

O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO VALE DO MUCURI E OS CONDICIONANTES HISTÓRICOS DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA REGIÃO

Josiel Gomes Costa

Graduando em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG. E-mail: josielgcosta@gmail.com

RESUMO

O atual estágio de atraso econômico do Vale do Mucuri, em comparação com o restante de Minas Gerais, tem sua origem nos fenômenos históricos que levaram à concentração das atividades produtivas na região central do estado, como a mineração, a cafeicultura e a industrialização induzida pela ação estatal. Além disso, o processo de ocupação inicial do nordeste do estado e o fracasso dos empreendimentos de transporte que visavam construir uma ligação do Vale do Mucuri com o litoral também tiveram sua contribuição histórica para o subdesenvolvimento econômico da região.

Palavras-chave: Vale do Mucuri; Minas Gerais; história econômica; EFBM

ABSTRACT

The actual stage of economic backward of Vale do Mucuri, comparing to other regions of Minas Gerais, comes from the historical phenomenons that have led to concentration of productive activities on central regions of the state, like as mining, coffee growing and industrialization fostered by state action. Moreover, the initial occupation process of northeast of state and the failure of transportation projects that aimed to build a link between Vale do Mucuri and coast also have contributed historically to underdevelopment of this region.

Key words: Vale do Mucuri; Minas Gerais, economic history, Bahia-Minas Railway

1- INTRODUÇÃO

O estruturalismo histórico é uma linha teórica que interpreta as diferenças entre os países a partir da análise da introdução do capitalismo em cada nação, a qual determinou a divisão do mundo em centro e periferia (ou em países desenvolvidos e países subdesenvolvidos). Para Furtado (1961), o fenômeno do desenvolvimento econômico é o resultado da Revolução Industrial na Europa no século XVIII, quando a introdução de novas técnicas de produção elevou a produtividade do trabalho e esse aumento de produtividade acarretou uma série de interações econômicas e sociais que acarretaram a melhoria do padrão de vida da população, bem como da renda real disponível para os consumidores.

O subdesenvolvimento, por sua vez, é o resultado da expansão do capitalismo europeu para regiões do mundo onde já haviam estruturas econômicas de natureza pré-capitalistas. Uma dessas regiões foi a América Latina, onde as estruturas sociais, políticas e econômicas preexistentes se deformaram a partir da expansão capitalista nessa região, mantendo parte da população alheia aos benefícios do crescimento econômico, apesar de a economia ter alcançado um nível elevado de diversificação econômica e de participação da indústria no produto. (FURTADO, 1961)

Além da desigualdade no acesso de parcelas da população aos benefícios do crescimento econômico, o que se verifica nos países subdesenvolvidos é uma grande desigualdade entre as regiões dentro de um mesmo país. Para Hirschman (1977), o crescimento econômico é inerentemente desigual nas diferentes regiões de um país ou de um estado. Porém, nos países da periferia mundial, essa desigualdade no crescimento econômico persiste em função das próprias características do subdesenvolvimento.

Quando determinados fatores ambien-

tais geram pontos de crescimento econômico, o que ocorre é um processo de concentração das atividades produtivas. A alocação de investimentos públicos inicialmente segue esse padrão de concentração devido à disponibilidade de projetos industriais, mão de obra qualificada e matérias-primas. A isso se soma a disponibilidade de recursos privados resultantes da acumulação de capital em atividades econômicas preexistentes. O que pode ocorrer em seguida é a difusão do crescimento econômico pelas demais regiões de um país. No entanto, a necessidade de coesão do estado e o imperativo da desigualdade entre as regiões, bem como o aumento do volume de recursos disponíveis após a concentração¹, estimula a transição para um padrão de distribuição do investimento público no qual há tentativas de impulsionar o desenvolvimento nas áreas até então estagnadas. (HIRSCHMAN, 1977)

O que ocorre nos países subdesenvolvidos é que a fase de concentração do crescimento econômico se acentua, enquanto as tentativas de distribuição do investimento para áreas deprimidas não ocorrem de maneira a reduzir efetivamente as desigualdades regionais. A desigualdade regional se torna então algo intrínseco ao subdesenvolvimento. Chaves (2002) destaca que Minas Gerais, como um estado inserido em um país periférico, possui grandes diferenças socioeconômicas entre suas regiões. Minas Gerais é um estado heterogêneo, dentro do qual convivem regiões atrasadas e espaço economicamente dinâmicos.

O caso de Minas Gerais é um exemplo da concentração da produção em determinados espaços. Historicamente, as atividades econômicas se condensaram na região central do estado, deixando algumas regiões numa condição

¹ Após a concentração das atividades econômicas em determinados polos, é possível elevar impostos, dado o aumento permanente da renda privada resultante da industrialização. Isso permite o aumento da receita governamental que pode ser utilizada na indução do crescimento nas regiões deprimidas.

de atraso se comparadas ao restante do estado. O Vale do Mucuri, localizado na porção nordeste de Minas, por exemplo, possui um PIB per capita de R\$ 3.487,46 (dados de 2010), enquanto a mesorregião Metropolitana possui um PIB per capita de R\$ 11.319,86. Se considerarmos o PIB regional, o Vale do Mucuri possui o menor valor adicionado dentre as regiões de Minas Gerais, com um PIB de apenas R\$ 1,344 bilhão (IPEA, 2010) Sendo a mesorregião com o menor PIB do estado, torna-se importante compreender os aspectos que levaram a esse atraso econômico do Vale do Mucuri em relação ao restante de Minas Gerais, tendo o componente histórico como foco do trabalho de investigação.

Esse artigo está dividido em seis seções, incluindo essa introdução e uma conclusão. Na segunda seção, os aspectos históricos da formação econômica de Minas Gerais são apresentados, com destaque para os ciclos econômicos da mineração e da cafeicultura. Na terceira seção, a discussão se volta para o processo de ocupação do território do Vale do Mucuri. A quarta seção discorre sobre a Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri e a Estrada de Ferro Bahia a Minas. A quinta seção discute os determinantes do atraso econômico do Vale do Mucuri.

2. A formação econômica de Minas Gerais

A história de Minas Gerais está intimamente ligada às suas riquezas naturais. Em busca de índios para escravizar e de negros vivendo em quilombos, os bandeirantes paulistas que se deslocavam no território mineiro desde o início do século XVII encontraram ouro nos arredores de um caminho que era utilizado para chegar às terras da Bahia e de outras capitânicas do norte do Brasil. (RESENDE, 2007a)

Eschwege (2017) atribuiu a Manuel Borga Gato a primeira descoberta de ouro no território mineiro, no ano de 1680, às margens

do Rio das Velhas. Após isso, vários outros bandeirantes encontraram ouro no território de Minas Gerais. As jazidas ocorriam ao longo da Serra do Espinhaço, que é uma cadeia montanhosa disposta no território mineiro no sentido Norte-sul e que separa a bacia do Rio Doce da bacia do Rio São Francisco. O primeiro núcleo de povoamento do território mineiro se formou no sertão² de Cataguases – região onde se localizam as minas de Ribeirão de Nossa Senhora do Carmo e do Ouro Preto. (RESENDE, 2007a)

Inicialmente delimitado pelos interesses da atividade mineradora, o território de Minas Gerais se expandiu em função da atividade comercial intensa, do combate aos quilombolas e da expansão da fronteira agrícola. Porém, os caminhos pelos quais seguiam aqueles que procuravam ouro e lidavam com essa atividade apresentaram um papel importante na formação do território. Ao longo dessas passagens haviam entroncamentos onde se instalavam roças, vendas, capelas e estalagens. Essas estruturas serviam de suporte à atividade mineradora e deram origem às primeiras vilas de Minas Gerais. (RESENDE, 2007a)

Nos caminhos por onde era transportado o ouro, no entanto, a Coroa Portuguesa também instalou estruturas que visavam controlar a cobrança de impostos e o fluxo de pessoas no território, tais como passagens (locais onde se cobrava um pedágio sobre o direito de passagem), alfândegas de registro e destacamentos militares. Esses mecanismos de controle faziam parte de uma progressiva mudança na forma de lidar com a região de Minas Gerais. A movimentação de pessoas em direção ao território foi inicialmente incentivada pelo governo

² Segundo Godoy (1996), o termo sertão é bastante utilizado nos relatos produzidos por aqueles que se deslocaram pelo território mineiro ao longo da história colonial. Para esses viajantes, a baixa densidade populacional, a presença de populações indígenas hostis ao contato com os brancos e a formação natural do território se constituíam em adversidades apresentadas pelas múltiplas regiões designadas de forma genérica como sertões.

português. No entanto, entre o final do século XVII e início do século XVIII foram estabelecidas medidas de restrição à imigração de pessoas vindas do interior da colônia e de Portugal. Foi proibida a permanência de padres regulares, estrangeiros, ourives e mascates, além de serem exigidas licenças especiais e passaportes para entrar na região. (RESENDE, 2007a)

O ápice desse processo foi a interdição do Caminho do São Francisco³, que resultou na proibição de todo o comércio de mercadorias (com exceção do comércio de gado) e trânsito de pessoas através dessa rota. O governo português acreditava que a indústria da cana-de-açúcar do Nordeste entrara em decadência por causa do grande movimento de pessoas das zonas de cultivo da cana em direção às regiões mineradoras⁴. A medida de interdição do Caminho do São Francisco foi a solução encontrada para enfrentar a crise da atividade canavieira. (RESENDE, 2007a) O efeito acessório que se verificou foi a dificuldade de ocupação do restante do território mineiro, onde a atividade mineradora não tomou lugar inicialmente.

Esse movimento populacional em direção às regiões produtoras de ouro se justificou, segundo Furtado (2005), pelo fato de que não era necessário um grande volume de capital para iniciar a exploração do ouro no território mineiro. A possibilidade de ex-

plorar ouro em aluviões no leito de rios gerou esse intenso fluxo migratório, conforme descrito por Wilhelm Eschwege (2017, p. 28):

Pessoas de todas as condições, fidalgos e plebeus, ricos e pobres abandonaram seus lares tranquilos, seus negócios, famílias e bens; mulheres e crianças, todos estavam possuídos de visões sedutoras que os impeliavam a pesquisar morros auríferos, lagoas e rios, revolucionados por centenas de boatos fabulosos.

Porém, o declínio da mineração que se verificou a partir da segunda metade do século gerou um movimento regressivo da economia da província de Minas Gerais. Com exceção da agricultura de subsistência, não haviam se estabelecido outras atividades econômicas permanentes na região. Segundo Lapa (1993) e Furtado (2005), a desintegração da economia mineradora resultou na subutilização da mão de obra escrava, a qual viria a ser fundamental para a formação de um novo ciclo econômico na província. O cultivo do café foi favorecido pelo aproveitamento das estruturas de transporte e comercialização, bem como da mão de obra escrava ociosa.

Martins (1982), por outro lado, discorreu do papel do setor cafeeiro como empregador da mão de obra escrava. Segundo estimativas, a porcentagem da população escrava empregada no cultivo e comércio de café não ultrapassou 15,38% da população total de escravos de Minas Gerais (dado do ano de 1886). A mão de obra escrava subutilizada após o declínio da mineração não foi direcionada à cafeicultura, como afirmam muitos autores. Dados apresentados por Martins (1982) mostram que, na realidade, o preço dos escravos era maior em Minas Gerais do que no Rio de Janeiro, o que indicaria carência de mão de obra na agricultura mineira.

No entanto, a estrutura autossuficiente da economia mineira não se modificou após a decadência da mineração. A cafeicultura minei-

³ O interdito do Caminho Geral do Sertão não foi muito efetivo. Depoimentos da época, citados em Resende (2007a), revelavam a grande dificuldade de controlar a entrada ou a saída de pessoas por esse caminho devido sobretudo à habilidade com a qual as pessoas se enveredavam pelo território e acessavam as minas por caminhos paralelos que as tropas régias não conheciam.

⁴ Na realidade, segundo Schwartz (1998), a decadência da economia açucareira está ligada principalmente ao cultivo de cana-de-açúcar nas Antilhas pelos holandeses que haviam sido expulsos do Nordeste brasileiro. Os holandeses haviam exercido um importante papel no financiamento do transporte e do comércio do açúcar produzido no Brasil. Com a sua ida para as Antilhas, eles se tornaram fortes concorrentes pois conseguiam vender o açúcar mais barato na Europa.

ra surgiu, inicialmente na Zona da Mata, como uma extensão da cafeicultura do Rio de Janeiro. No restante da província continuou a existir uma agricultura de subsistência, cuja produção era destinada ao autoconsumo, à venda em mercados locais e, em menor escala, exportada para o território fluminense. Havia, basicamente, duas regiões em Minas Gerais: a Zona da Mata, onde predominava a plantation agroexportadora; e os campos, onde predominava a agricultura de subsistência e a criação de gado. E, comparadas com as grandes propriedades de café do Rio de Janeiro e de São Paulo, a plantation mineira apresentava certo nível de diversificação, produzindo gêneros alimentícios para sua autossuficiência. (MARTINS, 1982)

Apesar do crescimento das exportações de café proveniente de Minas Gerais, que saltaram de 10.264 toneladas em 1852 para 81.960 toneladas em 1888, a produção mineira ficou restrita a uma pequena faixa de terra, no sentido sudoeste nordeste, que acompanhava a fronteira com o Rio de Janeiro e se limitava ao norte pelas serras da Mantiqueira, da Gameleira e do Caparaó. Os locais além dessa faixa de terra onde a fertilidade do solo e o clima seriam favoráveis ao cultivo do café apresentavam custos de transporte que impossibilitavam a produção em escala comercial. (MARTINS, 1982)

Mesmo restrito a uma parcela do território mineiro, o setor cafeeiro proporcionou as bases para a industrialização. Lapa (1998) apresenta uma lógica de interpretação das origens históricas da industrialização que enxerga no setor agroexportador uma grande importância para a criação de um mercado interno consumidor para o setor industrial. A relação entre cafeicultura e indústria seria, ao mesmo tempo, de oposição (uma relação conflituosa, na qual a indústria avançava durante as crises do café, em momentos nos quais os investidores direcionavam o capital da cafeicultura para a manufatura) e de integração

(com aproveitamento de recursos de transporte e comércio entre as duas atividades).

O estabelecimento de uma produção cafeeira robusta na Zona da Mata gerou encaixamentos para o setor financeiro e industrial da região, além de propiciar o desenvolvimento de uma rede urbana complementar à economia de exportação. A mais clara demonstração de como essa associação entre indústria e setor agroexportador pode ocorrer foi a criação do Banco de Crédito Real, em 1889. Seu foco inicial era a concessão de empréstimos de longo prazo para a cafeicultura. No entanto, o Banco de Crédito Real passou a destinar os investimentos dos fazendeiros aos empréstimos para financiamento da indústria. Além disso, os cafeicultores mantinham grande participação no mercado de ações das empresas industriais. (PIRES, 2013)

A desintegração da cafeicultura após a crise de 1929 impulsionou os capitais dessa atividade econômica para outros setores com maiores possibilidades de lucro, tais como o cultivo de algodão e a indústria nacional. Esse processo de substituição de importações se justificou pela maior rentabilidade do setor de produção para o mercado interno. A indústria de bens de capital, por exemplo, foi beneficiada pela dificuldade de importação desse tipo de bem em virtude da depreciação cambial. (FURTADO, 2005)

Mesmo com esse pequeno avanço da indústria em Minas Gerais, no início do século XX o atraso econômico em relação a São Paulo levou a elite técnica mineira a defender um projeto de industrialização onde o papel central caberia à ação do Estado. A proximidade das fontes de matérias-primas e a existência de corpo técnico foram alguns dos argumentos utilizados pela elite tecnocrata para defender, junto a agentes políticos estaduais e federais, a instalação de uma siderúrgica na região central de Minas, a qual já possuía uma tradição mineradora. (BARBOSA; BARBOSA, 2006)

A instalação de uma siderúrgica federal

em Minas Gerais, a Usiminas, viria a ocorrer em 1962, com uma associação entre capitais públicos e estrangeiro. Segundo Diniz (1981), o local de construção da siderúrgica foi definido levando-se em consideração fatores como: localização da matéria-prima, transporte ferroviário e rodoviário, fornecimento de energia elétrica, disponibilidade de mão de obra e proximidade de indústrias correlacionadas. O que se percebe então é que um dos fatores que mais contribuiu para a concentração das atividades industriais na região central do estado foi a exploração de minério de ferro. Além disso, a economia mineira possuía uma inclinação para a indústria de transformação. Nas palavras de Diniz (1981, p. 174):

Em síntese, o fortalecimento dos laços da integração econômica brasileira gerou uma divisão inter-regional do trabalho comandada pelo centro dinâmico São Paulo, na qual coube a Minas Gerais especializar-se na produção de insumos industriais semielaborados, os bens intermediários (aço, alumínio, cimento) [...] A crise dos anos de 1960, ao dificultar o crescimento das indústrias de bens não-duráveis de consumo e ao dificultar também a implantação de novas indústrias de bens de capital e duráveis de consumo, impediu a integração da estrutura industrial mineira e reforçou a tendência à especialização produtiva [...].

A ligação de Minas Gerais com a economia brasileira se deu então de forma a induzir a indústria mineira a se especializar no fornecimento de bens a serem utilizados na indústria paulista. Essa tendência foi reforçada pela influência geográfica da concentração industrial em São Paulo sobre as localidades de Minas Gerais mais próximas a esse estado. Isso porque as áreas de fronteira com estados mais desenvolvidos economicamente costumam estar vinculadas a estes últimos. Um exemplo é a Zona da Mata mineira, que se encontra sob

influência do Rio de Janeiro. (CHAVES, 2002)

3. As migrações e o processo de ocupação do Vale do Mucuri

Um dos efeitos da crise da mineração, a partir da segunda metade do século XVIII, foi a expansão das bandeiras em direção ao leste de Minas Gerais. Com o objetivo de capturar indígenas e buscar metais preciosos, os bandeirantes começaram a explorar a porção leste do estado, no chamado Sertão do Rio Doce. No entanto, a ocupação desse território não era tão simples, devido à vegetação fechada (constituída pelo bioma da Mata Atlântica) e pela presença de tribos indígenas bastante hostis e resistentes ao contato com o homem branco. A agricultura voltada para o autoconsumo e a estrutura fundiária desconcentrada eram características econômicas dessa região, em que a presença de populações não indígenas era pequena. O governo das capitanias de Minas Gerais e do Espírito Santo chegaram a expor à Coroa Portuguesa a necessidade de incentivar a exploração de ferro e cobre na região e estabelecer a navegação fluvial, com ocupação do território a partir do Rio Doce. (Godoy, 1996; Espindola, 2013)

Transpor a mata fechada, ultrapassar as quedas d'água nos rios navegáveis, lidar com as intempéries do clima e combater os índios botocudos eram os maiores problemas no processo de ocupação da região. A agressividade dos botocudos⁵ era de tanta importância que o príncipe regente Dom João declarou guerra a esses nativos e criou circunscrições militares para a ocupação do território. Conforme se verifica na figura 1, cada uma dessas circunscri-

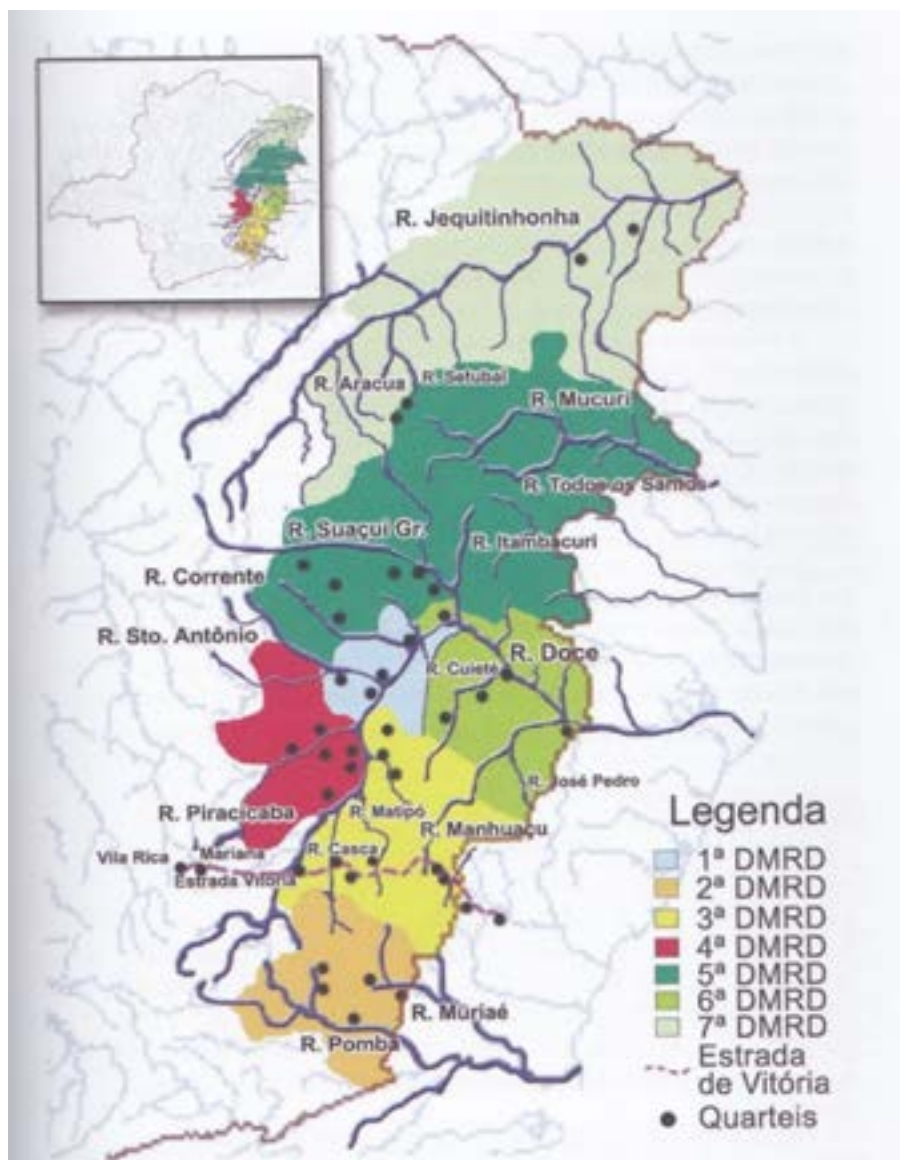
⁵ O termo botocudo era usado de maneira geral para designar os indígenas na região leste do Brasil, devido à característica comum a todos eles de utilizarem uma madeira na região bucal (chamada botoque) que deixava o lábio projetado. Esse era um traço cultural comum aos índios do tronco macro-jê, que na região de Minas Gerais e do Espírito Santo era representado pelas tribos Nakanuk, Krekmúm, Djiporoka, Bakuên, Pojixá e Krekak. (OLIVEIRA, 2009)

ções era controlada por uma Divisão Militar do Rio Doce (DMRD), cujos comandantes tinham plenos poderes militares, civis, judiciais e policiais. O foco era a captura e a escravização dos índios. (ESPINDOLA, 2013; OLIVEIRA, 2009)

Com as DMRDs, a segurança do terri-

tório era promovida através da substituição da política de extermínio dos indígenas por uma política de introduzir os nativos à cultura europeia. Nos acampamentos, vilas e arraiais que se formavam, tomava lugar um processo chamado de administração dos indígenas, que

Figura 1 – Divisões Militares do Rio Doce estabelecidas em 1808



Fonte: (ESPINDOLA, 2013)

nada mais era do que a introdução dos nativos (chamados de administrados) à cultura e religião europeias. Para atingir esse objetivo, os europeus (administradores) responsáveis pelo aldeamento podiam se utilizar dos mais diversos mecanismos, desde o aprisionamento dos indígenas, a imposição de trabalhos forçados a fim de “ensinar aos administrados o valor do trabalho” e torná-los mais apegados à terra, até a celebração de casamentos entre nativos e brancos. (ESPINDOLA, 2013; RESENDE, 2007b; OLIVEIRA, 2009)

Para atender aos pedidos daqueles que desejavam colonizar a região do Vale do Mucuri, o governo imperial se associou à Igreja Católica, que queria ampliar o número de fiéis. Oliveira (2009) descreve um exemplo desse processo de associação citando a vinda, em 1872, de padres italianos missionários da ordem dos capuchinhos, pela indicação do Ministro Imperial da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Barão de Itaúna. Os missionários se encarregaram da “civilização” dos nativos no aldeamento de Nossa Senhora dos Anjos de Itambacuri⁶. Nesse momento, o que se verificou então foi a utilização de mecanismos de atração dos nativos aos acampamentos e a posterior utilização da mão de obra indígena nas lavouras.

Sem atingir de maneira satisfatória os objetivos de promover a navegação fluvial, o fluxo comercial de importação e exportação e o desenvolvimento da agricultura de exportação na região do Rio, as DMRDs foram extintas em 1839. Os quartéis e as guarnições de soldados das companhias dos rios Jequitinhonha e Mucuri e do Rio Doce foram mantidos e, em 1845, foram convertidas em Companhias de Pedestres. Essas companhias se compunham de homens que enriqueciam explorando a população indígena, colocando-a para trabalhar na abertura de estradas e na coleta de poaia, uma plan-

⁶ Este aldeamento deu origem à atual cidade de Itambacuri, município limítrofe a Teófilo Otoni.

ta com propriedades medicinais. A garantia de ocupação do território viria da civilização dos indígenas. Para isso, o governo imperial enviou frades capuchinhos para Filadélfia (atual Teófilo Otoni) e mais tarde foi fundado o aldeamento de Itambacuri. A devastação das matas e o enriquecimento através do comércio de poaia era promovido através do massacre dos nativos, tendo os frades missionários capuchinhos concluído o trabalho iniciado pelas DMRDs, ocasionando o desaparecimento étnico cultural dos índios. (RESENDE, 2007b; OLIVEIRA, 2009)

Segundo Ribeiro (2013), enquanto na região leste a ocupação se dava pela busca de metais preciosos que não foram encontrados, no Vale do Jequitinhonha o declínio da produção de ouro e diamantes fez com que parte de sua população começasse a se deslocar em direção ao leste durante o século XVIII. Aqueles que saíam do Alto Jequitinhonha em direção ao Vale do Mucuri estavam em busca de novas lavras, associadas à abertura de lavouras e à caça de índios que pudessem ser aprisionados. Mas tudo que havia era a Mata Atlântica, densa, contínua e que se espalhava praticamente do Rio de Janeiro a Salvador.

No Alto Jequitinhonha, o distrito de Minas Novas era uma zona mineradora com considerável contingente populacional, formado por escravos e também por homens livres. Com o declínio da atividade aurífera, os moradores da região passaram a se dedicar cada vez mais à agricultura de subsistência. No entanto, o esgotamento da fertilidade do solo e o aumento da demanda por terras estimulava os movimentos migratórios da região em direção às fronteiras de mata fechada ao leste, ou seja, o Vale do Mucuri. (RIBEIRO, 2013)

O aumento da demanda por terras na região de Minas Novas significou a geração de uma juventude camponesa deserddada, que viam nas matas do Mucuri uma oportunidade de melhoria de vida. A esperança de uma ocu-

pação promissora estimulava jovens, escravos libertos e até grandes famílias rurais a deixarem a zona mineradora decadente e enfrentarem os riscos dos ataques dos índios nas matas. O resultado disso foi que a população do Vale do Mucuri cresceu muito mais do que a população dos demais distritos, conforme é possível verificar no gráfico 1, construído a partir de dados dos censos demográficos realizados entre 1872 e 1950, citados em Ribeiro (2013).

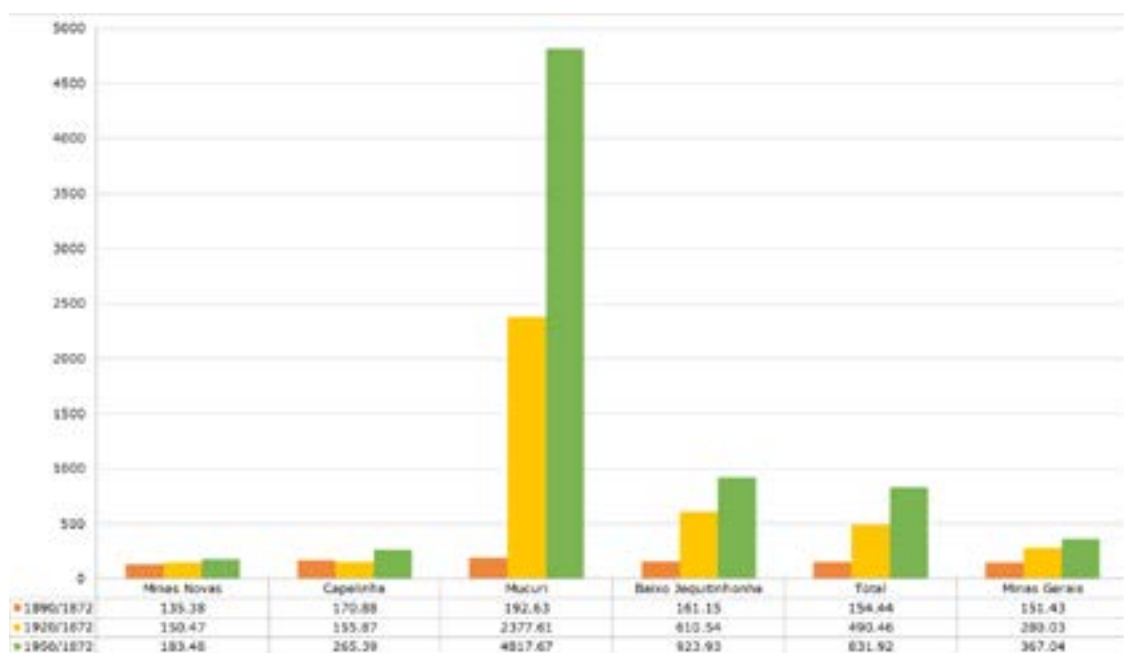
O estímulo à ocupação do território veio de incentivos governamentais. A partir de 1808 o governo anistiou dívidas, liberou impostos por 10 anos, legalizou o serviço gratuito dos índios mais agressivos por 10 anos ou mais e concedeu terras aos agricultores que se estabelecessem no Jequitinhonha e Mucuri. O tenente baiano Hermenegildo Almeida, por exemplo, navegou pelo Rio Mucuri em 1846 à procura de índios para civilizar e encontrou vestígios

de pedras preciosas num rio que ele batizou de Topázio. A extração e o comércio de águas-marinhas, crisólitas, topázios e diamantes em muitos lugares moviam um comércio que incentivava a migração para a região. (RIBEIRO, 2013)

4. O papel dos empreendimentos de transporte

A ocupação do Vale do Mucuri contou com o importante papel da Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri, cujo processo de criação remonta ao engenheiro francês Pedro Victor Renault, que foi nomeado pelo governo da província de Minas como comandante de uma expedição cujo objetivo era explorar a região para conhecê-la, pois o governo desejava instalar uma prisão no Mucuri. A rota seguida a partir de 1840, do Alto Jequitinhonha

Gráfico 1 – Evolução percentual da população da região do antigo distrito de Minas Novas e Minas Gerais, 1872/1950 (1872 = 100%)



Fonte: adaptado de Ribeiro (2013)

até a foz do rio Mucuri, resultou num relatório de informações pouco rigorosas, que descreveu uma mata com quedas d'água, especiarias, tesouros como ouro e crisólita, belas paisagens e um solo próprio para criação de gado e para cultivo de alimentos. No entanto, os índios fezozes impediam a ocupação do lugar, sendo que os membros da expedição passaram fome por não poder usar armas de fogo, uma vez que não queriam chamar a atenção dos índios que os perseguiam ao longo da viagem. (RIBEIRO, 2013)

Alguns anos depois, quando Hermenegildo de Almeida subiu o Mucuri, apesar de encontrar abundância de alimentos e sinais de pedras preciosas, ele afirmou que o rio nunca seria navegável e que a narrativa de Renault era fantasiosa. Teophilo Benedicto Ottoni (Serra, 1807 – Rio de Janeiro, 1869) preferiu acreditar na narrativa de Renault, de que aquela região era realmente um paraíso que não deveria ficar entregue aos indígenas. Empresário e político, Ottoni desejava estabelecer uma via de transporte na região. Para ele, se a produção do interior de Minas Gerais seguisse para o mar através do rio Mucuri em vez de seguir o caminho das serras até o Rio de Janeiro, seria possível para os mineiros exportar qualquer produto. O caminho para o Rio de Janeiro pelas serras era muito dispendioso, tendo um custo que só compensava para produtos como ouro, pedras preciosas e gado. Caso fosse possível estabelecer uma rota através do Rio Mucuri, os agricultores da região norte de Minas fariam fortuna e, com a excelente fertilidade do solo, haveria a atração de novos migrantes. Ottoni acreditava que seria possível chegar ao Rio de Janeiro em três dias através da foz do Rio Mucuri. (RIBEIRO, 2013)

Para Ribeiro (2013), o Rio Mucuri era o que viabilizava o projeto de Ottoni, que acreditava que seria possível navegar da foz do rio, no litoral da Bahia, até o encontro com o Rio

Todos os Santos, próximo ao local onde hoje é o município de Carlos Chagas. Credo que o empreendimento tinha potencial e que poderia estabelecer uma boa relação com os índios, Ottoni assinou um contrato com o governo imperial que previa, além de outros itens:

- a) permissão para abertura e exploração exclusiva de estradas;
- b) isenção dos impostos de importação e exportação por 80 anos;
- c) garantia de instalação de um quartel militar;
- d) direito exclusivo de navegação pela rota marítima e pelo rio;
- e) direito de determinar o preço dos fretes;
- f) prestação de serviços de correio pela Companhia do Mucuri;
- g) abertura do rio para navegação a vela.

A abertura da mata seria feita por conta e risco da Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri, em troca da isenção de impostos sobre negócios que ainda não existiam. Então, quando a Companhia se estabeleceu no Mucuri, por volta de 1851, começaram os problemas. Inicialmente, percebeu-se que o rio Mucuri não era navegável, por ser muito raso e pela presença de cachoeiras, o que exigiu a expansão da extensão inicialmente planejada para a estrada. (RIBEIRO, 2013; SANTOS, 2009)

No entanto, construir uma estrada de 300 quilômetros de extensão no meio da mata não era uma tarefa fácil. Havia serras e rios a transpor. Os sacrifícios de vidas e de recursos foi imenso. Além disso, o comércio se revelou muito menor do que o esperado, fazendo com que a Companhia não obtivesse nenhum lucro com o transporte. Para evitar a falência, Ottoni resolveu investir num novo ramo de negócio: a imigração europeia. (RIBEIRO, 2013)

A ideia era substituir a mão de obra es-

crava pela mão de obra imigrante. Se os europeus que chegassem ao Mucuri comprassem as terras pertencentes à Companhia, Ottoni imaginava que poderia fornecer apoio a atividades de agricultura e receber pagamentos pelas terras. Entretanto, as famílias de imigrantes que chegaram à região não possuíam patrimônio e tiveram suas despesas de viagem pagas pela Companhia. (RIBEIRO, 2013)

No começo de 1859 uma seca atingiu a região, matando de fome muitos europeus recém-chegados. Quando o médico alemão Robert Avé-Lallemant chegou à região e presenciou o desastre, colocou doentes e moribundos em um navio e os levou ao Rio de Janeiro, expondo à corte toda a infelicidade da Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri. O nome da Companhia e de Ottoni ficaram associados a essa situação desagradável e eles perderam o apoio e os privilégios concedidos pelo governo, dando fim à empresa. (RIBEIRO, 2013)

Um outro importante instrumento para consolidar a ocupação do território do Vale do Mucuri foi a Estrada de Ferro Bahia a Minas (EFBM), a qual não pode ser deixada de lado ao se estudar a história econômica da região. No século XIX havia uma abordagem que considerava a ferrovia em si como sinônimo de modernidade, ao invés de encará-la como mecanismo promotor do desenvolvimento. Foi nesse contexto que Teophilo Benedicto Ottoni idealizou a EFBM. Natural de Vila do Príncipe (atual município do Serro, MG), Ottoni acreditava que estabelecer uma ligação ferroviária entre a sua terra natal e o litoral sul da Bahia possibilitaria à elite econômica da região dispor de uma nova rota de escoamento de sua produção. Essa rota traria a independência dos portos do Rio de Janeiro e Santos. (GIFFONI, 2006)

Os projetos que deram origem à ferrovia, no entanto, não foram elaborados por Ottoni. O engenheiro Miguel de Teive e Argolo (Salvador, 1851 – Rio de Janeiro, 1916) foi

o idealizador do projeto que seria sancionado pelo imperador D. Pedro II. (ELEUTÉRIO, 2003) Apesar da ideia de ligar o Serro ao litoral, apenas a ligação do litoral com o interior do nordeste de Minas Gerais, sem chegar ao Serro, foi possível. A ferrovia foi concedida em 1880, sob condições de grande subvenção estatal, assim como as demais ferrovias implantadas em Minas Gerais no século XIX. (GODOY, BATISTA e BARBOSA, 2012)

No processo de implantação dos primeiros quilômetros da ferrovia, foram trazidos para a região maquinistas, foguistas e trabalhadores de linha de outras ferrovias, sobretudo da Estrada de Ferro Central do Brasil. Muitos estrangeiros foram atraídos pelos salários e doações de terras oferecidas pela Companhia EFBM. No entanto, uma crise financeira que se abateu sobre a companhia em 1882 fez com que alguns trabalhadores abandonassem os serviços e ensejou a concessão de outro empréstimo ao empreendimento. Após a conclusão do trecho que ligava o porto de Caravelas à região que hoje corresponde ao município de Serra dos Aimorés, na divisa da Bahia com Minas Gerais, faltava dinheiro para pagar as empreiteiras. O governo mineiro concedeu a Miguel de Teive e Argolo um empréstimo para que o assentamento dos trilhos continuasse e, pouco tempo depois, assumiu o controle da companhia no trecho que passava pelo território mineiro. (ELEUTÉRIO, 2003)

Ligando Caravelas a Araçuaí, a ferrovia chegou a apresentar extensão de aproximadamente 600 km. Sua total implantação ocorreu apenas em 1942 (62 anos após a concessão). Sua trajetória financeira de constantes endividamentos fez com que passasse à administração de diferentes entes durante a história:

- a) de 1880 a 1894: administração pela Companhia EFBM;
- b) de 1894 a 1904: passou ao controle do

- governo do estado de Minas Gerais;
- c) de 1904 a 1911: passou novamente à administração privada;
 - d) de 1911 a 1912: ficou sob administração federal, sendo incorporada à Rede Baiana de Viação Férrea; e
 - e) de 1912 a 1936: foi arrendada à Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux d'Est Bre-silien, de origem francesa.

Apesar de a sua desativação ter se dado em 1966, quando estava sob controle da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), a decadência da EFBM (assim como do transporte ferroviário brasileiro de um modo geral) começou com o crescente foco do Estado no transporte rodoviário, uma vez que esse último demandava investimentos com menor prazo de maturação. O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, por exemplo, contemplava a construção de 2.100 km de novas ferrovias e 12.000 km de novas rodovias, além da pavimentação de 5.000 km de rodovias federais. (BRASIL, 1958) Essa valorização do modal rodoviário, em detrimento das ferrovias, prosseguiu ao longo da história brasileira, até os dias atuais.

Segundo Giffoni (2006), a EFBM teve grande influência no processo de ocupação do nordeste mineiro e em sua integração com o sul da Bahia. O aumento da população no Vale do Mucuri no período de implantação e funcionamento da ferrovia foi significativo. Muitos dos municípios da região surgiram a partir de acampamentos da estrada de ferro. A importância dessa ferrovia para a região era grande inclusive durante a sua implantação. Nas palavras de Eleutério (2003, p. 39):

[...] a data da chegada do primeiro trem à cidade de Teófilo Otoni já estava marcada e as festividades programadas. Os jornais anunciavam por todo o Brasil que o nordeste de Minas Gerais, a partir do mês de maio de 1898, seria ligado

ao Oceano Atlântico, no porto da cidade de Caravelas, por apenas um dia de viagem. A região estava toda empolgada, aguardando o grande acontecimento.

Apesar da grande extensão da malha ferroviária mineira, as ferrovias em Minas não significaram dinamização das economias regionais, apesar de reduzirem os custos de transporte, promoverem a circulação de mercadorias e de pessoas e quebrarem o isolamento regional. As ferrovias em Minas representaram grandes despesas para o governo provincial (e depois para o governo estadual), além de não promoverem políticas de desenvolvimento regional. (GODOY, BATISTA e BARBOSA, 2012) O que se verificou foi a transferência de capitais públicos para a iniciativa privada. A EFBM foi concedida à iniciativa privada sob enormes vantagens econômicas. Quando a iniciativa privada se mostrou incapaz de assegurar os lucros, o Estado assumiu novamente o controle da ferrovia, arcando com as dívidas deixadas.

5. Os determinantes do atraso e as tentativas de superação do subdesenvolvimento

O processo de industrialização e de crescimento econômico de Minas Gerais, descrito nas seções anteriores, seguiu um padrão que Hirschman (1977) caracterizou como concentração, ou seja, uma relativa polarização na distribuição das atividades econômicas. No território mineiro sempre se verificou a presença de pontos de crescimento econômico, dados fatores ambientais, fluência do progresso econômico de regiões vizinhas mais avançadas economicamente ou ação governamental no sentido de concentrar esforços de desenvolvimento em regiões com maior desenvolvimento econômico.

Daí se originou a avançada confluência das atividades econômicas na região central

do território mineiro. O ciclo do ouro no século XVIII deixou o Vale do Mucuri inicialmente alheio ao avanço das atividades produtivas que estava ocorrendo no restante do território, uma vez que a exploração de ouro ocorreu principalmente na Serra do Espinhaço. Em seguida, a cafeicultura que se estabeleceu na Zona da Mata propiciou a acumulação de capitais que serviriam ao estabelecimento da indústria na região, deixando a economia do Vale do Mucuri mais uma vez em posição isolada frente ao restante de Minas Gerais.

Os fenômenos econômicos ligados à exploração mineral foram os principais determinantes do atraso histórico do nordeste de Minas Gerais em relação ao restante do estado. Mas o processo de ocupação do território também contribuiu para a manutenção dessa desigualdade. A ocupação do Vale do Mucuri esteve ligada à migração a partir do Vale do Jequitinhonha, à Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri e à construção da EFBM. O processo migratório não se revelou suficiente para estabelecer atividades produtivas que trouxessem progresso para a região. Isso se deveu em parte às dificuldades de locomoção no território e à presença de população indígena hostil. Os dois empreendimentos que objetivavam superar a dificuldade de locomoção, por sua vez, apesar de receberem grande incentivo governamental, encontraram dificuldades que não foram facilmente superadas.

O processo de fluência do desenvolvimento econômico do polo de crescimento que se formou na região central do estado não se verificou no caso do Vale do Mucuri. Hirschman (1977) afirmava que o crescimento econômico de algumas regiões induziria o crescimento das regiões vizinhas. O que seria de esperar era que o progresso econômico que se verificou na região central de Minas Gerais inseriria o nordeste do estado em uma divisão inter-regional do trabalho, o que tornaria as duas economias

complementares. O que ocorreu, no entanto, foi uma diversificação produtiva nas mesorregiões mineiras mais desenvolvidas, com a convivência de atividades industriais e do setor primário, o que dispensou o fornecimento expressivo de produtos primários do Vale do Mucuri para o restante do estado.

A Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri e a EFBM se colocaram, então, como uma possibilidade de desenvolver uma base de exportação para a região do Vale do Mucuri. Seguindo a teoria da base de exportação, desenvolvida por North (1977), ao invés de ligar a região às demais porções do território mineiro, a integração seria então com os portos de onde seriam escoados os bens produzidos internamente. A iniciativa seria de inserir o Mucuri num processo produtivo voltado para o mercado externo. E para que atividades voltadas para a exportação sejam bem sucedidas em determinada região, é preciso que essa região apresente vantagem comparativa nos custos de produção dos itens exportáveis, bem como custos de transporte que viabilizem a exportação. Nesse sentido, a construção das vias de transporte fluvial (Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri) e ferroviário (EFBM) tinha o objetivo de aprimorar a vantagem comparativa dos produtos que poderiam ser exportados pela região. No entanto, o fracasso de ambos os empreendimentos impossibilitaram o desenvolvimento da base de exportação para a região do Vale do Mucuri.

5.1. A ação do BDMG no Vale do Mucuri e os mecanismos de planejamento

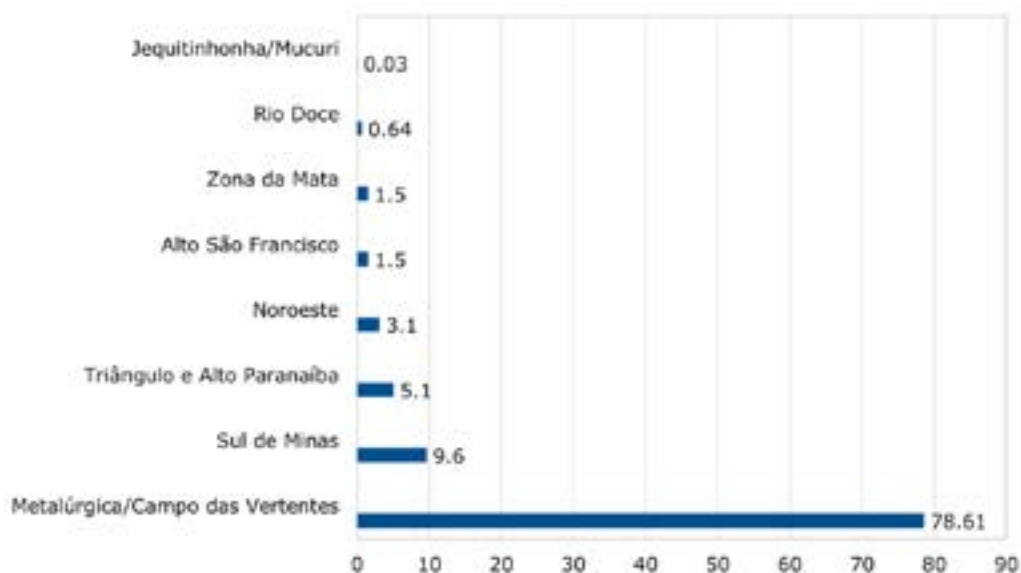
A questão regional só começou a ter lugar nas discussões econômicas e políticas em Minas a partir da década de 1950. E o avanço da industrialização no estado não pode ser compreendido sem que se analise a importância do Banco de Desenvolvimento de Minas

Gerais (BDMG). Criado em 1962, o BDMG se originou dos anseios políticos para a instituição de um órgão que reunisse uma equipe capaz de traçar estudos e fazer um planejamento do desenvolvimento da economia mineira. O banco encontrou algumas dificuldades no início de sua operação, como a resistência dos empresários às exigências de projetos e o controle das aplicações. No entanto, a importância do BDMG na industrialização mineira, sobretudo para a superação do atraso relativo frente ao estado de São Paulo, foi crescente na história. O Diagnóstico da Economia Mineira, um amplo documento que apresentava a verdadeira situação econômica do estado, foi o principal subsídio fornecido pelo banco para o planejamento econômico estadual. A sua elaboração foi efetivada por profissionais com ideologia desenvolvimentista. Essa mesma ideologia motivou a criação do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDEPLAR), em 1968, como um centro de ensino e pesquisa em questões regionais . (DINIZ, 1981)

Inicialmente preocupado com questões gerais do desenvolvimento econômico de Minas Gerais, a ação do BDMG em seus primeiros anos de existência não contribuiu significativamente para a redução do atraso relativo do Vale do Mucuri frente ao restante do estado. Como havia naquela época uma diretriz de aproveitamento das potencialidades de cada região no apoio de projetos de desenvolvimento, o principal empreendimento apoiado pelo banco em seus anos iniciais foi a instalação do Frigorífico Mucuri S/A (FRIMUSA), em 1963. No restante do território mineiro, por outro lado, a disponibilidade de matérias-primas orientaram a instalação de indústrias de transformação financiadas pelo BDMG. O elevado grau de industrialização do estado de São Paulo na época fez com que a economia mineira assumisse um papel de economia complementar à paulista, no arranjo da divisão regional do trabalho que

se verificou entre os estados brasileiros. (DINIZ, 1981)

O chamado milagre econômico que se verificou na economia brasileira na década de 1970 se refletiu nos indicadores econômicos de Minas Gerais, que apresentava altas taxas de crescimento do PIB, elevadas taxas de crescimento do PIB industrial e aumento do capital estrangeiro investido no estado. Sob essas condições, os planos mineiros de desenvolvimento tinham como objetivo a diversificação da economia, a priorização da produção de bens de capital, de bens de consumo durável e de bens intermediários, além da consolidação do parque industrial mineiro, da melhoria do sistema fazendário estadual e da descentralização espacial da administração pública mineira. (MUINHOS, 1991) Isso, no entanto, não se refletiu em mudança no paradigma da concentração espacial da produção mineira na região central do estado. O gráfico 2 mostra a participação relativa dos investimentos em cada uma das macrorregiões econômicas de Minas Gerais, no período 1970-1977: papel importante na chegada dos imigrantes ao nordeste de Minas Gerais. A ação do governo imperial também foi de relevância nesse processo, dados os subsídios recebidos pela companhia. A Estrada de Ferro Bahia a Minas teve uma trajetória semelhante à companhia, com obtenção de subsídios estatais para a sua implantação. Os empreendimentos de transporte seriam a possibilidade de estabelecer uma base de exportação no Vale do Mucuri, o que poderia levar ao seu desenvolvimento econômico a partir do foco no mercado externo. O que ocorreu, no entanto, foi o insucesso desses empreendimentos e o isolamento do Vale do Mucuri do restante do território mineiro e do crescimento econômico que se verificou em Minas Gerais.

Gráfico 2 – Participação dos investimentos nas macrorregiões de Minas Gerais no período 1970-1977

Fonte: Elaborado a partir de Muinhos (1991)

Percebe-se uma clara concentração dos investimentos na década de 1970 na região central do Estado. A exceção foi a região Sul de Minas, que se aproveitou da sua estrutura de cidades de médio porte, da desconcentração industrial de São Paulo e do incentivo governamental para impulsionar seu crescimento econômico.

6. Conclusão

O primeiro fenômeno histórico que contribuiu para a atual situação de atraso econômico relativo do Vale do Mucuri foi o processo de ocupação do território mineiro. A chegada dos bandeirantes paulistas esteve ligada principalmente à procura de metais preciosos e fez com que a população e os núcleos urbanos se concentrassem na região central do estado. O que se desenvolveu em seguida, com o declínio da produção aurífera, foi uma agricultura de subsistência em todo o espaço e a difusão da

cafeicultura do Vale do Paraíba para a Zona da Mata mineira. Foi o setor cafeeiro agroexportador que promoveu a acumulação de capital propulsora do início da industrialização em Minas Gerais.

No início do século XX, a ação estatal teve lugar importante na industrialização mineira, com o governo de Minas incentivando a instalação de indústrias no território. Devido à distribuição das fontes de matérias-primas na região central, foi aí que se concentraram as indústrias instaladas, as quais eram predominantemente de bens intermediários, dada a divisão regional do trabalho na qual Minas Gerais estava inserida.

O Vale do Mucuri, por sua vez, foi ocupado inicialmente a partir do Vale do Jequitinhonha. A busca de metais preciosos no território e a ideologia de modernização dos transportes na região levaram à criação da Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri, a qual exerceu

papel importante na chegada dos imigrantes ao nordeste de Minas Gerais. A ação do governo imperial também foi de relevância nesse processo, dados os subsídios recebidos pela companhia. A Estrada de Ferro Bahia a Minas teve uma trajetória semelhante à companhia, com obtenção de subsídios estatais para a sua implantação. Os empreendimentos de transporte seriam a possibilidade de estabelecer uma base de exportação no Vale do Mucuri, o que poderia levar ao seu desenvolvimento econômico a partir do foco no mercado externo. O que ocorreu, no entanto, foi o insucesso desses empreendimentos e o isolamento do Vale do Mucuri do restante do território mineiro e do crescimento econômico que se verificou em Minas Gerais.

Referências Bibliográficas

BARBOSA, L. S; BARBOSA, D. H. D. **Engenheiros mineiros na era Vargas**: uma contribuição sobre a atuação do corpo técnico, as políticas públicas e o processo de desenvolvimento regional de Minas Gerais. XII Seminário sobre a economia mineira. Diamantina: CEDEPLAR, 2006

BRASIL. Presidência da República. **Plano de metas do presidente Juscelino Kubitschek**. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1958.

CHAVES, M. A heterogeneidade em Minas Gerais - como combinar o dinâmico e o estagnado. In: PAULA, J. A; UFMG/CEDEPLAR; CARVALHO, J. A. M. **20 anos do Seminário sobre a Economia Mineira - 1982-2002**: coletânea de trabalhos. Belo Horizonte: UFMG/FACE/CEDEPLAR, v. 1, 2002.

DINIZ, C. C. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1981.

ESCHWEGE, W. L. Tradução de Domício de Figueiredo Murta. **Pluto brasiliensis**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, v. 1, 1944. Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/pluto-brasiliensis-memorias-sobre-as-riquezas-do-brasil-em-ouro-diamantes-e-outras-minerais-v-1>>. Acesso em 01 set. 2017.

ESPINDOLA, H. S. **Caminhos para o mar**: a expansão dos mineiros para o Leste. In: RESENDE, M. (org.); VILLALTA, L. (org.). A província de Minas. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2013.

FURTADO, C. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

- FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 32ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, [1959]2005.
- GIFFONI, J. M. S. **Trilhos arrancados**: história da Estrada de Ferro Bahia a Minas (1878 - 1966). Belo Horizonte: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas / UFMG, 2006. (Tese de doutorado)
- GODOY, M. M. **Intrépidos viajantes e a construção do espaço**: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX. Belo Horizonte: CEDEPLAR / UFMG, 1996. (Texto para discussão nº 109)
- GODOY, M. M. **Transportes, modernização e formação regional**: subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940. Belo Horizonte: CEDEPLAR / UFMG, 2012. (Texto para discussão nº 458)
- ELEUTÉRIO, A. B. Estrada de Ferro Bahia e Minas. In: PIMENTA, D; ELEUTÉRIO, A; CARAMURU, H. **As ferrovias em Minas Gerais**. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.
- HIRSCHMAN, A. Transmissão inter-regional e internacional do crescimento econômico. In: SCHWARTZMAN, J. (org). **Economia regional**: textos escolhidos. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1977.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas**. Rio de Janeiro: IBGE, v. I, 1990.
- IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **IpeaData**, 2010. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/default.aspx>>. Acesso em: 26 mar 2017.
- LAPA, J. R. A. **A economia cafeeira**. 5ª. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1993.
- MARTINS, M. L. Ocupação e desflorestamento numa área de fronteira: Vale do Mucuri, MG - 1890 a 1950. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 15, n. 1, 2010.
- MARTINS, R. B. **A economia escravista de Minas Gerais no século XIX**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1982. (Texto para discussão nº 10).
- MUINHOS, M. K. **O alcance do planejamento estadual no Brasil**: os planos mineiros de desenvolvimento da década de 70. São Paulo: Faculdade de Economia e Administração / USP, 1991. (Dissertação de mestrado)
- NORTH, D. C. Teoria da localização e crescimento econômico regional. In: SCHWARTZMANN, J. (org.). **Economia regional**: textos escolhidos. Belo Horizonte: UFMG, 1977.
- OLIVEIRA, T. C. Missão Cristã no Mucuri: desocupação de terras e disciplina para o novo trabalhador mineiro. In: SANTOS, M. (org) et. al. **As Gerais distantes das Minas**: fragmentos da história do Vale do Mucuri. Teófilo Otoni: Gráfica Frota, 2009.
- PAULA, J. A.. A mineração do ouro em Minas Gerais do século XVIII. In: RESENDE, M. (org); VILLALTA, L. (org). **As minas setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2007.
- PIRES, A. **Agricultura de exportação e diversificação econômica**. In: RESENDE, M. (org.); VILLALTA, L. (org.). A província de Minas. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2013.

Artigo submetido em maio de 2018 e aprovado em julho de 2017.

RESENDE, M. Itinerários e interditos na territorialização das Gerais. In: RESENDE, M. (org.); VILLALTA, L. (org.). **As Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2007a.

RESENDE, M. "Brasis coloniales": índios e mestiços nas Minas Gerais Setecentistas. In: RESENDE, M. (org); VILLALTA, L. (org). **As minas setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, v. 1, 2007b.

RIBEIRO, E. M. **Estradas da vida: terra e trabalho nas fronteiras agrícolas do Jequitinhonha e Mucuri, Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2013

SANTOS, M. A. Os "desclassificados" do Mucuri: tensões e conflitos em Santa Clara e Colônia do Urucu no século XIX. In: SANTOS, M. A. (org) et. al. **As Gerais distantes das Minas**: fragmentos da história do Vale do Mucuri. Teófilo Otoni: Gráfica Frota, 2009.

SCHWARTZ, S. A "babilônia" colonial: a economia açucareira. In: BETHENCOURT, F. (dir.); CHAUDHURI, K. (dir.). **História da expansão portuguesa**. Lisboa: Temas e Debates, 1998.