

ATUAÇÃO PRÁTICA DE DEMerval JOSÉ PIMENTA (1920-1950)

*Camila Amaral Pereira¹
Lélio Luiz de Oliveira²*

Resumo: Esta pesquisa tem o objetivo de analisar a atuação prática de Demerval José Pimenta, em Minas Gerais, nos anos 1920 a 1950. Isto significa apresentar um estudo sobre a trajetória de Demerval Pimenta, possibilitando conhecer sua formação profissional. No sentido de compreender quem foi Dermeval Pimenta e suas ideias econômicas. A justificativa para a pesquisa se faz, porque ele foi uma pessoa pouco estudada pela academia, e acreditamos que ele é de grande relevância para a pesquisa de história econômica mineira. Pois, foi um homem estudioso do cenário econômico de Minas Gerais do período da pesquisa, atuou na esfera pública e privada nas áreas de estradas, ferrovia e siderurgia, escreveu livros sobre os caminhos mineiros e foi considerado economista, pelo Conselho Federal dos Economistas Profissionais, devido a grandes publicações sobre assuntos econômicos da região de Minas Gerais.

Palavras-chave: Dermeval Pimenta; desenvolvimento econômico, Minas Gerais.

¹ Doutoranda em História Econômica pelo PPGHE/USP, e-mail: camilaeconomia@outlook.com.

² Professor Doutor da FEA-RP/USP, e-mail: lelio@fearp.usp.br.

1. Introdução

Nesta pesquisa buscamos indagar qual foi a formação profissional Dermeval José Pimenta. E se o atuar profissionalmente dele refletiu o seu pensamento sobre o desenvolvimento econômico de Minas Gerais e quais foram suas contribuições.

Para apresentar os elementos necessários à análise, o artigo está estruturado em cinco seções, sendo esta introdução a primeira. A próxima seção apresenta um breve histórico da atuação profissional de Dermeval. A terceira, retrata o olhar de Dermeval para a economia mineira, a quarta busca observar as principais reflexões de Dermeval para a região. As considerações finais são apresentadas na última seção.

1.1. Dermeval e sua atuação profissional

Depois da formação em Engenheiro Civil e de Minas em Ouro Preto, em 1918, Dermeval Pimenta em 1919 trabalhou como engenheiro na estrada de ferro Central do Brasil, no serviço de obras do Ramal de Mariana a Ponte Nova. Em suas palavras: trabalhei como engenheiro na estrada de ferro central do Brasil fazendo serviços técnicos e administrativos, pude aprender bastante sobre a importância de se ter forças políticas para se conseguir estradas que é um sinônimo de desenvolvimento. (PIMENTA, 1955, p.19)

E trabalhou em 1921 como engenheiro na estrada de ferro Paracatu, onde exerceu o cargo de engenheiro chefe das obras de construções. Na escrita do próprio auto, sendo engenheiro na estrada de ferro de Paracatu percebo a importância de uma boa administração em prol do desenvolvimento local, pois construir estradas é abrir caminhos para o desenvolvimento mineiro. (PIMENTA, 1955, p.21).

Dermeval Pimenta tinha um caderno de anotações que ia escrevendo sobre seus trabalhos diários, tanto o é que se transformou em livro em 1955 intitulado “Aspectos econômicos de Minas Gerais” e é interessante perceber que trabalhando como engenheiro, ele sempre fala da importância de uma boa administração, de forças políticas e da necessidade de Minas ter boas estradas.

Em 1925 Dermeval Pimenta é eleito presidente da Câmara o Município de São João Evangelista (sua cidade natal), novamente ao analisar seu discurso: “como presidente da Câmara quero lutar pela nossa região, **nunca quis ser político. Mas, esta é a forma de lutar por estradas para promover o desenvolvimento econômico aqui.** Uma região ainda isolada, que não planta muito, mas tem muitas fazendas de gado de boa qualidade. Além de derivados do leite (...) precisamos de estradas para vender nossos produtos” (PIMENTA, 1966, p.167) grifos nossos.

Percebemos que novamente Dermeval fala da importância de se construir estradas, de ser político para se lutar por sub-regiões mineiras não priorizadas na política do Estado. E se faz importante explicar que neste mesmo período, Dermeval Pimenta, enquanto presidente da Câmara, conseguiu via apoio estadual o reconhecimento da estrada de rodagem

para ligar as estradas de São João Evangelista e Virginópolis com a Estação de Baguari , na estrada de Ferro Vitória- Minas, situada na confluência do rio suacui pequeno com rio doce.

Em 1927 Dermeval, ainda como presidente da Câmara participou do congresso das municipalidades do nordeste de Minas Gerais, no qual foi eleito secretário de Minas Gerais. E ele apresentou uma tese neste congresso sobre a importância de se ter representantes do nordeste mineiro na política do Estado. Em seu discurso:

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

Percebe-se que Dermeval tinha uma voz forte no nordeste mineiro. E seu discurso foi apoiado por todos que participaram do congresso. Entende-se que por mais que Pimenta falava que não tinha objetivos políticos, ele tinha intenções claras de lutar pelo desenvolvimento do nordeste de Minas Gerais.

Em 1931 Pimenta foi convidado via meios políticos, para fazer parte do quadro de engenheiros da rede mineira de viação com o objetivo de auxiliar via conhecimentos técnicos e administrativos na área de estrada de ferro. Observemos abaixo alguns relatórios de Dermeval sobre a rede mineira de viação:

Relatório de 1938 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedito Valadares Ribeiro. D. D. Governador do Estado de Minas Gerais pelo Eng. Dermeval José Pimenta. Diretor.

Senhor Governador,

Temos a honra de submeter a apreciação de V. Excia. De conformidade com os dispositivos regulamentares, a exposição dos fatos mais importantes corridos na rede mineira de viação no transcurso do ano de 1938.

Colaboração da rede na economia nacional

De início oferece-nos reiterar a V. Excia., que, dentro de nossas possibilidades, temos colaborado com o governo de V. Excia., no sentido de realizar, de modo concreto, o papel que realmente deve esta estrada representar a economia nacional, **que é o seu desenvolvimento econômico**. Servindo a quatro Estados da Federação e a interesses econômicos do Distrito Federal, ela vem demonstrando pelas suas estatísticas, que muito tem contribuído para o engrandecimento do país. A extensão das nossas linhas em tráfego, com 286 estações abertas ao público, é de 3.891 km,218 o que tornou a rede o sistema ferroviário brasileiro de maior quilometragem. (p.01) (grifos nossos)

Relatório de 1940 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedito Valadares Ribeiro. D. D. Governador do Estado de Minas Gerais pelo Eng. Dermeval José Pimenta Diretor.

Senhor Governador,

(...) Vitoriosa a revolução de 1930, os responsáveis pela gestão pública estadual imediatamente organizaram e puseram em execução os planos da rede mineira de viação **para o desenvolvimento econômico mineiro**. Esses planos visavam, entre outros objetivos, formar um sistema ferroviário homogêneo, com uma só administração e um regime tarifário, de modo que o Porto de Angra dos Reis (no litoral), Belo Horizonte (centro siderúrgico de Minas) e Goiás (no centro do país) fossem um vértice de um triângulo, dentro de cuja área livremente se pudesse incentivar o desenvolvimento da economia de um grande trecho do território nacional. Para conseguir esse grande objetivo, teria o Estado que: a) aparelhar a estrada de ferro oeste de Minas; b) arrendar e aparelhar o porto de Angra dos Reis; c) eletrificar o trecho de Angra a Barra de Minas; d) construir o trecho de Patrocínio a Ouidor, para levar os seus trilhos até o interior do Estado de Goiás; e) instalar frigoríficos em

localidades previamente escolhidas nas zonas do “triângulo”, “oeste” e “sul de minas”. Alguns desses objetivos foram realizadas, mas outros tais como o arrendamento de porto de angra dos reias e a construção dos frigoríficos não puderam ainda ser realizados porque circunstâncias e interesses vários interpuuseram-se no seu caminho. No período de dez anos de sua exploração, pode a rede, no entanto apresentar, entre outras, as seguintes realizações: a) construiu de patrocínio a ouvidor, na extensão de 179,130 quilômetros, faltando apenas concluir a ponte sobre o Rio Paranaíba e estender os trilhos com 23,328 km, dessa ponte a estação de ouvidor, em Goiás. As despesas com esses (p.04) serviços, contabilizadas até 31 e dezembro de 1949, importam em 33.278:561\$701 reis; b) eletrificou 108,305 quilômetros de linha entre as estações de agosto pestana e Andradina e está construindo o trecho angra dos reis a barra mansa, na extensão de 107,917 km, tendo adquirido 8 locomotivas elétricas, montando as despesas contabilizadas até 31 de dezembro de 1940, 15.020:014\$020; c) concluiu o prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatu, no trecho de Melo Viana a Barra do Funchal. As despesas com a conclusão desses serviços importaram em 14.924:388\$517 reis. Até dezembro de 1940, o Estado dependeu, com essas obras, por conta da união a quantia de 63.217:964\$238 tendo sido reembolsado da importância de 44.864\$100.

Para que a Rede pudesse oferecer um serviço de transportes eficiente, teve que encarar resolutamente o problema do melhoramento das suas linhas e do seu material rodante. O recurso com que poderia contar era o que lhe fornecia a arrecadação da taxa de 10% sobre suas tarifas, embora insuficiente diante das necessidades da Estrada. Foi, por isso, forçada a lançar mão de suas rendas ordinárias e do crédito, aumentando, assim, na responsabilidade do Estado, com a ascensão dos déficits financeiros, para que essas importâncias fossem empregadas no lastramento das linhas, na construção de novos vagões e carros, na consolidação de obras de arte, de modo que os seus transportes não sofressem as consequências danosas de uma via-férrea desaparelhada, em detrimento da economia mineira. Os déficits financeiros verificados nesse período, foram bem compensados pelos enormes benefícios que prestaram e vem prestando a toda zona sul e oeste de minas, os melhoramentos introduzidos na Estrada. (p.06) (grifos nossos)

Ainda sobre o trabalho da rede mineira de viação percebe-se que Dermeval foi muito aclamado durante sua gestão:

NOVA ORIENTAÇÃO DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO (fonte: 1931-1932 Fragmento com descrição das atividades de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de engenheiro residente de estrada de ferro pela Rede Mineira de Viação. Barra Mansa (RJ). DJP-3.2 doc.02 Cx. 01 (abaixo))

Serviço especial da Revista Mineira de Engenharia junto à alta administração da Estrada – Os grandes melhoramentos [realizados] durante a gestão do atual diretor Dr. Demerval Pimenta.

O programa traçado pelo Governo de Minas Gerais de imprimir maior eficiência aos nossos serviços de transportes, levou o Sr. Dr. Benedicto Valladares ao gesto acertado de entregar a direção da R.M.V., hoje o maior sistema ferroviário do País, á competência moça do engenheiro Dermeval Pimenta, que, trilhando o caminho seguro da técnica ferroviária, está dando cabal de desempenho á árdua tarefa que lhe foi confiada. [Grifos nossos]

O atual diretor da [Rêde] travou conhecimento intimo com todos os problemas que afetam a nossa grande ferrovia, pela convivência diária que com eles manteve, desde muito tempo, já como antigo engenheiro da extinta Paracatú, já como residente em Barra Mansa, já como Chefe do Departamento Financeiro e do Departamento dos Transportes.

O circuito de amizades e simpatias que [creou] entre os engenheiros e demais funcionários da estrada, [constitue] por si só uma garantia de sucesso para sua administração, pois todos desejam cooperar com a maior eficiência para o pleno êxito de um antigo companheiro de trabalho.

Os primeiros frutos da nova orientação que foi impressa a todos os serviços da estrada já são bem visíveis, apesar do curto intervalo de tempo, de menos de um ano, em que o Dr. Dermeval exerce sua atividade como diretor.

Não nos é possível, sem alongar demasiado esta notícia, passar a revista todos os pontos atacados pela nova administração. Abordaremos unicamente aqueles que, por seu aspecto técnico, apresentam maior interesse aos engenheiros.

As novas composições técnicas de engenhros: o problema a resolver na construção destas composições não foi simples. Sendo a R.V.M. uma estrada deficitária e, portanto, sem grandes recursos para adquirir materiais de preço sempre elevado, foi necessário orientar o programa de reconstrução do material rodante, aproveitando o Maximo dos recursos das nossas oficinas e utilizando até o extremo a matéria prima da que se dispõe ordinariamente. Por isso foi o programa, inicialmente, dirigido para os seguintes pontos:

- a) – aumentar a segurança: A segurança é a base de toda a industria de transporte, “Safety First”, dizem os americanos. As condições de segurança devem acompanhar o desenvolvimento do trafego.
- b) – melhorar o “confortável”: A palavra “confortável” empregada ferroviariamente te um sentido todo especial. Diz-se que um veiculo é “confortável” quando, sem apresentar vibrações ou choques nocivos à segurança, tem a aceleração de suas oscilações normais abaixo de certos limites fixados pela experiência.

- c) – aumentar o bem estar dos passageiros: Esta parte foi abordada melhorando o mobiliário dos carros, dando melhor estofamento às poltronas, corrigindo-se a posição dos encostos, prevendo ampla acomodação para a bagagem, etc. Foi também melhorando o [aspeto] interior dos carros [adatando-se] uma pintura racional, simples, e de [côr] higiênica e harmônica (esmalte verde). Especial cuidado foi dispensado à iluminação.

Percebe-se que Dermeval foi considerado um bom gestor da Rede Mineira de Viação, seja como engenheiro, administrador e diretor. Mostrou a importância de ter uma boa relação com os funcionários, de utilizar os recursos ao seu máximo e de se trabalhar com precisão. O que foi uma grande experiência profissional para Pimenta.

Nos anos de 1937 a 1943 Dermeval foi nomeado secretário de Estado dos negócios de viação e obras públicas do Estado de Minas Gerais no governo Benedito Valadares, via indicações políticas. Conforme podemos ver no decreto abaixo:

Decreto nº 2 de 08 de abril de 1935

Desdobra a Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas e contém outras disposições (A Secretaria de Agricultura, Viação e Obras Públicas passa a denominar-se Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho – Art. 1º)

DERMEVAL PIMENTA TOMOU POSSE À FRENTE DA SECRETARIA ESTADUAL DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS POR NOMEAÇÃO DO GOVERNADOR BENEDITO CORDEIRO DOS CAMPOS VALADARES, COM UM MANDATO DE DOIS ANOS, DE ABRIL DE 1943 A NOVEMBRO DE 1945. Principais trabalhos desenvolvidos no período:

Diário de Dermeval José Pimenta durante o exercício do cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas. Belo Horizonte (MG). DJP-3.1 doc.01 Cx. 01

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

Sobre a separação de viação e obras públicas entende-se que não foi algo específico do Estado de Minas Gerais é algo que vinha acontecendo em todos os Estados no governo de Getúlio Vargas, com o objetivo de melhor alocar os recursos públicos. E por mais que a indicação de assumir a secretaria de viação e obras públicas, foi uma indicação política,

Dermeval tinha muita experiência na área e como podemos ver acima, ele mostrava a importância de se construir estradas na região de Minas como um todo, e não apenas na região historicamente já conhecida de Minas que a liga a São Paulo ou ao Rio de Janeiro. Citando o nordeste (sua região local) e o leste de Minas, por exemplo.

Conforme Pereira (2014) com os recursos escassos para realizar a diversificação produtiva necessária para o desenvolvimento mineiro, Benedito Valadares realizou uma modernização da estrutura administrativa do governo estadual. Começando pelo desdobramento da Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho da Secretaria de Viação e Obras Públicas, em abril de 1935.

Segundo Valadares “copiou-se parcialmente o modelo de administração federal, separando a Secretaria da Indústria, comércio e trabalho, da Secretaria de viação e obras públicas” (VALADARES, 2006, p.42). Julgando que a secretaria tinha atribuições demais, na reformativa administrativa de 1934 sugeriu ao interventor para “melhor gerir os recursos e alcançar melhores resultados ao desenvolvimento mineiro” que a pasta fosse desmembrada em duas.(VALADARES, 2006, p.111).

Barbosa (2012) observa uma nova organização do setor público “essencialmente valadarista” voltada para o desenvolvimento econômico regional. Argumentando que, a separação da secretaria da agricultura, indústria e comércio e trabalho uma de suas funções era de fomentar e fiscalizar as atividades relativas a indústria, bem como, direcionar as explorações industriais.

Já a Secretaria de viação e obras públicas desempenhava serviços administrativos e técnicos e era responsável pela viação ferroviária, fluvial, aérea e de rodagem, pela construção e conservação de edifícios públicos, pontes, linhas telegráficas e telefônicas, pela criação da carta geográfica, pela demarcação de limites interestaduais e intermunicipais, pelo saneamento e pela assistência técnica dos municípios.

Entre 1946 a 1951, no governo do Gaspar Dutra foi nomeado presidente da Companhia da Vale do Rio Doce. Que no livro “A vale do rio Doce e sua história (1981)” ele explica:

“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 asoberbado 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 ro-

dante 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 a exploração do minério, mas também a de sanear e promover o desenvolvimento da Zona do Rio Doce, desde o litoral até suas nascentes (...)** Veio permitir ainda o desenvolvimento de uma extensa região de Minas e do Espírito Santo que, por falta de saneamento e de meios fáceis de um transporte eficiente, não poderia povoar-se densamente e nem expandir-se economicamente senão após grandes sacrifícios e demorado tempo. **Embora a Companhia não tenha podido apresentar lucros nos primeiros anos de sua atividade, a sua primeira diretoria não se descuidou de promover o desenvolvimento daquela região, pondo-se em contato com elementos industriais e financeiros, incentivando iniciativas, auxiliando-as no que lhe fosse possível, para que se instalassem empresas industriais ao longo da E. F. Vitória a Minas.** Entre as empresas destacamos as seguintes: Cia Agro Pastoral, situada em Governador Valadares com capital de Cr\$7.000,00 / Cia de Ferro e Aço de Vitória Cr\$ 10.000 / Cia açucareira do rio Doce em Governador Valadares Cr\$ 15.000 e Cia Ferro e Aço de Itabira Cr\$ 50.000 (PIMENTA, 1981, p.121) grifos nossos

Dermeval explica sua nomeação para o cargo de presidente da Vale do Rio Doce, devido a saída de Israel Pinheiro para o cargo de deputado. Novamente, Pimenta assumiu um cargo de indicação política. Percebe-se que na sua atuação enquanto presidente, ele deixava claro, estar ciente de que a Companhia era uma das grandes realizações dos brasileiros e se preocupava na sua administração não só com a lógica da exploração das minas de ferro, mas também com o desenvolvimento local, por onde a Vale passava, como na região vale do rio Doce.

Outro ponto a destacar, na administração da Vale é que Dermeval Pimenta foi um dos grandes responsáveis pela nacionalização da Vale do Rio Doce, vejamos na carta que ele escreve ao Ministro da Fazenda, se posicionando contrário a colocação da administração da empresa nas mãos de norte-americanos:

Para atender a solicitação do ministro da fazenda Correia e Castro, examinamos as sugestões do Eximbank e, **no dia seguinte diriggimo-lhes uma carta expondo o nosso modo de pensar, contrário a que a superintendencia e a chefia de locomoção da estrada de ferro Vitória a Minas fossem entregues a engenheiros americanos. E pugnando ainda para que toda a sua administração fosse brasileira.** Sobre a sugestão de que um engenheiro de estrada seja um engenheiro americano, **a minha opinião é de que sou contra. A estrada de ferro Vitória a Minas alem da finalidade de transporte de minério de ferro, tem a de ser escoadouro de toda a produção de uma grande zona**

dos Estados de Minas e do Espírito Santo e a administração da estrada tem de estar em contato permanente com os governos daqueles estados, com os industriais, produtores, comerciantes, associações de classes, sindicatos e outros. Portanto, o superintendente precisa ser brasileiro. Além disso, dispomos de técnicos ferroviários brasileiros capazes de dirigir qualquer estrada. A única dificuldade que encontramos é a falta de recursos para aparelha-las, o que no presente caso não acontecerá. O Eximbank também sugere que, como chefe de locomoção, seja indicado um técnico americano. No meu modo de pensar, pode ser aceita esta sugestão, desde que esse técnico não tenha funções de administração e seja apenas um consultor de locomoção, pois o administrador deverá ser brasileiro. (...) São estas. Sr. Ministro as observações que venho fazer-lhes a propósito das sugestões do Banco de Exportação e Importação. (Eximbank). A organização planejada pelo Banco para a administração da estrada de ferro Vitória a Minas ficaria toda entregue aos americanos. O que me parece normal é que a administração da estrada seja entregue a brasileiros, pois temos pessoal capacitado e a Companhia Vale do Rio Doce é dos brasileiros. E a estrada também. Como presidente desta companhia nomeado pelo presidente Gaspar Dutra reitero a V. Ex a, os meus protestos de maior consideração e apreço. (a) Dermeval José Pimenta, presidente.” (PIMENTA, 1981, p.165-167) grifos nossos

Percebe-se o caráter nacionalista de Dermeval pelo seu posicionamento na carta acima. Pois, por mais que Vale tinha grandes recursos advindos do Eximbank, a administração da empresa deveria ficar por conta dos brasileiros, pois era uma empresa do Brasil, e os recursos explorados por ela também eram brasileiros, e os brasileiros tinham capacidade técnica para administrá-la.

A resposta do presidente Dutra veio em seguida:

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

A resposta do presidente do Brasil veio favorável ao posicionamento de Dermeval de que a empresa Vale era nacional e deveria ser administrada pelos brasileiros. Por mais que

se tinha empréstimos externos, o governo também havia investido bastante capital nesta Companhia.

Sobre o discurso da nacionalização da Vale tem-se um diálogo do Dermeval Pimenta com o Israel Pinheiro que se importante analisar:

1948-1951 Diário de Dermeval José Pimenta, presidente da Companhia Vale do Rio Doce. [Rio de Janeiro] (RJ). DJP-3.3 doc.11 Cx. 03. Transcrição de conversas do Dermeval Pimenta a Israel Pinheiro sobre o minério de Minas Gerais:

Grande erro, grande ilusão é supor que uma empresa filiada ao alto capitalismo internacional vá mesmo cuidar dos interesses de seus concorrentes como si fossem os seus. Não adianta estipular cláusula para isto obrigações com da letra “b” da cláusula VI “fazer o transporte de minérios, matérias primas e produtos siderúrgicos de terceiros em absoluta igualdade da tarifas e condições com os seus” não passam de deveres platônicos. São contrariadas e anuladas por uma serie de dispositivos aparentemente justos, adotados também como obrigações da companhia, redigidos em termos imprecisos, que armam esta da faculdade de impor ônus ilimitados aos minérios de terceiros. (grifos nossos)

[Analisámos] vários desses dispositivos. Alguns escapam de todo á fiscalização. Sobre outros poderia esta exercer sua débil ação, quase completamente inutilizada pela clausula do arbitramento.

Valerá o que estiver no contrato: e o que está na minuta não defende os minérios de terceiros nem arma a fiscalização de poderes reais para competir a Itabira ao cumprimento de uma obrigação aparente e de todo contraria aos seus interesses. Ingenuidade supor que o grande capitalismo, que vive de cartéis e monopólios, que não aceita limitação aos seus lucros e que usa dos processos mais cruéis para esmagar [concurrentes] e dominar os mercados, queria apossar-se da única saída do vale do rio Doce para dar aos minérios de terceiros tratamento; igual aos seus.

A estrada de ferro do vale do rio Doce não pode ficar em mãos de empresa interessada no comércio de minérios; essa estrada deve ser conservada absolutamente livre.

Mais do que isto. A estrada do rio Doce deve ser nacionalizada, estreitamente controlada pelo Governo ou ficar diretamente na mãos destes. (FUNDO DERMEVAL JOSÉ PIMENTA SÉRIE 1: VIDA PESSOAL SUBSÉRIE 1.3: CORRESPONDÊNCIAS)

(p.172) O legislador quando nacionalizou a exploração de nossas minas e jazidas minerais, impondo a condição da nacionalidade brasileira aos concessionários (Art. 143 da Constituição Federal) , teve em vista, alega o Dr. Oliveira Vianna em notável parecer, dois objetivos:

- 1) – assegurar a defesa militar do [paiz], pois que entre as nossas riquezas minerais há produtos essenciais a esta defesa, como o carvão, o petróleo, metais, etc.

- 2) – impedir que a exploração das nossas riquezas minerais se continue a fazer, como se tem feito até agora, pelo velho método colonial, isto é, seja apenas um modo de transferências do nosso capital *natural* para o estrangeiro, ficando no país unicamente a importância dos salários dos que nelas trabalham e embolsando a [empresa] estrangeira, os sócios estrangeiros, os acionistas estrangeiros, que residem lá fora, todos os lucros [líquidos] desta imensa riqueza, destes tesouros do nosso território, tesouros que uma vez esgotados, não mais se [reconstituem].

Fonte: PIMENTA. José Dermeval. Implantação da grande siderurgia em Minas Gerais. Belo Horizonte. 1967

Em 1961 – 1964 a companhia aços especiais de Itabira elegeu Dermeval Pimenta para o cargo de presidente de sua diretoria. Fez parte da comissão mista nipo-brasileira para a organização da Usiminas (Usinas Siderúrgicas de MG). E como vimos no capítulo anterior Dermeval Pimenta fazia parte da sociedade mineira dos engenheiros (S.M.E.) e neste período foi convocado pelo governo, em 1956, a visitar a feira permanente de Hannover na Alemanha, bem como suas usinas siderúrgicas e automobilísticas, com o objetivo de buscar investimentos estrangeiros para o estado de Minas Gerais.

Também percorreu, a convite de industriais da França e da Itália, as usinas siderúrgicas e as fábricas de material ferroviário destes países. No mesmo ano, foi designado pelo Governo de Minas a integrar a comissão mista nipo-brasileira para conhecer as indústrias siderúrgicas do Japão, buscando apoios técnico e financeiro para a instalação da Usiminas.

Dermeval Pimenta participou da missão econômica brasileira, como observador técnico do governo de Minas Gerais para ir ao Japão para manter contato com industriais japoneses que desejavam participar da Usiminas – Usina Siderúrgica de Minas Gerais. E na conferência que tiveram com o ministro interino dos negócios estrangeiros, declarou-nos que seria recomendado a colônia japonesa no Brasil, subscrever ações da Companhia Usiminas.

Em resumo, os japoneses fariam o financiamento do equipamento da Usiminas, sendo que uma parte deste equipamento terá que ser adquirida nos EUA e na Europa; participariam do capital da empresa; o governo federal faria a remodelação das estradas de ferro de modo a atender aos transportes de matérias primas e dos produtos acabados; dentre outros.

A Usina siderúrgica de Minas Gerais foi inaugurada em 20 de outubro de 1962. E segundo Dermeval trouxe ao setor siderúrgico nacional um grande impulso, bem como no campo social e econômico de nosso Estado. E amenizou as angústias mineiras visando a implantação da indústria siderúrgica junto às suas possantes jazidas de minério de ferro.

Dermeval José Pimenta também foi sócio-fundador da Sociedade Mineira de Engenheiros – SME – mostrando principais estudos para o desenvolvimento mineiro. Além da atuação no cenário político-econômico do Estado, Dermeval José Pimenta também deixou sua contribuição em organizações culturais como o Conselho Estadual de Cultura e o Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, dos quais assumiu a presidência no ano de 1968. Nestas instituições incentivou e desenvolveu projetos e discussões que contribuíram para a formação da identidade de Minas Gerais.

Exemplo:

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)

“É importante a criação do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de MG, porque a região precisa ter sua identidade histórica lembrada. **Só nos desenvolveremos se entendermos nosso passado e nossa formação histórica.**”
Por isso que gosto de escrever livros iniciando pela história local (...) nossa história é nosso maior patrimônio histórico e nossas imagens nosso maior patrimônio artístico, que possamos cuidar bem de nossa história. (p.01) grifos nossos.

Percebe-se que Dermeval tinha um grande apreço pela história de Minas Gerais, seja devido experiências práticas, seja nas escritas de seus livros ou devido a sua formação escolar, principalmente dos estudos secundários de cunho humanista. É importante ressaltar, ainda, que Dermeval José Pimenta, por mais que não foi um professor academicista, foi um intelectual no que diz respeito aos estudos sobre a “Estrada Real”, a qual era tratada por “Caminhos de Minas Gerais” nome de seu livro e que já foi resumido no capítulo dois.

Refletidos sobre a atuação prática de Dermeval, abaixo buscamos compreender o diagnóstico que Dermeval fez para a economia mineira na década de 1950.

1.2 O olhar de Dermeval para a economia mineira

Em 1955 Dermeval Pimenta escreveu o livro “Aspectos econômicos de Minas Gerais” com o objetivo de analisar alguns dos aspectos que, mais afetam os interesses econômicos e financeiros do Estado de Minas Gerais. Esses aspectos tomaram maior discurso após os sensatos e judiciosos comentários feitos pelo conceituado jornal de BH “O Estado de Minas” rebelando-se contra a condição de colonos a que mineiros estão submetidos, isto é, de meros fornecedores de matérias-primas. (PIMENTA, 1955, p.03)

De acordo com Pimenta:

[...] quando nosso Estado resolver encarar os problemas relacionados com a extração e a industrialização do minério de ferro e com transportes ferroviários, isto é, com trinômio: mineração, siderurgia e ferrovias. Estamos certos de que, já contando com o setor da energia elétrica em pleno desenvolvimento, poderá sacudir o freio que lhe está entorpecendo a economia e retornar no seio da federação a sua antiga posição de prestígio, **alicerçada não mais nas movediças eleitorais, mas sim em forte e sadias bases econômicas.** (PIMENTA, 1955, p.07)

O diagnóstico de Dermeval está atrelado ao tripé “mineração, siderurgia e ferrovias” algo que ele descreve na maioria de seus livros como o maior problema da economia mineira, dado que Minas é dotada naturalmente desses recursos naturais, mas não consegue absorver seu poder econômico.

Ainda:

Um dos principais problemas econômicos que se achavam em foco de Minas Gerais relacionava-se com o aproveitamento do minério de ferro. Tornava-se imperioso dotar o Brasil de um código de Minas porque suas leis no setor da mineração, eram obsoletas e não defendiam os interesses nacionais em face dos interesses estrangeiros. Como, então desejava o governo provisório mudar o sistema vigente, segundo o qual as jazidas minerais eram de propriedade do dono do solo, resolveu expedir o **Decreto lei 26.799 de 16 de dezembro de 1931**, que suspendeu todos os atos que implicassem em “alienação, oneração ou promessas de alienação, ou oneração de qualquer jazida mineral. Código de Minas Decreto Lei 24.642 de 10/07/1934 foi abolido o sistema de acessão e estabelecido o de concessão das minas, a ser dado não pelos Estados, mas pela União. Foram respeitados os direitos dos proprietários das minas que, então estivesse efetivamente explorando. As concessões das minas só eram dadas a cidadãos brasileiros ou a firmas organizadas no país. Regulou-se a **intervenção do Estado na indústria de mineração e na fiscalização das empresas que utilizam a matéria prima nacional.** (PIMENTA, 1955, p.21)

Esse código regulamentando e disciplinando a matéria de concessão e aproveitamento das jazidas minerais, veio incentivar a exploração industrial das mesmas e ampliar o quadro dos pretendentes a esses serviços beneficiando a economia nacional.

Mas, Dermeval (1955) chama a atenção de que, como os dirigentes daquela época tinham o espírito do nacionalismo e do antirregionalismo os dispositivos no código não só foram restritivos aos direitos dos estrangeiros, mas também aos direitos dos próprios Estados e Municípios. Ou seja, as minas foram nacionalizadas. “Esse estado de cousa vem contribuindo, de muito, para que as regiões fornecedores de matérias-primas minerais, tanto

para a exportação como para utilização em outras partes do país, se sintam prejudicados em seu desenvolvimento econômico”. (PIMENTA, 1955, p.22)

Sobre a tributação estadual, observemos:

A legislação atual referente a mineração, consubstanciada no código de Minas contém dispositivos grandemente prejudiciais aos interesses econômicos e fiscais dos Estados e dos Municípios onde estão localizadas jazidas. Ao nacionalizar as minas, a União retirou dos Estados e reservou para si o direito de legislar sobre a matéria proibindo para que os mesmos lançassem qualquer outra tributação além da fixada no referido código, quer sobre as jazidas, minas ou produtos delas extraídas. Além de fixar em 8% o limite máximo da tributação que poderá incidir sobre o valor da tonelada do minério extraído, com a distribuição de 3% para o tesouro federal, 3% para o tesouro estadual e 2% para o municipal. A união atribuiu somente aos órgãos federais – excluía qualquer audiência aos estados e municípios produtores da matéria-prima – a competência para a determinação do valor da tonelada do minério posta na boca da mina e sobre cujo valor irá incidir a taxa de 8%. Esses valores, que são os constantes de circulares expedidas, anulamente, pela diretoria de rendas do ministério da fazenda, muitas vezes não tem correspondido á realidade da situação, sendo mesmo considerados como inferiores a seu vid real, o que ainda mais os interesses finais dos Estados e Municípios. Para termos uma ideia e quão absurda e prejudicial é essa legislação tributária do código de minas aos interesses dos Estados, cuja riqueza em potencial se assenta nas suas jazidas minerais, examinaremos, o que vem ocorrendo, em Minas, com relação aos impostos e taxas lançadas sobre os minérios e arrecadados no período de 1948 a 1952. (PIMENTA, 1955, p.38)

Tabela 1: Impostos arrecadados sobre o minério:

Ano	Valor
1948	CR\$2.720.444,20
1949	CR\$2.956.232,30
1950	CR\$3.524.904,80
1951	CR\$4.479.534,50
1952	CR\$5.651.572,50
Total dos 5 anos	CR\$19.332.688,30
Média anual	CR\$3.866.537,60

Fonte: PIMENTA, 1955

Nota-se que nessa arrecadação média anual, de apenas CR\$ 3.866.537,60 estão incluídos os impostos e taxas referentes aos minérios de todas as jazidas em exploração, situ-

adas dentro do Estado, desde as águas minerais, termais e gasosas, areias, argilas, caulins, calcário, dolomita, diamante, ouro, pedras preciosas, mica, quartzo, pirita, entre outros, até os minérios de ferro e de manganês.

De acordo com Dermeval (1955) essa grande série dos minérios extraídos das poderosas e riquíssimas jazidas de Minas Gerais, toda essa imensa riqueza de seu subsolo, contribui apenas para seu erário, com a insignificante parcela média anual de CR\$ 3.866.537,60 quantia esta inferior aos impostos arrecadados sobre 36.000 sacas de café em grão.

Como é que pode uma saca de café ser mais rentável que minério de ferro? Indagava Pimenta (1955):

Realmente, por uma saca de café cru, ao preço de CR\$1.000,00 o produtor, ao vende-la ao comerciante, paga ao Estado a quantia de CR\$ 79,40, e o comerciante ao revende-la a terceiros, paga CR\$ 29,40 dando o total de CR\$ 108,80 por saca, de modo que 36.000 sacas de café, antes de beneficiadas, contribuem para o erário estadual, como a quantia de CR\$3.916.800,00 quantia esta superior aquela que o Estado arrecada de impostos sobre todas as jazidas e sobre toda a tonelagem de minério deles extraídos, seja para consumo das usinas situadas dentro ou fora do Estado, seja para a exportação. (PIMENTA, 1955, p.40)

A região de Minas Gerais, diante da imagem de um passado de riqueza no período da mineração, enfrentou um processo de modernização econômica contrastante e peculiar se comparado a outras regiões do país. Como a região de São Paulo, por exemplo, que diante o complexo cafeeiro a qual prevalecia a “economia exportadora de trabalho assalariado, passando por uma rápida monetização das relações econômicas e induzindo efeitos ‘virtuosos’ internos, como a construção da infraestrutura de transportes, a urbanização e seus serviços e o desenvolvimento de algumas indústrias de consumo”(CANO,1983, p.45).

E este processo contou com grande participação do Estado, pois não se podia deixar de atender aos interesses do setor cafeeiro, que era o principal produto exportador da economia do país. Assim, a redução das exportações também diminuía os recursos disponíveis para o investimento na economia brasileira. Mas e em relação ao minério de ferro?

Minas em termos de abundância possuía muito mais riqueza mineral de qualquer outro Estado. Então, era natural que seu processo de desenvolvimento não desse pelo café. Apesar que o café em Minas também foi bastante importante para sua economia. Onde o processo de modernização econômica mineira ocorreu por volta do século XIX, quando as plantações de café, principalmente, passaram a fazer parte das atividades econômicas do estado (além da produção açucareira e de uma disseminada produção manufatureira e de uma produção de gêneros de subsistência).

A principal região cafeeira no estado de Minas Gerais desenvolveu-se na Zona da Mata, onde se concentrava a quase totalidade da produção cafeeira do estado. A obra de João Heraldo Lima, “Café e indústria em Minas Gerais, 1870 - 1920” aponta que o modo de produção da economia mineira era de base escravista, sendo que a acumulação de capital cafeeiro deu-se com baixo nível de produtividade física e econômica. Segundo Clélio Campolina Diniz, “em Minas Gerais havia uma certa disponibilidade de trabalho escravo, resultante do estoque remanescentes das mineradoras, já em São Paulo não havia tal disponibilidade, o que pressionou os produtores paulistas a buscar como alternativa trabalho livre.” (DINIZ, 1981, p.99) Assim, se faz importante observar as relações econômicas da época, uma vez que quanto maior fosse a produtividade de cafezais maior seria o estímulo de produzir e este aumento da produção significaria maior incorporação do trabalho.

Sobre as diferentes condições da atividade cafeeira, João Heraldo Lima afirma que:

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. (LIMA, 1981, p.18)

Além disso:

Quanto aos estímulos <<para trás>> proporcionados pelo café, mais uma vez não se detecta nada de muito importante. Enquanto 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. (...) Assim, a indústria mineira, ao contrário da paulista, não era tão exclusivamente vinculada à economia cafeeira. Dado que o café se localizava nas regiões da Zona da Mata e Sul (nesta época, ainda era pequena a produção do Sul). (LIMA, 1981, p.78)

Minas Gerais não detinha condições geográficas favoráveis a produção do café, seja devido a sua topografia acidentada, pela baixa fertilidade do solo; bem como, no aspecto social, pela reduzida relação propriamente capitalista na época. É importante, deixar claro,

que Lima (1981) retrata acima que a indústria mineira “não era tão exclusivamente vinculada à economia cafeeira”, mas não significava que não existia.

Nesse sentido, o café apesar de ter sido uma atividade importante para a região mineira, seu acúmulo de capital não ocasionou articulações com o espaço econômico de Minas “como um todo” (LIMA, 1981). Dado que sua relação econômica atendia basicamente a demanda local, leia-se em especial, a Zona da Mata. Diante destas circunstâncias, a produção cafeeira mineira não foi vinculada à atividade industrial de uma forma abrangente, como aconteceu na região paulista.

Novamente, nos indagamos, mas e o minério de ferro? Nossa vocação natural? Dermeval (1955) explica que certamente, não era intuito dos planejadores desse código de Minas impedir que as regiões de mineração se industrializassem e retirassem dessa industrialização os mesmos resultados alcançados pelas outras zonas do país, principalmente a região de São Paulo, onde a industrialização por meio do café se processava de forma bastante lucrativa e aquecia o mercado interno paulista.

Mas demonstra que:

Os organizadores desse código, porém, não atentaram na circunstância de que nossas reservas minerais, principalmente o minério de ferro e manganês estão situados no interior do país, em regiões montanhosas, distantes de mais de 500 km do litoral ou dos grandes centros populosos e onde as condições do meio ainda não são próprias ao estabelecimento de indústrias. E, por isso mesmo, se, pelo Código de Minas, a **União se apropriou das reservas minerais, impedindo que os Estados e Municípios legislassem sobre a questão de concessão de lavras aproveitamento de minérios e lançamento de impostos sobre o mesmo, deveria ter incluído dispositivos outros que permitissem a esses Estados conseguir meios para o desenvolvimento econômico das regiões minerais.** (PIMENTA, 1955, p.23, grifos nossos)

Muito preocupado em como que a região mineira irá se desenvolver economicamente já que sua maior riqueza natural foi apropriada pela União. Ele se interroga em como poderá o Estado de Minas ter estímulo em promover a exportação de minério?

Aproveita para lembrar da perda da Usina Siderúrgica Nacional para o estado do Rio de Janeiro. Explicando que, a comissão do planejamento da construção da siderúrgica não aceitou os argumentos que lhe apresentaram os técnicos mineiros, “de que a primeira usina siderúrgica nacional deveria ser construída junto as jazidas, optou pela sua localização em Volta Redonda, sob a alegação de estar ela mais próxima dos grandes centros consumidores dos produtos acabados”. (PIMENTA, 1955, p.26)

E assim, a compensação esperada pelo Estado ficou para realizar-se em futuro indeterminado. Onde os problemas do desenvolvimento econômico mineiro ficou muito atrelado a falta de forças políticas dos interesses nacionais:

Os nossos homens públicos, ao concordarem, então, com esses dispositivos do código de Minas, e com a localização da Usina em Volta Redonda no Estado do Rio, não avaliaram a extensão e profundidade do sacrifício imposto ao Estado, cuja maior riqueza, em potencial é constituída exatamente de matérias-primas minerais. Perdendo o controle das minas, impedido de lançar tributos sobre os minérios, não tendo conseguido localizar a grande usina siderúrgica em seu território, **o Estado de Minas sofreu então profundo golpe, cujas consequências dentro em breve, se manifestaram no debilitamento do seu erário no enfraquecimento de sua economia e no empobrecimento de sua gente.** (PIMENTA, 1955, p.27, grifos nossos)

Como é que pode uma usina de siderúrgica não ficar próximas das jazidas de ferro? Apenas as forças de interesses políticos são capazes de explicar esse fato. Perpassado essa situação, e já instalada a perda da siderurgia e a situação do problema do minério de ferro, constituíram-se, quase ao mesmo tempo, a Companhia Vale do Rio Doce, para proceder a exploração e a exportação desse minério, e a Companhia Siderúrgica Nacional, para beneficiá-lo na Usina Siderúrgica construída em Volta Redonda no Estado do Rio de Janeiro.

Em relação a construção da Companhia Vale do Rio Doce Dermeval relembra o histórico de perda de recursos financeiros que poderiam ser do estado de Minas:

No período de 1910 a 1920, quando ainda o proprietário do solo era o dono do subsolo, as poderosas e ricas jazidas de minério de ferro situadas o município de Itabira/MG foram adquiridas por ínfimos preços e diretamente dos proprietários de terras por sindicatos estrangeiros, pois naquela época, não havia discriminação para esse fim, entre estrangeiros e brasileiros. As jazidas, que pertencem hoje (ano de 1952), ao patrimônio da Companhia Vale do Rio Doce tem uma área aproximada de 1.600 alqueires mineiros, isto é, 76.800,000 metros quadrados, e foram adquiridas por sindicatos ingleses, pela quantia de Cr\$ 800.000,00 (oitocentos mil cruzeiros). A primeira escritura de compra feita pelos ingleses, é datada de 05 de maio 1910. Em 1942 quando o Brasil resolveu constituir a Companhia Vale do Rio Doce o governo inglês fez ao governo brasileiro, cessão gratuita de todas essas propriedades e jazidas que a Itabira Iron possuía em Itabira e, por sua vez, o governo brasileiro as transferiu para o patrimônio daquela companhia. (...) o minério exportado pelo Vale do Rio Doce produziu diversas no valor de 23 milhões e 500 mil dólares em 1952 para o país, apresentar uma receita de 432 milhões de cruzeiros e um lucro de 182 milhões de

cruzeiros para a companhia , e ao Estado de Minas, coube apenas, a quantia de um milhão e quinhentos mil cruzeiros, sendo 900 mil para o Tesouro Estadual e 600 mil para a prefeitura de Itabira. (PIMENTA, 1955, p.2-29)

Ainda sobre o percurso da Vale, Dermeval (1955) demonstra que o minério do Vale do Rio Doce se escoava pela estrada de ferro Vitória a Minas e em 1952, as mercadorias transportadas por essa estrada atingiram a 1.896.554 toneladas, assim distribuídas:

Tabela 2

Mercadorias	Toneladas	Porcentagem
Minério de ferro	1.584.345	83,5%
Madeiras	103.401	5,4%
Carvão vegetal	41.526	2,2%
Produção siderúrgica	8.775	2,1%
Café (145.061 sacas)	22.698	1,2%
Cereais	96.218	5,1%
Diversos	1.896.554	100%

Fonte: PIMENTA, 1955, p.58

Verificamos, pois que dos totais das mercadorias transportadas 83,5% cabem ao minério de ferro e apenas 16,5% as demais mercadorias Companhia Vale do Rio Doce.

Ademais, em relação a construção da Companhia siderurgia nacional Minas , Dermeval observa que o Estado de MG também não recebeu recurso financeiro:

A companhia siderúrgica nacional foi constituída, em 1941, com a finalidade de construir e de operar a Usina de Volta Redonda, situada no Vale do Paraíba, no Estado do Rio, devendo este consumir minério de ferro, manganês, dolomita e calcário, oriundos de Minas Gerais e carvão mineral de Santa Catarina. Durante o ano de 1952, os seus fornos consumiram 1.266.882 toneladas de matérias-primas, o que deu a média de 3,5 toneladas por tonelada de aço laminado. Acontece, porém, que, para auxiliar a Companhia Siderúrgica Nacional, no início de seu funcionamento, o governo federal e os Estados isentaram-se no pagamento de qualquer imposto, e as estradas de ferro lhe fizeram apreciáveis concessões de abatimentos nos fretes. Nessas condições, os erários estadual e municipal nada receberam dela. (PIMENTA, 1955, p.32)

Ou seja, Minas Gerais era um Estado de grande potencialidade econômica, dotado de recursos minerais, não conseguia captar recursos financeiros para alavancar seu mercado interno. Era uma região explorada externamente, ainda vivia isolada desde a época da colônia. E aluta por recursos financeiros não seriam apenas pelos benefícios tributários que iriam auferir aos Estados e os municípios com a industrialização das matérias-primas junto as jazidas. Mas, também traria outras vantagens para a economia geral do Estado, como por exemplo, na geração de muitos empregos, fixação de pessoas nas cidades, construção de hospitais, igrejas, escolas técnicas e primárias, cinemas, praças de esportes. Ou seja, alavancar o mercado interno da economia mineira.

1.3. Reflexões sobre Dermeval Pimenta

Diante de todo o trabalho exposto, percebe-se que ao atuar profissionalmente Dermeval Pimenta refletiu a formação teórica e formação prática de engenheiro, era um engenheiro que se preocupava bastante com a evolução social do país. Como no cargo de presidente da Companhia Vale do Rio Doce, onde lutou bravamente pelo caráter nacional da empresa. Na administração da Usiminas também se percebe que, ele não mediu esforços para conseguir capital para assegurar uma siderúrgica em Minas Gerais, e de novo, lutou para investir os lucros adquiridos pela empresa na região de Minas. Participou ativamente da sociedade mineira de engenheiros mostrando estudos importantes para o desenvolvimento da região, a maioria voltado para a mineração, siderurgia, diversificação produtiva, (o que dialoga em partes, com o projeto do João Pinheiro, do congresso de 1903), mostrou no 1 congresso de municipalidades do nordeste mineiro da importância de se participar da política para a zona nordeste conseguir poder econômico no Estado. Foi presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, em 1968. O qual publicava livros que contribuíram para a formação da identidade de Minas Gerais. E nas reuniões que participava mostrava a importância de se entender a formação histórica de Minas para atuar em seu desenvolvimento econômico e equilibrando as diversas sub-regiões mineiras.

Ademais, temos aqui um trabalho que vai analisar a região de Minas Gerais. É importante entender que as Minas do Ouro foram construídas pouco a pouco. Essa área por muitos anos era quase que um arquipélago de São Paulo e Bahia. A construção da identidade de Minas e faz Gerais nas esferas políticas e administrativas se deram via necessidades de expansão econômica para a constituição de Minas Gerais. E o autor Dermeval Pimenta mostra isso muito bem em seus escritos por meio dos relatos históricos das estradas mineiras. Percebemos também como que a relação familiar é importante no sentido de desempenhar um papel político na sociedade mineira, desempenhando um papel de “manutenção da ordem social” (LEWIN, Linda. Política e parentela na Paraíba. 1993, p.163)

Referências Bibliográficas

Antoyne de Montchrétien. **Traictê de L'économie politique**. 1615. Slatkine reprints. Geneve. 1970. Disponível em: <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55779>>

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8039-26-maio-1910-513082-publicacaooriginal-1-pe.html>

PIMENTA, Dermeval José. **A evolução das estradas em Minas Gerais**: plano rodoviário. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais (1945)

PIMENTA, Dermeval José. **Posição de Minas Gerais na exportação do minério de ferro**. Belo Horizonte: [s.n.], 1954.

PIMENTA, Dermeval José. **O minério de ferro na economia nacional**: (o Vale do Rio Doce). Rio de Janeiro: [Aurora], 1950.

PIMENTA, Demerval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

PIMENTA, Dermeval José. **Aspectos econômicos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1955.

PIMENTA, Dermeval José. **A vale do rio Doce e sua história**. Belo Horizonte: Vega, 1981

PIMENTA, José Dermeval. **Implantação da grande siderurgia em Minas Gerais**. Belo Horizonte. 1967.

GREMAUD, A. P. **Das controvérsias teóricas à política econômica. 1997**. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo

HUGON, P. A Economia Política no Brasil. In: AZEVEDO, Fernando de (org.), **As Ciências no Brasil**, 2ª Ed., v.2, Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

PIMENTA, Dermeval José. **A Mata do Peçanha, sua história e sua gente**. Belo Horizonte, 1966.

ROCHA, A. P. A difusão da economia política no Brasil entre fins do século XVIII e início do XIX. **Revista de Economia Política**, vol.13, 1993.

ROUSSEAU, J-J. Discurso sobre a desigualdade. In: **Obras**. Coleção “Os Pensadores”. São Paulo: Abril, 1979.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce**. São Paulo: Edusp.1974.

SILVA LISBOA. **Princípios de Economia Política**. Lisboa: 1804, pág. 88. Nesta Edição, pag. 171.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas**. São Paulo: abril Cultural, 1983.

AURELIANO, Liana Maria. **No limiar da industrialização**. Editora: Brasiliense, São Paulo, 1981.

BARBOSA, Daniel Henrique Diniz. **Tecnoburocracia e pensamento desenvolvimentista em Minas Gerais (1903-1969)**. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

BARROS, Gustavo. **O Problema siderúrgico nacional na Primeira República**. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. – 4. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

- CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. Editora T.A. Queiroz, São Paulo, 1983.
- DEAN, W. 1976. **A industrialização de São Paulo**. 2ª ed. São Paulo, DIFEL/EDUSP.
- DINIZ, Clélio Campolina. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1981.
- DULCI, O. S. **Política e recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte; Ed. UFMG, 1999.
- FISHLOW, A. **Origens e conseqüências da substituição de importações no Brasil**. Estudos Econômicos, 1972.
- FONSECA, P. C. D. Sobre a intencionalidade da política industrializante no Brasil na década de 1930. **Revista Economia Política**, v. 23, n. 1, p. 133-148, 2003.
- FURTADO, C. **Pequena introdução ao desenvolvimento**. São Paulo, Nacional, 1981.
- FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GOMES, Ângela de Castro. Memória, Política e Tradição Familiar: os Pinheiros das Minas Gerais. In: GOMES, Ângela de Castro (org.). **Minas e o fundamento do Brasil Moderno**. Belo Horizonte: UFMG, 2005 . p.79-108.
- IGLÉSIAS, Francisco. **Breve história econômica de Minas Gerais**. Belo Horizonte, publicação avulsa, s/d.
- KEYNES, J. M. (1936). **Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda**. São Paulo: Abril Cultural (Coleção Os Economistas), 1983.
- LIBBY, Douglas Cole. Protoindustrialização em uma Sociedade Escravista: o caso de Minas Gerais. In SZMRECSÁNYI, Tamas& LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.) **História econômica da Independência e do Império**. São Paulo, HUCITEC/Fapesp/ABPHE, 2002.
- LIMA, João Heraldo. **Café e indústria em Minas Gerais, 1870 – 1920**. Petrópolis: Vozes, 1981.
- MARX, Karl. **O Capital. Livro 1**, Volume 1. 6ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.
- MELLO, J.M. C. **O Capitalismo Tardio**. Brasiliense, São Paulo, 1988.
- MELO, José Tarcisio de. **Governadores, escola de vida pública – BenedictoValladares Minas Gerais/ abril/ 2001 – nº4 Monteiro, Norma de Goés**.
- ALMG. **Dicionário Biográfico de Minas Gerais. Período Republicano 1889/1991**, volume 02 – Belo Horizonte: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 1994.
- OLIVEIRA, Maria Teresa Ribeiro de. Indústria Têxtil Mineira no Século XIX. In: SILVA, Sergio S., Szmrecsányi, Tamas. **História Econômica da Primeira República**. São Paulo, HUCITEC/Fapesp/ABPHE, 2002.
- PELAEZ, C. M. **História da industrialização brasileira**. Rio de Janeiro: Apec, 1972
- SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. Editora Alfa Omega, São Paulo, 1981.
- SUZIGAN, W. **Indústria brasileira origem e desenvolvimento**. Nova edição – São Paulo: Hucited. Ed. Da Unicamp, 2000.

TAVARES, M. C. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro.** 7ª ed. Rio de Janeiro. Ed: Zahar, 1978.

VALLADARES. B. **Tempos idos e vividos: memórias.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

VERSIANI, F.R. e VERSIANI, M.T.R.O. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição. In: VERSIANI, F.R. e BARROS, J.R.M., org. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo, 1977.

VILLELA, A. e SUZIGAN, W. **Política de governo e crescimento da economia brasileira, 1889-1945.** Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1973.

WIRTH. John D. **O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. (Coleção Estudos brasileiros; v.50)