---|
| **1940** | 74.878.718 | 2.479.326 |
| **1941** | 93.892.753 | 1.707.811 |
| **1942** | 107.219.890 | 731.325 |
| **1943** | 102.872.863 | 399.117 |
| **1944** | 95.628.294 | 463.532 |
| **1945** | 89.794.834 | 1.193.514 |
| **1946** | 71.980.145 | 2.754.216 |

Fonte: PIMENTA, 1949.

A produção e exportação de minério de ferro do Brasil, no período de 1942-1948, de acordo com os dados dos serviços de Estatísticas dos Ministérios da Agricultura e da Fazenda, foram:

Quadro 12- Produção de ferro no Brasil em toneladas: 1942-1948

| Anos | Produção | Exportação | Consumo |
|---|---|---|---|
| **1942** | 704.235 | 316.033 | 388.202 |
| **1943** | 810.514 | 322.797 | 487.707 |
| **1944** | 769.497 | 205.798 | 563.699 |
| **1945** | 650.212 | 299.994 | 350.218 |
| **1946** | 582.516 | 064.413 | 518.103 |
| **1947** | 606.001 | 196.737 | 409.264 |
| **1948*estimativa** | 1.249.289 | 599.289 | 650.000 |

Fonte: PIMENTA, 1949.

Por estes quadros estatísticos verificamos que a produção mundial de minério de ferro, que em 1943, no período mais crítico da guerra, atingiu a 238 milhões de toneladas, foi decrescendo e em 1946, um ano após o término da guerra, essa produção atingiu a 146 milhões, com uma redução de, portanto, 39%. A produção americana, que em 1942, atingiu ao máximo de 107.219.753 tons, veio decrescendo até 1946, para o mínimo de 71.980.145, com redução de 33%. A produção brasileira também acompanhou esse

decréscimo mundial, passando de 810.504 em 1943, para 582.516 tons, em 1946. A exportação brasileira também decresceu, atingindo, ao mínimo de 64.415 tons em 1946.

Segundo Pimenta:

> Em 1947 e 1948, a produção aumentou, não só devido ao maior consumo interno, com a inauguração da Usina de Volta Redonda no Rio de Janeiro, mas ainda para atender a uma procura maior do minério para exportação. Em 1948 exportamos 599.289 tons, ou sejam, 600.000 toneladas, quantidade ainda não atingida até então. A importação americana de minério de ferro, que em 1940 atingira a 2.479.326 contribuindo o Chile com 73% desse suprimento, desceu ao mínimo de 399.117 em 1943, para sofrer acentuada ascensão, chegando a 2.754.216 em 1946. (PIMENTA, 1949, p. 67).

Infelizmente, não foram encontrados dados sobre a produção e importação desse minério pelos EUA, relativamente aos anos de 1947 e 1948. Dermeval mostrara a importância da mineração para o Brasil, e raciocinava, por exemplo, dentro das contingências de entendimentos políticos entre dois países (EUA/Brasil) que precisavam manter firme intercâmbio, porque o Brasil possuía a mineração que interessava aos norte-americanos e o Brasil precisava do financiamento deles para fortalecer a CVRD. Observe-se o raciocínio de Pimenta (1949):

> Recursos financeiros são indispensáveis a organização de um empreendimento de vasta proporção, como é de mister para o aparelhamento das minas, dos transportes ferroviários e dos portos, destinados à produção a exportação de milhões de tons de minério. **É indispensável que haja não só a associação do capital nacional com o estrangeiro, mas, sobretudo, que haja uma mútua compreensão internacional dos interesses em jogo e uma perfeita reciprocidade de tratamento dos negócios.** O capital estrangeiro terá que ser fornecido a juros baixos e amortizáveis, em longo prazo. As empresas importadoras e financiadoras por sua vez deverão ter a garantia de um suprimento permanente de minério, por tempo suficientemente longo e a preço razoável. As empresas nacionais produtoras transportadoras e exportadoras de minério, devem também ter a garantia de que, em um prazo bastante longo, possam contar com um mercado permanente para seu minério e a preço também razoável e compensador. Eu estou convencido de que, se conseguirmos adotar esta política de compreensão e entendimento entre as empresas brasileiras produtoras de minério de ferro e as usinas americanas de siderurgia, o nosso país não deixará escapar a oportunidade que o mercado internacional nos está oferecendo, no presente momento, para darmos a solução definitiva ao problema da exportação dessa matéria-prima. Devemos tudo fazer para que as nossas colossais reservas de minério de ferro, até agora enquistadas no coração do país, se transformem em sangue que corra e alimente a nossa depauperada economia. (PIMENTA, 1949, p. 69, negrito nosso).

Dermeval mostrara a importância capital estrangeiro para assegurar os trilhos da CVRD, mas demonstrara também que deveria ser feito por meio de um jogo de reciprocidade entre os países. Como se vê, Dermeval tinha um olhar técnico e era habilidoso com a estratégia política para o interesse econômico de resolução de problemas.

No ano de 1947, na explanação da Escola Politécnica da USP, Dermeval explicou seu plano para exportação progressiva de minério de ferro da zona do Vale do Rio Doce:

> Entre as diversas questões de interesse nacional focalizadas pela Comissão Mista, americano-brasileira, denominada Missão Abbink,[37] sobressaiu a que se refere à Exportação de Minério de Ferro pelo Brasil. E face das grandes reservas desse minério, existente na zona central do Estado de Minas, consideradas como sendo muito superiores as nossas atuais e futuras necessidades, ficou assentado que era de interesse nacional promover a exportação intensiva de nossa matéria prima. Foi julgado aconselhável que o minério procedente das jazidas do Vale do Paraopeba e imediações, fosse exportado através da central do Brasil e portos do Rio e Itacurussá (RJ) e o proveniente do Vale do rio Doce, em Itabira e adjacências, ou fosse através da E.F. Vitória a Minas e portos de Vitória e Aracruz. **Fazendo parte dessa comissão como um dos seus membros, coube a mim fazer o estudo e elaborar o programa para a exportação progressiva do minério de ferro, pela zona Vale do Rio Doce. Pela exposição que fiz á referida comissão, sugeri a seguinte solução para uma exportação progressiva do minério do Vale do Rio Doce: Exportação de 1.5000.000 tons de minério de ferro, dentro de 30 meses, com a conclusão do atual programa de obras da CVRD.** (PIMENTA, 1949, p.70, negrito nosso).

Novamente, constata-se que Pimenta esteve dentro dos principais debates nacionais/regionais sobre o desenvolvimento econômico, como a Missão *Abbink*, que buscava estudar o processo/e ou/alternativa para o desenvolvimento do Brasil. Percebe-se também, que ele não media esforços para lutar pela CVRD e pela região do Vale do rio Doce de Minas Gerais, objetivando o seu desenvolvimento.

Outrossim, Pimenta continua em seu discurso:

> Aqui no Brasil, as reservas de minérios, consideradas como sendo as maiores de que qualquer outro pais, ainda não estão controladas pelo capital estrangeiro. Os famosos depósitos do Vale do rio Doce, em Itabira, antigamente pertencente aos ingleses, hoje são de propriedade da CVRD, que é uma sociedade de economia mista, cujo maior acionista é o Tesouro Nacional. O capital americano investido nesta companhia, por empréstimos, no valor de US$27.500.000 (vinte e sete milhões e quinhentos mil dólares) é garantido parte pelo Tesouro

[37] COMISSAO, 1954.

> Nacional. E parte por uma taxa sobre preço de tonelagem do minério exportado. Até que esses empréstimos sejam resgatados, o que se dará em 1966, a Diretoria se comporá de 05 membros, sendo 03 brasileiros e 02 americanos e a administração da companhia durante o mesmo prazo deverá ser satisfatória ao governo brasileiro e ao banco financiador**. O governo brasileiro, no entanto, por livre escolha, do presidente da república, nomeia o presidente da companhia, como delegado de sua confiança. Tem ele direito de voto na diretoria por ser um dos seus membros, além dos poderes de vetar as resoluções da mesma, em casos especiais devidamente justificados.** Embora haja participação de cidadãos estrangeiros na diretoria e na administração dos negócios da companhia, o governo brasileiro ainda está na posse do controle da CVRD. (PIMENTA, 1949, p. 72-72, negrito nosso).

Pimenta reforça em sua análise de que a empresa CVRD é brasileira e que o minério do Brasil é de alta qualidade, por isso, a necessidade de terminar o programa de conclusão de obras da empresa, para aumentar sua exportação em 30 meses, mostrando que a solução de usar o minério de ferro do Brasil tem a seu favor uma grande vantagem, qual seja a de permitir, dentro de um tempo relativamente curto, dispor do minério de ferro de alto teor. Esse argumento de Dermeval Pimenta mostraria a vocação econômica da própria Vale do Rio Doce para a exportação de minérios e da importância do papel da estrada de ferro na economia regional do leste de Minas Gerais.

Em síntese, diante do exposto, Pimenta enquanto presidente da CVRD demonstrava os caminhos para resolver os problemas apontados pela empresa. Ao finalizar o discurso em 1947, na escola politécnica da USP, ele agradece a oportunidade de falar com técnicos que também estudam a importância da exportação do minério de ferro, em grande escala. Vejamos:

> Faço um apelo veemente a esse Centro, para que prossiga com esses estudos e com esses debates, afim de que o nosso senso patriótico encontre a tão desejada solução para o problema em foco, e que há mais de trinta anos vem desafiando homens públicos, industriais e economistas. Quero aproveitar a oportunidade para render as minhas homenagens aos diretores e componentes desta associação, cuja orientação em focalizar e promover debates sobre questão **da mais alta importância econômica, é digna de aplausos de todos os patriotas. E tanto mais me desvaneço, quanto mais sinto que nesta discussão, o principal objetivo em mira é o interesse nacional movido por um elevado espírito público, completamente isento de qualquer conceito preconcebido.** (PIMENTA, 1949, p.80, negrito nosso).

Compreende-se aqui nessa tese, que palavras como interesse nacional e espírito público podem gerar certo questionamento. Não encontramos nenhum momento em que Dermeval Pimenta define essas palavras, apesar de utilizá-las bastante. Assim, para se

tentar uma definição mais próxima, do que se acredita que seria uma definição para Pimenta de acordo com seu contexto histórico seria, segundo Moraes (1986): interesse nacional, no contexto de uma democracia, deve corresponder essencialmente ao interesse real da população, e não conduzir à santificação de interesses estatais, que não atendam necessariamente às aspirações e interesses legítimos do povo. Sabemos que é uma definição difícil de ser cumprida, pois para cumprir esses interesses, eles passam pelas decisões de políticos que podem utilizar da subjetividade para definir os interesses nacionais. Ademais, de acordo com Muller (2016) o "espírito" público, pode ser compreendido como o que tem compromisso com a república – com a coisa pública – e com o bem comum. Que aqui novamente seria a importância de pensar a coletividade, o bem comum, ou seja, no contexto de Dermeval Pimenta seria o compromisso com os brasileiros.

Visualizou-se também que Pimenta possuía prestígio entre os demais engenheiros e centros de estudos sobre exportação de minério de ferro, como o Centro Moraes Rego (CMR) da Escola Politécnica da USP; demonstrava um discurso político de boa convivência e bastante técnico sobre a importância de se pensar em conjunto a economia nacional.

### *4.1.5 O "minério de ferro é nosso"? Um questionamento de Dermeval Pimenta*

De acordo com os organizadores do livro *Vale* (2012), enquanto as negociações financeiras entre os EUA e Brasil prosseguiam em ritmo lento, o Governo Federal em 1948, subscreveu novas ações da mineradora, que permitiram o aumento de seu capital para Cr$ 650 milhões de cruzeiros e deu garantias para o pedido de empréstimo ao EXIMBANK. Essas providências foram aprovadas pelo Congresso Nacional em 17 de fevereiro de 1948 através da Lei nº 247. Veja-se:

> Art. 1º É a Companhia Vale do Rio Doce S. A. autorizada a elevar para seiscentos e cinqüenta milhões de cruzeiros (Cr$650.000.000,00) o capital de trezentos milhões de cruzeiros (Cr$300.000.000,00), estabelecido no § 1º de art. 6º do Decreto-lei nº 4.352, de 1 de junho de 1942, e no art. 1º do Decreto-lei nº 6.605, de 20 de junho de 1944.

> Art. 4º É ainda, o Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda autorizado a dar garantia do Tesouro Nacional ao empréstimo de sete milhões e quinhentos mil dólares (U$S7.500.000,00), a juros de três e meio por cento (3 1/2%), ao ano, a ser contraído, pela Companhia Vale do Rio Doce S. A., no "Export-lmport Bank of Washington". (BRASIL, 1948).

Naquele período, como a empresa passava por uma grande falta de financiamento, o governo brasileiro assumiu as rédeas para tentar amenizar essa situação, por meio de um aumento do capital da CVRD.

Outro ponto a destacar na administração da Vale é que Dermeval Pimenta foi um dos responsáveis pela nacionalização da Vale do Rio Doce. Vejamos na carta que ele escreveu em 1948, ao Ministro da Fazenda, apresentando o seu posicionamento contrário à colocação da administração da empresa nas mãos de norte-americanos:

> Para atender à solicitação do ministro da fazenda Correia e Castro, examinamos as sugestões do EXIMBANK e, no dia seguinte dirigimo-lhes uma carta expondo o nosso modo de pensar, contrário a que a superintendência e a chefia de locomoção da estrada de ferro Vitória a Minas fossem entregues a engenheiros americanos. E pugnando ainda para que toda a sua administração fosse brasileira. Sobre a sugestão de que um engenheiro de estrada seja um engenheiro americano, a minha opinião é de que sou contra. A estrada de ferro Vitória a Minas além da finalidade de transporte de minério de ferro, tem a de ser escoadouro de toda a produção de uma grande zona dos Estados de Minas e do Espirito Santo e a administração da estrada tem de estar em contato permanente com os governos daqueles estados, com os industriais, produtores, comerciantes, associações de classes, sindicatos e outros. Portanto, o superintendente precisa ser brasileiro. Além disso, dispomos de técnicos ferroviários brasileiros capazes de dirigir qualquer estrada. A única dificuldade que encontramos é a falta de recursos para aparelha-las, o que no presente caso não acontecerá. O EXIMBANK também sugere que, como chefe de locomoção, seja indicado um técnico americano. No meu modo de pensar, pode ser aceita esta sugestão, desde que esse técnico não tenha funções de administração e seja apenas um consultor de locomoção, pois o administrador deverá ser brasileiro. […] São estas. Sr. Ministro as observações que venho fazer-lhes a propósito das sugestões do Banco de Exportação e Importação. (EXIMBANK). A organização planejada pelo Banco para a administração da estrada de ferro Vitória a Minas ficaria toda entregue aos americanos. O que me parece normal é que a administração da estrada seja entregue a brasileiros, pois temos pessoal capacitados e a Companhia Vale do Rio Doce é dos brasileiros. E a estrada também. Como presidente desta companhia nomeado pelo presidente Gaspar Dutra reitero a V. Ex a, os meus protestos de maior consideração e apreço. Dermeval José Pimenta, presidente. (PIMENTA, 1981, p.165-167).

Percebe-se o caráter nacionalista de Dermeval pelo seu posicionamento na carta acima, pois, por mais que Vale tinha grandes recursos advindos do EXIMBANK, a administração da empresa deveria ser de responsabilidade do Brasil, pois era uma empresa nacional e os brasileiros teriam capacidade técnica para administrá-la.

A resposta do presidente Dutra veio em seguida:

> Em audiência de 10 de janeiro de 1949, o presidente Dutra interpelou-nos sobre o andando da Vale, e, com referência a nova diretoria de sugestão do EXIMBANK, declarou que na próxima renovação permaneceríamos como Presidente, a fim de haver continuidade na Administração da empresa e **seria respeitado meu pedido de manter os demais administradores brasileiros**. "Por mais que o EXIMBANK está emprestando uma grande quantidade de capital ao Brasil, o governo federal também está entrando com altos recursos financeiros e a empresa é brasileira." (PIMENTA, 1981, p.168, negrito nosso).

A resposta do Presidente da república foi favorável ao posicionamento de Pimenta segundo o qual a empresa Vale era nacional e deveria ser administrada pelos brasileiros. Por mais que tivesse empréstimos externos, o governo também havia investido bastante capital nesta Companhia. Constatou-se acima novamente, um diálogo direto que Pimenta possuía com o presidente da República.

Ainda em relação ao discurso da nacionalização da Vale, há um documento que se encontra no APM, reportando a relação entre Pimenta com Israel Pinheiro que é importante analisar:

> **Grande erro, grande ilusão é supor que uma empresa filiada ao alto capitalismo internacional vá mesmo cuidar dos interesses de seus concorrentes como se fossem os seus**. Não adianta estipular clausula para isto obrigações com da letra "b" da clausula VI "fazer o transporte de minérios, matérias primas e produtos siderúrgicos de terceiros em absoluta igualdade da tarifas e condições com os seus" não passam de deveres platônicos. São contrariadas e anuladas por uma série de dispositivos aparentemente justos, adotados também como obrigações da companhia, redigidos em termos imprecisos, que armam esta da faculdade de impor ônus ilimitados aos minérios de terceiros. [Analisámos] vários desses dispositivos. Alguns escapam de todo a fiscalização. Sobre outros poderia esta exercer sua débil ação, quase completamente inutilizada pela clausula do arbitramento. Valerá o que estiver no contrato: e o que está na minuta não defende os minérios de terceiros nem arma a fiscalização de poderes reais para competir a Itabira ao cumprimento de uma obrigação aparente e de todo contraria aos seus interesses. **Ingenuidade supor que o grande capitalismo, que vive de cartéis e monopólios, que não aceita limitação aos seus lucros e que usa dos processos mais cruéis para esmagar [concorrentes] e dominar os mercados, queria apossar-se da única saída do vale do rio Doce para dar aos minérios de terceiros**

> **tratamento; igual aos seus. A estrada de ferro do vale do rio Doce não pode ficar em mãos de empresa interessada no comercio de minérios**; essa estrada deve ser conservada absolutamente livre. Mais do que isto. A estrada do rio Doce deve ser nacionalizada, estreitamente controlada pelo Governo ou ficar diretamente nas mãos destes. [*S.n*]. (APM, DIÁRIO, 1948-1951, negritos nossos).

Na análise desse discurso, reforça-se a compreensão de que Pimenta era amigo-cunhado de Israel Pinheiro e com ele compartilhava seu pensamento nacionalista sobre a CVRD, uma reflexão que era apoiada e compartilhada por Pinheiro. Dermeval sempre esteve muito ciente da importância de se lutar pela CVRD para os brasileiros. O discurso sobre a reciprocidade se transforma aqui num discurso de concorrência. O jogo de soma positiva, em que todos saem ganhando, transforma-se num jogo de soma zero, onde o ganho de um é a perda do outro. Interessante notar também que um discurso é público, o outro, ao que parece privado.

Vai ao encontro desta proposição, segundo informações do Arquivo Nacional, o novo estatuto da CVRD, aprovado em assembleia geral extraordinária aos 07 de fevereiro de 1950, por influência de Dermeval e apoio do presidente Dutra, onde se estabelece que a Companhia seria dirigida por um órgão coletivo de planejamento, orientação, controle dos resultados e prestação de contas, constituído pelo próprio presidente da CVRD e por mais quatro diretores, domiciliados e residentes no Brasil, eleitos em assembleia geral dos acionistas (ARQUIVO..., 1957; VALE..., 2012).

De acordo com Pimenta (1981), diante da nova estrutura – em que perdia poder nas decisões –, o EXIMBANK não só retirou seus representantes da diretoria da CVRD, como declarou a intenção de não mais se fazer representar nela. Essa decisão viabilizou, ainda em 1950, a nomeação de diretores brasileiros indicados pelo presidente da empresa para ocupar as vagas deixadas em aberto.

### *4.1.6 Pimenta e o apontamento de superávit para o desenvolvimento*

Diante do exposto, entende-se que Pimenta compunha uma força política para seu Estado, atuando firmemente em cargo técnico. Ademais, segundo o próprio Pimenta:

> O **desenvolvimento econômico de uma vasta região mediterrânea, como é o Estado de Minas, depende essencialmente da eficiência dos seus meios de transportes e da orientação da política tarifária**

> **anotada pelas suas estradas de ferro**. É nesses dois setores que a atuação dos Governos deverá se fazer sentir de maneira acentuadamente firme, aliada a uma permanente vigilância. E essa atuação firme e vigilante deverá ser exercida mais pronunciadamente quando se tratar de zonas tais como a do Rio Doce, ricamente dotadas de matérias primas. A administração estadual, como entidade que mais de perto sente, na economia do Estado, os maléficos efeitos de uma errônea política tarifária, deverá estar sempre presente e se fazer ouvir, em todas as ocasiões em que as empresas ferroviárias que cruzam o seu território estudem a modificação de suas tarifas. Estas não podem ser estabelecidas, levando-se em conta apenas as conveniências das próprias empresas ferroviárias ou dos clientes mais interessados, sem que sejam examinados os reflexos que advirão para a economia particular do Estado e para a economia geral do país. (PIMENTA, 1950, p. 5, negrito nosso).

Diante do exposto, demonstra-se que foi por meio da experiência em administrar grandes empresas e ter o ideal de desenvolvimento econômico para Minas Gerais, com o objetivo de demonstrar a importância do minério de ferro para os mineiros, que Dermeval soube articular-se com políticos e conduzir a nacionalização da Companhia. Uma vez que foi durante a presidência de Dermeval José Pimenta na CVRD, que se focou essas duas prioridades: a primeira, como visto acima, foi o financiamento para exportação do minério de ferro com o objetivo do aumento da produtividade e assegurar a nacionalização da empresa; a segunda, foi a busca do fortalecimento da região leste de Minas Gerais via a introdução da CVRD nesta região. Pode-se comprovar este segundo fato em livro do próprio de Pimenta (1981), onde o autor comenta que, desde quando assumiu a presidência da "Companhia Vale do Rio Doce S.A.", em 15 de fevereiro 1946, nos estatutos da companhia "os excedente das exportações de minério deveriam ser utilizados para financiar o desenvolvimento do leste de Minas Gerais". Vejamos a argumentação do próprio Pimenta:

> A CVDR veio permitir ainda o desenvolvimento de uma extensa região de Minas e do Espírito Santo que, por falta de saneamento e de meios fáceis de um transporte eficiente, não poderia povoar-se densamente e nem expandir-se economicamente senão após grandes sacrifícios e demorado tempo. **Embora a Companhia não tenha podido apresentar lucros nos primeiros anos de sua atividade, a sua primeira diretoria não se descuidou de promover o desenvolvimento daquela região, pondo-se em contato com elementos industriais e financeiros, incentivando iniciativas, auxiliando-as no que lhes fosse possível, para que se instalassem empresas industriais ao longo da E.F. Vitória a Minas.** Entre as empresas destacamos as seguintes: Cia Agro Pastoril, situada em Governador Valadares com capital de Cr$7.000,00 / Cia de Ferro e Aço de Vitória Cr$ 10.000 / Cia Açucareira do rio Doce em Governador

> Valadares Cr$ 15.000 e Cia Ferro e Aço de Itabira Cr$ 50.000. (PIMENTA, 1981, p.121, negrito nosso).

Percebe-se que o engenheiro Dermeval José Pimenta não era apenas um "fazedor de obras", mas também se preocupava com o desenvolvimento econômico local, como foi mostrado acima. Para efetivar este salto, ele promovia atividades econômicas em volta da região por onde passavam os trilhos da Companhia. Por outro lado, é comum que empresas com capital fixo elevado não apresentem lucro nos primeiros anos devido exatamente aos implementos iniciais necessários.

Ademais, segundo uma reportagem especial da *Cultura Política* (O VALE DO RIO DOCE..., 1944, p. 282-283) a Companhia Vale do Rio Doce, recém-criada, era obrigada a converter o excedente de seus recurso financeiros que superasse 15% de dividendos em investimentos a fim de que promovessem o desenvolvimento da "zona de sua influência do Vale do rio Doce."[38] Uma tal afirmação desta revista, neste momento especial da história, reveste-se de um valor especial afinal, segundo Haruf Espindola (1988): "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." E por decorrência, suas pesquisas tinham tanto um valor acadêmico como político (ESPINDOLA, 1988, p. 16; 2005). 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 mineira e para o país. O vale do rio Doce era visto como "um *Far-West* que se abre à atividade criadora dos pioneiros", ou seja, o que antes seria uma "uma terra esquecida"[39] 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 reportagem da *Cultura Política* (O VALE..., 1944, p. 285) finaliza 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

[38]*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.

[39]"Terra esquecida" 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 os Botocudos (ESPINDOLA, 2005).

> desenvolver essa civilização, também o é no sentido do Norte. Desenvolvida a bacia do rio Doce, teremos caminhado com essa economia na direção do Norte, no ideal de conseguirmos uma uniformidade de civilização em nossa Pátria.[40]

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 prevalecia insalubridade, alta incidência de malária, dificuldades colocadas pela floresta densa, presença de índios botocudos, dentre outros (STRAUCH, 1958, p. 100).

Ademais, em uma entrevista com Dermeval Pimenta em 1946, no jornal *O Diário*, afirma que a região leste de MG poderia ser considerada para ele como "o Vale da Redenção da economia brasileira" e estimularia os pecuaristas, madeireiros e produtores de açúcar para o desenvolvimento de Governador Valadares, cidade mineira, considerada o centro do Vale do rio Doce (ENTREVISTA..., 1946, p. 5). Ainda, segundo a entrevista de Dermeval, fora oferecida aos governos de Minas Gerais a utilização das maquinarias da CVRD para a construção da rede viária local, para implementos agrícolas, dentre outros.

Esse pensamento de Pimenta para o desenvolvimento do leste de Minas Gerais, via a entrada de uma grande empresa como sendo uma base para mais tarde o fortalecimento da infraestrutura e uma possível construção de um centro dinâmico de mercado.

Em 1949, a Vale do rio Doce era responsável por oitenta por cento das exportações brasileiras do minério de ferro. A CVRD assina, então, um acordo com os japoneses para o fornecimento do minério de ferro necessário a reconstrução do Japão, no pós-guerra. Este acordo fará com que com o tempo o Japão chegue a ser a segunda potência econômica mundial, e no entretempo a Vale do rio Doce se tornava uma grande mineradora do Brasil e do mundo (PIMENTA, 1954).

---

[40] É engraçada a justaposição entre o velho oeste americano e o ideal de civilizar, que, pelos filmes que popularizaram o texto, o oeste é tudo, menos civilizado. Além disso, a marcha em direção ao oeste foi construída a partir do genocídio das populações originárias e da segregação racial, duas coisas bem pouco civilizadas. Nem se precisa falar sobre a destruição da natureza, né? Enfim, só um desabafo contra o que me parece um pouco de hipocrisia dos "civilizadores".

Sobre a Companhia Vale do rio Doce, questiona-se, numa análise atual, se o Brasil não poderia ter se esforçado em exportar ferro ou aço, ao invés de se manter no extrativismo mineral. Será que desenvolver a Vale no rumo que ela seguiu representou de fato uma melhoria ou uma resignação sobre a posição de Minas Gerais e do Brasil na hierarquia econômica mundial?

Dermeval, ao explicar a história da Vale do Rio Doce, fez uma observação no livro *O minério de ferro na economia nacional: o Vale do Rio Doce*, de1950, de que os problemas de exportação de minério de ferro e da implantação da siderurgia no Vale do rio Doce, no período de 1890 a 1942, "estava [sic] relacionado à falta de atenção das autoridades públicas para o desenvolvimento mineiro, que se daria pelo recurso natural, a mineração, que apenas em 1942 [foi superado] com acordos estrangeiros, o acordo de Washington que se originou a Cia. Vale do rio Doce destinada a exportar no mínimo 1.500.000 toneladas de minério de ferro das minas de Itabira." (PIMENTA, 1950, p.18).

O Estado de Minas Gerais teve problemas para a implantação de siderurgia até os anos de 1950, perdeu a Siderúrgica Nacional, que foi instalada no estado do Rio de Janeiro, sob a designação de Companhia Siderúrgica Nacional – CSN (ARAUJO, 2015). "Minas não detinha de muitas forças políticas e econômicas para assegurar seu próprio desenvolvimento." (PIMENTA, 1950, p.54).

### *4.1.7 Por uma política de boas relações: os jornais referentes ao nosso personagem de pesquisa*

Novamente em seus escritos, Pimenta demonstrou a falta de autonomia que o Brasil possuía para decidir sobre o que fazer com seus recursos naturais. Devido a forças políticas e econômicas, o uso dos recursos minerais não trazia a recompensa adequada às regiões de onde são extraídos. Os países desenvolvidos tinham grandes interesses econômicos nos recursos minerais brasileiros e faziam amplo acordo para obtê-lo. Para Dermeval, somente a transformação dos recursos minerais junto às regiões que delas se produzem poderia trazer um desenvolvimento econômico e social permanente para o Brasil.

No decorrer da administração de Dermeval Pimenta de acordo com os noticiários tinha-se muita esperança em relação a Cia Vale do rio Doce para garantir a independência

econômica do país. O *Diário da Noite* no dia seis de maio de 1947 relata sobre o "padrão de trabalho e patriotismo da companhia Vale do Rio Doce. Obra que alicerça a independência econômica nacional segundo as palavras do engenheiro Dermeval José Pimenta ao saudar o governador Milton Campos".

> Passando a falar das realizações da empresa, disse que a Vitória a Minas havia entregue ao público o trecho Colatina até a Capital do Espírito Santo que permitia o trafego de trens carregando 1.500 toneladas ao invés das 250 primitivas. Com isto, a ferrovia tinha entrado em regime de saldo. No Vale do rio Doce surgem por influência da Cia., e suas ferrovias, novas indústrias siderúrgicas, serrarias, usinas de açúcar etc. De 1945 para cá, o movimento de passageiros aumentou de 300.000 a um milhão por ano (PADRÃO..., 1947, p. 7).

Abaixo temos alguns recortes de jornais elencados em termos cronológicos onde a importância da Vale do Rio Doce vem posta em destaque.

Figura 8- Orgulho e ufanismo

PADRÃO DE TRABALHO E PATRIOTISMO
A COMPANHIA VALE DO RIO DOCE

Obra que alicerça a independência econômica nacional — Palavras do engenheiro Dermeval José Pimenta ao saudar o governador Milton Campos

Fonte: Diário da noite, SP, p. 7, 6 maio 1947.

Figura 9- Mudança de nível

De simples fornecedor de materia-prima
passa o Brasil para a fase de industrialização

Indispensavel o debate dos nossos problemas de produção, transporte e consu-

Fonte: Diário da Noite, SP, p. 3,7 ago. 1947.

> O Brasil está passando de uma fase de simples fornecedor de matéria prima para a da industrialização. E está enfrentando no momento

> problemas de toda ordem no terreno da produção, transporte e consumo. As indústrias incipientes não podem produzir em igualdade de condições com as velhas e grandes industrias estrangeiras, a menos que o governo, dentro do seu planejamento geral, crie um ambiente favorável e cercando a nossa indústria de proteção aduaneira, sem asfixiar o consumidor nem favorecer os industriais gananciosos. Para que tudo isso seja feito com eficiência é indispensável à prática das discussões prévias em mesa redonda. Frequentemente quando o assunto é levado para a imprensa, individualmente, cada qual se mantem aferrado ao seu modo de ver particular, e a opinião pública ao invés de ser esclarecida torna-se ainda mais confusa. Quando chega a intervenção do governo, era tarde demais (DE SIMPLES..., 1947, p. 3).

Além destas reportagens, tem-se textos próprios de Dermeval Pimenta:

Figura 10- Exportação para o mundo sem dependências

EXPORTADO PARA QUALQUER PARTE DO MUNDO, SEM EXCLUSIVIDADE

O minério do Vale do Rio Doce ao preço livre — Importantes declarações do engenheiro Dermeval José Pimenta...

Fonte: A Noite, p. 1, 13 ago. 1947.

O jornal *A Noite*, do Rio de Janeiro no dia 13 de agosto de 1947 trazia a manchete "Exportado para qualquer parte do mundo, sem exclusividade" e importantes declarações do engenheiro Dermeval Pimenta...

> A opinião pública ainda não está suficientemente esclarecida sobre a questão da exploração do minério de ferro extraído das famosas jazidas de Itabira, pertencentes a Cia Vale do rio Doce. Uns pensam que a Companhia é constituída de capital misto brasileiro e americano. Outros julgam que o minério de ferro dessa empresa só poderá ser vendido aos Estados Unidos e que o preço da exportação é fixado em contrato de

> exclusividade, sem poder ser alterado de acordo com as oscilações do mercado. No intuito de esclarecer ao público, procuramos ouvir o presidente dessa companhia, Dermeval José Pimenta, que nos fez as seguintes declarações: - O capital da Companhia Vale do rio Doce é exclusivamente Brasileiro e os seus maiores acionistas são o Tesouro Nacional com 67,88%, as autarquias, a Caixa Econômica com 11,95%, cabendo aos particulares natos, o restante de 20,17%. (...) E o minério é exportado para qualquer parte do mundo sem exclusividade (EXPORTADO..., 1947, p. 1).

Ademais, mais um elogio na gestão de Dermaval Pimenta enquanto presidente da Vale do rio Doce, aparece no *Folha Carioca* de 27 de novembro de 1950.

Figura 11- A Vale e o Vale: política de preferências

Vale do Rio Doce

Uma inteligente política tarifaria vem favorecendo a industrialização da região. — 46 serrarias funcionando atualmente ao longo das linhas — Preços mais altos para o transporte de toras.

(Do enviado do INFORMAD OR COMERCIAL, na excursão d a Sociedade Mineira de Engenheiros a Itabira e Acesita)

Depois de já termos abordado os programas de desen

enquanto que só em Governador Valadares existem 14. E como as serrarias, outras industrias importantes de beneficiamento dos produtos naturais da região, tem-se radicado nessa vasta região

das fabulosas riquezas minerais dessa zona, a sábia po lítica tarifaria adotada pela Cia. Vale do Rio Doce. Entre esses grupos capitalistas, destacou-se um de origem belgo-francesa, que já

Fonte: Folha Carioca, p. 4, 27 nov. 1950.

O jornal sustenta que a “política preferencial” na CVRD e uma inteligente política tarifária vêm favorecendo a industrialização da região do Vale do Rio Doce.

> Tão logo ocupou a direção da Cia. Vale do rio Doce, o engenheiro Dermeval Pimenta procurou adotar uma nova política de fretes que favorecesse as indústrias locais. Os produtos industrializados na região gozam de tarifas mais baixas que as cobradas sobre as matérias primas e produtos naturais. É o que acontece por exemplo, com a madeira serrada cujas tarifas de frete são mais baixas que as da madeira em toras. Como é natural, essa política tarifária teria de apresentar os seus resultados positivos no desenvolvimento industrial da região. Há atualmente em funcionamento ao longo das linhas da estrada de ferro 46 serrarias, enquanto só em Governador Valadares existem 14. E como as serrarias, outras industrias importantes de beneficiamento dos produtos naturais da região tem-se radicado nessa vasta região de nosso estado (VALE DO RIO DOCE..., 1950, p.4).

Figura 12- O Vale brilha no mapa econômico do Brasil

O VALE DO RIO DOCE NA ECONOMIA NACIONAL

— I —

Dermeval José PIMENTA (Para os D. A.)

O VALE DO RIO DOCE NA ECONOMIA NACIONAL

(Conclusão da 3.ª página)

Fonte: Folha Carioca, Rio de Janeiro, p. 8, 10 jan. 1951.

Dermeval José Pimenta, no início do ano de 1951, por meio do jornal *O Carioca* com o título "O vale do rio Doce na economia nacional" – apresenta uma panorâmica da situação do vale do rio Doce, suas potencialidades e desafios. Retoma ali as informações das riquezas de minério de ferro, florestas, quedas d'água e em situação privilegiada. Valoriza a presença da EFVM e como ela foi fator de superação dos entraves naturais, especialmente as matas. Sinaliza a epopeia que foi a sua construção e a necessidade de sua manutenção em termos de administração – oficinas, material rodante, pontes, etc. – de tal modo que ela não só seja útil mas economicamente viável. E conclui que:

> De que dentro em breve, será ela transformada em uma das mais modernas e eficientes ferrovias brasileiras. Essa estrada é a artéria vital por onde circulará a riqueza produzida em toda aquela vasta área. E por isso justo esperar que o futuro governo da União se empenhará no sentido de que sejam concluídas as obras programadas, as quais são de grande importância. Há estradas de ferro e de rodagem ligando diretamente os nossos maiores centros consumidores. A energia elétrica está sendo captada. É chegada, pois, o momento da ação. São indispensáveis, no entanto o esforço de todos. O desenvolvimento econômico de uma vasta região mediterrânea, como é o Estado de Minas, dependem essencialmente da eficiência dos seus meios de

> transportes e da orientação da política tarifaria adotada pelas suas estradas de ferro. É nesses dois setores que atuação dos governos deverá se fazer sentir de maneira acentuadamente firme, aliada a uma permanente vigilância. E essa atuação firme e vigilante deverá ser exercida mais pronunciadamente quando se tratar de zonas tais como a do rio Doce, ricamente dotadas de matérias primas, entre as quais sobressaem a madeira de toras e a empresa de açúcar (O VALE..., 1951; PIMENTA, 1950).

O jornal *O Carioca* é tão pró a Dermeval Pimenta que concedia uma página inteira para a divulgação do livro O *Minério de ferro na economia nacional: o Vale do Rio Doce* de 1950 (O MINÉRIO..., 1951, p. 8).

Figura 13- Espaço de divulgação de obra de Dermeval Pimenta na imprensa

Fonte: Jornal *O Carioca*, Rio de Janeiro, p. 8, 10 jan. 1951.

Essa relação entre jornalismo e economia, chama bastante atenção nesse período, dado que esse envolvimento entre jornalismo e economia se transforma em política. Por outro lado, isso apenas caracteriza algo bastante comum no ambiente político brasileiro. Ainda sobre nesse livro, Dermeval Pimenta – *O Minério de Ferro na Economia Nacional* – explica que para que o aproveitamento econômico dessa região seja o mais eficiente possível e influa mais marcadamente na economia nacional, devem ser resolvidos três problemas capitais: saneamento, transportes e energia elétrica. Até 1940, foi extremamente lento ali o seu progresso. Nessa ocasião, as nações aliadas,

empenhadas na guerra mundial, apelaram para o esforço de guerra brasileiro, no sentido de lhes serem fornecidos matérias primas, entre as quais se encontravam o minério de ferro, a madeira, a mica e o cristal.

### *4.1.8 Dermeval José Pimenta para além da Vale*

O Vale do Rio Doce por tê-los, em abundância (minério de ferro, madeira, mica e cristal), mereceu uma atenção especial. Dois dos três problemas básicos foram então enfrentados, e ao mesmo tempo: o saneamento e os transportes. Se não fossem eles resolvidos, inútil teria sido o esforço empregado para a obtenção dessas matérias primas:

> [...] Saneamento — Realmente grandioso foi o trabalho de saneamento empreendido pelo Serviço Especial de Saúde Pública, o SESP — a cargo de uma comissão mista de técnicos sanitaristas brasileiros e norte-americanos. A malária, que, anualmente, ceifava a vida dos que ali mourejavam, ou dos que por ali transitavam, está hoje considerada como praticamente extinta. As principais cidades, tais como Governador Valadares, Conselheiro Pena, Aimorés, Colatina e Fundão, foram saneadas e providas de instalações adequadas de serviços de água e esgoto. A obra sanitária empreendida pelo SESP é digna de apoio e de colaboração do nosso Governo que certamente continuará cooperando, afim de que os demais núcleos de população sejam também beneficiados com esses melhoramentos.
>
> Transportes — Equacionado o problema dos transportes ferroviários pelo Governo Federal, foi ele entregue à Companhia Vale do Rio Doce, para solucioná-lo. As gigantescas obras que se vêm processando na remodelação do traçado da Estrada de Ferro Vitória a Minas, no reaparelhamento do seu material fixo e rodante, no reforço de suas pontes, na reconstrução de suas oficinas e na renovação dos seus métodos de operação, são patentes demonstrações de que, dentro em breve, será ela transformada em uma das mais modernas e eficientes ferrovias brasileiras (PIMENTA, 1950, p. 3).

Pimenta reconhece que em termos de transportes a ferrovia não pode chegar a todos os lugares e que para isso uma rede de vias rodoviárias é essencial. Por outro lado, não se pode esperar dos que investem na região que tenham que também prover os meios de deslocamento dos produtos, Neste sentido, a construção da Rio-Bahia que teve seu início no Vale nos anos 1940 – hoje Santos Dumont – que ligará o Brasil de norte a sul – de Fortaleza à divisa com o Uruguai – foi certamente um passo importante, mas isso ainda não era tudo.

> Energia Elétrica — Esse terceiro e básico problema ainda não foi solucionado, apesar da existência de um grande potencial hidroelétrico.
> No presente momento, estão sendo captados cerca de 200.000HP, sendo 140.000 no Rio Santo Antônio, a cargo do Estado de Minas; 20.000 no Rio Piracicaba, pela Belgo Mineira; e 40.000 no mesmo rio, pela Cia. Aços Especiais de Itabira (Acesita). É um grande contingente destinado ao seu desenvolvimento industrial. Entretanto, florescentes cidades, entre as quais está a de Governador Valadares, ainda não foram dotadas de energia suficiente à sua expansão industrial. A solução deste problema deve competir ao Estado, em que estão situadas essas localidades, futuros empórios industriais. (PIMENTA, 1950, p. 4).

Em síntese, apesar de longo pelo exposto acima, compreende-se que Pimenta estava a par da discussão apresentada por interesses internacionais de representantes da Companhia Vale do rio Doce, enquanto presidente soube adentrar nessa discussão, de forma competente, dialogando no espaço da política e da economia para conseguir forças nacionais para sustentar os interesses brasileiros para o desenvolvimento do País. Esta luta dinâmica não esteve presente apenas na empresa ferroviária.

Após deixar a presidência da CVRD, Dermeval Pimenta retornou ao cargo de diretor da Rede Mineira de Viação, em abril de 1951. No ano seguinte, foi um dos fundadores da USIMINAS. Mais tarde, foi diretor da ACESITA. Na década de 1980, foi membro do Conselho de Administração de Cultura de Minas Gerais e do Conselho de Administração do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, também fora presidente dos conselhos Consultivo e Deliberativo da Sociedade Mineira de Engenheiros; recebeu o título de economista, concedido pelo Conselho Federal de Economistas; atuou como presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais. Depois desta labuta veio a falecer em 1991 (VALE..., 2012).

Algo a lamentar-se, nessa pesquisa, mas é porque realmente não se encontra em nenhuma fonte idônea, seria a análise do discurso de saída da presidência da Vale do rio Doce em 1951.

## 4.2 ANÁLISES DO PASSADO E PROJETO DE FUTURO EM DERMEVAL PIMENTA

> O historiador das ideias deve pensar nos textos a partir dos contextos em que foram criados para compreender o que se pretendia ao escrevê-los. Mais do que compreender o que foi dito, é necessário entender "o que o autor em questão pode ter tido a intenção de dizer ao dizer o que disse". (SKINNER, 2005, p.79).

De acordo com Skinner (2005), um hstoriador que analisa ideias precisa levar em consideração o contexto que em as obras foram escritas, o período histórico em que o personagem estava vivendo, e o que ele estava visualizando no tempo dele, para evitar o anacronismo. E assim, os pesquisadores precisam compreender o que o Dermeval Pimenta estava vivenciando. Para isso é necessário encontrar uma forma de interpretar o que ele estava querendo comunicar na época.

O conhecimento de Dermeval Pimenta em suas obras e da sua vivência prática permite identificar os principais problemas sobre quais os autores considerados clássicos para o período da industrialização brasileira do início do século XX, estavam se debruçando.

Percebe-se que o contexto político que ele estava vivenciando era bastante truculento, e gerava até certa perplexidade devido às grandes e rápidas mudanças. O autoritarismo de Vargas (1930-1945); a necessidade de integrar o território; as reformas administrativas a nível federal e estadual; a incorporação das classes profissionais técnicas ao sistema político, principalmente de engenheiros; e o uso dos termos da burocracia e tecnocracia em seu conjunto criava um clima de espanto. A racionalização da administração pública e a necessidade de uma soberania nacional – nacionalismo – ao se "rejeitar os modelos teóricos importados", e nos termos de Manoilescu (1939), a necessidade de dar forma à sociedade brasileira, por meio do corporativismo, levava à ideia de que era necessário para todos os engenheiros de todo o país um "uni-vos"![41] Dentre outras mudanças da época.

Dermeval José Pimenta foi um engenheiro profissional e prático e um escritor ativo também, para os estudos desta pesquisa de doutorado utilizam-se oito de seus livros

[41] Faz-se aqui uma alusão ao *Manifesto* de Marx e Engels (MARX-ENGELS, 1848). Essa passagem contrapõe o liberalismo político ao socialismo, o ideal dos tecnocratas vs. o ideal do povo.

publicados, no total de dezenove. Quando se indaga sobre quais foram os temas recorrentes em Dermeval, em sua fase madura de atuação, depara-se com dois assuntos que foram destaque e que dominaram a maioria de suas publicações: mineração e Minas Gerais. Vale destacar que o fio condutor do debate principal em torno desses dois temas foi a construção histórica e o regionalismo. O Quadro 13 elucida ainda melhor essa afirmação.

Quadro 13- Livros de Dermeval José Pimenta utilizados nesta pesquisa

| Ano | Título |
|---|---|
| **1945** | A evolução das estradas em Minas Gerais: plano rodoviário. |
| **1950** | O minério de ferro na economia nacional |
| **1955** | Aspectos econômicos de Minas Gerais |
| **1966** | A mata de Peçanha: sua história e sua gente |
| **1967** | Implantação da grande siderurgia em Minas Gerais |
| **1971** | Caminhos de Minas Gerais. |
| **1974** | Aspectos do Povoamento do Leste de Minas |
| **1981** | A Vale do Rio Doce e sua história |

Fonte: elaboração da autora (2020)

O quadro sustenta esta constatação de que Dermeval Pimenta contribuíra com estudos históricos de Minas Gerais, principalmente no quesito infraestrutura, construção de estradas, nacionalização do minério de ferro e sua importância econômica para a região. A leitura dessas obras e seu período de vivência e atuação prática como engenheiro possibilita compreender as ideias de Pimenta voltadas para o desenvolvimento econômico. Essa aprendizagem, no decorrer de sua vida e na e da elaboração por escrito de seus trabalhos apresentaram como ideia da fundamental importância que tem o conhecimento do passado. A “construção” de Dermeval Pimenta para promover um ideal de desenvolvimento econômico, enquanto instrumento paliativo para tentar amenizar os problemas estruturais da sociedade foi implementada por meio da reconstituição da trajetória histórica de Minas Gerais, utilizada para embasar suas ideias e análise dos fatos econômicos.

O argumento fundamental de Pimenta era de que o desenvolvimento econômico poderia ser dialogado com o contexto do período – 1937-1945 – que como muitos autores

explicam, conforme poder-se-á se ver abaixo, como relacionado à ideia de progresso de superação do atraso no Brasil e na consolidação da industrialização nacional.

Quadro 14- Diagnóstico da economia brasileira: meados do século XX

| **Elementos permanentes** | **Análise histórico-estruturalista** |
|---|---|
| **Períodos e temas** | **Inserção internacional (centro-periferia e vulnerabilidade externa)** |
| **1948-1960 (industrialização)** | Deterioração dos termos de intercambio; desequilíbrio estrutural na balança de pagamentos; integração regional<br>**Condições estruturais internas (econômicas e sociais) do crescimento/progresso técnico e do emprego/distribuição de renda**<br>Processo de industrialização substitutiva; tendências perversas causadas por especialização e heterogeneidade estrutural; inflação estrutural e desemprego<br>**Ação Estatal**<br>Conduzir deliberadamente a industrialização |

Fonte: R. BIELSCHOWSKY, 2000.v.n1. Quadro 01.

Quadro 15- Diagnóstico de Dermeval Pimenta: meados do século XX

| **Síntese de elementos recorrentes em Dermeval José Pimenta** | |
|---|---|
| **Períodos** | 1937/1951 |
| **Racionalidade Estatal** | *Expert* técnica. Grande representante dos engenheiros na administração pública. Ideia de corporativismo |
| **Burocracia** | Planejador que cumpria seu papel enquanto burocrata, e dialogava com os extremos do processo da industrialização. Viabilidade política e técnica. Harmonização social |
| **Modernização** | Intensa ideia de progresso e desenvolvimento econômico |
| **Identidade regional** | Caráter nacionalista e regionalista. Possuía identidade regional como: espírito público e acreditava no progresso do leste mineiro. |

Fonte: Elaboração da autora (2020).

Assim, fica demonstrado que Pimenta não só acreditava no período considerado por Bielschowsky (2000), como desenvolvimentista, via ação Estatal na economia, mas também contribuía para sua concretização, a título de exemplo, foi sua luta para a permanência da nacionalização da Companhia Vale do rio Doce, uma das maiores empresas de mineração do mundo. Percebe-se uma abordagem em Pimenta bastante

técnica com enfoque predominantemente econômico, mas isso não significa uma descaracterização da legitimação da relevância social. Ele estava fazendo uma leitura da formação industrial, do início da urbanização e suas principais articulações econômicas desse processo.

Outro ponto que precisa de reflexão é olhar do desenvolvimento para dentro de Minas Gerais, via a interiorização dos trilhos, o que contribui para tomada de consciência da diversidade regional de Minas Gerais.

É nítido que o campo de interesse de Dermeval planava sobre a mineração, e ele atuava e escrevia sobre o assunto de forma bastante competente, e como a CVRD iria interiorizar os trilhos passando pelo Vale do rio Doce, região de grande destaque em suas obras, talvez por ser bastante próxima a sua localidade de origem, São João Evangelista, ele lutou com afinco para o fortalecimento econômico desse vale.

Levando-se isso em consideração, chega-se à conclusão de que Pimenta era um nacionalista e regionalista nato, bem como possuía o espírito mineiro, nos moldes descritos por Arruda (1987), de observar uma situação política e agir com rapidez no momento certo para o progresso econômico.

Enfim, Dermeval José Pimenta viveu num Brasil no qual o debate nacional-desenvolvimentista ganhou forças a partir de 1930, e dos textos de Pimenta que foi um pouco posterior, ele utiliza o termo “desenvolvimento econômico”. De acordo com Bielschowsky (2000), o Brasil vivia, naquela época, a efervescência de “novas concepções de desenvolvimento, provocando reações diversas, de luta pelo progresso, conforme os interesses em jogo”. Pimenta participou no interior o deste cenário, foi um “homem do seu tempo”, escreveu “para esse tempo”, e deixou reflexões bastante úteis para o futuro. Principalmente sobre a importância de olhar para a história, escrevendo a história de seus acontecimentos a partir da experiência; para ele é importante saber fazer dialogar a política com a economia para que não se cometam novamente os “erros do passado” no planejamento do desenvolvimento, pois seus efeitos se fariam sentir no decorrer dos tempos.

Nas palavras de Dermeval Pimenta durante a criação do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais nos anos 1980, tem-se a confirmação disto:

> **Só nos desenvolveremos se entendermos nosso passado e nossa formação histórica.** Por isso que gosto de escrever livros iniciando pela história local […] nossa história é nosso maior patrimônio histórico e nossas imagens nosso maior patrimônio artístico, que possamos cuidar bem de nossa história. (APM: DJP-2.1 doc.14 Cx. 01 (S/D), p. 1, negrito nosso).

Dermeval tinha um grande apreço pela história de Minas Gerais, seja devido a experiências práticas, seja pela necessidade na escritura de seus livros ou seja devido à sua formação escolar e demais experiências de vida.

Abaixo se tem um texto escrito por Demerval Pimenta no jornal *Estado de Minas* em 1979, com o título muito sugestivo "O caráter mineiro", que demonstra que por mais que Dermeval ganhasse grande notoriedade nacional e internacional, sobre o seu trabalho, principalmente a partir da Vale do rio Doce, fica claro que Pimenta possuía um forte caráter nacional/regionalista, como se vê abaixo, no sentido de pertencimento à terra mineira, mais especificamente ao nordeste do Estado, indo ao encontro dos termos de Hobsbawn (1991) de pertencimento a um local por vínculo histórico.

No "O caráter mineiro", Dermeval José Pimenta (1979) comenta:

> Isolado do litoral por uma dupla cinta de naltas e abruptas serranias, Minas Gerais, desde o descobrimento do Brasil, exerceu grande fascinação sobre a imaginação de todos aqueles que aportavam ás praias brasileiras em busca de aventuras, ouro, esmeraldas. Não foi fácil, aos primeiros bandeirantes, penetrar no território mineiro, que se viram forçados a marchar ao encontro daquelas montanhas para escala-las pelos vales dos caudalosos rios que as conseguiram romper. Um deles – o rio Doce – nascendo na região aurifera e correndo do Centro de MG para o Leste, conseguiu forçar passagem por entre as montanhas e lançar-se ao mar. Seu famoso vale, então coberto de frondosas florestas, constituirá um balurte [sic] impenetrável, suja sombra a malária dizimava todo aquele que ousasse violá-lo, so [sic] mais tarde, com a implantação da via férrea, pôde ele oferecer um caminho seguro e natural para que o coração de Minas Gerais pusesse em contato direto com o litoral (PIMENTA, 1979).

A seguir tece um comentário quanto à formação do Estado de Minas Gerais onde reforça os efeitos da mineração com o surgimento de núcleos urbanos e criaram assim no seu interior uma civilização própria. Entretanto, esses núcleos, para Pimenta, em vista das características da mineração, tornaram-se centros isolados, ou pelo menos, muito distantes dos centros como o Rio de Janeiro e São Paulo. Por outro lado, a riqueza permitiu a formação de uma cultura até sofisticada e também uma certa acomodação.

> A falta de meios de comunicação tornava extremamente difícil o intercâmbio entre elas. Aprenderam então, a contar com seus próprios recursos. Assim, suas cidades eram dotadas de estabelecimentos de ensino, de ricas igrejas, de clubes sociais e literários, se ministrava, com interesse, a educação; realizavam-se pomposas e solenes festividades religiosas, cultivava-se o gosto pela literatura e pela arte e gozavam-se dos prazeres da vida social. Não havia mais aquela premente necessidade que os impelia a se arriscarem ás dificuldades. Preferiram, pois, a comodidade, o aconchego e tranqüilidade do lar e da família. Esse isolamento contribuiu bastante para forjar e retemperar o caráter do mineiro, tornando-o um povo reservado e contemplativo, de robusta formação moral e religiosa. (PIMENTA, 1979).

E o que é ter esse caráter mineiro? Temos dele um exemplo traçado na vida do Dermeval José Pimenta (1893-1991)?

Ademais, diante de toda essa nossa pesquisa, questiona-se se haveria e ou se há uma geração de tecnocratas que está sendo estudada por historiadores econômicos. Além do mais, dentro do enfoque de pesquisa aqui utilizado. Por meio do levantamento destes estudos, encontram-se pesquisadores brasileiros – sua maioria mineiros – que pesquisam a tecnocracia de forma parecida. Em relação aos autores citados acima, temos Dulci (1999); Barbosa, Lidiany e Diniz (2010) e Barbosa (2012) que estudaram as estratégias de desenvolvimento econômico em Minas Gerais por meio das elites burocratas, dos engenheiros formados pela Escola de Minas (UFOP) e pela engenharia da UFMG, isto é, autores atualmente vinculados ao grupo de pesquisa da CEDELAR "História dos transportes em MG." (HISTÓRIA..., 2020). Mas não encontramos nenhum autor que pesquisou um tecnocrata especifico, como pesquisa aprofundada, como objeto da pesquisa do início ao fim. Em termos de pesquisa internacional, encontramos o pesquisador Georg Fischer da universidade de AARHUS na Dinamarca, que trabalha estudos latino- americanos, com ênfase particular no Brasil dos séculos XIX e XX. (FISCHER, 2014, p. 109-138). Além disso, Fischer (2018, 2014) não é um autor que trabalha diretamente a tecnocracia, mas sim estuda a rede de experts e dialoga com a tecnocracia pautada nos engenheiros, como podemos observar nos trabalhos citados.[42]

Entretanto, fica aqui, o convite para se aumentar e avançar em pesquisas nessa linha de investigação que vai ao encontro do escopo desta pesquisa, ou seja, pesquisas centradas em um tecnocrata específico, em seu papel na promoção do desenvolvimento

[42] Ver mais sobre o pesquisador em: https://pure.au.dk/portal/en/persons/georg-fischer(7ecab67d-353e-4bb2-86e3-4d7e4fac7931).html acesso: 20 de setembro de 2021.

econômico regional, analisando as suas influências locais, regionais, nacional e se possível internacional.

***

CONSIDERAÇÃO DO CAPÍTULO

Dermeval tinha um grande apreço pela história de Minas Gerais, seja devido a experiências práticas, seja pela necessidade na escrita de seus livros ou devido a sua formação escolar, principalmente dos estudos secundários de cunho humanista. É importante ressaltar, ainda, que Dermeval José Pimenta, por mais que não tenha sido um professor acadêmico, foi um intelectual no que diz respeito aos estudos sobre a "Estrada Real", a qual era tratada por "Caminhos de Minas Gerais", nome de seu livro e que foi resumido anteriormente. Ele escrevia bastante sobre o contexto histórico das estradas mineiras, o que é de grande contribuição para a história econômica de Minas Gerais.

Ademais, como a temática está na esfera da busca pelo progresso econômico no início do século XX, percebe-se a entrada de engenheiros na administração pública indicados pelo Presidente da República, como é o caso de Dermeval José Pimenta, em diversas funções da atividade pública. No caso dele, cumpriu com zelo a "função burocrata" do Estado racional. Bem como foi aclamado nos jornais e pela Sociedade Mineira de Engenheira, por sua competência na administração pública. Entretanto, o que fica aqui demonstrado é o diferencial de Pimenta em sua atuação; foi que ele demonstrou seu ideal de desenvolvimento econômico em sua atuação prática; mostrou suas reflexões nacionalistas e as assegurou-as em diálogos presidenciais e nos conselhos técnicos e as implementou. Dermeval demonstrou o respeito à burocracia, atuou dentro dela e agiu em prol dos ideais para o desenvolvimento econômico de Minas Gerais – nos termos definidos nessa pesquisa, no sentido de progresso –, principalmente próximo a sua região de nascença, o Vale do Rio Doce.

Compreende-se assim que Dermeval Pimenta pela atuação na CVRD ganhou grande notoriedade nacional pela execução de seu trabalho, mas também a partir dessa atuação, ganhou reconhecimento internacional como, por exemplo, quando na década de 1950, foi convidado por autoridades nacionais e internacionais para compor a Comissão Mista Nipo-brasileira para auxiliar na organização da Usina Siderúrgica de Minas Gerais,

(USIMINAS), onde viajou para o Japão e demais países para compreender melhor as possibilidades de construção dessa usina (PIMENTA, 1967). Porém, como não é objetivo dessa pesquisa de estudar a USIMINAS, paramos por aqui.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho buscou compreender a importância de Demerval Pimenta para o desenvolvimento econômico de Minas Gerais (1937-1951), por meio da análise de de sua atuação profissional e produção científica. A justificativa desse recorte temporal acontece porque se verifica a convergência entre o período de forte atuação do Estado na economia do país, e a maior atuação prática e de reflexões teóricas (com publicações posteriores) de Pimenta em Minas Gerais.

Para que isso fosse possível, traçou-se um roteiro que buscou apresentar uma síntese da biografia de Dermeval Pimenta (1893-1991); fazer um estudo sobre suas principais obras relacionadas ao desenvolvimento econômico; e investigar sua atuação econômico-política e seus impactos no desenvolvimento mineiro. Principalmente por meio: do exercício profissional de Dermeval enquanto diretor da administração da Rede Mineira de Viação (1937-1943); enquanto Secretário da Secretaria de Viação e Obras Públicas de MG (1943-1945) e como Presidente da Cia. Vale do Rio Doce (1946-1951). Analisamos numa perspectiva primeiramente local, depois regional e nacional. A partir dos elementos acima, compreendemos a importância da expertise técnica de Pimenta para o desenvolvimento mineiro.

É importante ressaltar, ainda, que Dermeval José Pimenta, por mais que não foi um professor acadêmico, foi um intelectual no que diz respeito aos estudos sobre a "Estrada Real", a qual era tratada no *Caminhos de Minas Gerais*, nome de seu livro e que foi resumido anteriormente. Ele escrevia bastante sobre o contexto histórico das estradas mineiras, o que é de grande contribuição para a história econômica de Minas Gerais.

Percebemos que Dermeval, em suas obras, utilizou de grande aparato histórico para explicar a realidade em que estava vivendo, mostrando a necessidade de progresso econômico, processo esse que viria a ser *a posteriori* conhecido como "desenvolvimento econômico". Em suma, pensar o que ninguém pensou a respeito daquilo que todos veem, parafraseando Schopenhauer (2010) utilizado na primeira epígrafe desta tese, foi a "mola mestra" nesta pesquisa de doutorado. Pois, ao ler a literatura mineira relacionada ao desenvolvimento econômico, questionávamos até onde a mineração, que é a atividade mais antiga da região, tinha presença nos estudos dessa temática e como era abordado pelos historiadores econômicos. Ao ler os documentos históricos referentes ao Dermeval José Pimenta, acreditamos ter conseguido ver algo ainda não exposto pela literatura.

Dermeval demonstrava a importância do minério de ferro para os mineiros, principalmente, no período da industrialização brasileira, e dialogava com a região Vale do rio Doce demonstrando sua importância para esse contexto. Ele demonstrou a historicidade econômica do desenvolvimento do período dos anos 1930, para além da região de SP, ou centro ou sul mineiro (que discutiam a passagem do café para a indústria).

Nosso personagem de pesquisa demonstrou força nacional para assegurar a direção da CVRD para os brasileiros. Ademais, a implantação da companhia no Vale do rio Doce não ficou apenas na infraestrutura, mas acelerou o processo de ocupação do território, com o crescimento populacional e urbanização em curso à época, nos moldes do desenvolvimento brasileiro. Ou seja, todo esse movimento inseriu endogenamente o vale do Rio Doce nesse processo de industrialização nacional.

Diante do exposto, toda essa construção explica o título da da tese, pois Dermeval José Pimenta foi um engenheiro à sombra dos grandes personagens políticos. Isto é, sua formação se vinculou ao contexto político, enquanto ficou paralelamente à sombra do poder político, mas atuando de maneira efetiva em prol de seus objetivos.

Nessa perspectiva, fica aqui demonstrado que o diferencial de Pimenta em sua atuação reside no fato de que ele demonstrou seu ideal de desenvolvimento econômico em sua atuação prática; mostrou sua reflexão regionalista e nacionalista e as assegurou em diálogos políticos e econômicos diversos; e implementou alguma de suas ideias, principalmente no Vale do rio doce.

# REFERÊNCIAS

## Fontes primárias

APM – Arquivo Público Mineiro. A PROVINCIA de Minas, Ouro Preto. Ouro Preto, 04 de maio de 1886. Edição 00325.

APM – Arquivo Público Mineiro. A PROVINCIA de Minas, Ouro Preto. Ouro Preto, 04 de maio de 1886. Edição 00400.

APM - Arquivo Público Mineiro. Anotações referentes à criação do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. Belo Horizonte (MG). DJP-2.1 doc.14 Cx. 01 (S/D).

APM - Arquivo Público Mineiro. Caderno de Pimenta. DJP-3.1 doc. 01 Cx. 01.

APM - Arquivo Público Mineiro. Dermeval José Pimenta. DJP, 2.1. Doc. 11, cx. 01.

APM - Arquivo Público Mineiro. Diário DJP-3.1 doc.02 Cx. 01. 1943-1945.

APM - Arquivo Público Mineiro. Diário DJP-3.3 doc.11 Cx. 03. 1948-1951.

APM - Arquivo Público Mineiro. Fundo DJP, DJP-3.2 doc.02 Cx. 01

APM - Arquivo Público Mineiro. Inventário do Fundo Secretaria de Viação e Obras Públicas. Disponível em: ww.siaapm.cultura.mg.gov.br/acervo/fundos_colecoes/-SVOP/INVENTARIO_DO_FUNDO_SECRETARIA_DE_VIACAO_E_OBRAS_PUBLICAS_FINAL_ENCAD_E_NAO_ENCAD.pdf. Acesso em: 9 dez. 2013.

APM - Arquivo Público Mineiro. Jornais de Ouro Preto: órgão do partido conservador (MG): 1884 a 1947. Ano 1885, edição 00289.

## Fontes secundárias

COMPANHIA Vale do Rio Doce. **Relatório** correspondente ao ano de 1946 (nota pessoal de Dermeval José Pimenta).

ENTREVISTA com Demerval José Pimenta. **O Diário,** Novo Hamburgo, p. 5, 5 maio, 1946.

PIMENTA, Dermeval José. **A mata do Peçanha**: sua história e sua gente. Belo Horizonte: *s.n.* 1966.

PIMENTA, Dermeval José. **A Vale do Rio Doce e sua história**. Belo Horizonte: Editora Vega, 1981.

PIMENTA, Dermeval José. **Aspectos econômicos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1955.

PIMENTA, Dermeval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

PIMENTA, Dermeval José. **Estradas de Ferro eletrificadas do Brasil**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1957.

PIMENTA, Dermeval José. **Evolução das estradas em Minas**. Imprensa Oficial. Belo Horizonte: 1945.

PIMENTA, Dermeval José. Exportação de minério de ferro pelo Vale do Rio Doce. **Geologia e Metalurgia**, São Paulo, Boletim n. 7, p. 62-85, 1949.

PIMENTA, Dermeval José. **Fundo Dermeval**. Arquivos do APM.

PIMENTA, Dermeval José. **Implantação da grande siderurgia em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1967.

PIMENTA, Dermeval José. O caráter mineiro. **O Estado de Minas**, Belo Horizonte, 8 jul. 1979.

PIMENTA, Dermeval José. **O Minério de ferro na economia nacional**: o Vale do Rio Doce. Rio de Janeiro: Aurora, 1950.

PIMENTA, Dermeval José. **Posição de Minas Gerais na exportação de Minério de ferro**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1954.

PIMENTA, Dermeval José. Problema de exportação de minérios. A Cia. Vale do Rio Doce. **Geologia e Metalurgia**, São Paulo, Boletim n. 6, p. 28-50, 1948.

**Fontes impressas e eletrônicas**

ARQUIDIOCESE de Diamantina. Arquivo. Diamantina. Disponível em: http://www.-arquidiamantina.org. Acesso em: 10 mar. 2019.

ARQUIVO NACIONAL - Fundo Conselho do Desenvolvimento, CD-0/104/57. Rio de Janeiro, 1957. **Correspondência do secretário-geral do Conselho do Desenvolvimento,** Lucas Lopes, ao presidente da CVRD, Francisco de Sa Lessa. Acesso em: 11 mar. 2019.

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

BELGO-ARCELORMITTAL. **História**. 1960. Disponível em: https://www.belgo.-com.br/conglomerado/historico/linha_tempo/hist_1917_1960/hist_1917_1960.asp. Acesso em: 29 jun. 2020.

BRASIL. **Carta Régia de 13 de maio de 1808.** Manda fazer guerra aos índios Botocudos. Rio de Janeiro, 1808. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/-legin/fed/carreg_sn/anterioresa1824/cartaregia-40169-13-maio-1808-572129-publicacaooriginal-95256-pe.html. Acesso em: 5 mar. 2019.

BRASIL. **Lei 40.951 de 20 outubro de 1823.** Declara em vigor a legislação pela qual se regia o Brazil até 25 de Abril de 1821 e bem assim as leis promulgadas pelo Senhor D. Pedro, como Regente e Imperador daquella data em diante, e os decretos das Cortes Portuguezas que são especificados. Coleção de Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro, 20 out. 1823. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/-lei_sn/anterioresa-1824/lei-40951-20-outubro-1823-574564 publicacaooriginal-97677-pe.html. Acesso em: 20 out. 2018.

BRASIL. **Lei de 11 de agosto de 1827**. Crêa dous Cursos de sciencias Juridicas e Sociaes, um na cidade de S. Paulo e outro na de Olinda. 1ª Cadeira. Direito natural, publico, Analyse de Constituição do Império, Direito das gentes, e diplomacia. Rio de Janeiro, 1827. Disponível em: https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao /104062/lei-27. Acesso em: 20 out. 2018.

BRASIL. **Decreto n. 1.075, de 22 de novembro de 1890**. Approva o regulamento para o Gymnasio Nacional. Rio de Janeiro, 1890. Disponível em: http://legis.senado.leg.br/-legislacao/PublicacaoSigen.action?id=390898&tipoDocumento=DECn&tipoTexto=PUB. Acesso em: 10 mar. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 3890 de 1º. de janeiro de 1901**. Approva o Codigo dos Institutos Officiaes de Ensino Superior e Secundario, dependentes do Ministerio da Justiça e Negocios Interiores. Rio de Janeiro, Presidência da República, 1901. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-3890-1-janeiro-1901-521287-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 22 out. 2018.

BRASIL. **Decreto n. 7.773, de 20 de Dezembro de 1909**. Autoriza a modificação do contracto celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas. Rio de Janeiro, Presidência da República, 1909. Disponível em: https://www2.camara.-leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7773-20-dezembro-1909-527812-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 10 jun. 2020.

BRASIL. **Decreto n. 8.039, de 26 de maio de 1910**a. Aprova o regulamento da Escola de Minas, com sede em Ouro Preto. Rio de Janeiro, 1910. Disponível em:https://-www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8039-26 -maio-1910-513082-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 5 mar. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 8.308 de 20 de outubro de 1910**b. Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos, na importancia total de 20.963:069$295, da linha de Victoria a Diamantina, na extensão de 257 kilometros e 707 metros. Rio de Janeiro, 1910. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/-fed/decret/1910-1919/decreto-8308-20-outubro-1910-527895-publicacaooriginal-1-pe.htmlAcesso em: 10 jun. 2020.

BRASIL. **Decreto n. 8.659, de 5 de abril de 1911**. Approva a lei Organica do Ensino Superior e do Fundamental na Republica. Rio de Janeiro, Subsecretaria de informações, 1911. Disponível em: http://www.histedbr.fe.unicamp.br/navegando/fontes_escritas-/4_1a_Republica/decreto%208659%20-%201911%20lei%20org%E2nica%20rivad%-E1via%20correia.htm. Acesso em: 22 out. 2018.

BRASIL. **Decreto n. 12.094, de 07 de junho de 1916**.Approva as clausulas para a revisão e consolidação dos contractos celebrados entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, referentes a linhas de viação ferrea. Rio de Janeiro, Presidência da República, 1916. Disponível em: https://www2.camara.-leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12094-7-junho-1916-528498-norma-pe.html. Acessado em: 10 jun. 2020.

BRASIL. **Decreto n. 14.160 de 11 de maio de 1920**. Autoriza a celebração com a Itabira Iron Ore Company Limited, para que, sem privilegio, construa e explore usinas siderurgicas, duas linhas ferreas e um cáes de embarque e desembarque, nos Estados de Minas Geraes e Espirito Santo. Rio de Janeiro, Presidência da República. 1920. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14160-11-maio-1920-529165-republicacao-93160-pe.html. Acesso em: 10 jun. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 19.398, de 11 de Novembro de 1930**. Institue o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, e dá outras providencias. Rio de Janeiro, 1930. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19398-11-novembro-1930-517605-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. **Decreto n. 24.643, de 10 de julho de 1934.** Código das Águas.Rio de Janeiro, Presidência da República, 1934. Disponível em:http://www.planalto.gov.-br/ccivil_03/decreto/D24643.htms. Acesso em: 20 mar. 2020.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 1.202, de 8 de Abril de 1939**. Dispõe sobre a administração dos Estados e dos Municípios. Rio de Janeiro, Presidência da República, 1939 Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1202-8-abril-1939-349366-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 25 mar. 2020.

BRASIL. **Decreto-lei n. 1.507 de 11 de agosto de 1939**. Declara irrevogavelmente a caducidade do contrato de 20 de maio de 1920, entre a Itabira Iron Ore Company Limited e o Governo Federal. Rio de Janeiro, Presidência da República, 1939. Disponível em: https://www2.camara.-leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1507-11-agosto-1939-411392-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 10 jun. 2020.

BRASIL. **Decreto-Lei n. 4.3352, de 1 de junho de 1942**. Encampa as Companhias Brasileiras de Mineração e Siderurgia S.A. e Itabira de Mineração S.A. e dá outras providências. Rio de Janeiro, Presidência da República, 1942. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4352-1-junho-1942.Acesso em: 20 jun. 2020.

BRASIL. Decreto Lei n. 4.352, de 11 de janeiro de 1943. Fundação da Companhia Vale do Rio Doce. Rio de Janeiro, Presidência da República, 1943. Disponível em: http://www.camara.gov.br/internet/InfDoc/novoconteudo/legislacao/republica/Leis1942vIIp245/pdf19.pdf. Acesso em: 11 mar. 2019.

BRASIL. Lei n. 247, de 17 de fevereiro de 1948. Autoriza o aumento de capital da Companhia Vale do Rio Dôce S.A. e dá outras providências. Rio de Janeiro, Presidência

da República, 1948. Disponível em:https://www2.camara.-leg.br/legin/fed/lei/1940-1949/lei-247-17-fevereiro-1948-367208-publicacaooriginal-1-pl.html. Acesso em: 1 fev. 2020.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1939-1940.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Características Étnico-Raciais da População**. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/-visualizacao/livros/liv49891.pdf. Acesso em: 20 maio 2020.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro. 1940. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/-periodicos/65/cd_1940_p13_t2_mg.pdf. Acesso em: 01 fev. 2020.

ISRAEL Pinheiro da Silva. **Galeria de Governadores**. 1896-1973. Belo Horizonte. 1971. Disponível em: https://www.mg.gov.br/governador/israel-pinheiro-da-silva. Acesso em: 11 mar. 2019.

LIMA, Bernadino Augusto de. **Arquivo pessoal**. Ano 1884\Edição 00231.

LIMA, Bernadino Augusto de. **Apontamentos de direito e economia política**. São Paulo: Leroy Bookwalter, 1882.

MINAS GERAIS. **Assembleia Legislativa**. Sessão ordinária, 1935. Disponível em: https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/19584. Acesso em: 25 fev. 2020.

MINAS GERAIS. **Decreto n. 2, 5 de abril de 1935**. Belo Horizonte, Interventor Valadares, 1935. https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.ht-ml?tipo=DEC&num=2&comp=&ano=1935 Acesso em: 20 de mar. 2020.

MINAS GERAIS. **Secretaria de Viação e Obras Públicas**,1938. Disponível em: https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/5193. Acesso em: 20 mar. 2020.

MINAS GERAIS. **Decreto n. 983 de 09 de dezembro de 1943**. Belo Horizonte, Governo Estadual, 1943. Dispõe sobre a organização da Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho e contém outros dispositivos. Disponível em: https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DEC&num=112 51&comp=&ano=1934. Acesso em: 25 fev. 2020.

MINAS GERAIS. Assembleia Legislativa. **As Constituintes mineiras de 1891, 1935 e 1947**: uma análise histórica. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 1989. Disponível em: https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/374. Acesso em 25 fev. 2020.

MONTEIRO, Norma de Goés. **Dicionário biográfico de Minas Gerais**: Período Republicano (1889-1991). Belo Horizonte: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 1994, v.2.

PDOC-FGV. **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930**. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2001. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/acervo/dhbb. Acesso em: 5 maio 2019.

REVISTA MINEIRA DE ENGENHARIA. Sociedade Mineira de Engenharia, Belo Horizonte, n. 7, 1938.

**Periódicos**

Correio da Manhã.

Folha de Minas.

O Diário da Noite.

A Noite.

Folha Carioca.

**Referências bibliográficas**

ABRUCIO, Fernando Luiz; PEDROTI, Paula Maciel; PÓ, Marcos Vinicius. A formação da burocracia brasileira: a trajetória e o significado das reformas administrativas. *In*: LOUREIRO, Maria Rita; ABRUCIO, Fernando Luiz; PACHECO, Regina Silvia. (org.). **Burocracia e Política no Brasil**: desafios para a ordem democrática no século XXI. Rio de Janeiro: FGV, 2010, v. 1, p. 27-71.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil, por suas drogas e minas**: com várias notícias curiosas do modo de fazer o assucar, plantar e beneficiar o tabaco, tirar ouro das minas, e descubrir as da prata, e dos grandes emolumentos que esta conquista da America Meridional da' ao reino de Portugal com estes, e outros generos e contratos reaes. Rio de Janeiro: Typographia Imperial, 1837. Disponível em: http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/222266 Acesso em: 20 mar. 2019.

ARAUJO, Fábio Salgado. A companhia siderúrgica nacional (CSN) e as políticas sociais de lazer para trabalhadores: Os clubes sociorrecreativos. **Licere** – Revista do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer, Belo Horizonte, v. 18, n. 3, online, setembro, 2015. Disponível em: https://periodicos.ufmg.br/index.php/-licere/article/view/1125. Acesso em: 19 mar. 2019.

ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. **Mitologia da mineiridade**: imaginário mineiro na vida política e cultural do Brasil. 1987. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paul, 1987.

BARBOSA, Daniel Henrique Diniz. **Tecnoburocracia e pensamento desenvolvimentista em Minas Gerais (1903-1969)**. 2012. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

BARBOSA, Daniel Henrique Diniz; BARBOSA, Lidiany Silva. Elites técnicas, Estado e desenvolvimento regional em Minas Gerais na Era Vargas. **Cadernos do Centro de Recursos Humanos**, Salvador, v. 23, n. 58, p. 111-128, abr. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010349792010000100008&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 31 ago. 2020.

BARBOSA, Rui de Oliveira. **Programa do Partido Republicano Liberal**. Rio de Janeiro: *s.n.*, 1914.

BARROS, Gustavo. **O Problema siderúrgico nacional na Primeira República**. 2011. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BATISTA, Felipe Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transportes, modernização e formação regional – Subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v.17, n.1, p.162-203, 2012.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. (org.). **Cinquenta anos de pensamento na CEPAL**. Rio de Janeiro: Record: COFECON: CEPAL, 2000.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro**: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo. 4. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, [1949] 2000.

BOURDIEU, Pierre, **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 1998.

BOURDIEU, Pierre. Le capital social: notes provisoires. **Actes de la Recherche en Sciences Sociales**, Paris, v. 31, p. 2-3, 1980. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/-arss_0335-5322_1980_num_31_1_2069. Acesso em: 28 jun. 2020.

CANDIDO. Antônio. A revolução de 1930 e a cultura. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, v. 2, n. 4, p. 27-36, abril 1984.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1995)**. 2. ed. Campinas: UNICAMP, 1981.

CANO. Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. São Paulo: T.A. Queiroz, 1983.

CARRATO, José Ferreira. **As Minas Gerais e os primórdios do Caraça**. São Paulo: Nacional, 1963.

CARVALHO, José Murilo. **A escola de Minas de Ouro Preto**: o peso da glória. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2010.

CARVALHO, José Murilo de. Ouro, Terra e Ferro: vozes de Minas. *In*: GOMES, Ângela de Castro (org.). **João Pinheiro e as Origens do Desenvolvimento Mineiro.** Minas e os Fundamentos do Brasil Moderno. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. p.79-108.

CASTRO, Nilvaldo José de. **O Economista**: história da profissão no Brasil. Rio de Janeiro: Cofecon: Corecon/RJ: Corecon/SP, 2001.

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e Caribe. Santiago do Chile. 2020. Disponível em: https://www.cepal.org/pt-br Acesso em: 4 abr. 2020.

CODATO, Adriano. Elites políticas e processo decisório: processos e padrões de divisão do trabalho político e burocrático no Estado pós-oligárquico. ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 33., 2009. **Anais** [...] Caxambu: ANPOCS, 2009, online. Disponível em: https://www.academia.edu/3634270/Elites_pol%C3%ADticas_-e_processo_decis%C3%B3rio_processos_e_padr%C3%B5es_de_divis%C3%A3o_do_trabalho_pol%C3%ADtico_e_burocr%C3%A1tico_no_Estado_p%C3%B3s_olig%C3%A1rquico. Acesso em: 4 abr. 2020.

COELHO, Edmundo Campos. **As profissões imperiais**: Medicina, engenharia e advocacia no Rio de Janeiro, 1822-1930. Rio de Janeiro: Record, 1999.

COMISSÃO Mista Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico. Relatório Geral. Rio de Janeiro, 1954. v. 1.

CONGRESSO Internacional de Engenharia. **Revista do Club de Engenharia**. Rio de Janeiro, v. 42, p. 285, 1922.

CONSELHO Técnico da Sociedade Mineira de Engenharia. Siderurgia nacional e exportação de minério de ferro. **Revista Mineira de Engenharia**, Belo Horizonte, v. 58, 1938.

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

DISCURSO de Israel Pinheiro sobre sua saída da Vale. **Folha de Minas,** Belo Horizonte, p. 3, 15 fev. 1946.

DREIBE, Sônia M. **Rumos e metamorfoses**. São Paulo: Paz e Terra, 1985.

DUARTE, Regina Horta. Conquista e civilização na Minas oitocentista. *In*: OTONI, Teófilo (org.). **Notícia sobre os selvagens do Mucuri**. Belo Horizonte. UFMG. 2002. p. 13-37.

DULCI, Otávio. João Pinheiro e as origens do desenvolvimento mineiro. *In*: GOMES, Ângela de Castro (org.). **Minas e os fundamentos do Brasil moderno**. Belo Horizonte: UFMG, 2005. p. 109-136.

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

EM DEFESA da Rio Doce. **A Informação E. F**.,1946.

ENCAMPADAS a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia e a da Itabira. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 1º. jun. 1942, p. 5.

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

ESPINDOLA, Haruf Salmen. **Sertão do rio Doce**. Bauru: EDUSC, 2005.

EXIMBANK. **Still Mill in Brazil**. Disponível em: https://search.exim.gov/search?-utf8=%E2%9C%93&affiliate=exim&query=brazil&commit=Search. Acesso em: 10 ago. 2020.

EXPORTADO para qualquer parte do mundo. **Jornal A Noite**, Rio de Janeiro, p. 1, 13 ago. 1947.

FEIJÓ, R. **História do Pensamento Econômico**. São Paulo. Atlas, 2007.

FERNANDES, Florestan. **Ensaios de sociologia geral e aplicada.** 2. ed./3. ed. São Paulo: Pioneira, 1960/1971/1976.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. 5. ed. São Paulo: Globo, [1975] 2006.

FERNANDES, Florestan. **Brasil em compasso de espera**. São Paulo: Hucitec, 1980.

FERNANDES, Florestan. **O negro no mundo dos brancos**. São Paulo: Difel, 1972.

FERNANDES, Florestan. **Sociedade de classes e subdesenvolvimento**. 5. ed. rev. – São Paulo: Global, 2008.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**. São Paulo: Globo, [1975] 2006.

FERNANDES, Florestan. **A Revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. 5. ed. São Paulo: Globo, 2005.

FGV-CPDOC. **Joaquim Francisco de Assis Brasil**. Rio de Janeiro. *Online*. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/joaquim-francisco-de-assis-brasil. Acesso em: 22 out. 2018.

FGV-CPDOC. **Joaquim Furtado de Menezes**. Rio de Janeiro. *Online*. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/meneses-joaquim-furtado-de. Acesso em: 22 out. 2018.

FISCHER, Georg. Acelerações em escala regional: As transformações do vale do rio Doce ca. 1880-1980. **Varia Historia**, Belo Horizonte, v. 34, n. 65, p. 445-474, 2018.

FISCHER, Georg. Das Staatsunternehmen als Expertenarena. Die Anfangsjahre der Companhia Vale do Rio Doce, 1942-1951. *In*: RINKE, Stefan; GONZÁLEZ DE

REUFELS, Delia (Ed.), **Expert Knowledge in Latin American History:** Local, Transnational, and Global Perspectives. Stuttgart: Akademischer Verlag, 2014. p. 109-138.

FREITAS, C.M.; SILVA, M. A.; MENEZES, F. C. O desastre na barragem de mineração da Samarco: fratura exposta dos limites do Brasil na redução de risco de desastres. **Ciência Cult**, São Paulo, v. 68, p. 25-30. 2016.

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, [1959] 2007.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

GOMES, Ângela de Castro. Autoritarismo e Corporativismo no Brasil: o legado de Vargas. *In*: BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; FONSECA, Pedro Cezar Dutra (org.). **A Era Vargas**: desenvolvimento, economia e sociedade. São Paulo: UNESP, 2012. p. 69-91.

GOMES, Ângela de Castro (org.). **Regionalismo e Centralização Política**: Partidos e Constituinte nos Anos 30. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

GRAHAM, Ingrid, An Interview with Sergio Buarque de Holanda. **Hispanic American Historical Review**. Durham, v. 62, n. 1, p. 3-17, 1982.Disponível em: https://read.-dukeupress.-edu/hahr/article/62/1/3/145364/An-Interview-With-Sergio-Buarque-de-Holanda. Acesso em: 12 fev. 2020.

GREMAUD, A. P. **Das controvérsias teóricas à política econômica**. Pensamento econômico e economia brasileira no Segundo Império e Primeira República (1840-1930). 1997. Tese (Doutorado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

GUIMARÃES, E. N. **Formação e Desenvolvimento econômico do Triângulo Mineiro**: integração nacional e consolidação regional. Uberlândia: EDUFU, 2010.

HISTÓRIA dos transportes em Minas Gerais. Grupo de Estudo UFMG, 2020. Disponível em: http://dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/6694774657842454 Acesso em: 30 ago. 2020.

HOBSBAWM, Eric. **Nações e Nacionalismo desde 1780**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1960-1972, v. 1.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil.** São Paulo: Companhia das letras, [1936] 1995.

HORTA, Regina Duarte (org.). **Notícias sobre os selvagens do Mucuri**. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

HUGON, Paul. A Economia Política no Brasil. *In*: AZEVEDO, Fernando de (org.), **As Ciências no Brasil**. 2.ed. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994, v. 2.

IANNI, Octávio. **Pensamento Social no Brasil**. Bauru: EDUSC; São Paulo: ANPOCS, 2004**.**

IPEA – Instituto de pesquisa aplicada. **História das moedas.** Brasília: 2020. Disponível em: http://ipeadata.gov.br/Default.aspx. Acesso em: 01 fev. 2020.

KEYNES, John Maynard. **A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda**. 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1985.

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

LINS, Ivan. **História do Positivismo no Brasil**. São Paulo: Nacional, 1957.

MANOILESCU, Mihaïl.**Le siècle du corporatisme**: doctrine du corporatisme integral et pur. Paris: F. Alcon, 1934.

MANOILESCU, Mihaïl. **O Século do Corporativismo**: Doutrina do corporativismo integral e puro. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

MARSHALL, A. **Princípios de Economia**. São Paulo: Abril Cultural. [1890]1997.

MARTINE, George; ALVES, José Eustáquio Diniz. Economia, sociedade e meio ambiente no século 21: tripé ou trilema da sustentabilidade?. **Revista brasileira de estudos populacionais**, São Paulo , v. 32, n. 3, p. 433-460, dez. 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010230982015000300-433&lng=en&nrm=iso Acesso em:19 ago. 2020.

MARTINS. C.E. **Tecnocracia e Capitalismo**. A política dos técnicos no Brasil. São Paulo: Brasiliense/CEBRAP, 1974.

MARX, Karl*;* ENGELS, Friedrich. **The Communist Manifesto.** Londres: Verso Books, 1848. Disponível em: https://www.marxists.org/archive/marx/works/-download/pdf/Manifesto.pdf. Acesso em:20 jun. 2020.

MELLO, Joaquim Machado de. Conferência. **Revista do Club de Engenharia**, Rio de Janeiro, v. 59, p. 157-163, 1939.

MELO, José Tarcísio de. **Governadores:** escola de vida pública – Benedicto Valadares. Minas Gerais, n. 4, abril, 2001.

MICELI, Sergio. **Intelectuais à brasileira**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

MORAES, Lauro Escorel de. Conceito de interesse nacional e a responsabilidade da diplomacia brasileira. **Revista da Faculdade de Direito**, São Paulo (USP), v. 81, p. 151-161. jan./dez. 1986.

MÜLLER, Maria Cristina. Política e governo são o mesmo? Uma reflexão a partir de Hannah Arendt. **Cadernos de Ética e Filosofia Política**, São Paulo, v. 1, n. 28, p. 86-96, 2016. Disponível em: www.revistas.usp.br/cefp/article/view/116272. Acesso em: 1 ago. 2020.

MÜLLER, Lauro; FRONTIN, Paulo de. Acta da sessão solemne. **Revista do Club de Engenharia**, Rio de Janeiro, v. 42, p. 76-88.

NOVAIS. Fernando. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808).** São Paulo: Hucitec, 1979.

O GIGANTESCO empreendimento da Companhia Vale do Rio Doce. **Folha de Minas**, Belo Horizonte, 23 mar. 1947, p. 8.

O MINÉRIO de ferro na economia nacional. **O Carioca,** Rio de Janeiro, p. 8, 10 jan. 1951.

O VALE DO RIO DOCE. **Cultura Política**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 36, p. 270-285, 1944.

O VALE do rio Doce na economia nacional. **Folha Carioca,** Rio de Janeiro, p. 4, 10 jan. 1951.

OLIVEIRA, Clodomiro. **A concessão Itabira Iron**. Belo Horizonte: s/e. 1934.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Elite intelectual e debate político nos anos 1930**: uma bibliografia comentada da revolução de 1930. Rio de Janeiro: FGV, 1980.

PADRÃO de trabalho e patriotismo: A Vale do Rio Doce. **Diário da Noite.** São Paulo, p. 7, 6 maio 1947.

PAIM, Antonio. **Para onde vai a Universidade brasileira?** Fortaleza: Edições da Universidade Federal do Ceará, 1983.

PAULA, Dilma Andrade; PEREIRA, Laurindo Mekie (org.). **Desenvolvimento em Minas Gerais**: projetos, agentes, viveres. Jundiaí: Paco Editorial, 2017.

PÉCAUT, Daniel. **Os intelectuais e a política no Brasil.** São Paulo: Ática, 1990.

PEREIRA, Camila Amaral. **João Pinheiro da Silva**: organização nacional e dinâmica econômica (1890-1908). 2016. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016. Disponível em: http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/305646/1/Pereira_CamilaAmaral_M.pdf. Acesso em: 19 mar. 2019.

PEREIRA, Camila Amaral; SPINDOLA, Haruf Salmen; MARTINS, Diego. Formação econômica do Vale do Rio Doce: uma análise histórica (1940-1970). **IDeAS.** Interfaces em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade. Rio de Janeiro, v. 13, p. 1-24, jan./dez. 2019.

PEREIRA, Simão da Cunha. Pronunciamento. CONGRESSO CONSTITUINTE DO ESTADO DE MINGAS GERAIS, 1891. **Anais** [...] Congresso Constituinte do Estado de Minas Gerais. 1891. Disponível em: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/00001-6049.pdf Acesso em: 22 mar. 2019.

PRADO JÚNIOR, Caio. **A Revolução Brasileira**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Martins Fontes, 1942.

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

RAZÕES do insucesso. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 6, 24 out. 1945.

RIBEIRO, Thiago Marques. New Deal e origens do EXIMBANK. **Mosaico**, Goiânia, v. 9, p. 35-55, 2016.

ROCHA, A. P. A difusão da economia política no Brasil entre fins do século XVIII e início do XIX. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 13, 1993.

SALVEMOS a Rio Doce. **A Informação E.F**., 1946.

SCHOPENHAUER, Arthur**. Sobre a filosofia e seu método.** São Paulo: Hedra, [1819] 2010.

SILVA, Marcel Pereira da. **Nos trilhos da incerteza**: a Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro (1910 - 1934). 2018. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/-8/8137/tde19092018144601/publico/2018_MarcelPereiraDaSilva_VCorr.pdf. Acesso em: 5 maio 2019.

SILVA, Roberto Pereira. **O jovem Celso Furtado**: história, política e economia (1941-1948). 2010. 207 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

SIMONATO, Thiago *et al*. **Projeção dos impactos econômicos regionais do desastre de Mariana-MG**. Belo Horizonte: CEDEPLAR; Universidade Federal de Minas Gerais, 2018.

SKINNER, Quentin. **Meaning and Understand in the History of Ideas**. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

STEHR, Nico; REINER Grundmann. **Experts**.The Knowledge and Power of Expertise. London: Routledge, 2011.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes. **Planos para o Império**. Os Planos de Viação do Segundo Reinado. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, Nali de Jesus de. O Economista: história da profissão no Brasil. **Análise**, Porto Alegre, v. 17, n. 2, p. 277-383, jul./dez. 2006.

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

TAVARES, M. C. **Ciclo e crise o movimento recente da industrialização brasileira**. Rio de Janeiro: UFRJ, [1978] 1998.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro**. Rio de Janeiro, Zahar, 1972.

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

TURAZZI, Maria Inez. **A euforia do progresso e a imposição da ordem**. Rio de Janeiro/São Paulo: Cope/Marco Zero, 1989.

VALADARES, Benedicto. **Tempos idos e vividos**: memórias. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

VALE. **Nossa História**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: http://www.vale.com/-brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/Vale-conta-sua-historia-em-livro.aspx Acesso em: 5 maio 2019.

VALE DO RIO DOCE. **Folha Carioca,** Rio de Janeiro, p.4, 27 nov. 1950.

VENÂNCIO, R. P.; BARBOSA, L. S. Como surgem os fundos arquivísticos: administração pública e produção documental em minas gerais. **Acervo - Revista do Arquivo Nacional**, v. 31, n. 3, p. 57-74, 2018. Disponível em: http://hdl.handle.-net/20.500.11959/brapci/108123. Acesso em: 18 ago. 2020.

VIÇOSA. **Universidade Federal de Viçosa**. História. Online. Disponível em: https://www.ufv.br/historia/ Acesso em: 20 jan. 2020.

VILLELA, A.; SUZIGAN, W**. Política de governo e crescimento da economia brasileira, 1889-1945**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1973.

VISCARDI, Cláudia. **O teatro das oligarquias**: uma revisão da “política do café com leite”. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.

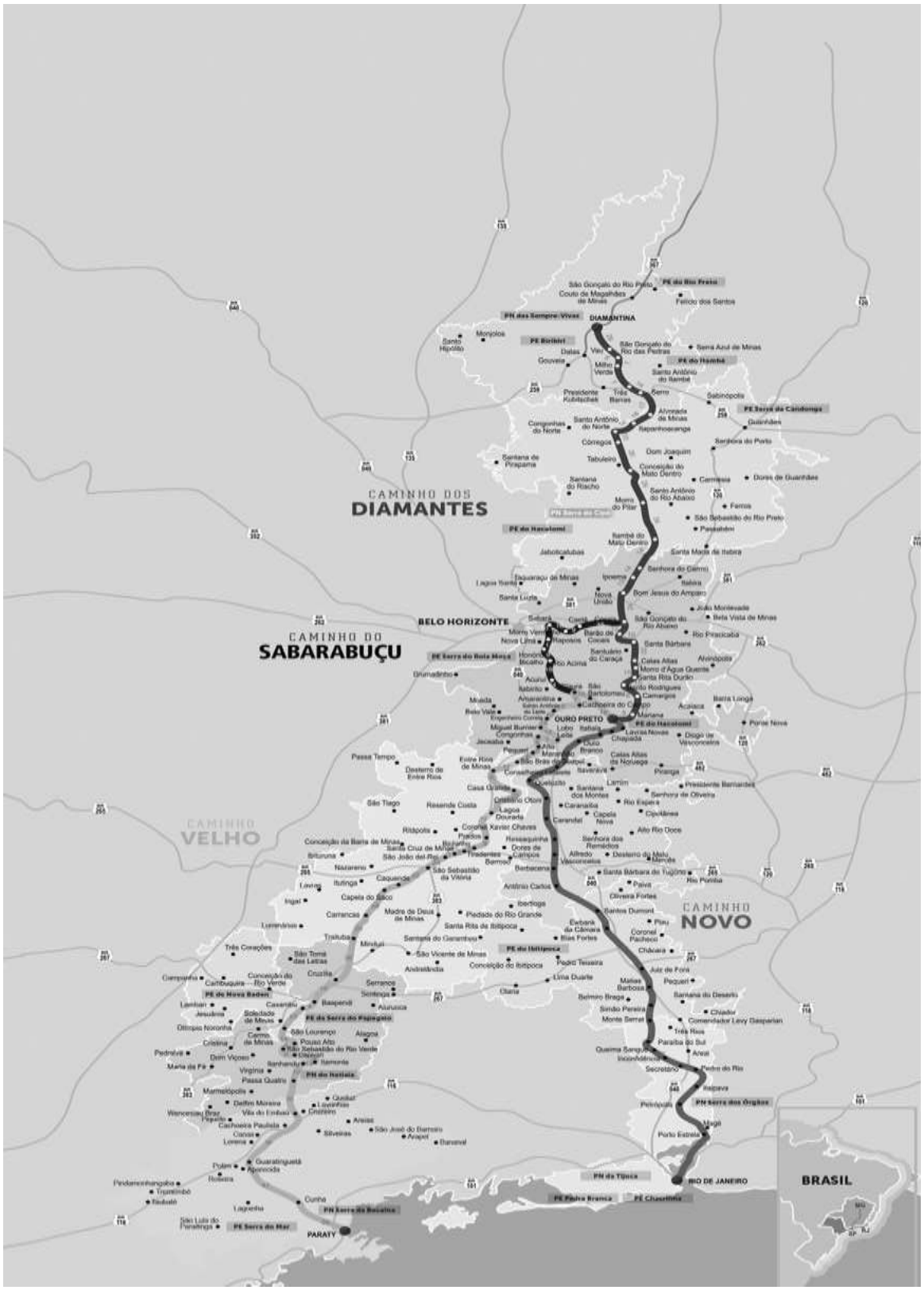
WEBER, M. **Sociologia da burocracia**. Rio de Janeiro: Zahar, 1966.

WAHRLICH, Beatriz Marques de Souza. O governo provisório de 1930 e a reforma administrativa. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 4, p. 5-68, nov. 1975. Disponível em: http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/-6017. Acesso em: 18 Ago. 2020.

WIRTH, John. **O fiel da balança:** Minas Gerais na federação brasileira (1889-1937), Rio de Janeiro: Paz e terra, 1982.

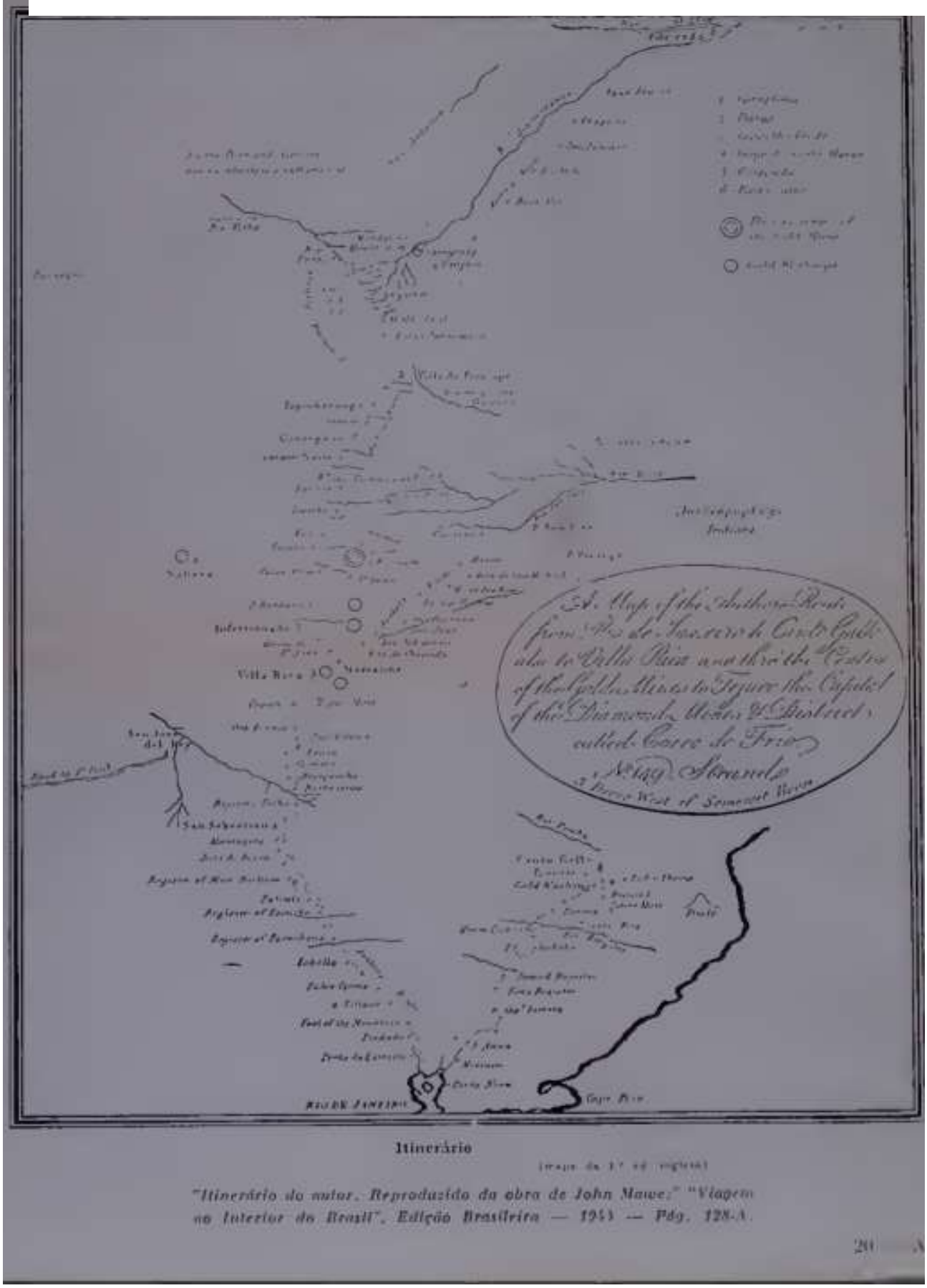
# ANEXOS

Anexo 1- A – Mapa do Caminho




Fonte: http://www.institutoestradareal.com.br/assets/materiais/mapa-ilustrativo-da-estrada-real.jpg

Anexo 2-B – Mapas dos caminhos de São Paulo e de Rio de Janeiro para Minas (Século XVIII)




Fonte: PIMENTA, 1971, p.20.

Anexo 3- C - Tabela 1. Receita e despesa de São Paulo e Minas Gerais

| Finanças públicas (1897/1939) - contos de réis - (números absolutos) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Receita arrecadada e despesa efetuada pelos Estados | | | | |
| | São Paulo | | Minas Gerais | |
| Ano | Receita | Despesa | Receita | Despesa |
| 1897 | 48571 | 57455 | 20952 | 20667 |
| 1898 | 42280 | 54146 | 17830 | 19652 |
| 1899 | 43114 | 36749 | 18588 | 17638 |
| 1900 | 42651 | 36298 | 14542 | 18705 |
| 1901 | 45685 | 45692 | 16571 | 17445 |
| 1902 | 37649 | 40913 | 16829 | 16133 |
| 1903 | 34127 | 40743 | 16193 | 16642 |
| 1904 | 42604 | 35873 | 17388 | 16349 |
| 1905 | 67347 | 111861 | 14071 | 16097 |
| 1906 | 58993 | 61615 | 14953 | 19005 |
| 1907 | 52178 | 68570 | 23994 | 20757 |
| 1908 | 42693 | 67989 | 20105 | 24150 |
| 1909 | 56660 | 67758 | 21185 | 27356 |
| 1910 | 43281 | 65852 | 22847 | 32063 |
| 1911 | 53946 | 83860 | 23372 | 29690 |
| 1912 | 75641 | 95643 | 36762 | 29340 |
| 1913 | 76008 | 107738 | 31487 | 32883 |
| 1914 | 65711 | 100160 | 27483 | 33914 |
| 1915 | 79316 | 93697 | 38341 | 30191 |
| 1916 | 79248 | 86444 | 34555 | 30373 |
| 1917 | 82336 | 97794 | 37745 | 32508 |
| 1918 | 75642 | 103388 | 40609 | 38193 |
| 1919 | 94235 | 110902 | 51640 | 39662 |
| 1920 | 175679 | 174665 | 56189 | 52617 |
| 1921 | 160580 | 177977 | 63450 | 65382 |
| 1922 | 157019 | 204888 | 78486 | 78446 |
| 1923 | 202722 | 233135 | 90264 | 72473 |
| 1924 | 237020 | 278656 | 120530 | 83708 |
| 1925 | 353271 | 405687 | 141090 | 107839 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 352584 | 311230 | 134347 | 161935 |
| 1927 | 404044 | 594808 | 151595 | 143749 |
| 1928 | 408424 | 523802 | 180199 | 178988 |
| 1929 | 438400 | 618436 | 232052 | 206290 |
| 1930 | 400204 | 616197 | 141727 | 254720 |
| 1931 | 429571 | 662906 | 201199 | 240289 |
| 1932 | 382424 | 662569 | 222918 | 243013 |
| 1933 | 432283 | 593139 | 177615 | 200201 |
| 1934 | 475919 | 656967 | 146586 | 290770 |
| 1935 | 657142 | 745583 | 245000 | 328000 |
| 1936 | 703590 | 747458 | 268495 | 337831 |
| 1937 | 680693 | 816722 | 264815 | 334769 |
| 1938 | 626682 | 787906 | 299147 | 363526 |
| 1939 | 843231 | 1035386 | 312201 | 314443 |

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Conselho Nacional de Estatística. (1939-1940)

Anexo 4- D - Tabela 2 - Minério de Ferro

| Produção extrativa | | | |
|---|---|---|---|
| Principais produtos da indústria extrativa mineral 1940-1944 | | | |
| Produção de Minério Ferro: Minas Gerais, São Paulo e Brasil | | | |
| Anos | Minas Gerais | SP | Brasil |
| 1940 | 591555 | - | 593581 |
| 1941 | 812724 | - | 827725 |
| 1942 | 703224 | - | 704235 |
| 1943 | 808672 | - | 810504 |
| 1944 | 552999 | 5000 | 558831 |

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Conselho Nacional de Estatística (1939-1944).

Anexo 5 - E - Tabela 3 – Empresas de Siderurgia e Metalurgia

| Produção industrial | | | |
|---|---|---|---|
| Número de empresas de Siderurgia e Metalurgia: Minas Gerais, São Paul e Brasil | | | |
| Ano | Minas Gerais | São Paulo | Brasil |
| 1944 | 11 | 19 | 48 |

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Conselho Nacional de Estatística (1939-1944).