

O CONHECIMENTO CIENTÍFICO NA FRONTEIRA DAS DIVERSAS ÁREAS DA ECONOMIA

LUCCA SIMEONI PAVAN
(ORGANIZADOR)



O CONHECIMENTO CIENTÍFICO NA FRONTEIRA DAS DIVERSAS ÁREAS DA ECONOMIA

LUCCA SIMEONI PAVAN
(ORGANIZADOR)



2020 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do Texto © 2020 Os autores

Copyright da Edição © 2020 Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação: Natália Sandrini de Azevedo

Edição de Arte: Lorena Prestes

Revisão: Os Autores



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso

Profª Drª Angeli Rose do Nascimento – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense

Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa

Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará

Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá

Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima

Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões

Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná

Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie di Maria Ausiliatrice

Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense

Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso

Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins

Prof. Dr. Luis Ricardo Fernando da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Universidade Federal do Maranhão

Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará

Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa

Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa

Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste

Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador

Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Ferlando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Fernando José Guedes da Silva Júnior – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Gabriela Vieira do Amaral – Universidade de Vassouras
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Profª Drª Iara Lúcia Tescarollo – Universidade São Francisco
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federaci do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá
Profª Drª Renata Mendes de Freitas – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Alexandre Leite dos Santos Silva – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Luciana do Nascimento Mendes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Me. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Me. Adalberto Zorzo – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
Prof. Me. Adalto Moreira Braz – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Me. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Profª Drª Andrezza Miguel da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
Prof. Dr. Antonio Hot Pereira de Faria – Polícia Militar de Minas Gerais
Profª Ma. Bianca Camargo Martins – UniCesumar
Profª Ma. Carolina Shimomura Nanya – Universidade Federal de São Carlos
Prof. Me. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Ma. Cláudia de Araújo Marques – Faculdade de Música do Espírito Santo
Profª Drª Cláudia Taís Siqueira Cagliari – Centro Universitário Dinâmica das Cataratas
Prof. Me. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Profª Ma. Dayane de Melo Barros – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Me. Douglas Santos Mezacas – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Edwaldo Costa – Marinha do Brasil
Prof. Me. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita
Prof. Me. Euvaldo de Sousa Costa Junior – Prefeitura Municipal de São João do Piauí
Profª Ma. Fabiana Coelho Couto Rocha Corrêa – Centro Universitário Estácio Juiz de Fora
Prof. Dr. Fabiano Lemos Pereira – Prefeitura Municipal de Macaé
Prof. Me. Felipe da Costa Negrão – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Germana Ponce de Leon Ramírez – Centro Universitário Adventista de São Paulo
Prof. Me. Gevair Campos – Instituto Mineiro de Agropecuária
Prof. Dr. Guilherme Renato Gomes – Universidade Norte do Paraná
Prof. Me. Gustavo Krahl – Universidade do Oeste de Santa Catarina
Prof. Me. Helton Rangel Coutinho Junior – Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Prof. Me. Heriberto Silva Nunes Bezerra – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Ma. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz – University of Miami and Miami Dade College
Profª Ma. Jéssica Verger Nardeli – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
Prof. Me. Jhonatan da Silva Lima – Universidade Federal do Pará
Prof. Me. José Luiz Leonardo de Araujo Pimenta – Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria Uruguay
Prof. Me. José Messias Ribeiro Júnior – Instituto Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco
Profª Ma. Juliana Thaisa Rodrigues Pacheco – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Me. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Ma. Lilian Coelho de Freitas – Instituto Federal do Pará
Profª Ma. Liliani Aparecida Sereno Fontes de Medeiros – Consórcio CEDERJ
Profª Drª Lívia do Carmo Silva – Universidade Federal de Goiás
Prof. Me. Lucio Marques Vieira Souza – Secretaria de Estado da Educação, do Esporte e da Cultura de Sergipe
Prof. Me. Luis Henrique Almeida Castro – Universidade Federal da Grande Dourados
Prof. Dr. Luan Vinicius Bernardelli – Universidade Estadual do Paraná
Prof. Dr. Marcelo Máximo Purificação – Fundação Integrada Municipal de Ensino Superior
Prof. Me. Marcos Aurelio Alves e Silva – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo

Profª Ma. Marileila Marques Toledo – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Prof. Me. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Ma. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Profª Ma. Solange Aparecida de Souza Monteiro – Instituto Federal de São Paulo
Prof. Me. Tallys Newton Fernandes de Matos – Faculdade Regional Jaguaribana
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
C749	<p>O conhecimento científico na fronteira das diversas áreas da economia [recurso eletrônico] / Organizador Lucca Simeoni Pavan. – Ponta Grossa, PR: Atena, 2020.</p> <p>Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-65-5706-021-6 DOI 10.22533/at.ed.216202404</p> <p>1. Economia – Pesquisa – Brasil. I. Pavan, Lucca Simeoni. CDD 330</p>
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Em todos os momentos da nossa história, a produção, absorção e compartilhamento do conhecimento foram seu principal fator de desenvolvimento econômico e social. Este novo livro intitulado “O Conhecimento Científico na Fronteira das Diversas Áreas da Economia” contribui para este processo divulgando diversos estudos realizados por pesquisadores de todo o Brasil.

A diversidade regional e de assuntos sempre foi um fato digno de destaque dos livros de divulgação científica da Atena Editora e esta edição não falhou à essa regra. Nesta coletânea apresentam-se trabalhos das mais respeitadas instituições de ensino, localizadas de norte a sul do país.

Os temas tratados aqui são dos mais diversos e qualificados. Aqui se encontram artigos de história do pensamento econômico e de economia institucional, modelos quantitativos aplicados ao agronegócio e à economia do crime. Também podemos ver preocupações muito adequadas aos dias de hoje, como a posição no mercado de trabalho dos mais idosos, o uso consciente da água na produção agrícola e o manejo adequado da pesca e seus impactos ao meio ambiente.

Enfim, parabenizo o trabalho de qualidade que vem sendo feito pela Atena Editora, contribuindo para divulgação da ciência no Brasil por meio de seus livros eletrônicos.

Lucca Simeoni Pavan

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A ECONOMIA POLÍTICA NA ORDEM ECONÔMICA CONSTITUCIONAL	
Sandra Maria Batista da Cruz Antônio Sérgio Carvalho Rocha	
DOI 10.22533/at.ed.2162024041	
CAPÍTULO 2	17
A TEORIA DOS CUSTOS DE TRANSAÇÃO (TCT): UMA FERRAMENTA PARA A TOMADA DE DECISÃO DOS AGENTES ECONOMICOS	
Epaminondas da Silva Dourado	
DOI 10.22533/at.ed.2162024042	
CAPÍTULO 3	34
A EMPRESA INDUSTRIAL CONTEMPORÂNEA E OS DESAFIOS PARA CONSTRUÇÃO DE UMA TEORIA DA FIRMA INOVADORA	
Mabel Diz Marques Raphael de Oliveira Silva Roberto Lúcio Corrêa de Freitas	
DOI 10.22533/at.ed.2162024043	
CAPÍTULO 4	49
DESENVOLVIMENTO MINEIRO E FORMAÇÃO ECONÔMICA DO VALE DO RIO DOCE (1940-1970)	
Camila Amaral Pereira Haruf Salmen Espindola Diego Jeangregório Martins Guimarães	
DOI 10.22533/at.ed.2162024044	
CAPÍTULO 5	69
OCEANOS EM PERIGO: REVISÃO DE LITERATURA SOBRE O IMPACTO DAS EMISSÕES DE CO ₂ NOS OCEANOS DERIVADOS DA PESCA MUNDIAL	
Samantha Silva da Rosa	
DOI 10.22533/at.ed.2162024045	
CAPÍTULO 6	84
ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO COMPARADO AO MERCADO EUROPEU NO PERÍODO DE 2004 – 2017	
Educélio Gaspar Lisbôa Érico Gaspar Lisbôa	
DOI 10.22533/at.ed.2162024046	
CAPÍTULO 7	104
GESTÃO DA ÁGUA E A RIZICULTURA NO SUL DE SANTA CATARINA	
Hortência Warnier Bianchin Melissa Watanabe Cristina Keiko Yamaguchi José Carlos Virtuoso	
DOI 10.22533/at.ed.2162024047	

CAPÍTULO 8	121
O PERFIL DO IDOSO NO MERCADO DE TRABALHO BRASILEIRO EM RELAÇÃO À SUA SAÚDE: ANÁLISE DA PNAD DE 2008	
Samantha Silva da Rosa	
DOI 10.22533/at.ed.2162024048	
CAPÍTULO 9	135
INTERNACIONALIZAÇÃO DE EMPRESAS E ECONOMIA CRIATIVA: LIMITAÇÕES E PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS	
Diego Santos Vieira de Jesus	
DOI 10.22533/at.ed.2162024049	
CAPÍTULO 10	153
RATIONALITY IN ILLEGAL MARKETS: THE EFFECT OF ILLEGAL GOODS DEMAND ON CRIME RATE	
Ingrid Rafaele Rodrigues Leiria	
Tiago Wickstrom Alves	
Alexsandro Mirian Carvalho	
DOI 10.22533/at.ed.21620240410	
CAPÍTULO 11	179
DETERMINANTES DA ESTRUTURA DE CAPITAL E DA RENTABILIDADE EM EMPRESAS DE TRANSPORTE LISTADAS NA B3	
Maxwell Augusto Meireles Barboza	
DOI 10.22533/at.ed.21620240411	
SOBRE O ORGANIZADOR	208
ÍNDICE REMISSIVO	209

DESENVOLVIMENTO MINEIRO E FORMAÇÃO ECONÔMICA DO VALE DO RIO DOCE (1940-1970)

Data de aceite: 13/04/2020

Camila Amaral Pereira

Doutoranda em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP) e professora substituta no curso de Ciências Econômicas na Universidade Federal do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM)

Haruf Salmen Espindola

Doutor em História Econômica pela USP; professor titular da Universidade Vale do Rio Doce – Univale; e Coordenador Local do Doutorado Interinstitucional (DINTER) do Programa de Pós-graduação Stricto Sensu Interdisciplinar em Ciências Humanas da UFSC, em parceria com a Univale

Diego Jeangregório Martins Guimarães

Mestre em Gestão Integrada do Território pela Univale; professor de Direito Ambiental do curso de Direito da Univale

RESUMO: Partimos do pensamento de que, o projeto desenvolvimentista dos mineiros tinha subjacente a premissa de que a força política só se conservaria se por meio dela se construísse as bases econômicas para sua sustentação futura. Então, como condição para o desenvolvimento econômico era preciso investir na infraestrutura, constituindo-se essa uma obrigação da esfera governamental.

Assim, esse artigo se concentra nessa questão, mas focando no Vale do Rio Doce (VRD), entre os anos (1940-1970). Para observar a mudança da malha ferroviária para a rodoviária na região. Tal análise indica que, a lógica da implantação da infraestrutura mineira atuou na integração de suas diversas regiões e propiciou espaço para seu desenvolvimento.

PALAVRAS-CHAVE: Desenvolvimento Econômico; Minas Gerais; Infraestrutura; Vale do Rio Doce

1 | INTRODUÇÃO

Objetivamos estudar o desenvolvimento econômico mineiro, no início do século XX, desenvolvimento este, entendido de acordo com Dulci (1999, p. 121): como “uma ideia referente à superação intencional de uma situação de atraso relativo”. Assim que se destaca nessa definição é a “dimensão política” atribuída as ações que buscam realizar a “meta de superação do atraso” de Minas Gerais, pela articulação das esferas governamentais e “classes e grupos diversos”.

Portanto, trata-se de um pensamento desenvolvimentista que se constitui na perspectiva de projeto, com sentido estratégico

e potencial mobilizador da região mineira. Partimos do pensamento de que, para além do papel histórico desempenhado por Minas Gerais ou do papel auto atribuído por suas elites na política nacional, desde os primeiros tempos do Império, o projeto desenvolvimentista dos mineiros tinha subjacente a premissa de que a força política só se conservaria, se por meio dela própria se construísse as bases econômicas para sua sustentação futura.

Então, como condição para o crescimento econômico era preciso desenvolver a infraestrutura, constituindo-se essa uma obrigação da esfera governamental. E esse artigo se concentra nessa questão, mas focalizando de modo especial na região Vale do Rio Doce (VRD). Buscamos refletir sobre os impactos democráticos e econômicos das implantações da infraestrutura, entre os anos (1940-1970), particularmente da mudança para malha ferroviária para a rodoviária no estado.

Acredita-se que a situação particular no VRD possibilita problematizar a questão e, ao mesmo tempo, se oferece como um caso que tipifica o processo em foco. Assim, isso ajuda a compreender como que a lógica da implantação da infraestrutura mineira atuou na integração de suas diversas regiões.

Para apresentar os elementos necessários à análise, o artigo está estruturado em quatro seções. Primeiro vamos analisar o contexto histórico econômico do início da República, a *posteriori* buscamos compreender a formação econômica de Minas Gerais e por último estudaremos a região Vale do Rio Doce (1940-1970), observando os impactos da mudança da ferrovia para rodovia. As considerações finais são apresentadas na última seção.

2 | CONTEXTO NACIONAL

O período de transição política para o Brasil republicano foi um processo concomitante de redefinição do sistema produtivo e da emergência dos conflitos entre o trabalho e o capital. O advento e consolidação do regime republicano (1889-1906) é acompanhado das tensões nas relações sociais e de trabalho propriamente capitalistas. Essas tensões se iniciaram, antes mesmo de 1888 (abolição da escravidão), de modo progressivo, à medida que a mão de obra escrava era substituída pelo trabalho assalariado. Tratava-se de mudança na estrutura das relações de produção e reprodução da vida material brasileira.

O fim da escravidão, não desconsiderando a luta antiescravagista, expressou o esgotamento da fase da economia agroexportadora de acumulação pré-capitalista e, ao mesmo tempo, respondia ao processo de transição das estruturas econômica que estavam em curso. Com o avanço da formação do capitalismo brasileiro, o trabalho compulsório perde sua função socioeconômico, pois deixava de responder à realidade da economia nacional, como ocorrera nas outras partes do mundo, na

medida que não atendia mais à lógica do movimento geral do capital, na esfera internacional. Para Novais (1995, p. 70) “a ultrapassagem do último e decisivo passo na instauração da ordem capitalista pressupunha, de um lado, ampla acumulação de capital por parte da camada empresária, e de outro, expansão crescente do mercado consumidor de produtos manufaturados”.

Com a República, o processo de transição da economia brasileira pode ser entendido, conforme Cardoso de Mello (1988), como a passagem de uma base econômico agroexportadora para uma economia industrial voltado ao mercado interno. Isso, no entanto, não implica processo excludente, visto que a primeira foi fundamental para viabilizar a transição econômica e permaneceu decisiva para o equilíbrio das contas externas. O que é preciso ressaltar, no entanto, é a ruptura com a estrutura e funcionamento colonial da economia brasileira. As três primeiras décadas do século XX, foram o momento da transição para organizar a produção e reprodução da vida material do Brasil por meio da formação de capital internamente, pois a realização desse capital se deslocou para a produção interna, no sentido de possibilitar as condições de definição do investimento.

Celso Furtado (2007) ressaltava que nessas três primeiras décadas o café deixou de ser um produto colonial, em função da generalização do seu consumo no exterior, A crescente demanda externa se deu num quadro de redução dos preços internacionais do produto, em grande parte devido ao crescimento da oferta brasileira. As mudanças estruturais e a grande expansão da economia cafeeira se articulam com as condições mundiais do capitalismo industrial, que incluía a “formação de uma periferia produtora, em massa, de produtos primários de exportação, organizando-se a produção em bases capitalistas, quer dizer, mediante trabalho assalariado”. A economia brasileira é parte do amplo processo de expansão do mercado mundial. Para o autor, essa dinâmica era ainda mais favorável à economia brasileira, visto ser o país, no final do século XIX, detentor de 75% da oferta mundial do produto.

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

A fase áurea se encerra com a crise mundial de 1929 e a grande redução do preço do café no mercado mundial. Entretanto, pela posição central ocupada pelo café na economia nacional, a resposta governamental é uma política de defesa

da renda interna. O financiamento dos estoques de café com crédito doméstico funcionou para amenizar os efeitos da crise externa, num quadro de busca da recuperação da economia brasileira. Com as reduções das exportações, no período da crise, as políticas do governo baseadas na retenção e destruição dos estoques de café e de pagamento para a erradicação de cafezais, objetivavam a “socialização das perdas”, por meio da qual se esperava manter preços mínimos e proteger o setor cafeeiro, importante para garantir o nível de emprego e o mercado interno. (FURTADO, 2007)

Assim, a partir desta interpretação, podemos entender que este processo contou com grande participação do Estado, pois não se podia deixar de atender aos interesses do setor cafeeiro, que mesmo em crise, era o principal produto exportador da economia do país. Pois, a redução das exportações também diminuía os recursos disponíveis para o investimento na economia brasileira, o que reduzia a capacidade de importação. Nos anos de 1930 ocorreram, no entanto, transformações econômicas que fizeram com que o polo dinâmico da economia se transferisse do setor agroexportador cafeeiro para o setor urbano-industrial. Isso não teria ocorrido sem a decisiva participação do Governo, criando os meios necessários para essa transição.

A indústria, que em 1927 apresentou um valor de produção de 7 milhões de contos contra uma produção agrícola de 11,8 milhões, numa superioridade de 68%, obteve, em 1941, uma produção de 22.512.550 contos contra apenas 8.682.414 contos para a agricultura. Entre 1933 e 1939, contando com uma conjuntura internacional favorável, a indústria cresceu a uma taxa de 11,2% ao ano. Nos anos de guerra, entre 1940 e 1945, com uma situação externa desfavorável à importação de maquinário, a indústria cresceu a uma taxa de 5,4% ao ano. Portanto, entre 1930 e 1945, a indústria torna-se o centro dinâmico da acumulação de capitais, delineando a passagem do crescimento econômico, auxiliar do setor externo, à industrialização propriamente dita. (ESPINDOLA, 2010, p. 26)

Celso Furtado (2007) caracteriza o processo como o “deslocamento do centro dinâmico”, pois deixa de se dirigir ao mercado externo para estar voltada para “dentro” do país, ou seja, o papel do setor exportador como principal determinante do crescimento da renda interna foi reduzido, dando espaço para as atividades econômicas relacionadas ao mercado interno. Segundo Cardoso de Mello (1988) a associação entre economia cafeeira e industrialização caracteriza o processo de formação do capitalismo no Brasil, explicando porque a região dinâmica da economia cafeeira é que criou as base para se tornar a região dinâmica da industrialização brasileira. São Paulo é que possuía os meios de produção, as infraestruturas, a força de trabalho e a dinâmica do modo de produção capitalista. As concentrações das condições propícias para a industrialização estavam em São Paulo, tais como mão de obra assalariada, acumulação de capital, constituição do mercado interno, urbanização, entre outros.

São Paulo, conforme resume Wilson Cano (1975, p.19-20): “café, agricultura, transportes, indústria, comércio e finanças, cresceram, assim, dinâmica e integradamente, ampliando consideravelmente o potencial de acumulação do complexo paulista”. Entre 1930 e 1960, São Paulo se transformou no centro da industrialização brasileira e se consolidou como polo da economia nacional, ao concentrar os recursos de investimento, as indústrias, as infraestruturas e, conseqüentemente, a centralidade integradora do mercado nacional. Essa mudança é acompanhada por um reposicionamento político-ideológico das forças que comandam o Estado brasileiro.

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

São Paulo ocupa o centro da nova dinâmica econômica e o ideal do Brasil potência. Isso se reflete na força de atração dos centros industriais paulistas sobre o restante do país. Conforme destaca Espindola (2010, p.26), o estado “recebeu contingentes cada vez maiores de migrantes nacionais, a maioria tendo-se dirigido para os centros industrializados – entre 1916 e 1960 entram no Estado 2.499.966 migrantes”. Portanto, a industrialização brasileira, inicialmente, é um fenômeno do estado de São Paulo. Processo que consolidou a posição central da economia paulista dentro do cenário nacional, realidade presente desde o domínio da dinâmica cafeeira, no último quartel do século XIX. A compreensão dessa centralidade econômica nacional de São Paulo possibilita compreender os dilemas enfrentados pela elite política de Minas Gerais, para posicionar o estado no contexto nacional. Em seguida, buscamos entender como o Estado de Minas Gerais, ou melhor, as suas forças políticas responderam aos desafios colocados pela nova dinâmica do desenvolvimento da economia nacional.

2.1 Minas Gerais e os dilemas de seu desenvolvimento econômico

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

Além disso, complementa o autor, “a urbanização fez nascer o município e tínhamos o nosso homo aurífero colaborando com o governo”. Isto é, desde muito cedo, a população de Minas Gerais ficou conhecendo o poder estatal, os interesses políticos e as forças políticas que controlavam o aparelho de Estado na capitania. Ao contrário do senhor de engenho da região nordeste, caracterizado por Gilberto Freyre (1998) na obra “Casa-Grande 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 o sentido de ser mineiro, observa que é possível reconhecer, na história de Minas, pelo menos duas dimensões temporais nítidas. A primeira emerge no século XVIII, correspondendo ao apogeu da mineração aurífera, quando a riqueza produzia um fulgor cultural, presente na intensa vida urbana, para os padrões de colônia. A segunda se inicia no último quartel do século XVIII, devido à retração da economia aurífera, quando a agricultura se impõem como a base econômica da capitania, porém na maior parte voltada ao próprio consumo, como produção de galinha, porco, boi, produção 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 do território, foram denominadas por John Wirth (1982), de “mosaico mineiro”. Em torno da região central, que deu origem e manteve a centralidade de Minas Gerais, se constituíram as diferentes zonas que caracterizam a diversidade regional: Zona da Mata, Sul de Minas, Triângulo, Norte (Sertão), Oeste e Leste. Essas zonas são bastante diferenciadas entre si e sem a presença da força polarizadora concentrado na parte central de Minas Gerais, não teria se constituído e configurado o atual Estado de Minas Gerais. O autor 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 (1891, p. 47), na Assembleia Constituinte mineira, de 1891, ao analisar as diversas frações de Minas Gerais:

O norte mineiro, por exemplo, aproveitando-se da grande artéria fluvial, o São Francisco, pelos portos desse grande rio faz todo o seu commercio; o sul, compreendendo o triângulo mineiro, abrangendo férteis municípios, como Uberaba, Paracatu e outros tem constantemente o seu commercio voltado para São Paulo; o centro compreendendo 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.

Para o congressista as “diversas frações” de Minas Gerais eram estratégicas ao interagirem com os estados vizinhos, porém isso também era um problema, ao se criar dependência para com esses, principalmente por Minas não ter acesso ao mar. Dulci (1999) constatou que existia preocupação e consciência por parte das elites mineiras sobre a estagnação, fraqueza e atraso da economia mineira, particularmente em relação ao estado de São Paulo. Um dos entraves estava na falta de centro aglutinador. Essa consciência se manifesta explicitamente, em 1903, no Congresso Agrícola, Comercial e Industrial do Estado de Minas Gerais.

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

Os diferentes pesquisadores que estudaram a economia de Minas Gerais, como Pereira (2016) identificaram a relação que se estabeleceu entre política e economia, ou seja, a questão política é fundamentalmente um problema de natureza econômica: como Minas pode superar seu atraso em relação a São Paulo. Não se deu em Minas algo semelhante à relação entre cafeicultura e industrialização ocorrida no estado vizinho. A principal região cafeeira de Minas Gerais desenvolveu-se na Zona da Mata, bacia do rio Paraíba do Sul, onde se concentrava quase totalidade da produção cafeeira, no início do século XX.

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

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

Minas Gerais, que apresentou uma dinâmica econômica diferente.

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

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

As diferenças nas condições socioeconômicas, técnicas e geográficas implicaram em variáveis que afetaram diretamente o rumo tomado por cada uma das economias estaduais. No caso de São Paulo, ligado a própria cafeicultura se implantou uma base industrial, de transporte e creditícia que se tornaram crucial na alavancagem do crescimento econômico com base na industrialização, após a crise geral de 1920/1930. Lima (1981, p.78) deixa isso claro: “em São Paulo se instalaram fábricas para a produção de máquinas de beneficiamento de café - a Lidgerwood, a MacHard e a Arens, por exemplo – em Minas isto se limitou ao surgimento de pequenas oficinas de reparo”. Por outro lado, Em Minas havia uma indústria não vinculada a economia cafeeira, mas que não oferecia uma dinâmica capaz de refletir no processo geral de acumulação de capital. Lima salienta essa particularidade: “a indústria mineira, ao contrário da paulista, não era tão exclusivamente vinculada à economia cafeeira”. É o próprio autor que conclui que a economia cafeeira, em Minas Gerais, mesmo sendo uma atividade importante, não ocasionou articulações entre os diferentes espaço econômico do estado, fazendo com que se tornassem “um todo” (LIMA, 1981).

O estado de Minas Gerais não contava com uma atividade econômica dominante nem possuía uma centralidade constituidora de um mercado interno integrado e dinâmica macroeconômica. 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 essas diferenças espaciais:

O oeste e o sudoeste, o triângulo e o sul são extensões lógicas do interior de São Paulo, ao qual o primeiro esteve ligado juridicamente até 1816, e ao qual todos ainda estão ligados econômica e culturalmente. A maior parte do vale do

rio São Francisco geograficamente faz parte do sertão brasileiro, que se alonga além da Bahia e Pernambuco, atingindo o Ceará. De fato, a parte norte de Minas foi administrada a partir de Salvador até o presente século. O oeste pertencia à fronteira colonial do gado, estendendo-se da Bahia a Goiás. No sudeste, a zona da Mata gravitava para o porto da cidade do Rio de Janeiro, desde o início do “boom” do café em 1830. E, além da fronteira da zona leste, o pequeno estado do Espírito Santo isolava os mineiros do mar, como era o desejo de Portugal.

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

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

2.2 O Vale do Rio Doce: entre a Ferrovia e a Rodovia

Em 1º de março de 1940 a cidade de Petrópolis recebeu os interventores dos estados brasileiros, denominada de reunião dos chefes de governo estaduais,

constando-se 16 pontos na pauta. O primeiro deles tratava da ligação ferroviária das bacias dos rios da Velha e Doce, ou seja, a ligação das porções Oeste, Norte e Leste de Minas Gerais, cujos objetivos eram o descongestionamento do tráfego da “zona do Sertão” [Norte] e a promoção do desenvolvimento “mais acelerado do Vale do Rio Doce”. O segundo ponto de pauta dava continuidade ao assunto, pois o objetivo era discutir a articulação do sistema de transporte ferroviário e rodoviário, para a melhor integração dos diversos estados.¹

A temática do Vale do Rio Doce ocupa um lugar privilegiado na pauta nacional das décadas de 1940 e 1950. A linha de pensamento que se tornou dominante pode ser encontrada na reportagem especial publicada pela revista *Cultura Política*, órgão de unificação do pensamento desenvolvimentistas ligado ao regime Vargas, durante o Estado Novo (1937-1945). Em dois números (dezembro de 1943 e janeiro de 1944²) a revista publicou a matéria com o título “O Vale do Rio Doce”, na qual desenvolve um enredo que se tornará orientador para as narrativas sobre a região, inclusive nos estudos acadêmicos produzidos nessas duas décadas.

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

Estamos habituados a enaltecer as riquezas naturais do Brasil e nunca nos fixamos na angústia geográfica da terra que habitamos. Nossos rios, salvando o Amazonas, estão bloqueados pelas cachoeiras a penetração fluvial. (...) ...o caminho do rio Doce, que o Brasil vê surgir, apresenta-se como uma era nova para a humanidade. A marcha das bandeiras desbravou o sertão, subindo o curso dos rios. Nossa terra recebeu os que vieram até as nascentes dos cursos d'água. Com o seu trabalho se fecundou, fazendo surgir a civilização. Não será apenas o ferro de Itabira que descerá o vale do rio Doce, mas todo o resultado dessa civilização que se formou no coração do Brasil e que cristaliza o trabalho dos fluminenses, a iniciativa arrojada dos paulistas, a sábia sedimentação da tradicional vida mineira. Ao vale do rio Doce, que ora se abre à exportação, vão ter todos os caminhos do Brasil Central para o oceano Atlântico. A ferrovia se associa a rodovia. A estrada de rodagem que liga a Teófilo Otoni o Município de Governador Valadares, criado pela evolução milagrosa, em quatro anos, do antigo lugarejo de Figueira, são as grandes artérias que levam ao vale do rio Doce os frutos da vossa [Benedito Valadares] inteligência e do vosso trabalho. Duzentos quilômetros em matas virgens penetram em regiões desconhecidas e unem o Brasil ao Brasil, integrando nosso território na comunhão dos grandes

1. Reunião dos chefes de governo estaduais em Petrópolis. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, n. 13902, de 1º de março de 1940.

2. O Vale do Rio Doce. Reportagem Especial I. *Revista Cultura Política*, v.3, n. 35, dez. de 1943; O Vale do Rio Doce. Reportagem Especial II. *Revista Cultura Política*, v. 4, n. 36, jan. de 1944

Cultura Política (v. 4, n. 36, jan. de 1944, p. 282-283) procura reforçar a tese de que os investimentos na infraestrutura rodoferroviária serão benéficos para toda a região, que assim “alcançará um progresso que escapa, no momento, a qualquer apreciação por mais otimista que seja”. O horizonte de expectativa era de grande otimismo, pois se esperava nascer um “centro produtor e, correlatamente, um poderoso centro consumidor”. Para confirmar esse prognóstico positivo era mencionado o compromisso estatutário que obrigava a Companhia Vale do Rio Doce, recém-criada, a converter o excedente que superasse 15% de dividendos em investimentos que promovessem o desenvolvimento da “zona de sua influência”. Para a reportagem especial, esse compromisso em si era um fator direto de “valorização da zona servida pela Estrada de Ferro Vitória a Minas”. Era esperado novos tempos de progresso econômico para a região e para o país. “A Conquista e povoamento do vale do rio Doce avançam à proporção que se aceleram as atividades da nossa empresa, iniciadas há pouco mais de um ano.” O Vale do Rio Doce é visto como “um Far-West que se abre à atividade criadora dos pioneiros”. O vale que antes estaria “despovoado e esquecido” 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”. Cultura Política (p. 285) finaliza a reportagem afirmando ser estratégica a bacia do rio Doce para o desenvolvimento nacional:

Pois bem, a bacia do rio Doce além de parecer indicada pela Natureza para a penetração no interior do Brasil, portanto, no sentido de desenvolver essa civilização, também o é no sentido do Norte. Desenvolvida a bacia do rio Doce, teremos caminhado com essa economia na direção do Norte, no ideal de conseguirmos uma uniformidade de civilização em nossa Pátria.

O rio Doce não foi a via de penetração e fixação do povoamento, mas de dificuldade, principalmente nos trechos do médio e baixo rio, onde prevaleciam insalubridade, alta incidência de malária e dificuldades colocadas pela floresta densa (STRAUCH. 1958, p. 100). Nesses dois trechos do rio, no final da década de 1940, ainda existiam vazios demográficos de grandes extensões, tais como entre Antônio Dias e Governador Valadares; e ao norte do rio Doce (EGLER, W., 1951), em toda zona que se estendia e incluía toda bacia do rio São Mateus, entre Governador Valadares e Mantena (Zona do Contestado entre Minas e o Espírito Santo⁴). No século XIX o processo de ocupação se deu do interior para o litoral, por iniciativa

3. O Vale do Rio Doce. Reportagem Especial II. Revista Cultura Política, v. 4, n. 36, jan. de 1944, p. 279-280.

4. As questões de limites entre Minas Gerais e o Espírito Santo iniciaram em 1800, quando foram assinados os autos de demarcação pelos governos das duas capitanias. Esses conflitos ficaram mais intensos no início do século XX, sendo a área formada pela bacia do rio São Mateus se constituído a última zona de contestado entre os dois estados, não resolvida por acordos estabelecidos no início do século. Esta disputa perdurou até 1964, quando foi resolvida entre os dois estados.

dos mineiros (ESPINDOLA, 2005). Foi no último quartel do século XIX, lentamente, e com a construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM (1903-1942) que o movimento do litoral para o interior ganhou importância (STRAUCH, 1958, p. 103). Portanto, tendo fracassado o esforço oficial de ocupação das terras do rio Doce, na primeira metade do século XIX, o movimento espontâneo de ocupação teve no rio uma barreira e no vale propriamente dito um obstáculo; situação vivida pela população nativa, que antes do período das chuvas subia para os altos afluentes (ESPINDOLA, 2005).

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

O “Album Chorographico Municipal do Estado de Minas Geraes”⁵, de 1927, ao se examinar as cartas geográficas dos municípios ao longo do médio rio Doce (Caratinga, Rio Casca, Alvinópolis, São Domingos do Prata, Antônio Dias, Ferros, Guanhões, Peçanha, Teófilo Otoni), se vê claramente a inexistência de estradas de rodagem e o aumento dos vazios demográficos, quando se aproxima da calha do rio Doce; a EFVM é a única via de transporte, estando pronto o trecho até Antônio Dias. Sem a construção de infraestrutura viária, não avança o povoamento, como se constata pela aceleração da ocupação demográfica e econômica no Norte do rio Doce, depois que se concluiu a ponte sobre o mesmo, em 1928, na cidade de Colatina (Espírito Santo). Se desencadeia uma verdadeira corrida para as “terras virgens”, onde o café poderia encontrar condições muito favoráveis. (STRAUCH, 1958, p. p. 106).

A construção da ferrovia avançou rapidamente, penetrando Minas Gerais,

5. O “Album Chorographico Municipal do Estado de Minas Geraes”, editado pela Secretaria da Agricultura, em 1927, como parte dos eventos comemorativos do centenário da “independência” de Minas Gerais (1922). Apresenta 178 cartas geográficas dos municípios do estado, conforme a divisão político-administrativa de 1911. Disponível em . Acessado em 24/3/2018.

em 1907, passando em Governador Valadares (Figueira), em 1910, e chegando a Cachoeira Escura, em 1912, quando as obras ficaram paradas por anos, por causa da grande incidência de malária, pela falta de dinheiro e devido à epidemia de gripe espanhola de 1918. A distância entre Colatina, onde os trilhos chegaram em 1906, e Cachoeira Escura, onde a estação ferroviária de Frederico Sellow foi inaugurada em 1912, é de cerca de 260 quilômetros. Se esse trecho ficou pronto em seis anos, o trecho seguinte, de cerca de 130 quilômetros, até Nova Era, onde já se encontrava os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB, demorou 20 anos (1932); até o destino final, em Itabira, foram mais 10 anos (1942). A EFVM orientou a ocupação e, à medida em que avançava, promovia o avanço da ocupação econômica e demográfica.

Quando a EFVM encontrou a EFCB, em Nova Era, todo o vale do rio Doce ficou ligado as capitais de Belo Horizonte/Rio de Janeiro e de Vitória, ou seja, a dois portos marítimos para exportação e mercados consumidores. A partir de 1932 e nas duas décadas seguintes, essa ligação abriu uma zona pioneira de expansão da pecuária de corte, com produção destinada ao mercado do Rio de Janeiro; criou as bases para expansão da siderurgia a carvão vegetal, aproveitando a floresta e as reservas de minério de ferro da bacia do rio Doce; e a generalização de serrarias de grande e pequeno porte em toda a região, particularmente em Governador Valadares, se destacará, a partir de 1940, pela situação chave e centralidade no contexto regional. O trecho entre Itabira (estação inaugurada em 1942), Nova Era (1932) e Governador Valadares (1910) abriu-se aos grandes projetos de investimento minero-siderúrgico, porém a demanda por carvão vegetal levou as companhias siderúrgicas a se apropriarem de grandes extensões de terras de matas, durante a década de 1940, retardando o povoamento. (STRAUCH. 1958, p. 107).

A lentidão com que avançou as obras da EFVM, a partir de 1912; a precariedade com que foi construída; a irregularidade do tráfego, com grande número de acidentes; a pouca capacidade de carga; perdas dos prazos; paralisação da obra; receitas insuficientes, entre outros, foram o quadro típico da ferrovia até a encampação pelo Governo Federal, quando da criação da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942 (ROSA, 1976). Depois de encampada, se iniciou a reforma da EFVM para transportar de minério de ferro em grande escala, pela empreiteira americana Raymond-Morrison-Knudsen, autorizada a funcionar no Brasil pelo Decreto Federal nº 14763, de 15 de fevereiro de 1944. Depois da reforma, não se confirmou o prognóstico do ministro Souza Pinto, no discurso proferido aos mineiros, como mostrado acima. Se antes a ferrovia cumpria precariamente a função de integração do mercado interno e exportação de produtos da economia regional, posteriormente a reforma passou a ser uma ferrovia especializada na exportação de minério de ferro, apenas acessoriamente transportando passageiros e outras cargas.

Entretanto, não se pode olvidar que a reforma da EFVM foi acompanhada de um amplo processo de saneamento e modificação drástica do quadro nosológico prevalente na região, marcado por diversas doenças parasitárias, incluindo febre amarela e a malária. Essas ações para atender as obras de reforma da ferrovia criaram condições para um adensamento da ocupação demográfica e econômica do vale do rio Doce. Esse processo de avanço da ocupação só se consolidou pela implantação da infraestrutura rodoviária, principalmente na década de 1940.

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

Sobre a relevância da rodovia federal Rio-Bahia, correspondente ao trecho entre a cidade do Rio de Janeiro e Feira de Santana da BR-4 (atual BR-116), inaugurada em 1948, Strauch (1955, p. 184) afirma: “Além de ser o eixo norte-sul das comunicações, a Rio-Bahia é, atualmente, ponto de referência para várias rodovias estaduais e federais que procuram ligar regiões afastadas ao tronco de escoamento”. Entre 1943 e 1944 ficou pronto a grande ponte sobre o rio Doce, em Governador Valadares, onde a rodovia cruzou com a EFVM. Para a construção da ponte e para as obras de abertura da rodovia, especialmente no trecho entre Governador Valadares e a divisa da Bahia, o Departamento Nacional de Estrada de Rodagem – DNER executou importante trabalho de saneamento e erradicação das doenças parasitárias, particularmente a malária. Assim, concomitantemente eram promovidos o saneamento e a erradicação da malária no sentido Leste-Oeste pelo Serviço Especial de Saúde Pública – SESP, dentro do convênio para a reforma da EFVM, e no sentido Sul-Norte pelo DNER.

Na década de 1940 e nas seguintes, lentamente a falta de meios de comunicação e transporte foram resolvidos com a abertura de estradas de rodagem, inicialmente precárias e de tráfego sofrível. Em 1955, Strauch (1955, p. 183) mencionava que a bacia do rio Doce, dez anos antes, não contava com estradas de rodagem de tráfego permanente. Também avalia as ferrovias (EFVM e os dois ramais da Estrada de Ferro Leopoldina – Caratinga e Manhuaçu) como deficientes “para escoar a produção e circular os habitantes”. Nesse estudo conduzido para o IBGE, constata o “progresso nas comunicações, particularmente em estradas de rodagem”, porém esses não podiam satisfazer “inteiramente as necessidades da bacia”. Em linhas gerais o estudo de 1955 nos dá um panorama das vias de comunicação estruturadas nos dois grandes eixos, sendo um no sentido Norte-Sul – rodovia Rio-Bahia – que ligava o Nordeste à capital federal (Rio de Janeiro), e o segundo eixo Leste-Oeste – EFVM – que ligava a região central de Minas Gerais ao

Atlântico, pelo porto na cidade de Vitória, Espírito Santo.

O impacto da rodovia longitudinal Rio-Bahia, particularmente com a pavimentação asfáltica realizada no início da década de 1960; a abertura da rodovia diagonal BR 38, que ligou a região à Belo Horizonte; e da transversal BR 259, que ligou o Norte de Minas à região do rio Doce e ao Espírito Santo. Em 1963, a revista “O Cruzeiro”, de 20 de julho (p. 56), assim se expressava: “A necessidade de pavimentação, por isso, tinha uma urgência especial e, hoje, 1.657 quilômetros da Rio-Bahia já se encontra completamente asfaltado, tornando-a uma estrada em que a riqueza nacional e o povo podem utilizar com tranquilidade e eficiência”. Todas essas importantes vias de comunicação e transporte fazem interseção em Governador Valadares. Para Strauch (1955, p. 183) essa posição era a razão para que a cidade desempenhasse o papel de “capital regional da bacia do rio Doce”.

Portanto, a cidade de Governador Valadares, que até o início da década de 1930 era uma simples estação de uma estrada de ferro precária (Figueira), tornou-se um centro regional de importância no cenário econômico do estado de Minas Gerais. Entre 1940 e 1950 a cidade cresceu 400%, enquanto o município aumentou em 87%. Na década seguinte para Governador Valadares e o conjunto dos 17 municípios do seu entorno, a taxa de crescimento anual foi de 5,7%., para uma média do estado de 3%. Se comparar com a zona de ocupação antiga do Oeste da bacia do rio Doce, formada por 29 municípios polarizados por Guanhães e por 18 municípios polarizados por Manhuaçu, as taxas são inexpressivas, menores que a média estadual, ou seja, 1,5% e 1,3% a.a., respectivamente. A cidade de Governador Valadares apresentou índice de crescimento de 12,5% a.a; o crescimento da população rural de 3,2% a.a. ficou acima da média estadual. Se comparar com as zonas de Guanhães e Manhuaçu, esse crescimento é ainda mais expressivo, pois essas ficaram com 0,9% e 0,5% a.a., respectivamente. (ESPINDOLA, 2010, p. 35)

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

que na década de 18950 não se afastavam muito dos que eram praticados no Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. (STRAUCH, 1958)

O entrave era representado pelo problema da energia elétrica, porém como programa de governo de Juscelino Kubitschek (1951 - 1955) sintetizado no binômio energia e transportes, haverá um expressivo avanço. Em 1951, a cidade em expansão acelerada vivia às escuras, pela deficiência do fornecimento de energia. Foi governo de Juscelino Kubitschek que se criou a Companhia do Médio Rio Doce e se construiu a primeira usina hidroelétrica no rio Tronqueiras, que entrou em funcionamento por volta de 1952/1953. Pela “Enciclopédia dos Municípios Brasileiros”, editado pelo IBGE, em 1958 (v. 35, p. 159), se sabe que em meados da década a cidade de Governador Valadares possuía com 1.813 estabelecimentos comerciais (104 atacadistas e 1280 varejistas); possuía 733 veículos motorizados (221 automóveis e jipes, 9 ônibus, 8 caminhonetes 309 caminhões, 123 camionetas, 43 tratores, entre outros); e ainda contava com grande número de veículo não motorizados (charretes, carroças e bicicletas).

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

Em seguida a entidade começou a mobilização para reivindicar a expansão e melhoria da malha rodoviária da região. Em 4 de agosto de 1963 ocorreu o Primeiro Congresso Regional Pró-asfaltamento da Rodovia MG-4 (Rodovia do Aço), atual BR 381, que liga a região à Belo Horizonte/São Paulo. Na década de 1970 foram organizados congressos regionais pelo Asfaltamento da BR-259. O entendimento sobre a importância da infraestrutura impulsionou várias ações das lideranças locais, entre 1950 e 1980, em defesa de projetos de impacto para a economia da cidade e região, tais como energia elétrica, telefonia, expansão da malha rodoviária e asfaltamento. Nesse movimento chegaram a defender o máximo aproveitamento do rio Doce, para a produção de energia elétrica, a agricultura irrigada e a navegação. (ESPINDOLA, 1999)

Em 15 de março de 1959, no Congresso Regional de Desenvolvimento, promovido pela Associação Comercial, foi discutida em plenário o projeto par fazer

o rio Doce navegável. O evento contou com a presença de técnicos japoneses da empresa Pacific Consultant, viabilizada pelo Conselho Estadual de Desenvolvimento. A Associação Comercial viabilizou a presença de Jayr Nabuco Porto, responsável pelo “Estudo para Transformação do Rio Doce em Canal Navegável”, realizado em 1928.⁶ A ideia foi apoiada pelo dono dos Diários Associados, o Senador Assis Chateaubriand, que determinou que fossem publicadas diversas matérias sobre o assunto, todas escritas pelo jornalista Mauro de Santayana. A ideia da navegabilidade foi apresentada ao Senado pelo senador Atílio Vivacqua, que encaminhou projeto de dotação orçamentária destinada a revisão do estudo realizado por Jayr Porto. Mais uma vez, o projeto de transformar o rio Doce num canal navegável ficou no horizonte de expectativas.

Em 1971, a proposta de navegabilidade do Rio Doce voltou à ordem do dia, agora ligada à ideia oficial de criação do Corredor de Exportação Goiás – Minas – Espírito Santo. A proposta formal foi apresentada ao Ministro dos Transportes, que a dispensou sob o fundamento de não ser um projeto prioritário. Em 1973 a proposta retorna, sendo incluído 410 km, a partir de Ipatinga até a sua foz, no Plano Nacional de Viação. Mas na prática nada foi feito. A Portobrás divulgou estudo de viabilidade técnica preparado pelo consórcio Temag-Montreal, em 1978. Este estudo foi encomendado pela Eletrobrás, cujo objetivo era associar a navegabilidade com o aproveitamento para a geração de energia elétrica. Depois disso não se falou mais no assunto, porém no que se refere ao aproveitamento hidroelétrico, estão em funcionamento dez usinas hidrelétricas (UHE) e 29 pequenas centrais hidrelétricas (PCH), além de 148 outros aproveitamentos hidrelétricos na bacia, em funcionamento ou em outras fases de implantação.⁷

3 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

6. “Dentre os projetos aos quais se dedicou destaca-se o estudo para a transformação do Rio Doce em canal navegável, ligando a região ao porto de Aracruz, no ES, solução para o escoamento da produção da região e para o recebimento das importações, tão fundamentais ao país, que ainda aspirava por sua industrialização. Esse estudo foi publicado em julho de 1954 pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais e chegou a ser levado ao senado federal, pelo senador Atílio Vivacqua, ES, mas esse projeto não se concretizou.” Cf. Inventário da Coleção Jayr Nabuco Porto. Arquivo Público Mineiro, 2015, p. 3.

7. ANA. Conjuntura Recursos Hídricos no Brasil. Informe 2015. Encarte Especial sobre a Bacia do Rio Doce. Rompimento da barragem em Mariana/MG. Brasília, Superintendência de Planejamento de Recursos Hídricos – SPR, 2016, p. 7. Disponível em http://arquivos.ana.gov.br/RioDoce/EncarteRioDoce_22_03_2016v2.pdf. Acessado em 24/3/2018.

que amenizaria as desigualdades brasileiras do período.

Observamos também, com o diálogo a nível regional, que Minas Gerais não possuía bases sólidas para sua formação econômica. Assim, podemos compreender que os interesses políticos foram os direcionadores dos caminhos econômicos mineiros, e isso pôde ser explicado por meio do quesito infraestrutura.

A qual, responde nossas indagações sobre os impactos democráticos e econômicos das implantações da infraestrutura mineira, principalmente, na mudança para malha ferroviária para a rodoviária no Vale do Rio Doce.

Pois, nas décadas de 1940 a 1970, com a expansão da malha rodoviária a região do rio Doce recebe uma série de investimentos de capital; tem suas taxas de crescimento populacional acelerada; vê-se intensificar a urbanização; experimenta uma crescente atividade econômica; funciona como zona de fronteira agrícola; e tem na cidade de Governador Valadares seu centro mais dinâmico.

Assim é nítida a diferença entre a fase ferroviária e a rodoviária, pois é na última que a cidade atrai e favorece diferentes investimentos e iniciativas para se desenvolver economicamente.

Se faz importante também ressaltar que, esse processo resultou em considerável impacto socioambiental, especialmente relacionado a quatro fatores: siderurgia, pecuária, indústria madeireira e crescimento demográfico acelerado. O desmatamento para produção de lenha para uso doméstico e industrial, de carvão vegetal para as siderúrgicas e fabricas de ferro gusa; a extração da madeira de lei e o desflorestamento para formação de pastagens atuaram diretamente na eliminação da cobertura florestal.

E o reflorestamento homogêneo com eucaliptos, as pastagens degradadas, às alterações na configuração dos espaços econômicos, demográficos, sociais e ambientais tem provocadas sérias consequências negativas sobre o futuro da geração de emprego, sustentabilidade da população, biodiversidade e desenvolvimento territorial da bacia do rio Doce, particularmente depois de 2015, em função do desastre da Samarco/Vale/BHP, de cinco de novembro.

REFERÊNCIAS

ANNAES do Congresso Constituinte do Estado de Minas Geraes. Deputado congressista Simão da Cunha. Ouro Preto, Imprensa Oficial, 1981.

ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. **Mitologia da mineiridade: imaginário mineiro na vida política e cultural do Brasil**. Universidade de São Paulo. Tese de Doutorado. São Paulo. 1989.

BARBOSA, Francisco de Assis (org.). **João Pinheiro: documentário sobre sua vida**. Publicações do Arquivo Público Mineiro, nº 1. Belo Horizonte, 1966

CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. Campinas: Unicamp, 1975. (Tese de Doutorado em Economia)

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

CVRD. **Desenvolvimento Agropecuário da Região de Influência da CVRD**: estudo básico, COMPANIA VALE DO RIO DOCE. Desenvolvimento Agropecuário da Região de Influência da CVRD: estudo básico. São Paulo: Planejamentos Agro-Industriais – SEITEC, 1969.

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

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

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

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

ESPINDOLA, Haruf S. et al. Apropriação de Terras Devolutas e Organização Territorial no Vale do Rio Doce: 1891-1960. In: Haruf Salmen Espindola; Jean Luiz Neves de Abreu (Org.). **Território, sociedade e modernidade**. Governador Valadares: Editora Univale, 2010, p. 19-58.

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

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

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

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

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

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

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

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

ROSA, Léa Brígida R. de A. **Companhia Estrada de Ferro de Vitória a Minas: 1890-1940**. São Paulo, USP, 1976.[Tese de Mestrado]

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

STRAUCH, Ney (org.) **A Bacia do Rio Doce**. Estudo Geográfico. Rio de Janeiro: IBGE, 1955.

STRAUCH, Ney. **Zona Metalúrgica de Minas Gerais e Vale do Rio Doce**. Guia da excursão n.º 2, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia. Rio de Janeiro, Conselho

Nacional de Geografia, 1958.

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

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

ÍNDICE REMISSIVO

A

Agronegócio 32, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 95, 100, 101, 102, 103, 109
Agrotóxicos 84, 89, 117
Ambiente institucional 20, 30, 135, 143, 144, 145

B

Bolsa de valores 179, 181, 182, 191, 192, 193

C

Competitividade 40, 43, 44, 84, 85, 86, 101, 102, 181
Constituição Federal 1, 12, 13, 14, 15
Crime 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 169, 170, 172, 174, 175, 176, 177, 178
Cultura organizacional 135, 138, 147, 148, 149, 151
Custo de Mensuração 17, 19
Custo de Transação 17, 19, 21, 30

D

Desenvolvimento Econômico 4, 7, 8, 49, 53, 65, 109, 135, 138, 142, 149, 150, 208

E

Economia Criativa 135, 136, 137, 138, 141, 142, 143, 144, 147, 149, 150, 151
Economy of Crime 153
Emissão de Co2 69
Enfermidades 121, 130, 132, 133
Estrutura de Capital 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 193, 194, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204
Estrutura de Governança 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 38

G

Generated Moment Method 153
Gestão participativa 104, 106, 111, 112, 113, 115, 116

I

Idosos 121, 122, 126, 127, 128, 131, 132, 133, 134
Infraestrutura 10, 49, 50, 51, 57, 59, 60, 62, 64, 66, 140
Inovação 34, 35, 36, 39, 42, 43, 44, 46, 48, 101, 114, 118, 135, 136, 138, 140, 141, 142,

144, 145, 146, 147, 149, 150, 151

Internacionalização de Empresas 135, 136, 138, 139, 142, 143, 144, 145, 148, 149

Investimentos 6, 8, 30, 35, 45, 55, 59, 66, 84, 85, 90, 92, 93, 100, 101, 141, 145, 180, 182, 183, 184, 187, 188, 190, 192, 193, 198

L

Logit 121, 128, 130, 132, 133

M

Minas Gerais 34, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 134

N

Nacional-desenvolvimentismo 1

O

Oceanos 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 80

P

Pesca 69, 70, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 106

R

Recurso hídrico 104, 105, 106, 110, 112, 117

Rizicultura 104, 112, 113

S

Structural Equations 153, 158, 159, 160, 162, 163, 174, 175

T

Teoria dependente-associada 1

Transporte 56, 57, 58, 60, 62, 63, 65, 70, 107, 179, 181, 182, 194, 196, 198, 200, 202, 204

V

Vale do Rio Doce 49, 50, 57, 58, 59, 61, 66, 67

 **Atena**
Editora

2 0 2 0