

A VIDA INTELECTUAL DE UM ENGENHEIRO: AS PUBLICAÇÕES DE DEMERVAL PIMENTA QUE DIALOGAM COM O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO SÉCULO XX

Camila Amaral Pereira
Doutora USP, História Econômica.
Pesquisadora IPEA.

RESUMO: Busca-se compreender o que os escritos de Dermeval José Pimenta refletem o desenvolvimento econômico do Brasil do século XX. Para tal objetivo, propõe-se o estudo da vida intelectual de um engenheiro: as publicações de Demerval Pimenta que dialogam com a temática. Logo a seguir, apresentam-se os problemas do desenvolvimento econômico e o seu diagnóstico por Pimenta. A metodologia da pesquisa foi realizada, 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. Em especial, o que fica aqui demonstrado é o diferencial de Pimenta que era um engenheiro, mas que tinha seu ideal de desenvolvimento econômico em sua atuação prática; por meio de reflexão nacionalista e regionalista.

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

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 compreender a maneira como Dermeval Pimenta via o desenvolvimento econômico do século XX. 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 por Dermeval Pimenta.

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, 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),

dato 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.

Ademais, o texto está organizado em quatro seções, incluindo esta introdução. Destarte, a segunda seção concatena 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).

A terceira seção tem como foco a interpretação de Dermeval Pimenta dos problemas do desenvolvimento mineiro, notadamente na falta de autonomia na exploração do minério de ferro. 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.

Por fim, têm-se as considerações conclusivas.

2. DERMEVAL JOSÉ PIMENTA: SEU RESGASTE HISTÓRICO DA REGIÃO MINEIRA

Dermeval José Pimenta, nasceu em São João Evangelista (MG) em 1893, era um engenheiro formado pela escola de Minas, atual Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), foi presidente da antiga Companhia Vale do Rio Doce (1946-1951) e faleceu em 1991.¹

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*

¹ Sobre a biografia de Dermeval, ver mais em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/dermeval-jose-pimenta> acesso em 10 de maio 2022.

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, planícies e lombados cobertos de finíssimas 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 residíamos. 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 prosseguiram 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:

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 capitânicas, 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 1704 estendendo essa proibição com o Espírito 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, sobressaía 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 Província. Toda ela, senhores, reclama providências mais energeticas e eficazes a este respeito: **as péssimas estradas são, seja-se licito dizer-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 encontrados 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.

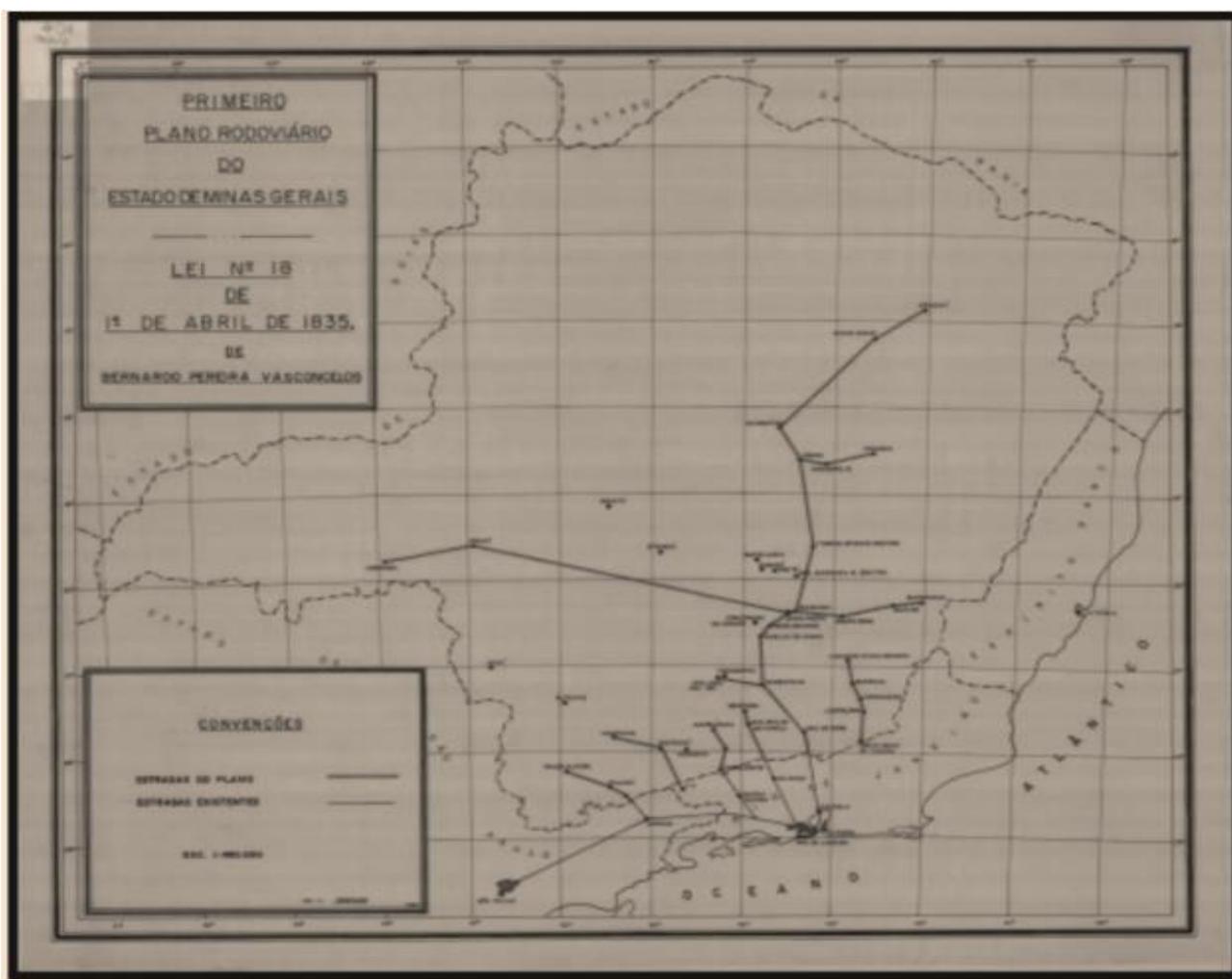
O primeiro Plano Rodoviário de Minas Gerais trouxe apontamentos para as primeiras diretrizes do tráfego e construção de estradas mineiras. Os trabalhos foram iniciados em 06 de fevereiro de 1835, pelo deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos, com a apresentação de projeto que deu origem à Lei nº 18, 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 2- 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 indispensáveis ao seu **desenvolvimento econômico**. Como dissemos em abril de 1835, houve a **organização do primeiro plano rodoviário de Minas Gerais**. No âmbito do império, em setembro daquele mesmo ano, foi sancionada 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.

3 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 far-se-á um breve histórico da construção e atuação de Dermeval Pimenta na companhia Vale do Rio Doce. Com o objetivo de analisar um conjunto de estratégias estabelecidas por Dermeval para auxiliar na construção do desenvolvimento econômico.

3.1 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.

3.2 Atuação de Dermeval Pimenta na 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 a R\$ 24,6 bilhões atuais (IPEA, 2020).³ 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 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

³A 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.

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 US\$ 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).⁴

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 Itabira foi entregue ao engenheiro norte-americano Gilbert Whitehead e a da EFVM, ao engenheiro Delecarliense Alencar Araripe (VALE..., 2012).⁵

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,

⁴ 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).

⁵ Não encontramos nenhuma pesquisa acadêmica sobre nenhum desses engenheiros norte-americanos bem como, sua importância e - ou relação com a tecnocracia.

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.

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 tráfego 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, que lutou para a nacionalização 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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 artigo 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. Reforçando a atenção para a dependência externa brasileira que seria o maior problema para o entrave do desenvolvimento.

Enfatiza-se, no entanto, que este é um estudo inicial para uma agenda de pesquisa de história econômica, no sentido de conhecer quem foi Dermeval José Pimenta a nível local, regional e nacional e suas contribuições para o Brasil.

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).

Fontes secundárias

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.

Referências bibliográficas

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.

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.

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.

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.

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 na economia nacional. **Folha Carioca**, Rio de Janeiro, p. 4, 10 jan. 1951.

OLIVEIRA, Clodomiro. **A concessão Itabira Iron**. Belo Horizonte: s/e. 1934.

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.

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, 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.