

O ciclo madeireiro e a devastação da Mata Atlântica da Bacia do Rio Doce na primeira metade do século XX

André Simplicio Carvalho
Bolsista de Pós-Graduação CAPES, Doutorando em
Geografia do IGC/UFMG

Prof. Dr. Ralfo Matos
Universidade Federal de Minas Gerais

Resumo

A devastação da Mata Atlântica pode ser considerado o primeiro grande desastre ambiental que se abateu sobre o território brasileiro, tendo sido iniciado com os primeiros colonizadores portugueses, mas até os dias de hoje alguns aspectos desse processo foram pouco explicados e cartografados. Uma grande lacuna explicativa se dá temporalmente a partir do início do século XX e espacialmente sobre as bacias dos rios Doce, Mucuri e São Matheus, que contam somente com informações pontuais e incompletas da exploração/devastação da floresta. O presente trabalho focaliza a Mata Atlântica na Bacia do Rio Doce durante a primeira metade do século XX, quando a devastação da floresta teve um fim principalmente comercial, desencadeando um ciclo econômico que possibilitou o crescimento de importantes núcleos urbanos regionais. Esse ciclo custou a devastação de cerca de 95 mil km² da Mata Atlântica original.

Palavras-chave: Mata Atlântica; madeireiras;
Rio Doce

Abstract:

The Atlantic Forest deforestation can be considered the first big environmental disaster that happened in Brazil, beginning with the first portuguese colonizers, but until today some aspects of this process were poorly explained or cartographed. A great explanation fault is temporally restricted to the first half of the 20th century and spatially limited in the Doce, Mucuri and São Matheus rivers basins. These regions count only with punctual and incomplete informations about the tropical forest exploration/deforestation. The present work analyze the Atlantic Forest in the Rio Doce Basin, during the first half of the 20th century, when the forest was economically explored, triggering an economic cycle that allows demographic growth in several locations.

Key-Words: : *Atlantic Forest; timber industry; Rio Doce*

ralfomatos@gmail.com
simplicio87@yahoo.com.br

Introdução

A devastação da Mata Atlântica, pode-se dizer, foi o primeiro desastre ambiental provocado pelos colonizadores europeus no Brasil. A procura incessante pelo Pau-Brasil em um primeiro momento, levando-o à beira da extinção, seguido por queimadas sem fim para instalação de lavouras e pastos, em práticas ricamente descritas por Warren Dean (2004), foram responsáveis por varrer boa parte da floresta tropical que ocupou vastas áreas do litoral do Nordeste e dos estados do Sudeste do Brasil.

Essas práticas foram levadas a cabo durante o processo de ocupação de boa parte do Sudeste, especialmente relacionadas ao plantio de café e cana-de-açúcar. Contudo, determinadas regiões foram poupadas até o início do século XX do fogo e da devastação, entre elas boa parte do Leste de Minas Gerais e do Norte do Espírito Santo, nos vales do Rio Doce, São Matheus e Mucuri.

O Leste de Minas Gerais e parte significativa do Espírito Santo tiveram seu processo de ocupação em larga medida protelado, uma vez que a Coroa portuguesa proibiu a ocupação das áreas ao leste da Estrada Real e da Zona Aurífera, de modo a dificultar o acesso de potências europeias a região das Minas e coibir o contrabando do ouro e diamantes. Eram áreas bem irrigadas, ocupadas por uma densa floresta latifoliada, na qual viviam alguns povos indígenas remanescentes de antigas migrações originárias do Vale do Paraíba¹. Entre esses povos haviam alguns que eram temidos por sua fama de antropófagos arredios, a exemplo dos Botocudos. Esses fatores, a proibição oficial, a rusticidade da Mata Atlântica e os índios, foram capazes de conter a ocupação dessa região por mais de um século (CARNEIRO, 2008).

Na verdade, a ocupação ininterrupta do vale do Rio Doce só se intensificou a partir da construção da estrada de ferro que ligaria Vitória a Minas. Esse processo, embora tenha antecedentes que remontem a segunda metade do século XIX, iniciou-se efetivamente em 1904, e provocou em poucas décadas o desmatamento de uma ampla área de floresta até então intocada. Diferentemente do que ocorreu com boa parte da floresta Atlântica no Sudeste, que foi principalmente queimada (e transformada em lenha e carvão), as matas do leste de Minas tiveram um significativo aproveitamento comercial o que deu origem a um ciclo econômico regional, o ciclo madeireiro.

Os trabalhos que abordam o tema da devastação da Mata Atlântica, ou sobre o vale do Rio Doce, não chegam a esclarecer de forma clara como se deu esse processo de devastação. Os estudos mais recentes sobre a área apenas citam ou explicam parcialmente esse fenômeno (COELHO, 2011; STRAUCH, 1958; GEIGER e CORRÊA, 1971; BORGIO et al. 1996; ESPÍNDOLA, 2015), associando-o ao avanço da industrialização.

Pode-se cogitar sobre os motivos que levaram a uma falta de registro e relatos mais detalhados sobre o processo de desmatamento e o funcionamento da indústria madeireira naquela região. Afinal essa indústria tem seu papel histórico reconhecido como importante por moradores de várias localidades². O primeiro motivo pode ser atribuído ao fato de que o vale do Rio Doce era uma região³ periférica no Brasil nas primeiras quatro décadas do século XX e quando o deixou de ser, foi em razão da exploração do ferro e da indústria siderúrgica, que fornecem produtos de importância econômica e estratégica muito maior que a madeira. O caráter ilegal e sem nenhuma fiscalização de muitas madeiras, como aponta Borgio et al. (1996), pode ser apontado como outro motivo. Inexistiam também preocupações para com a preservação e proteção do meio ambiente em uma época em que as políticas de industrialização ditavam o sonho desenvolvimentista que o Brasil palmilhava, sobretudo a partir de 1930.

1 O alongado Vale do Paraíba, nas proximidades do Atlântico, teve um processo de ocupação que remonta aos séculos anteriores, por força do bandeirantismo, das rotas de articulação entre o Rio de Janeiro e São Paulo e da cafeicultura.

2 Entrevistas realizadas em fevereiro e agosto de 2015 em 13 municípios da Bacia do Rio Doce.

3 A bacia do Rio Doce será considerado nesse trabalho como uma região natural que compreendia áreas muito pouco ocupadas no período de tempo aqui focalizado, como também ocorria no resto dos Sertões de Leste.

4 Localizado no Canal de Vitória entre Vitória, capital do estado do Espírito Santo, e a cidade de Vila Velha. Este porto não é o Porto de Tubarão, localizado entre as cidades de Vitória e Serra, que teve sua construção iniciada somente em 1962.

Posteriormente, em anos mais recentes, mesmo com a expansão da consciência sobre as questões ambientais, pode-se dizer que o silêncio em relação ao assunto nos vários livros que contam as histórias dos municípios (CALMON JUNIOR, 2009; FONSECA, 1986; PAULA, 1993; neto, 1999; SAYGLI, 1998 e ZUNTI, 1982) e do vale do rio Doce (YOUNG e YOUNG, 2007; ALMEIDA, 1978), vem de uma percepção de que o passado de devastação se tornou uma memória inconveniente.

O objetivo principal desse trabalho é lançar luz sobre como e quando se deu a devastação da Mata Atlântica na área que compreende a Bacia do Rio Doce, abordando de forma secundária as bacias dos rios São Matheus e Mucuri, que sofreram processos muito similares de desflorestamento. Procurar-se-á esclarecer também as bases técnicas e espaciais em que se deu o processo de exploração, considerando como pressuposto o incremento e difusão das técnicas para o entendimento do espaço (SANTOS, 1996).

A grande evidência da existência da exploração da madeira na região foi o que ela não deixou na paisagem, “a mata de pé”. As outras evidências, que se pretende lançar mão aqui, são de naturezas diversificadas e cada uma sozinha é incapaz de revelar uma narrativa coesa e contínua. Sendo assim foi realizada uma ampla revisão bibliográfica sobre os temas relevantes, tais como a ocupação do rio Doce, a construção da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), a ocupação do Norte do Espírito Santo e a indústria madeireira.

Foram também incorporados à análise diversos mapas e fotos, a fim de auxiliar a recompor não apenas a paisagem (MORISSEY, 2014), mas também as condições técnicas dos lugares. Além desses recursos documentais, algumas entrevistas realizadas com moradores locais permitiram dar significado e coerência às informações coletadas em outras fontes. Essas entrevistas foram realizadas durante o ano de 2015 em diversas idas à campo em 13 das maiores cidades da Bacia tendo como foco resgatar memórias acerca da atividade madeireiras nessas localidades. Fez parte também desse esforço a elaboração de uma cartografia que pretendeu reconstruir as condições espaciais da atividade madeireira, utilizando-se métodos do Sistema de Informações Geográficas histórico (GREGORY e ELL, 2008).

2 – Os primeiros trilhos e a entrada na mata

Apesar de a história da EFVM se confundir com a saga da exploração mineral do estado de Minas Gerais e com a própria formação de sub-regiões do vale do rio Doce, o minério de ferro exportado através dos portos do Espírito Santo não foi o primeiro recurso natural a ser escoado em grandes volumes por essa ferrovia. O primeiro recurso a ser redistribuído por essa ferrovia foi sim a madeira, particularmente a madeira de lei abundante em todo o seu traçado; acessível, inexplorada e que, diferentemente do ferro, dispensava grandes volumes de capital para sua extração. Recurso esse que o engenheiro Ermílio Alves indicava ao Conselheiro imperial Thomaz de Almeida, já em 1876, como uma das justificativas para abertura da ferrovia. Ele o descreve assim “As matas, mais do que em qualquer outra província do Império, ainda se conservam livres, em grande parte, da ação destruidora do machado e do fogo; nelas se encontram as melhores madeiras do Brasil [...] (p. 22)”.

A EFVM começou a ter seus trilhos assentados a partir do Porto de Vitória⁴ em 1904, e seguiu sua implantação ao norte da capital capixaba, até o distrito de Santa Maria no município de Linhares. Depois seguiu margeando o rio Doce, desbravando o leste mineiro. Dessa forma, passava por áreas onde a existência da colonização branca quase não se fazia presente, com rala presença de atividade produtivas voltadas à comercialização.

O engenheiro Ceciliano A. Almeida, que participou ativamente da construção da ferrovia, descreve as localidades por onde a ferrovia acabara de se instalar apenas como clareiras (1978, p. 65).

Diferentemente de outras ferrovias contemporâneas, como a Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), a EFVM foi projetada para interligar o centro do estado mineiro a um porto próximo, sendo que no caminho não se encontrava qualquer tipo de produção agrícola ou industrial relevante. Toda aquela região ainda era tida como virgem,

Minas, que desde cedo recebeu as visitas e hospedagens dos tiradores de ouro, ficou em breve muito reduzida nas suas riquezas florestais, que, aliás, não eram senão as dos vales e de algumas encostas de serras, pois que a lavra do ouro e dos diamantes mais intensa foi nas regiões dos campos. Subsistiam sempre, como até hoje em parte ainda restam, as matas da encosta atlântica: as dos rios Doce, São Matheus, Mucuri e do baixo Jequitinhonha, onde o índio e as sezões eram temidos e apenas permitiam as incursões pelas orlas de oeste; então se contavam por milhares os alqueires derribados para a plantação de milho e engorda de porcos. (CAMPOS, 1912, p. 80)

Almeida (1978, p. 32) expõe uma visualização apurada da mata do vale do rio Doce. Ele observa que a flora do rio “se modificava, engrossando os caules à medida que se afastava do mar para oeste. Nota-se, a partir do rio São Francisco para o sul, que a mata rivalizava com a do Amazonas e até a excede sob certos aspectos”.

Figura 1 **Árvore gigante no vale do Rio Doce**



Fonte: Arquivo do Jornal do Vale apud TEIXEIRA e DANGELO, 2002

Muitas espécies de madeiras de lei eram conhecidas pelos moradores e alvo de exploração e cobiça, a exemplo do Jacarandá, Jequitibá, Cedro, Peroba, Pau-Brasil, Pau-Ferro, Sucupira, Angelim, Ipê, Cedro e outras espécies se apresentavam sob diversas variedades. Posteriormente foram realizados estudos mais apurados afim de levantar mais exatamente o montante da riqueza florestal existente.

Convém observar que naquele momento histórico as matas não eram vistas como reservas biológicas e seu uso poderia ser muito diversificado. Para as autoridades públicas e moradores, a mata nada mais era do que reserva de madeiras e cobertura de terras férteis. Notório exemplo disso é o fato de o Atlas do Brasil (MELLO e MELLO, 1909) apresentar nos mapas do Espírito Santo e Minas Gerais, nas áreas correspondentes as bacias do Doce, São Matheus e Mucuri, a nomenclatura “Madeiras” para descrever a riqueza daquela região e não as denominações floresta ou mata. Percepções semelhantes encontram-se até meados do século XX, como sugere o texto abaixo.

O pioneiro da penetração da bacia fora, porém, o madeireiro: lento, tenaz, furando com o seu gado a massa compacta da mata e explorando corajosamente as estradas líquidas dos rio, ia à cata do jacarandá, do famoso cabicena para exportação e para a preciosa indústria da movelaria, nos áureos tempos coloniais e imperiais. Inda hoje, nos tardos passos que o progresso ali tem conseguido dar, encontram-se perdidos no escuro das grotas, já ardidos, recobertos de liquens, velhos troncos de jacarandá cabiúna-preto derrubados e torados naqueles remotos tempos e que foram esquecidos, adormecidos naquelas profundezas (MIRANDA, 1949, p. 44-45).

3 – A exploração seletiva da madeira 1904 - 1940

Conforme os trilhos eram assentados e as estações nos pequenos lugarejos eram inauguradas, as madeiras de lei intocadas nas terras devolutas, ou nas recém adquiridas terras de colonos, eram comercializadas pelos madeireiros. Eles buscavam de maneira seletiva as madeiras que tinham demanda no mercado, como salienta Sousa: “As matas do Espírito Santo, por exemplo, têm sido percorridas por madeireiros interessados apenas nos jacarandás. Outras vezes interessa o jequitibá, porque está dando bom preço no mercado (SOUSA, 1947, p. 16)”.

Segundo Miranda (1949) a exploração seletiva era feita da seguinte forma, nas terras recém colonizadas.

Feita a primeira aberta [clareira] e mal entrando no seu rancho, logo vem bater à porta o madeireiro. De perneiras de couro e chapéu de abas largas, montando um cavalinho magro ou uma besta de estrada, trazia consigo o ‘língua’, para entender-se como o colono; e como eram impiedosos e vorazes, na sua atividade, os madeireiros! (p. 55)

Fosse qual fosse, porém a modalidade combinada para o negócio, o vendedor seria mesmo comido por uma perna, ‘na trena’ ou na conta. Já porque a trena não era aferida, era molhada na véspera e espichada para distender-se, já porque no ato da medição o madeireiro usava mil truques e artimanhas na leitura da metragem, já porque impunha descontos por pseudo-defeitos na tora (defeitos que por vezes até a valorizavam), já porque cantava alto uma medida e registrava outra no romaneio. (p. 56)

O madeireiro tratava da aquisição e aferição dos valores, baseado normalmente na tabela Francon⁵, mas era o mateiro quem respondia pela prospecção e localização das espécies valiosas na mata. Feita a prospecção dava-se início à derrubada, realizada pelos machadeiros. “Os troncos mais grossos são atacados por dois, três, quatro e até cinco machadeiros. O trabalho é perigoso, os golpes devem ser cadenciados para evitar acidentes e alegrar o serviço [...] (MIRANDA, 1949, p. 62)”. Mesmo com planejamento na derrubada as árvores, podiam cair fora de seu destino dado, desviadas pelas vizinhas ou seguradas por cipós, matando ou ferindo gravemente os machadeiros.

Após a derrubada, seguia-se o seccionamento das árvores em toras, fazendo-se uso de machados ou serras manuais, seguindo medidas diferenciadas conforme o terreno permitia seu transporte. Transporte esse realizado pelos bois, não por carros de bois, mas por cinco a oito pares de bois que puxavam as toras diretamente sobre o solo. Depois dos muars o uso dos ruminantes era a outra opção viável para o transporte das cargas, antes da chegada dos caminhões. Cada conjunto de até 14 animais podia tracionar até 1.500 quilos segundo Dean (2004) ou 1.200 segundo Bouvet (1883, p. 14), percorrendo até 12 km por dia.

O transporte era feito em picadas abertas na mata e poderia demorar semanas, até seu destino junto à linha férrea. Todo esse processo era penoso, perigoso, e muito provavelmente pouco lucrativo; uma vez que mesmo extraindo as espécies mais valiosas, não há relatos ou notícias, em todas as bibliografias pesquisadas, de madeireiros que enriqueceram à essa época nessa categoria de exploração.

Em vista dessas características pode-se perceber que a exploração seletiva era caracterizada pelo baixo volume de capital, ausência de aspectos de industrialização e beneficiamento, ausência quase completa de qualquer tipo de motorização no transporte e falta de rotinas regulares ou contabilidade.

O embarque da madeira era um outro processo demorado. Segundo descreve Miranda (1949) a EFVM, enquanto nas mãos da Itabira Iron, exigia o pagamento adiantado de fretes exorbitantes, de forma a poder especular com esses pagamentos nas bolsas de valores, demorando semanas ou até meses para a entrega do vagão ou de espaço no trem para embarque das toras. Silva (1904 apud PEREIRA, 2014, p. 58) enfatiza que os elevados fretes eram uma prática comum, pois era a tentativa das companhias deficitárias compensarem em cada unidade de produto o lucro que só poderia ser alcançado com grandes quantidades. Por fim, as toras seguiam para seu único destino, o Porto de Vitória.

A madeira foi durante toda década de 1920 o segundo produto de maior importância econômica na participação do quadro de exportações do Porto de Vitória. Contribuindo com cerca de 4 a 6% do total anual, ela era secundária em relação ao café em termos de valor, o principal produto de exportação do Espírito Santo (SIQUEIRA, 1994, p. 36 e 1995, p. 84). No entanto entre 1930 e 1936, momento em que a cafeicultura encontrava-se em crise, a madeira tornou-se o produto mais relevante em termos de carga transportada, superando muitas vezes o café (SIQUEIRA, 1995, p. 123), mas tendo como principal destino os mercados nacionais.

É muito provável que não tenha sido apenas o norte do Espírito Santo e o Leste mineiro que contribuía com as exportações. Madeiras de outras regiões do Espírito Santo também poderiam alcançar o porto através da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), que havia incorporado em 1907 a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.

Esse processo retrata as primeiras décadas de exploração da Mata Atlântica no vale do Rio Doce. As madeiras de lei eram vendidas sobretudo para uso na construção civil nos mercados nacionais, mas também na construção naval e na movelaria. Após 1936, quando a EFVM finalmente conecta-se à Belo Horizonte, pela central do Brasil, a capital mineira se firma também como um grande mercado para as madeiras em toras ou semi-processadas.

5 A tabela Francon, ou método Francon era utilizado em todo país para aferição de volumetria das toras, portanto de seu valor comercial.

Ao observarmos os registros da atividade madeireira no estado de Minas em 1919 (Tabela 1), podemos notar que a atividade mais intensa não ocorria no vale do rio Doce, com exceção de Aimorés, ponto de parada das composições. Predominava em pequenos estabelecimentos em Carangola e em grandes firmas em Teófilo Otoni.

A extração intensiva de produtos madeireiros ganhou evidência em municípios que se encontravam no Leste de Minas já servidos por ferrovias há mais tempo. Teófilo Otoni, beneficiada pela Estrada de Ferro Bahia-Minas desde 1898, e Carangola, servida pela EFL desde 1887, despontam entre os maiores produtores. Nessas localidades, assim como em Manhuaçu e Rio Casca, a exploração da madeira já era bem mais intensiva do que na maior parte do vale do rio Doce, pois a ferrovia permitia escoar outros produtos florestais como lenha e madeiras menos nobres, tanto pela Leopoldina como pelo porto de Caravelas, no caso de Teófilo Otoni.

As áreas de atividades extrativas dos produtos florestais no Estado, em grande medida, não correspondem às áreas de localização da indústria madeireira. Essa indústria serrava as toras, beneficiava-as e produzia móveis, carroças, vassouras, artefatos diversos, como pode-se deduzir da Tabela 2.

Tabela 1 Principais municípios de Minas Gerais com atividades extrativas de madeira em 1919

Município	Estabelecimentos	Valor em mil réis
Carangola	129	229.752
Teófilo Otoni	49	229.200
Aimorés	11	165.000
Rio Casca	14	134.110
Manhuaçu	54	128.105
Guanhães	33	99.960
Caratinga	34	91.650
Ponte Nova	17	36.200
Abre Campo	16	23.400
Sero	10	20.044
Peçanha	8	12.000
Antônio Dias	2	2.100

¹ A atividade extrativa de madeira deve, provavelmente, incluir a de madeira bruta em toras, lenha e carvão vegetal. Fonte: Anuário Estatístico de Minas Gerais de 1921, V. 3 p. 238-242

Tabela 2 Principais municípios de Minas Gerais com atividades industriais no setor madeireiro em 1921

6 As áreas de mata virgem foram desenhadas com base na bibliografia em MINAS GERAIS (1929).

Município	Estabelecimentos ¹	Empregados	HP ²	Valor em mil réis
Teófilo Otoni	4	100	968	2.232.000
Belo Horizonte	10	178	122	1.930.000
Diamantina	2	300	150	1.200.000
Bocaiuva	1	200	40	800.000
Além Paraíba	3	64	130	770.000
Araguari	4	42	123	473.400
Uberaba	7	70	139	458.000
Ponte Nova	4	21	37	169.000
Rio Casca	1	3	12	60.000

¹ Serrarias, carpintarias e marcenarias

² Horse-Power (Cavalo-vapor).

Fonte: Anuário Estatístico de Minas Gerais de 1921, V. 3, p. 272 em diante

A comparação dos dados da Tabela 1 e 2 indicam que os municípios líderes na extração em torno de 1920 não são os mesmos que se destacam na produção industrial. O exemplo de Belo Horizonte é por demais evidente. Embora não contasse com a madeira in natura em suas proximidades recebia milhares de toras de municípios extrativistas, beneficiando-as em serrarias que margeavam a ferrovia recém-inaugurada. A Serraria Souza Pinto despontaria por muito tempo como exemplo desse tipo de intermediação.

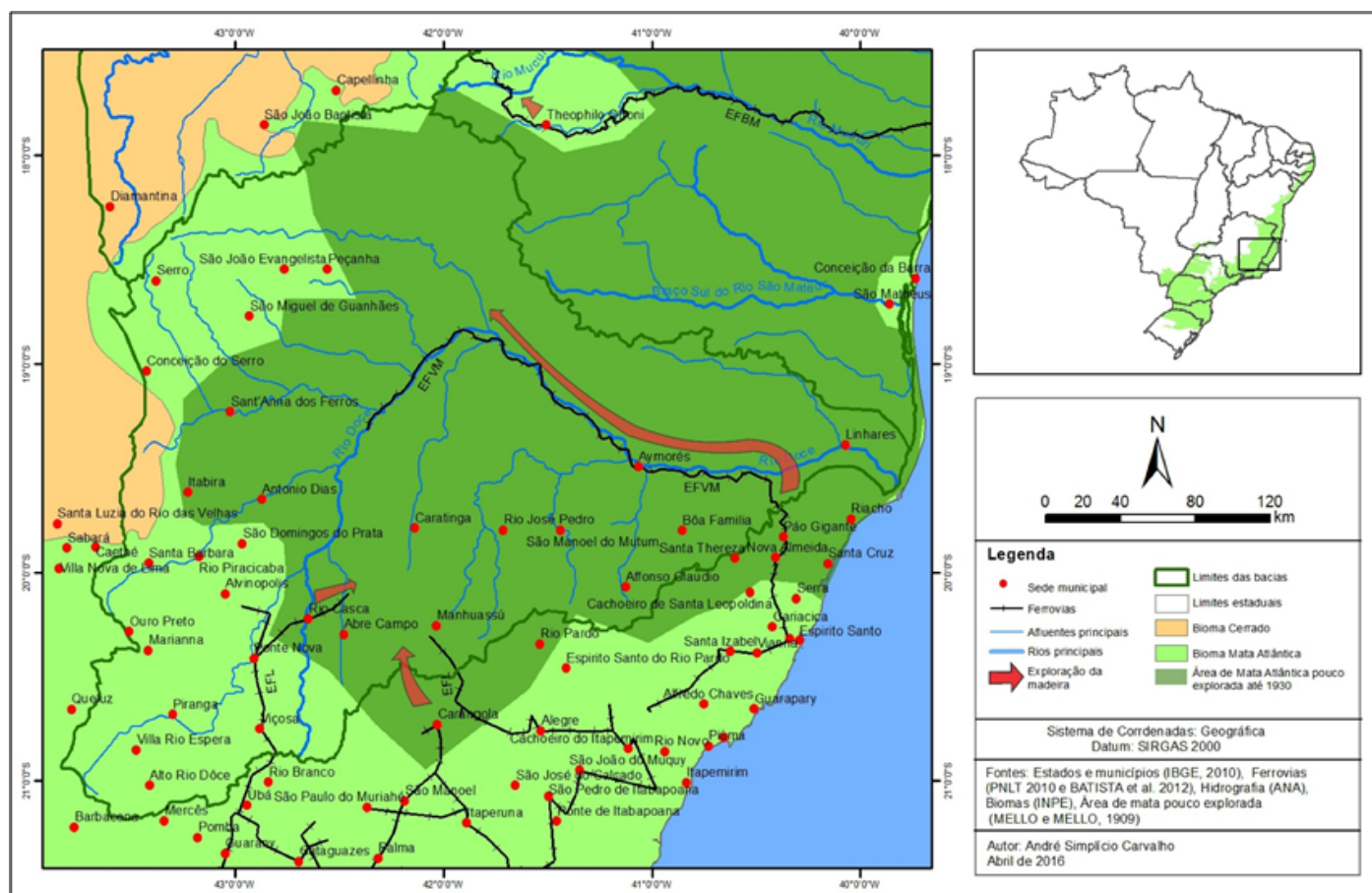
À exceção de Teófilo Otoni, que extraía e beneficiava madeiras, tudo indica que essa matéria prima valia-se das ferrovias para dirigir-se a outros mercados. Ao sul da bacia do Doce, por exemplo, é provável que a produção de Rio Casca se dirigisse a Ponte Nova, ao sul da ferrovia. Depois seguiria para mercados consumidores mais distantes.

Teófilo Otoni se mostra um caso à parte. No mesmo município se concentravam atividade extrativa intensa e uma atividade industrial altamente mecanizada, utilizando-se de 968 cavalos-vapor, muito acima dos demais municípios (em apenas quatro estabelecimentos que empregavam 100 pessoas). Essa característica indica a existência de grandes estabelecimentos que beneficiavam a madeira antes da exportação dos bens finais pela ferrovia.

Em 1920 pode-se visualizar melhor a situação da área de mata mais ou menos explorada se o exame for cotejado pela presença de núcleos de povoamento no mapa da Figura 2⁶. É ainda muito ampla a área relativamente intocada de mata Atlântica nas cercanias de Minas com o Espírito Santo, às margens do Doce, na antiga “zona” do Contestado, a nordeste de Governador Valadares e Aimorés.

As descrições documentadas e a cartografia aqui recuperada deixam evidente que em 1920 havia uma grande área de mata virgem cobrindo boa parte das bacias dos rios Doce, São Matheus e Mucuri. Esse quadro, no entanto, iria alterar-se irremediavelmente nas duas décadas seguintes, quando aumentaria exponencialmente o preço da madeira, o número de estabelecimentos e os meios técnicos de fazer circular grandes toras de madeira de lei em curto espaço de tempo.

Figura 2 Exploração da madeira no Leste de Minas até na década de 1920



4 – Exploração predatória, indústria madeireira e implicações sociodemográficas entre 1940 - 1960

A exploração seletiva da mata continuou sendo a principal atividade no vale do rio Doce até provavelmente o início da década de 1940 (Tabela 3), quando mudanças significativas impactaram a industrialização de produtos florestais.

Em Minas Gerais, a finalização da linha tronco da EFVM em 1936 permitiu que o sonho acalentado desde 1847 (ANUÁRIO, 1906) de conectar de modo eficaz o centro do estado mineiro a um porto do Atlântico fosse realizado. Com essa ligação efetivada aumentou o tráfego na ferrovia, ao mesmo tempo em que permitiu que a madeira extraída no Leste de Minas chegasse mais rapidamente a Belo Horizonte. A capital se torna então um polo moveleiro. Esse fato fez com que vários municípios localizados no vale do rio Doce se tornassem relativamente próximos da próspera Belo Horizonte, e por consequência aumentaram sua participação no setor extrativo, como demonstram os dados da Tabela 4.

Tabela 3 Participação na atividade extrativa madeireira de municípios selecionados de Minas Gerais em 1937 por valor de produção

Município	Valor em mil Réis	%
Teófilo Otoni	4.916.000	1,82
Rio Casca	4.412.000	1,63
Ponte Nova	3.377.000	1,25
Carangola	3.350.000	1,24
Viçosa	2.930.520	1,08
Caratinga	2.580.000	0,95
Peçanha	2.349.000	0,87
Aimorés	2.012.000	0,74
Antônio Dias	1.515.000	0,56
Ipanema	1.358.000	0,50
Guanhães	1.232.400	0,46
MINAS GERAIS	270.814.672	100,00

Fonte: Anuário Industrial de Minas Gerais 1937 (IBGE, 1939)

Pode-se observar que, não obstante a presença mais marcante de municípios que já apresentavam um setor extrativo dinâmico anteriormente (entre 1919 e 1921) –Teófilo Otoni, Rio Casca, Ponte Nova e Carangola – municípios como Peçanha e Antônio Dias, servidos pela EFVM, têm seus valores de produção muito mais próximos aos primeiros da lista. Outro fator que indica o deslocamento da produção madeireira é a maior participação de outros municípios no setor industrial, como demonstrado na Tabela 4.

Tabela 4 Participação na atividade industrial madeireira em municípios selecionados de Minas Gerais em 1937 por valor de produção

Município	Valor em mil Réis	%
Belo Horizonte	14.032.460	47,9
Juiz de Fora	5.279.535	18,0
Raul Soares	3.772.000	12,9
Rio Casca	1.303.900	4,4
Peçanha	604.000	2,1
Carangola	488.700	1,7
Teófilo Otoni	387.000	1,3
Ponte Nova	366.000	1,2
Itabira	184.000	0,6
Mariana	141.500	0,5
Aimorés	108.500	0,4
Viçosa	107.000	0,4
Ipanema	48.000	0,2
Caratinga	30.000	0,1
MINAS GERAIS	29.311.311	100

Fonte: Anuário Industrial de Minas Gerais 1937 (IBGE, 1939)

7 Em 1957, a Belgo Mineira foi pioneira novamente, ao inaugurar uma aciaria mais moderna, à base de oxigênio sobre a mistura de gusa líquido e sucata. Sua produção ultrapassava as 500 mil toneladas de lingotes de aço e, em face dos sinais de esgotamento da madeira nativa, passou a desenvolver técnicas de plantio em larga escala de eucaliptos, espécie de rápido crescimento nas condições de solo e clima do vale do rio Doce.

Belo Horizonte se impõe como grande polo moveleiro respondendo por quase metade da produção madeireira do Estado. Mas Raul Soares e Rio Casca destacam-se servidos pela EFL, além de Peçanha, que comparece pela primeira vez como um protagonista relevante, com valores de produção próximos aos de Aimorés e de Caratinga. Felizmente, o Anuário de 1937 faculta um olhar mais detalhado sobre a localização das plantas fabris conforme explicitam os dados da Tabela 5.

O Anuário de 1937 mostra que Belo Horizonte e Juiz de Fora, são os principais centros onde se concentra a indústria madeireira do estado. Apesar dessa elevada concentração constata-se que era expressiva a presença do setor industrial madeireiro dentro da Bacia do rio Doce. As serrarias, responsáveis pelo beneficiamento das madeiras em toras, migravam para o ramal norte da Leopoldina, se instalando em Raul Soares, Rio Casca e Caratinga. Outro destaque que surge no Anuário é o distrito de Figueira, que concentrava todas as serrarias do município de Peçanha. Com isso, dinamiza-se o distrito, reunindo condições para se emancipar como Governador Valadares em 1939.

Contudo, mesmo com a forte presença da indústria madeireira dentro da bacia, a maior parte das madeiras eram enviadas em toras para Belo Horizonte, que vivia um vigoroso crescimento econômico e demográfico; e Vitória, que redistribuía o excedente de suas necessidades para o exterior e outros grandes centros urbanos da época.

Ainda em 1937 a Companhia Belgo-Mineira inaugurou em Monlevade um novo alto-forno alimentado por carvão vegetal, o maior do mundo naquele momento, promovendo uma enorme demanda por carvão. Segundo Dean (2004) “Nenhuma indústria teve maior impacto sobre as reservas de lenha que a siderúrgica.”⁷

Tabela 5 Distribuição Indústria da Madeira em Minas Gerais em 1937 segundo tipo de setor e distrito

Município	Distrito	Estabelecimentos	Pessoal empregado	HP ¹
Serrarias				
Belo Horizonte	Sede	10	252	797
Juiz de Fora	Sede	4	306	605
Raul Soares	Sede	5	92	238
Rio Casca	Sede	2	32	127
Itabira	São José da Lagoa	1	17	43
Mariana	Sede	1	10	20
Peçanha	Figueira (Gov. Valadares)	4	59	18
Caratinga	Sede	1	6	15
	Inhapim	1	2	0
Ponte Nova	Sede	1	6	10
	São João do Escalvo	1	6	10
MINAS GERAIS		106	1321	2775
Carpintarias				
Belo Horizonte	Sede	32	147	262
Juiz de Fora	Sede	8	117	43
Viçosa	Sede	2	8	20
Rio Casca	Sede	1	2	0
Aimorés	Sede	1	2	0
MINAS GERAIS		114	550	757
Fábricas de Móveis e Outros Artefatos				
Belo Horizonte	Sede	55	467	404
Juiz de Fora	Sede	49	217	73
Ponte Nova	Sede	8	37	69
	Rio Doce	3	14	5
Caratinga	Sede	1	5	10
Rio Casca	Sede	3	12	5
Itabira	Sede	1	2	2
Aimorés	Sede	3	11	0
Mariana	Sede	2	4	0
Peçanha	Sede	1	1	0
	Figueira (Gov. Valadares)	3	11	0
Raul Soares	Sede	1	2	0
Viçosa	Sede	1	1	0
MINAS GERAIS		426	2120	1813

¹ Horse-power (Cavalo-vapor)

Fonte: Anuário Industrial de Minas Gerais, 1937.

Outra mudança importante veio com a Segunda Guerra Mundial. O governo brasileiro assumiu a EFVM por meio da Companhia Vale do Rio Doce, criada com o fito de explorar o minério de ferro de Itabira. Essa exploração forçou a instalação de um ramal até Itabira em 1943 e a introdução de melhorias no traçado da ferrovia, que passaria a contar agora com maior regularidade na passagem das composições, e assim maior confiabilidade no transporte. A EFVM ampliava sobremaneira seus impactos na estruturação da região do Doce.

Note-se que o próprio transporte do minério impunha grande consumo de lenha, porquanto as “ferrovias queimavam ainda mais lenha que a indústria siderúrgica. Apesar do uso de certa quantidade de carvão importado e do início da eletrificação nos anos 20, as ferrovias dependiam de lenha para mais da metade do seu suprimento de energia” (DEAN, 2004, p. 269).

Já no Espírito Santo, as duas maiores mudanças registrada entre 1920 e 1940 dizem respeito ao alcance da exploração madeireira que havia apenas sido iniciada ao norte do Rio Doce (MORAES, 1974, p.127). Em 1928, foi construída uma ponte sobre o rio Doce no município de Colatina, o que permitiu a ligação da cidade com a margem esquerda a norte. Essa obra também permitiu o escoamento mais fácil dos produtos florestais (TEIXEIRA, 1974). Assinale-se que em 1929 fora completada a ligação ferroviária entre São Matheus e Nova Venécia, utilizada principalmente para o escoamento de madeira até 1941, quando foi desativada para dar lugar a uma rodovia.

Em 1940, a Figura 3 deixa evidentes os impactos da atividade madeireira se comparada com os mapas vistos anteriormente. Ao fim da 2ª Grande Guerra, o mundo, em especial a Europa, iria demandar enormes quantidades de madeira para reconstrução ou mesmo para dar vazão aos requerimentos derivados do alto crescimento econômico dos EUA.

Somados todos esses fatores pode-se notar um gigantesco crescimento na demanda de todos os tipos de produtos florestais, muito além daquela que os madeireiros até então atuantes no mercado regional poderiam oferecer. Isso fez com que outras empresas mais capitalizadas entrassem no negócio, várias delas dotadas de maior grau de organização industrial, porquanto adotavam serras motorizadas (a vapor, elétricas e à diesel). Eram também denominadas serrarias, mas possuíam caminhões capazes de transportar enormes quantidades de madeiras a distâncias jamais alcançadas por juntas de bois. A utilização de carretas e caminhões tornara-se comum nas décadas de 1940 e 1950 em diversas partes do Brasil, segundo Sousa (1947, p. 36). As carretas permitiam a colocação de uma única tora no veículo, sendo transportada diretamente para as serrarias como ilustram as Figuras 4, 5, 6 e 7 abaixo.

Em meados de 1940 surgiram ao longo da bacia do Doce grandes empreendimentos no setor madeireiro que se instalavam em locais que já contavam com alguma centralidade. Empresas com grande aporte de capital, como a Companhia Agro-Pastoril em Governador Valadares, e a Serraria Santa Helena em Coronel Fabriciano, estavam vinculadas à Belgo Mineira, as quais foram inauguradas em 1946. Serrarias em Colatina, Linhares e Aracruz se seguiram a outras em São Matheus, Conceição da Barra e Nanuque. É evidente que esses empreendimentos fizeram aumentar dramaticamente a devastação da outrora extensa e exuberante floresta Atlântica das áreas de leste-nordeste do Sudeste, entre Minas e Espírito Santo.

Figura 4 Caminhão transportando tora de madeira em Coronel Fabriciano na década de 1940



Fonte: Associação Cultural do Vale do Aço

Caminhões transformando madeira no estado do Espírito Santo na década de 1940

Figura 5



Fonte: Souza, 1947

Figura 6 Caminhões transportando madeira em Aimorés na década de 1930.



Fonte: PAULA, 1993.

Figura 7 Carreta transportando tora de peroba nos anos 1950



Fonte: Fotos Antigas e Atuais de Governador Valadares

A Companhia Agro-Pastoril, possivelmente o maior empreendimento em todo Leste de Minas, explorava madeira, lenha e carvão, é um exemplo dos grandes empreendimentos da indústria madeireira da época, postada à margem esquerda do rio Doce, bem ao lado da florescente Governador Valadares⁸. Fazia uso de técnicas modernas e contava com uma expressiva infraestrutura. Segundo relato de Sousa (1947) somente as empresas maiores contavam com transporte de materiais por trem e com modernas máquinas de produção de laminados. Segundo o entrevistado J.M.F⁹, essa empresa chegou a contar em seu auge com cerca de 500 funcionários.

8 Essa empresa foi inaugurada pela Belgo Mineira em 1943 com o objetivo de explorar a madeira para uso na siderurgia a carvão vegetal e comercializar madeiras nobres para diversas finalidades. Ver De Paula (1997) e fotos antigas em sequência.

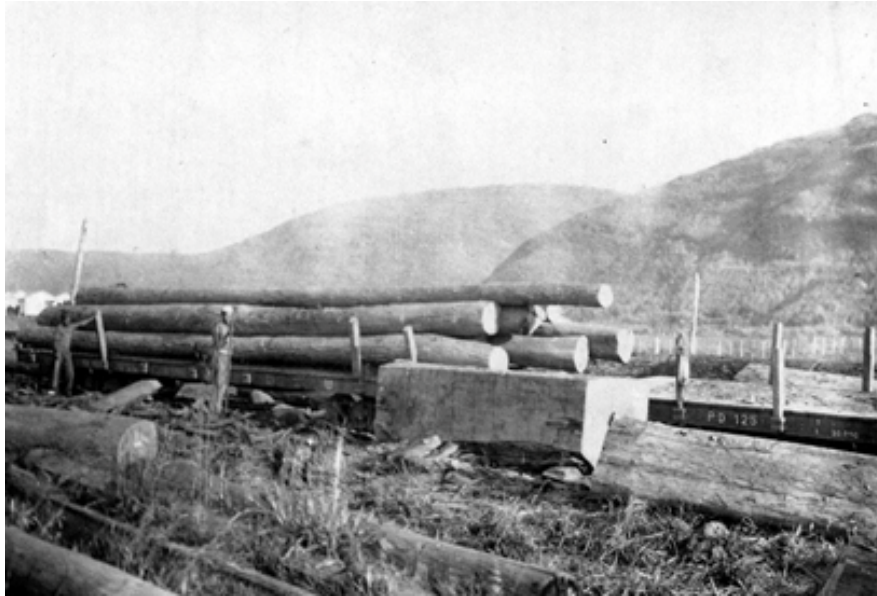
9 Nome fictício de liderança de bairro de Governador Valadares, entrevistado em agosto de 2015.

Figura 8 Companhia Agro-Pastoril na década de 40



Fonte: Fotos Antigas e Atuais de Governador Valadares

Figura 9 Toras chegando à Cia. Agro-Pastoril



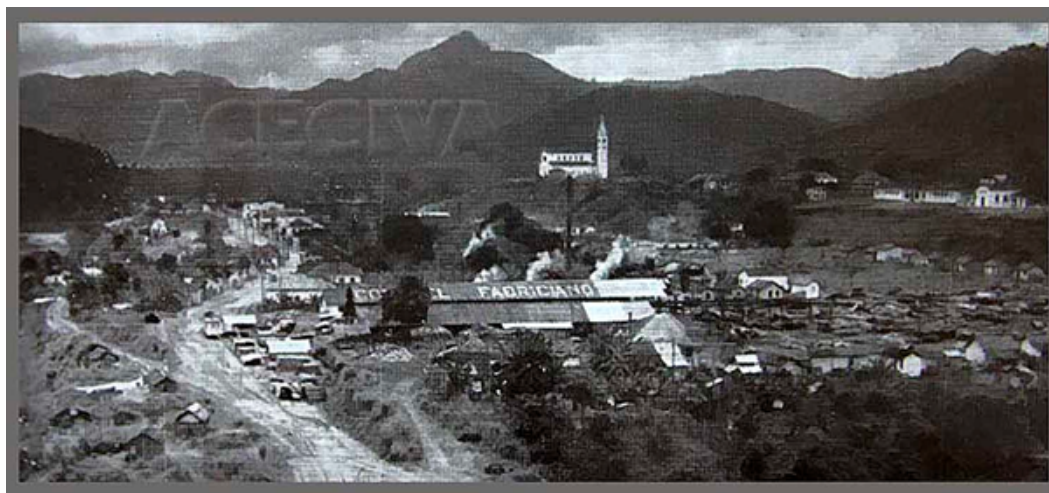
Fonte: Fotos Antigas e Atuais de Governador Valadares

Figura 10 Visita de Juscelino Kubitschek ao setor de compensados da Cia. Agro-Pastoril em julho de 1948



Fonte: Fotos Antigas e Atuais de Governador Valadares

Figura 11 Serraria Santa Helena em Coronel Fabriciano na década de 40



Fonte: Associação Cultural do Vale do Aço

Outras serrarias surgiram ao longo do vale do rio Doce, entre elas a Serraria Santa Helena em Coronel Fabriciano, dando origem posteriormente a um bairro de mesmo nome.

Em Colatina, uma serraria de grandes proporções localizada junto à linha férrea, denominada Barbados, surgiu no mesmo período segundo o entrevistado M.A.S.¹⁰, e chegou a empregar 400 funcionários em seu auge. Outras serrarias se implantaram em Nova Venécia e Conceição da Barra como relata Engler (1951, p. 84). Dados oficiais de 1954, quando essas grandes serrarias ainda viviam seu auge, atestam esses relatos, como sugere a Tabela 6.

10 Nome fictício de funcionário do SANEAR em Colatina entrevistado em setembro de 2015.

Principais municípios envolvidos na indústria madeireira em 1954 segundo valor da produção

Tabela 6

Município	Valor em Cr\$	%
Minas Gerais¹		
Belo Horizonte	131.183.037	17,6
Governador Valadares	115.146.075	15,4
Aimorés	46.889.190	6,3
Nanuque	37.616.100	5,0
Juiz de Fora	35.818.778	4,8
Uberaba	13.586.560	1,8
Uberlândia	11.970.759	1,6
Conselheiro Pena	11.748.952	1,6
Teófilo Otoni	10.867.149	1,5
São Sebastião do Paraíso	9.830.828	1,3
Minas Gerais	745.716.823	100
Espírito Santo²		
Colatina	56.341.000	19,16
Conceição da Barra	38.032.000	12,94
Aracruz	13.673.000	4,65
Itapemirim	12.434.000	4,23
São Matheus	11.782.000	4,01
Nova Venécia	7.010.000	2,38
Barra do São Francisco*	6.198.000	2,11
Anchieta	6.120.000	2,08
Linhares	4.885.000	1,66
Itaguaçu	3.940.000	1,34
Mucurici	2.625.000	0,89
Espírito Santo	294.006.000	100

1 -Fonte: Anuário Estatístico de Minas Gerais, 1955, p. 140. Os dados incluem madeira desdobrada, esquadriarias, moveis, escovas e vassouras e outros artefatos em madeira

2 -Fonte: Anuários Estatístico do Espírito Santo, 1957, p. 45, 46, 77-81. Os dados incluem madeira em toros, lenha, carvão, madeira serrada, tacos e dormentes

11 Entrevista realizada com empresário do setor de turismo em fevereiro de 2015 em Governador Valadares.

A década de 1950 revelou o auge do ciclo madeireiro nos vales dos rios Doce, São Matheus e Mucuri. Foram relatadas a presença de mais de 100 serrarias em Governador Valadares¹¹, mais de 130 em Linhares (BORGÓ et al, 1996, p.130), e cerca de 40 em Aracruz (BORGÓ et al, 1996, p. 129).

Essa expansão do setor madeireiro foi facilitada pelo aumento da infraestrutura rodoviária, com início de rodovias tecnicamente mais bem executadas, embora ainda não asfaltadas. Isso facilitou em muito o transporte da madeira bruta ou processada. A abertura da atual BR-101, paralela ao litoral articulava Linhares e São Matheus com o sul da Bahia, impactou amplas sub-regiões do Espírito Santo. Já a BR-116, conhecida como Rio-Bahia, ao passar por Caratinga, Governador Valadares e Teófilo Otoni, abriu em definitivo o acesso às matas de áreas ainda pouco adensadas. As matas ao sul, coincidindo com a presença da EFL, estavam provavelmente esgotadas, uma vez que nenhum dos municípios aparece novamente entre os principais produtores. A Figura 12, se comparada às dos mapas anteriores, expõe o resultado da saga madeireira nesse vasto espaço do Sudeste brasileiro na década de 1950.

O período de auge foi substituído pelo declínio no início da década de 1960, quando começa o fechamento ou transferência de inúmeras serrarias para posições mais ao norte, próximas à Bahia, em decorrência do esgotamento das reservas de madeira. Em Governador Valadares, Coronel Fabriciano, Aimorés, Linhares, Colatina, São Matheus, houve um franco declínio dessas atividades com forte impacto nas economias locais.

Pouco restou dessas grandes serrarias. Em Governador Valadares a Agro-Pastoril deu lugar a um bairro, mantém-se de pé seu prédio principal. Em Coronel Fabriciano a serraria Santa Helena deu lugar a um bairro homônimo. Em Nanuque a presença da Bralanda é lembrada na toponímia da rua Brasil-Holanda. Em Aracruz, a atividade madeireira evoluiu para a silvicultura de eucalipto que dá sustentáculo à conhecida Aracruz Celulose. Em Linhares, a grande evidência da presença das serrarias é a toponímia deixada nos bairros Pó de Shell e Pó de Aviso.

Foi devido aos resíduos industriais conhecidos por pó de serra que tornou-se possível criar solo para invasão e instalação de favelas na cidade. As indústrias madeireiras jogavam os seus resíduos em grande quantidade, nos bairros e remansos existentes no entorno da lagoa do Aviso. A população de baixa renda sobrepunha uma pequena camada de terra sobre a serragem (pó de serra), instalando em cima o seu barraco. Daí as favelas do pó existentes na cidade, frequentemente inundadas pelo transbordamento da lagoa em épocas de chuvas. Estes assentamentos têm a sua situação agravada com os eventuais incêndios, alguns deles devido à combustão espontânea do pó de serra em decomposição. (FJSN, 1980, p. 117)

Além das evidências reunidas nesse estudo é possível fazer outras inferências sobre os impactos socioespaciais que o ciclo madeireiro deixou no Leste de Minas? Com o fim das grandes serrarias e a extinção da formidável área de floresta houve um conjunto de novas atividades que se instalaram na região. Duas delas são bem expressivas: a produção de material cerâmico (muitas olarias instaladas às margens desmatadas do Doce) e a pecuária extensiva. Da primeira existem diversos testemunhos verificáveis em muitos trechos da paisagem fluvial. Algumas instalações ainda estão de pé, mas desativadas, provavelmente por razões econômicas.

Contudo, o que permaneceu predominante até a atualidade é a pecuária bovina e extensas áreas de pastagens que ocupam a maior parte dos vales e morros do Leste de Minas, onde anteriormente só havia a Mata Atlântica. A especialização da região na produção de gado é bem notória, embora sem os níveis de produtividade de outras regiões de Minas de topografia favorável e de tradição na atividade como o Triângulo.

Com o fim das grandes madeiras e o advento da pecuária extensiva os requerimentos de mão de obra se alteraram drasticamente. Milhares de trabalhadores ocupados na extração e processamento da madeira perderam seus postos de trabalho e tiveram dificuldades em se inserir em novas atividades. Isso porque a pecuária é notoriamente poupadora de mão de obra em um país marcado pelo patrimonialismo e concentração fundiária. Ou porque o desenvolvimento das jovens cidades da região não era suficientemente dinâmico e vigoroso a ponto de absorver o grande volume de trabalhadores desocupados com o fim do ciclo madeireiro.

Nesse período, iniciavam-se os projetos de colonização na Amazônia, e em especial em Rondônia. Relatos de entrevistados indicam que houve um significativo fluxo de saída de migrantes de várias das cidades aqui mencionadas para Rondônia, notadamente para as atividades de “limpeza” de áreas cobertas pela floresta equatorial. Afinal, a experiência técnica adquirida na devastação da Mata Atlântica podia ser utilizada nas novas frentes de desbravamento que surgiam com os governos militares.

Houve portanto implicações socioespaciais severas que se abateram sobre o Vale do Doce e sobre extensas áreas do Leste de Minas. Os dados demográficos podem corroborar os relatos de pessoas que conviveram com a “era” de ouro das madeiras?

Alguns trabalhos já apontavam um declínio demográfico impressionante de várias cidades da região com base nos dados dos censos de 1920 e 1940¹². Um exemplo emblemático é o do município de Caratinga, cidade próspera que se beneficiara da maior produção cafeeira do Leste mineiro à época, a custo de um desmatamento sem precedentes. Em 1920 o município tinha 137.017 habitantes, 20 anos depois, após o colapso da cafeicultura sua população declinou para 66.696 habitantes e o município sofreu sucessivas fragmentações territoriais.

São vários as evidências a demonstrar que vários municípios duramente impactados pela devastação da Mata Atlântica (produção de madeira, dormentes, lenha, carvão) e crise da cafeicultura a partir de 1930¹³. O advento da pecuária e da concentração fundiária fez declinar o emprego e expandir sobremaneira a emigração de trabalhadores da região, sobretudo para o Sul de Minas e planalto paulista, vetor de expansão da cafeicultura até o Paraná¹⁴.

12 Ver em especial De Paula (1997).

13 A lavoura extensiva do café contribuiu fortemente para a aceleração do desmatamento no Leste de Minas desde a segunda metade do século XIX a partir de sua expansão desde a Zona da Mata, tal como ocorrera, um pouco antes, no vale do rio Paraíba do Sul.

14 O mesmo trabalho aqui mencionado desenvolvido no Cedeplar nos informa que a o Médio rio Doce foi ocupado principalmente a partir de 1875 em decorrência de fluxos migratórios procedentes de Diamantina, Serro, Conceição, Itabira, Ferros, Minas Novas e Itamarandiba, localidades que viviam a estagnação resultante do declínio da mineração. As principais áreas de destino foram os novos municípios de Guanhaes e Peçanha, áreas dotadas de vastas extensões de mata virgem nas proximidades do médio curso do Doce.

15 Nos anos de 1940, com a exploração da mica e a presença americana, surgiram articulações entre pessoas da cidade e os técnicos que regressaram aos EUA. Isso foi um facilitador para a saída subsequente de parentes dos valadarenses que já haviam migrado para os EUA, vários deles acompanhando os americanos na condição de trabalhadores domésticos (informação verificada junto a pessoas entrevistadas na cidade).

Figueira, atual Governador Valadares, tornou-se entreposto comercial importante com as obras de construção da Vitória-Minas (desde 1910). Atraiu muitos migrantes, usufruiu do plantio e comercialização do café, conviveu com um desmatamento sem precedentes nas duas margens do rio Doce e, concomitantemente, expandia a pecuária bovina com base na introdução do capim colômbio por volta de 1930.

Um participante decisivo da devastação florestal na bacia do Doce foi a Companhia Belgo-Mineira. Interessada no desmatamento de uma extensão de 150 Km ao longo do Doce e na utilização de carvão vegetal em seus altos fornos desde 1937, estimulou a “limpeza” de áreas ocupadas por posseiros, o que fez agravar o quadro de violência na região (Siman, 1988).

Um exame simples dos dados dos principais municípios que participaram fortemente da extração e processamento da madeira comprova as assertivas anteriormente feitas sobre o período de auge e extinção do ciclo da madeira, entre 1940 e 1960. Os dados da Tabela 7 mostram 11 dos municípios mais citados nesse estudo: Aimorés, Caratinga, Coronel Fabriciano, Colatina, Governador Valadares, Manhuaçu, Nanuque, Peçanha, Ponte Nova e Raul Soares. Vários deles tiveram acréscimos populacionais notáveis entre 1940 e 1950, especialmente Colatina e Governador Valadares. Contudo, entre 1950 e 1960 todos eles tiveram decréscimo demográfico e isso certamente se repete em muitos municípios da bacia do rio Doce e do Leste de Minas.

Tudo indica que as mudanças sociodemográficas foram dramáticas na região. Governador Valadares é um caso emblemático. Viveu intensamente o ciclo madeireiro, chegou a atrair muitos trabalhadores provenientes dos vales do Mucuri e Jequitinhonha, do Espírito Santo e do Nordeste brasileiro, após a construção da Rio-Bahia, ainda em “chão batido” nos anos de 1930. Atraiu inclusive americanos nos anos de 1940 por causa da presença da malacacheta (mica) no município. A população explodia e a devastação da Mata Atlântica atingia seu cume.

Bem projetada urbanisticamente, parecia ser uma cidade destinada a se tornar uma grande centro urbano se mantivesse o ritmo de crescimento dos anos de 1940. Contudo, nos anos de 1960 tudo indica que se iniciava na cidade um ciclo de emigração sem precedentes, que iria durar várias décadas, sobretudo para os EUA. A cidade chegou a se aparelhar para resolver problemas burocráticos e facilitar o envio de trabalhadores para a América.¹⁵

Tabela 7

População de municípios selecionados que se destacaram no ciclo madeireiro - Leste de Minas e vale do rio Doce entre 1940-1960

Municípios	1940	1950	1960
Aimorés	36 529	37 511	37 022
Caratinga	66 696	74 202	73 906
Colatina	66 263	100 944	100 437
Coronel Fabriciano*	-	22 409	22 186
Governador Valadares	38 340	61 489	60 958
Manhuaçu	50 327	35 028	34 747
Nanuque*	-	17 214	17 123
Peçanha	61 236	41 022	40 700
Ponte Nova	63 471	61 103	60 463
Raul Soares	31 330	38 783	38 492
Teófilo Otoni	85 254	87 971	87 316

Fonte: IBGE – Séries Históricas (web)

* municípios inexistentes em 1940 que obtiveram autonomia ao longo da década

Tudo indica que as mudanças sociodemográficas foram dramáticas na região. Governador Valadares é um caso emblemático. Viveu intensamente o ciclo madeireiro, chegou a atrair muitos trabalhadores provenientes dos vales do Mucuri e Jequitinhonha, do Espírito Santo e do Nordeste brasileiro, após a construção da Rio-Bahia, ainda em “chão batido” nos anos de 1930. Atraiu inclusive americanos nos anos de 1940 por causa da presença da malacacheta (mica) no município. A população explodia e a devastação da Mata Atlântica atingiu seu cume.

Bem projetada urbanisticamente, parecia ser uma cidade destinada a se tornar uma grande centro urbano se mantivesse o ritmo de crescimento dos anos de 1940. Contudo, nos anos de 1960 tudo indica que se iniciava na cidade um ciclo de emigração sem precedentes, que iria durar várias décadas, sobretudo para os EUA. A cidade chegou a se aparelhar para resolver problemas burocráticos e facilitar o envio de trabalhadores para a América.¹⁵

Considerações Finais

Esse estudo procurou esclarecer a lacuna deixada na literatura sobre questões relacionadas à atividade madeireira na Bacia do Rio Doce e oferecer contribuições acerca das bacias dos rios São Matheus e Mucuri, no que concerne ao período que foi chamado aqui de ‘ciclo madeireiro’, que transcorreu mais ou menos entre 1900 e 1960, com o auge nas décadas de 1940 e 1950.

Procurou-se esclarecer alguns dos mecanismos técnicos e econômicos por detrás da exploração e processamento da madeira. Ao contrário da noção instalada na literatura, em especial pelo clássico *A Ferro e Fogo* de Warren Dean, a Mata Atlântica do leste de Minas e norte do Espírito Santo teve uma larga exploração comercial das madeiras de lei nela existente, até pelo menos meados da década de 1960.

¹⁶ Área estimada a partir de cálculos realizados em software de geoprocessamento. Segundo o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, restam apenas entre 5 a 7% da Floresta Atlântica no Brasil.

Apesar de ter sido uma atividade econômica de menor importância que o café ou a cana de açúcar é possível constatar seus impactos nos dias de hoje, uma vez que o desmatamento modificou severamente as condições econômicas e sociais regionais, fez surgir uma expansão desmedida da pecuária em áreas de pastagem que cobrem a maior parte da antiga Mata Atlântica, e mudanças microclimáticas, com extinção de espécies da fauna (inclusive aumento do número de doenças de pele em imigrantes europeus conforme Borgo et al, 1996).

Vale notar que as novas paisagens trazem poucos testemunhos da exuberância da antiga área de mata. A perda total chega perto de 95 mil km², uma área semelhante ao estado de Portugal¹⁶. Excetuando alguns centros que ganharam relevância no terciário urbano, a maioria das cidades que foram protagonistas do ciclo madeireiro não mantiveram o incremento continuado de suas economias. Floresceram por algumas décadas, mas posteriormente mergulharam na estagnação econômica, social com perda de dinamismo demográfico. Esse declínio da rede urbana até os anos de 1970 coincide com a perda de proeminência da antiga capital do Brasil, o Rio de Janeiro, transferência da capital para Brasília e forte polarização da cidade de São Paulo, alçada à condição de maior metrópole brasileira.

Afora algumas iniciativas de reflorestamento, a exemplo do Instituto Terra, em Aimorés, as reservas do Parque Estadual do Rio Doce, em Timóteo, e a Reserva Natural da Cia Vale do Rio Doce, em Linhares, não há movimentos dignos de nota com o objetivo de recuperar as condições anteriores da floresta.

A extensa área coberta pela Mata Atlântica tornou-se uma reminiscência, uma memória tênue, guardada nas descrições e em raras fotografias. Desapareceu a magnífica floresta, a riqueza derivada do extrativismo se dispersou por uma infinidade de localidades e as serrarias deixaram poucos vestígios de sua existência física.

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, Ceciliano Abel de. O desbravamento das selvas do Rio Doce. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1978.
- ALVES, Hermilo Cândido da Costa. Estrada de Ferro de Victoria para Minas: relatório apresentado ao Illm^o e exm^o sr.conselheiro Thomaz José coelho de Almeida. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1876. 112p. Anuário de Minas Gerais. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1906.
- BORGO, Ivan; BRÍGIDA, Lea; PACHECO, Renato. Norte do Espírito Santo: ciclo madeireiro e povoamento. Espírito Santo: Editora da Universidade Federal do Espírito Santo.
- BOUVET, M. A. L'industrieminérale dans la province de Minas-Gerais. Paris: Dunot, 1883.
- CALMON JUNIOR, Lastenio. Vultos, fatos e lendas linharenses. Linhares: PML, 2009.
- CAMPOS. Gonzaga. Mappa florestal. Rio de Janeiro: Typografia da Diretoria de Serviços de Estatística, 1912.
- CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. Conquista e povoamento de uma fronteira: a formação regional da Zona da Mata no leste da Capitania de Minas Gerais (1694-1835). Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- COELHO, Marco Antônio Tavares. Rio Doce: a espantosa evolução de um vale. Belo Horizonte: Autêntica, 2011. 207 p.
- DE PAULA, J. A. (et all). Biodiversidade, população e economia; uma região de mata atlântica. UFMG / CEDEPLAR-ECMVS. PADCT / CIAMB. Belo Horizonte. 1997.
- DEAN, Warren. A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. 1. ed. São Paulo: Cia. das Letras, 2004. 484 p. [1ª impressão 1996].
- ENGLER, W. A. A zona pioneira ao norte do Rio Doce. Revista Brasileira de Economia, 13, p. 233-234, abr.-jun. 1951.
- ESPÍNDOLA, Haruf. Vale do Rio Doce: fronteira, industrialização e colapso socioambiental. Fronteiras. V 4. N1. Jan-jun. 2015 p. 160-206. Disponível em: <http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/fronteiras/> Acesso em 6 de out. 2015.
- FJSN. Fundação Jones Santos Neves. Perfil da cidade de Linhares. 1980.
- FONSECA, José Raymundo. Figueira do Rio Doce: Ibituruna. Governador Valadares: s.n., 1986.
- GEIGER, P. P; CORREA, R. L. From Vitoria to Belo Horizonte by the Rio Doce Valley. Rio de Janeiro: 1971. 86p.
- GREGORY, Ian; ELL, Paul. Historical GIS: technologies, methodologies and scholarship. Cambridge: Cambridge Press, 2008.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário estatístico de Minas Gerais 1955. Belo Horizonte: Oficinas Gráficas da Estatística, 1957.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário estatístico do Espírito Santo 1957.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário industrial do estado de Minas Gerais 1937. Belo Horizonte: Oficinas Gráficas da Estatística, 1939.
- INE. Instituto Nacional de Estatística. Sinopse estatística do estado do Espírito Santo 1937. Vitória: Imprensa Oficial, 1938.
- INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. SOS Mata Atlântica e INPE apresentam dados do Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica. 2014. Disponível em < http://www.inpe.br/noticias/noticia.php?Cod_Noticia=3610> Acessado em 20 de abril de 2016.
- MACHADO, Carlos Boechat. Colatina – Estórias para história.
- MELLO, Barão Homem de. MELLO, Francisco Homem de. Atlas do Brasil. Rio de Janeiro: F. Briguiet& Cia., 1909. Disponível em <http://www.maproom.org/00/49/> Acessado em 06 de out. 2015.
- MINAS GERAIS. Secretaria de Agricultura. Anuário Estatístico de 1921. V. 3. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.
- MINAS GERAIS. Secretaria de Agricultura. Estado de Minas Gerais – Cartogramma da produção extractiva, agrícola e pecuária. 1929. (Mapa)
- MIRANDA, Salm de. Rio Doce – Impressões de uma época. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1949.
- MORAES, Cícero. Geografia do Espírito Santo. Vitória: Fundação Cultural do Espírito Santo, 1974.
- MORRISSEY, John. Illustrative geographies. In: MORRISSEY, John; NALLY, David; STROHMAYER, Ulf; WHELAN, Yvonne. Key Concepts in Historical Geography. London: Sage, 2014.
- NETTO, Maria Cinira dos Santos. Os desbravadores do Porto de Dom Manuel. Governador Valadares: Gráfica Nacional, 1999.

PAULA, Antônio Tavares. História de Aimorés. 1993.

PEREIRA, Vicente Britto. Transportes: história, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

RUSCHI, Augusto. O problema florestal no Estado de Espírito Santo. Espírito Santo, 1948.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço. São Paulo: EdUSP, 1996.

SAYGLI, Monir Ali. História de Caratinga. Caratinga: Editora Ana Pontes, 1998.

SIMAN, Lana Mara de Castro. A história na memória. Uma contribuição para o ensino de história das cidades. Dissertação de mestrado em Educação. Faculdade de Educação. UFMG.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaro. O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940. Vitória: CODESA, 1995.

_____. O Porto de Vitória – expansão e modernização 1950 -1993. Vitória: CODESA, 1994.

SOUSA, Paulo Ferreira. Indústria madeireira. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1947.

STRAUCH, Ney. Zona metalúrgica de Minas Gerais e Vale do Rio Doce. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1958

TEIXEIRA, Fausto. Colatina ontem e hoje. 1974.

Teixeira, Romeu do Nascimento. DANGELO, Jota. O vale do Rio Doce. Companhia Vale do Rio Doce, 2002.

YOUNG, Guilherme; YOUNG, Joseph; ESPIRITO SANTO, Paulo. Estrada de Ferro Vitória a Minas: um retrato. São Paulo: Lithos, 2007]. 199 p

ZUNTI, Maria Lúcia Grossi. Panorama histórico de Linhares. Linhares: PML, 1982.