

Domingos Antônio Giroletti é formado em Filosofia pela UNIJUI (RS), Mestre em Ciência Política pela UFMG e Doutor em Antropologia Social pelo Museu Nacional. É professor de Teoria Política e Política Brasileira no Departamento de Ciência Política da Universidade Federal de Minas Gerais.

O autor foi agraciado com duas distinções em 1980. Recebeu, com a presente obra, o Prêmio JOÃO PINHEIRO, criado pela Fundação João Pinheiro, em comemoração de seu décimo aniversário.

Foi contemplado com o Prêmio DIOGO DE VASCONCELOS (2º lugar) atribuído pela Coordenadoria de Cultura do Estado de Minas Gerais, pela monografia **A Companhia e a Rodovia União e Indústria e o Desenvolvimento de Juiz de Fora, 1850 a 1900**. (inédito).

Seu último trabalho, **Modernização Capitalista em Minas e a Formação do Operariado Industrial e de uma Nova Cosmologia**, foi apresentado como tese de Doutorado em Antropologia Social na UFRJ.



INDUSTRIALIZAÇÃO
DE JUIZ DE FORA

1 8 5 0 / 1 9 3 0

Domingos Giroletti

INDUSTRIALIZAÇÃO DE JUIZ DE FORA • DOMINGOS GIROLETTI

EDUFJF

**MEC
SESu
PROED**

Apoio:
FUNALFA - Prefeitura

Na história de Minas, JUIZ DE FORA tem papel relevante e singular. É relevante pelo significado econômico e social. A originalidade advém de seu processo: não é de origem mineratória, pois se desenvolveu pela posição geográfica, no caminho do centro de busca de ouro e pedraria e o Rio de Janeiro. Com o comércio mais pujante que outros da Província, em breve iniciou atividade produtiva com base no artesanato, na manufatura e na indústria. De mais distinguiu-se pela presença do imigrante, como se verificara em outros pontos do sul do país e não era comum na área, cujo trabalho se fundava no negro ou no originário da colonização portuguesa. Italianos, alemães e outros marcariam a paisagem humana com uma nota original.

O processo de industrialização é analisado em sua totalidade, com o realce dos fatores capital, mão-de-obra, empresariado e mercado, tendo como contraponto a modernização de São Paulo.

DOMINGOS GIROLETTI

INDUSTRIALIZAÇÃO DE JUIZ DE FORA



Editora da Universidade
Federal de Juiz de Fora — MG

1988

DOMINGOS GIROLETTI
**INDUSTRIALIZAÇÃO
DE
JUIZ DE FORA**

Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora-MG

Direitos reservados:

Universidade Federal de Juiz de Fora

1ª edição: 1988

Capa: Flávio Rezende Carvalho

Arte: Bio Forte

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA

Reitor: Prof. Sebastião Marsicano Ribeiro

Pró-Reitor de Ensino e Pesquisa: Prof. José Carlos C. Barbosa

Pró-Reitor de Administração: Prof. Carlos Alberto H. Botti

Pró-Reitora de Assuntos Comunitários: Profª Maria José Féres Ribeiro

Pró-Reitor de Planejamento: Prof. Paulo Roberto de Castro Villela

CONSELHO EDITORIAL

Maria Luiza Scher Pereira — Coordenadora

Alberto Hassen Raad

Alcione A. Andries Lopes

Antônio Augusto F. Rodrigues

Dyle Campello da Conceição

Henrique Mizael Duque Portugal

Herculano Coimbra Filho

Jurandy Altomar

Maria Matilde Mendes

Maria Nei da Silva

Neuza Salim Miranda

Sônia Maria B. M. Medina

Terezinha Maria Scher Pereira

338.924 (815.12) (091)

GIR Giroletti, Domingos

I Industrialização em Juiz de Fora: 1850 a 1930.

Juiz de Fora, Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988.

140 p.

1. INDUSTRIALIZAÇÃO — JUIZ DE FORA — HISTÓRIA.

I. Título.

INDICE

Apresentação	7
Prefácio	11
Introdução	15
Capítulo 1 — O Fator Capital	27
Capítulo 2 — O Fator Mão-de-Obra	53
Capítulo 3 — O Fator Empresarial	73
Capítulo 4 — O Fator Mercado	93
Conclusão	113
Bibliografia	133

APRESENTAÇÃO

Este trabalho foi apresentado originariamente como tese de Mestrado no Departamento de Ciência Política da UFMG com o título: **O Processo de Industrialização de Juiz de Fora — 1850 a 1930**. Posteriormente, reformulado, foi inscrito num Concurso de Monografias — Minas Ontem e Hoje — organizado pela Fundação João Pinheiro, em comemoração dos seus dez anos de funcionamento. Agraciado com o Prêmio João Pinheiro, veio a ser editado na íntegra num número especial (Vol. 10 nº 3) da Revista desta instituição em 1980.

A publicação pela Fundação com tiragem limitada possibilitou uma difusão mais ampla do trabalho, permitindo que fosse utilizado como livro-texto em vários cursos de graduação da UFMG, PUCMG, UFJF, UFOP, UFU e de várias faculdades isoladas de Minas e como obra de referência em vários mestrados dentro e fora do Estado. A distribuição normal da revista entre assinantes individuais e institucionais (entidades públicas e privadas de ensino, pesquisa ou planejamento, bibliotecas, associações de classe patronais, sindicatos de trabalhadores e etc.) facultou a um público mais amplo e diversificado o conhecimento da obra. Em vista disto, os poucos exemplares que ficaram em poder da Fundação João Pinheiro se esgotaram rapidamente e os novos leitores, interessados pelo trabalho, passaram a ter acesso ao mesmo através de sua reprodução xerográfica.

Sua reimpressão pela EDUFJF vem atender a esta demanda reprimida, permitindo ampliar o raio de sua divulgação entre os estudantes de cursos superiores (História, Ciências Sociais, Economia, Geografia, Estudos Sociais) e de Pós-graduação, que tenham como propósito a reflexão sobre temas regionais. Terão ainda acesso à obra leitores sempre mais afluentes, fora do circuito acadêmico, mas igualmente interessados na compreensão da nossa história e da nossa sociedade. O livro reproduz a versão premiada do trabalho, já consagrada pela crítica, pelos especialistas, pelo público e agora recomendada pelo Conselho Editorial da EDUFJF. A presente publicação vem acrescida apenas de ilustrações fotográficas gentilmente cedidas pelo Museu Mariano Procópio de Juiz de Fora, que a

enriquecem enormemente e, ao mesmo tempo, possibilitam a divulgação daquele precioso acervo, ainda insuficientemente conhecido em Minas e no país.

Na realização deste trabalho como tese até sua versão premiada, contei com a ajuda de inúmeras pessoas a quem muito devo. Quero em primeiro lugar homenagear aquelas que, anônima e pacientemente, trabalham em bibliotecas e arquivos, mas cuja atividade é fundamental à tarefa dos pesquisadores. Agradeço a vários colaboradores que me auxiliaram, ora indicando um bom livro, ora apresentando um bom informante que me forneceu subsídios relevantes ou me abriu as portas de outros amigos que me colocaram em contato com novos dados. A reunião destas fontes esparsas, aparentemente sem importância, permitiu tecer um quadro de referências e de informações possibilitando a realização desta pesquisa e a reconstrução de nossa memória histórico-social.

Sou particularmente grato ao Prof. José Murilo de Carvalho pela orientação recebida durante o processo de elaboração e redação da dissertação. Aos membros da banca examinadora, Francisco Iglésias e Roberto Borges Martins, pelas críticas e sugestões muitas delas incorporadas à versão ora apresentada. À Professora Maria Carlota de Souza Paula, por ter me facilitado o contato com inúmeras pessoas em Juiz de Fora, dividindo comigo dados e informações e pelas discussões que mantivemos sobre o tema, meu agradecimento especial. À professora Norma Lúcia Horta Neves, sou agradecido pela revisão do texto final. Agradeço aos meus colegas do DCP, da FAFICH e aos ex-alunos que incluíram o presente trabalho na bibliografia de seus respectivos cursos e que o enriqueceram com suas observações e comentários. A eles, pelo estímulo e apoio recebidos, devo em parte a reedição desta obra. Finalmente, cabe-me ressaltar que, se o produto final é resultado da colaboração de inúmeras pessoas, os erros e imperfeições que nele porventura houver são de minha inteira responsabilidade.

Quero agradecer, ainda, ao Prof. Antônio Octávio Cintra, então Presidente da Fundação João Pinheiro, pela primeira divulgação do trabalho através da revista; ao Magnífico Reitor da Universidade Federal de Juiz de Fora, Prof. Sebastião Marsicano Ribeiro; ao Pró-Reitor de Ensino e Pesquisa, Prof. José Carlos C. Barbosa e à Coordenadora do Conselho Editorial da EDUFJF, Prof^a Maria Luiza Scher Pereira, pelo interesse e empenho demonstrado na sua publicação atual; aos professores Reginaldo Braga Arcuri, Superintendente da Funalfa, Arthur Arcuri, Diretor do Museu Mariano Procópio Ferreira Lage e Sônia Regina Miranda pela cessão e seleção do material fotográfico ilustrativo. Agradeço à Prefeitura de JF, que através da FUNALFA, concedeu parte dos recursos que possibilitaram a reedição desta obra.

Quero, por fim, expressar minha satisfação em ver o trabalho republicado pela UFJF, com a colaboração da FUNALFA e, possivelmente, lançado em época próxima às comemorações do aniversário de fundação da cidade de Juiz de Fora, cuja história e desenvolvimento foram fonte de inspiração e matéria-prima desta obra. Ao devolvê-la ao público, espero que a leitura da reconstrução de seu passado motive seus filhos na continuidade de seu progresso e desperte a confiança dos brasileiros nas possibilidades futuras de nosso povo e de nosso país.

Belo Horizonte, março de 1988

Domingos Antonio Giroletti

PREFÁCIO

Francisco Iglésias

Sabe-se da pobreza da historiografia mineira até época recente. Ela não se distinguia pelo número nem pela qualidade, embora alguns títulos notáveis já tivessem aparecido mesmo no século XIX. Eram exceções. No conjunto, Minas era menos estudada e esclarecida que outras unidades da Federação, como São Paulo, Pernambuco, Bahia, até outras de menos consistência política ou econômica. Se a produção brasileira se ressentia de faltas, o quadro começou a ser abalado depois de trinta, não só nos aspectos genéricos como nos particulares.

Para a vida intelectual, notadamente no campo das ciências sociais, contribuiu de modo decisivo a reforma do ensino, em todos os níveis, feita pelo ministro Francisco Campos em 31, criando novo conceito de Universidade, ampliando e aprofundando a idéia tradicional. Delineiam-se então condições propícias ao surgimento de escolas dedicadas às ciências sociais, como as Faculdades de Filosofia e de Ciências Econômicas, com alguns cursos que eram novidade no país. Essas escolas tiveram desenvolvimento natural, lento e irregular: seus frutos começam a aparecer com o tempo, com a visão de uma prática científica em campos até aí vistos como de mera digressão ou amadorismo.

As novas Faculdades não apenas formavam profissionais solicitados pelo desenvolvimento econômico e político, como gente habilitada a tratar a realidade com instrumental apurado e eficiente. Multiplicam-se estudos de todo tipo, nas áreas de economia, de sociologia, de política e outras ciências sociais. Com as carreiras universitárias exigindo mestrado e doutoramento, a pós-graduação intensificou os trabalhos e fez crescerem as edições.

Tem-se hoje um conhecimento do Brasil do qual se estava longe há uma década. Minas não ficou à margem, como se vê pelo crescimento quantitativo e qualitativo da produção nesses campos. Hoje, com outro conceito de ciência, com muita teoria e metodologia, refinamento da pes-

quiza e já um universo de recepção para trabalhos sólidos, há vários títulos nas áreas de ciência social com o objetivo centrado em Minas. Se a unidade ainda é menos esmiuçada que outras, como se assinalou — a afirmativa poderia ser comprovada com a citação de vasta bibliografia sobre essas regiões, que começaram antes ou investiram mais no setor —, já não é tão desconhecida como até há pouco, quando Minas tinha algumas das maiores expressões literárias do país — do século XVIII ao atual —, mas número ínfimo no do conhecimento objetivo de sua realidade, pobre em ciência social. Deve-se muito desse esforço inovador à Universidade, com seus cursos de formação e seus concursos para a carreira acadêmica.

É na linha apontada que se inscreve o livro de Domingos Giroletti — **O processo de industrialização de Juiz de Fora — 1850 a 1930**, confirmador de quanto se disse antes. Tem-se aí o trato de assunto ainda não enfrentado, em perspectiva histórica. É o estudo da formação daquele poderoso núcleo econômico em sua fase inicial. O autor realizou-se com o instrumental técnico e metodológico de hoje, com a pesquisa atenta da documentação possível, seja em fontes secundárias — quanto se escreveu a respeito (há alguns títulos notáveis, devidamente lidos e aproveitados aqui) —, seja em fontes primárias. Tem-se no presente trabalho a ilustração do bom caminho da interdisciplinaridade: o uso de livros e técnicas da economia, da sociologia ou da ciência política na análise de um tema na perspectiva da temporalidade. Tem-se então estudo historiográfico feito por alguém que é cientista social, não determinadamente historiador, economista, sociólogo ou de certa especialidade. O livro inscreve-se, pois, na melhor linha do trabalho científico de nosso tempo.

Na história de Minas, Juiz de Fora tem papel relevante e singular. Relevante pelo significado econômico e social, ou pela originalidade de seu processo: não é de origem mineratória, pois se desenvolveu pela posição geográfica, no caminho do centro de busca de ouro e pedraria e o Rio de Janeiro. Com o comércio mais pujante que outros da Província, em breve iniciou atividade produtiva com base no artesanato e na manufatura, como o principal núcleo industrial da unidade. Demais, distinguiu-se pela presença do imigrante, como se verificara em outros pontos do sul do país e não era comum na área, cujo trabalho se fundava no negro ou no originário da colonização portuguesa. Italianos, alemães e outros marcariam a paisagem humana com uma nota original.

Daí o surto de Santo Antônio do Paraibuna, que vem merecendo a atenção dos estudiosos brasileiros e estrangeiros, responsáveis por bibliografia mais apreciável que a maior parte dos pontos urbanos de Minas — obras que foram convenientemente usadas no presente estudo. Este se distingue, na mineiriana, pelo enfoque centrado na industrialização de certo período: não é a trajetória de Juiz de Fora, mas o processo de uma atividade básica para ela no período inicial. O estudioso da econo-

mia e do desenvolvimento de Minas detém-se em 1930, quando vai ter incremento o sentido industrializante, examinando a formação e o impulso inicial, básico para compreender a cidade e o Estado hoje.

O processo é visto em sua totalidade, com o realce dos fatores capital, mão-de-obra, empresariado e mercado, com as indispensáveis introdução e conclusão. Tem-se aí o levantamento rico do quadro, com sólida base documental, expressa em transcrições e números, em tabelas bem elaboradas. Pela análise e pela interpretação severamente conduzidas, tem-se a linha evolutiva dos primeiros anos a 1930. O leitor pode conhecer com minúcia e certa orientação o que foi a industrialização do núcleo — o primeiro a projetar-se na Província e no Estado de Minas. Cuidou, como escreveu, da implantação da atividade, devendo ver-se depois o que foi o seu desdobramento, em décadas próximas. O autor não poupou esforços em leitura de estudos sobre o tema, seja em Juiz de Fora, Minas ou no Brasil, consultando as fontes oficiais ou particulares, além de conhecer diretamente a área e ouvir o depoimento de alguns construtores de sua riqueza.

Em trabalhos como este é que se funda a visão possível de Minas Gerais, em sua realidade global, no espaço e no tempo. Quando a bibliografia contar com muitas monografias do gênero haverá compreensão do processo evolutivo de Minas. O que ora se edita, em boa iniciativa da Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora é contribuição da diligência e lucidez de Domingos Giroletti, que inscreve o seu nome entre os de ponderáveis cientistas sociais. Com ele se enriquece a bibliografia mineiriana, notadamente a sua historiografia. Pelo esforço do autor e pela relevância de Juiz de Fora no quadro do Estado e do país, pela temática e elaboração, impõe-se aos estudiosos o presente livro, ponto de partida de uma carreira intelectual que já é notável e promete ser profícua, atendendo a uma exigência brasileira na véspera de outro século.

INTRODUÇÃO

FATORES DA INDUSTRIALIZAÇÃO NO BRASIL

O processo de industrialização brasileiro data do final do século passado e início do século XX. Seu desencadeamento está relacionado com uma constelação de fatores sócio-econômicos e políticos interligados, que se processaram neste período. (1)

A economia brasileira sofre profundas modificações a partir do desenvolvimento do Setor de Mercado Externo (SME), representado pela exportação de café, para atender demandas procedentes do exterior. O

(1) Ver, dentro do assunto, as seguintes obras:

- PRADO JUNIOR, C. **História econômica do Brasil**. 7. ed. São Paulo, Brasiliense, 1962.
FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 11. ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1971.
SODRÉ, N. W. **História da burguesia brasileira**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1964.
SIMONSEN, R. C. **A evolução industrial do Brasil e outros estudos**. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1973.
LUIZ, N. V. **A luta pela industrialização do Brasil**, São Paulo, Alfa-ômega, 1961.
CARDOSO, F. H. **Mudanças Sociais na América Latina**. São Paulo, Difel, 1969.
LOPES, J. R. B. **Desenvolvimento e mudança social no Brasil**. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968.
BAER, W. **A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil**. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1966. 315p.
DEAN, W. **A industrialização de São Paulo: 1880-1945**. São Paulo, Difel, 1971.
PEREIRA, J. C. As etapas da industrialização. In: FERNANDES, F. **Comunidade e sociedade no Brasil**. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1972.
COHN, G. Problemas da industrialização no século XX. In: MOTTA, C. G. org. **Brasil em perspectiva**. São Paulo, Difel, 1968.
SINGER, P. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana; análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife**. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968, 377p.
id. **Dinâmica populacional e desenvolvimento**. São Paulo, CEBRAP, 1970.
IANNI, O. **Industrialização e desenvolvimento social no Brasil**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1963.
PAIM, G. **Industrialização e economia nacional**. Rio de Janeiro, ISEB, 1957.

Setor de Subsistência (SS), com a expansão do SME, sofre transformações da seguinte ordem: a) transferência dos recursos produtivos daquele setor para este, quando as demandas externas estão em crescimento e, em caso de sua retração, o aumento do SS; b) crescimento da produção comercializada do SS absorvida pelo desenvolvimento do Setor de Mercado Externo (SME) e do Setor de Mercado Interno (SMI).

Da mesma forma, a formação e a expansão do SME induzem o surgimento e a dinamização do SMI, cujas necessidades não podem ser satisfeitas exclusivamente com bens importados. Ou seja, o desenvolvimento do SME provoca: a) certa urbanização; b) a modernização dos transportes; c) o surgimento e expansão do setor de serviços, comércio, armazenamento, casas bancárias. Este crescimento cria demandas de determinados produtos cujo peso, volume e baixo custo não recomendam nem compensam sua importação, forçando, mais cedo ou mais tarde, sua produção local.

Além do mais, o aumento crescente das exportações requer, por um lado, certa disponibilidade de serviços comerciais e financeiros que se desenvolvem localmente e, por outro, amplia demandas em termos de mais transporte, armazenamento e outros serviços, estimulando e intensificando a circulação de mercadorias. Criam-se novos empregos, ampliando o mercado interno e acelerando o crescimento das cidades. O aumento da população urbana estimula, por sua vez, a procura de novos serviços, água, iluminação, esgoto, transporte e comunicações urbanas e interurbanas, que são produzidos necessariamente na mesma área em que são consumidos. Surge, desta forma, à medida que se desenvolve o SME, um novo setor econômico: o SMI, cuja especificidade é prover mercadorias para o mercado interno. O crescimento do SMI implica, por sua vez, do ponto de vista interno da economia, o aumento da produção excedente comercializável do SS. Em síntese, os três setores se relacionam da seguinte forma: "O SME exporta sua produção e com a receita assim obtida compra mercadorias produzidas localmente ou importadas, dos dois outros setores; o SMI vende parte de sua produção aos outros dois e consome outra parte internamente: o SS consome a maior parte de sua produção, vendendo o restante aos outros dois setores". (2)

Uma economia, cujo setor dinâmico é a exportação de produtos primários, está sujeita periodicamente a crises provocadas por razões exógenas. Isto ocorre porque seu mercado principal é constituído de demandas externas e, portanto, fora de controle e previsão do país produtor. Estas crises se devem, geralmente, a dois fatores conjugados: redução simultânea do volume e dos preços dos produtos exportados. O decréscimo do volume pode ocorrer por duas razões: a) redução da demanda dos paí-

(2) SINGER, P. Dinâmica, op. cit. nota 1, p. 25.

ses importadores onde, mesmo havendo um aumento do poder aquisitivo, a tendência mais provável será mais a diversificação do que o crescimento correspondente do consumo de gêneros alimentícios; b) o aumento da oferta destes produtos, no mercado internacional, pelo ingresso de novos países produtores. Quanto ao valor dos produtos primários no mercado internacional, a não ser em períodos de crise, seu comportamento se caracteriza pela desvalorização constante em contrapartida ao aumento contínuo dos preços dos produtos industrializados. Isto se reflete imediatamente na balança de pagamentos, onerando o processo de acumulação de capital e desenvolvimento econômico dos chamados países dependentes.

O setor exportador, face à crise externa, poderá reagir das seguintes maneiras: a) aumento do setor de subsistência e do SMI em virtude da redução das exportações; b) substituição do produto exportado pela produção de outro. Em ambos os casos, o reajustamento do sistema produtivo face ao mercado externo não afeta substancialmente as bases internas da organização da produção e seu relacionamento com o exterior. É o que ocorre na economia brasileira durante a Colônia até o final do Império com os chamados ciclos econômicos; c) ocorrência de uma reação dinâmica da economia, dando início ao processo de industrialização. Para que isto se efetive é necessária a presença de algumas condições históricas favoráveis. Ou, em outras palavras, que tenham-se processado mudanças estruturais que possibilitem o advento de uma economia capitalista. "O problema de compreender o desenvolvimento do processo de industrialização numa área dependente ou colonial liga-se diretamente, pois, ao de analisarem-se as condições de formação do sistema capitalista nestas áreas. Isto significa que o processo de industrialização em qualquer região põe, como pré-requisito, a existência de certo grau de desenvolvimento capitalista, e, mais especificamente, a pre-existência de uma economia mercantil e, correlatamente, implica num grau relativamente desenvolvido da divisão social do trabalho". (3)

Segundo F. H. Cardoso, as mudanças estruturais ou condições históricas favoráveis que possibilitaram o advento do capitalismo e que se vão constituir nas condições sociais da industrialização no Brasil (ou melhor, de São Paulo), ocorreram, pela primeira vez, nas fazendas de café no oeste paulista. A exploração das fazendas de café no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e no Vale do Paraíba se baseava até então na mão-de-obra escrava. A expansão extensiva da cafeicultura demandava cada vez mais mão-de-obra. A oferta de escravos, porém, não variava proporcionalmente à expansão cafeeira, tornando-se inelástica devido às sucessivas leis que limitaram e posteriormente extinguíram a importação de cativos. Conseqüentemente, o custo de cada escravo crescera tanto que não compensava mais a imobilização de capital. Portanto, o regime escravocrata de tra-

(3) CARDOSO, F. H., op. cit. nota 1, p. 188.

balho, antes que ocorresse a abolição, tornava-se economicamente insustentável. (4) Não só pelo alto preço do cativo, mas porque, dada a instabilidade do mercado internacional, era extremamente oneroso manter a mão-de-obra escrava em períodos de retração de mercado. O problema da mão-de-obra (escassez e alto custo do escravo) exigia uma solução. A alternativa economicamente mais rentável para o fazendeiro foi introduzir, na fazenda de café, mão-de-obra assalariada. Incorporou-se, então, a mão-de-obra imigrante, tecnicamente superior à escrava, que demandava o novo continente, alguns às próprias expensas, outros financiados pelos fazendeiros paulistas ou pelo governo de São Paulo. A partir deste momento, o fazendeiro deixava de ser senhor e passava a atuar como fazendeiro-capitalista.

Com a introdução da mão-de-obra livre, a alternativa era aumentar a produção para a exportação, já que é este o tipo de atividade que, numa economia dependente, remunera melhor o capital investido. Em consequência há uma retração da produção para a subsistência e uma generalização da economia mercantil. (5) O aumento da produção para exportação implicava também reduzir o fabrico de determinados produtos (vestuários, calçados, objetos domésticos, alguns gêneros alimentícios, instrumentos de trabalho etc...) que constituíam a autarquia econômica das fazendas cafeeiras e açucareiras em bases escravocratas. Aquelas mercadorias passavam a ser produzidas pelo setor de mercado interno, intensificando a divisão do trabalho e as trocas entre os diversos setores da economia.

O aumento da produção e valor do café (6) no final do século passado tornou mais complexas as atividades ligadas à sua comercialização. E os fazendeiros se envolveram em novas iniciativas. Participaram direta-

(4) "Constituiu já então (1865) o braço escravo o maior obstáculo ao desenvolvimento do país. Não somente sua reconhecida improdutividade impedia o progresso da nossa economia. Além da grosseira exploração agrícola que então possuíamos, como também, e principalmente, degradando o trabalho em geral, afugentava o braço livre de que carecíamos".

PRADO Jr., C. **A evolução política do Brasil e outros estudos**. São Paulo, Brasiliense, 1963, p. 85.

(5) Isto não significa eliminação da agricultura de subsistência. Pelo contrário, o plantio de cereais entremeando os pés de café em formação constituía uma das condições que os colonos utilizavam para barganhar o valor da força de trabalho (especialmente em períodos de maior procura de mão-de-obra) e uma fonte complementar de seu salário. Quando a plantação de cereais era proibida, os colonos procuravam trabalho noutra fazenda ou afluíam para a cidade na condição de assalariados ou munidos de uma certa reserva que lhes permitia a abertura de pequenos negócios, no comércio ou no setor de transformação.

(6) "A ascensão de preços começa efetivamente depois de 1884. Entre 1880 e 1889 o número de cafeeiros na Província de São Paulo passa de 106 milhões para 220. No decênio anterior, o crescimento fora de 37 milhões apenas".

PRADO JÚNIOR, C., op. cit. nota 1, p. 184.

mente na abertura de ferrovias, na organização das casas exportadoras e na constituição de bancos para financiamento da produção e exportação.

A magnitude e a complexidade dos negócios levavam o fazendeiro capitalista — não menos preocupado com a gerência direta da produção que era entregue a capatazes e morando na cidade —, a dedicar-se e especializar-se na aplicação, reinversão e rentabilidade do capital, estando aberto para todas as inovações tecnológicas e atento para as tendências e oscilações do mercado.

Estas mudanças estruturais, especialmente a generalização do mercado, se refletiram imediatamente no crescimento dos núcleos urbanos que se transformam em centros econômicos dinâmicos, de distribuição de mercadorias, de comercialização do café, de crédito, de armazenamentos de bens e de mercado de mão-de-obra.

A abolição da escravatura vai-se constituir em fator de industrialização, à medida que acelera as mudanças estruturais que se processavam na sociedade brasileira com o desenvolvimento de uma economia mercantil e com a introdução de mão-de-obra livre e especializada. Intensificou o processo de divisão social do trabalho e de implantação das relações sociais de produção em bases capitalistas. Expandiu o mercado interno à medida que outorgou certo grau de autonomia de consumo ao liberto, apesar da existência de baixo poder aquisitivo, dos contratos de trabalho em regime de parceria e das dificuldades de integração do negro como homem livre na sociedade de mercado que se criava. (7) Além disto, a abolição foi acompanhada de medidas econômicas destinadas a facilitar a passagem de uma organização da produção em bases escravocratas para livres. As medidas que visavam diminuir o descontentamento dos fazendeiros consistiam na emissão de papel-moeda e na facilidade de empréstimos para agricultura. A liberação da emissão sem controle por parte do governo central, nos primeiros anos da República, quase duplicou o dinheiro circulante, provocando uma alta acumulação de capitais, constituindo-se, desta forma, em verdadeiro estímulo para o primeiro surto industrial no Brasil. (8)

A imigração foi outro fator relevante para o processo de industrialização, intensificando o processo de divisão social de trabalho e diversificando o mercado de mão-de-obra e o mercado interno. A mão-de-obra imigrante, qualitativamente superior à do escravo, era dotada de certas habilidades profissionais extremamente funcionais face às mudanças que se processavam. Além de conhecimentos de agricultura, os imigrantes dominavam uma gama de técnicas artesanais e manufatureiras relativamente diversificadas que variavam desde a transformação de alimentos (banha,

(7) FURTADO, C., op. cit. nota 1, p. 157.

(8) SIMONSEN, R. C., op. cit. nota 1, p. 24.

salame, farinha, massa de tomate, conservas, massas, doces, bebidas ...) até a fundição de ferro. Ao mesmo tempo, os imigrantes constituíam uma nova faixa de mercado, bastante significativa (9) como um poder aquisitivo relativamente elevado (10) e um tanto "sui generis", cujos hábitos de consumo eram bem mais exigentes que os da população escrava e menos sofisticados que os dos estratos altos que consumiam produtos importados. Os imigrantes contribuíram também para o crescimento e vitalidade dos núcleos urbanos. (11)

Desta forma, os imigrantes constituíram um contingente ideal para ser incorporado ao conjunto da nova ordem que se processava, quer como operários especializados, quer como consumidores e produtores de gêneros alimentícios e de produtos artesanais e manufaturados. Alguns haveriam de se consagrar como condutores do processo de industrialização, ao lado dos fazendeiros e dos comerciantes capitalistas.

Outro fator responsável pela industrialização são os capitais for-

(9) "De 1850 a 1888 entraram no território Nacional, 822.176 imigrantes. De 1888 a 1914 ingressaram no país 2.594.720 imigrantes". Neste período cerca de 50% destinaram-se ao Estado de São Paulo. "Entre 1920 a 1930, 909.126 imigrantes demandaram o solo brasileiro".

DIEGUES JÚNIOR, M. *Imigração, urbanização e industrialização*. Rio de Janeiro, INEP, 1964, p. 49, 53, 56, 60.

(10) Embora haja controvérsias nos escritos das testemunhas, pode-se estimar como elevada a renda dos colonos. Seus ganhos provinham: a) "do trato anual dos cafezais, sob a forma de salários, quer mensais, trimestrais ou anuais; b) dos serviços extraordinários prestados na fazenda; c) dos trabalhos da colheita "para qual toda a família era mobilizada. Há menção, por exemplo, de que um homem e duas filhas tenham colhido em um dia, 18 sacas de café, ou seja, o equivalente a 18\$000, correspondendo a cada pessoa 6\$000 por dia, remuneração bem significativa. (Correio Paulistano: 10.11.1908); d) "dos cereais e criações particulares dos colonos". Isto devia proporcionar um ganho adicional de relativa monta. Há notícias de sublevação dos colonos quando o fazendeiro lhes proibia o plantio de cereais. A preferência dos colonos pelo trato dos novos cafezais porque lhes permitia entremeá-los de culturas resultava em pressão sobre o fazendeiro no sentido de ampliar a plantação. Tal fato deve ter sido tão generalizado que o futuro Secretário da Agricultura do Estado de São Paulo, Dr. Carlos Botelho, atribuía (exageradamente), em 1902, aos colonos a culpa pela super-produção de café (Correio Paulistano, 04.05.1904). Outro indicador dos ganhos dos colonos é sua capacidade de remessa de dinheiro: "Em 1898, os colonos, trabalhadores do café, transportaram e remeteram de todos os centros da cultura cafeeira 50 mil contos de réis" (O Estado de São Paulo: 18.11.1904). Em:

BEIGUELMAN, P. *Pequenos estudos de Ciência política*. São Paulo, Pioneira, 1968, v. 2, p. 67-76.

(11) "A eventual formação do pecúlio no árduo trabalho do café significava a perspectiva do abandono da lavoura pelos imigrantes, em busca de oportunidades mais lucrativas, na própria agricultura ou na cidade" (BEIGUELMAN, P., op. cit. nota 10 p. 48). Antônio Prado menciona que o traslado dos colonos para a cidade somente se efetua depois de alguns anos de trabalho na fazenda, o que permite certa aclimação e certo acúmulo de capital (Carta de Antônio Prado publicada na Gazeta de Notícias e transcrita no Correio Paulistano de 20.08.1889). Em:

BEIGUELMAN, P., op. cit. nota 10, p. 48.

mados pela economia cafeeira e sua concentração em São Paulo, especialmente na Capital. Assim como na industrialização européia o excedente que permitiu a acumulação de capital está ligado ao desenvolvimento da economia mercantilista e à acumulação primitiva de capital, num país de economia dependente o excedente é produzido pelo Setor de Mercado Externo.

No caso brasileiro, o surgimento da industrialização prende-se à produção e comercialização do café. Não só porque contribui para o aumento do mercado interno e para as mudanças estruturais, mas também porque do café provieram os principais capitais que foram investidos na criação e na melhoria da manufatura nacional.

A literatura salienta muito o caráter itinerante da cultura do café e seu papel preponderante na exportação brasileira. No início do século XIX, a cafeicultura se desenvolveu no Rio de Janeiro, Vale do Paraíba, Zona da Mata e Sul de Minas, atingindo seu "habitat" e o máximo de produtividade e rendimento no "Oeste Paulista". Paralelamente à sua trajetória geográfica, o percentual de participação de café no total das exportações brasileiras cresce de uma maneira muito significativa. No decênio de 1821/30, o café representou 18,4% da exportação brasileira; na década seguinte, 1831/40, mais que duplicou, passando para 43,8%, e permanecendo praticamente estacionário (41,4%) na década de 1841/50. A partir da segunda metade do século cresce seu peso relativo até atingir o nível de 64,5% das exportações no período de 1890-1900. (12) Por sua vez, a produção do café em São Paulo evolui da seguinte maneira: em 1836 de 590.066 arrobas; em 1854 passa para 3.354.258 e em 1886 atingirá 10.374.390 arrobas. (13)

Para os mesmos anos, o percentual de participação das regiões de São Paulo na produção de café é da seguinte ordem: nos dois primeiros anos, o norte (Vale do Paraíba) produz, respectivamente, 86,5% e 77,4% da produção paulista. A partir de 1886, sua participação cai para 20%. (14) Paralelamente, à medida que a produção de café de São Paulo se desloca do norte para o centro e para o oeste, o porto de Santos adquire maior importância na sua exportação. Em 1867/1868 mais da metade da produção de café é exportada através de Santos, mas será a partir de 1890 que este porto adquirirá predomínio sobre o do Rio de Janeiro, em termos de embarque de café. "Os embarques de café de Santos mais do que dobravam a cada década que passou depois de 1870. Em 1892, Santos exportou 40 milhões de dólares de café; em 1912, suas exportações totalizaram 170 milhões". (15)

(12) SINGER P. *Desenvolvimento ...*, op. cit. nota 1, p. 28.

(13) *ibid.*, p. 29-30.

(14) *ibid.*, p. 29-30.

(15) DEAN, W., op. cit. nota 1, p. 10.

Diversas condições internas e externas favoreceram a expansão da cafeicultura; a) aumento da produção de café em virtude de solos mais adequados à cafeitura e da racionalização da empresa; b) incorporação do café como hábito de consumo e aumento da demanda do produto na Europa e nos Estados Unidos; c) a baixa qualidade do café brasileiro tornando-o mais acessível às massas consumidoras; d) aperfeiçoamento dos sistemas de comercialização; e) diminuição da concorrência externa ocasionada por uma praga que devastou os cafeeiros no Ceilão, principal rival de São Paulo. (16)

A expansão da cafeicultura, a centralização da produção e o aumento da importância do café na exportação brasileira vão permitir maior concentração da acumulação de capital em São Paulo, possibilitando, desta maneira, o custeio do surto industrial. Trata-se agora de explicar por que a concentração se dá na capital e não nas cidades produtoras ou em Santos, contrariamente ao ocorrido no Rio de Janeiro na época da mineração e, posteriormente, da comercialização do café. Caio Prado atribui a razões geográficas, à medida que a topografia, o relevo, a qualidade do solo, o clima, a salubridade, o sistema hidrográfico . . . , fatores condicionantes da penetração, ocupação e povoamento, teriam possibilitado melhores condições de exploração no planalto paulista mais que na região de Santos. (17) Por sua vez, Morse menciona o desenvolvimento viário como fator de concentração. A capital era centro de confluência viária do Estado, existindo uma única estrada de acesso a Santos e, assim mesmo, via São Paulo. (18) Além da posição geográfica, para F. H. Cardoso as razões devem ser baseadas no fato de São Paulo ser o centro político-administrativo e entreposto comercial, para onde convergiam todos os interesses da lavoura e afluía o maior número de imigrantes (mercado de mão-de-obra), e onde se realizava a maior parte dos negócios do café e se armazenava e comercializava a maior parte dos produtos consumidos no interior. (19)

A concentração do excedente econômico na Capital e as mudanças estruturais que se processavam são responsáveis pelo aumento da população, a expansão da urbanização e do mercado interno.

Quanto às origens dos empresários, limitamo-nos a mencionar sua heterogeneidade em termos de procedência. Alguns são de origem rural, ligados à produção ou comercialização do café. Outros provieram da atividade comercial, especialmente do comércio de importação e exportação. (20). Um terceiro grupo foi recrutado entre os imigrantes, alguns ligados ao comércio. Outros começaram com pequenas oficinas que foram crescendo e se transformando em fábricas maiores.

(16) *ibid.*, p. 10.

(17) PRADO Jr., C., *op. cit.* nota 4, p. 91-115.

(18) MORSE, R. M. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo, Difel, 1970. p. 383-4.

(19) CARDOSO, F. H., *op. cit.* nota 1, p. 193.

(20) DEAN, W., *op. cit.* nota 1, p. 41-88.

A literatura sobre industrialização aponta outros fatores de ordem política interna e externa também favoráveis ao desencadeamento do processo. Como são fatores que não farão parte do marco teórico do presente trabalho, limitamo-nos meramente a mencioná-los. O primeiro diz respeito à Proclamação da República à medida que significou maior descentralização política e, conseqüentemente, maior autonomia para os Estados. Esta se traduziu na formulação de políticas de estímulo à produção e ao comércio, de arrecadação de impostos, de emissão de papel-moeda, de contração de empréstimos externos sem o controle direto da União. Medidas estas favoráveis à acumulação e concentração de capital e, conseqüentemente, ao desenvolvimento industrial.

O segundo se refere à política financeira de flutuação cambial adotada no início da Primeira República, à medida que indiretamente teve efeito protecionista para a indústria nacional. (21) Um terceiro fator extremamente polêmico, se refere às crises conjunturais do mercado externo e aos conflitos internacionais. Segundo alguns estudiosos, a Primeira Guerra e a crise econômica de 1929/30 tiveram efeitos benéficos no processo de industrialização porque possibilitaram a ruptura do sistema: exportação de produtos agrícolas e importação de produtos industrializados. As crises provocaram uma interrupção física dos suprimentos estrangeiros e uma redução da quantidade disponível de divisas para a compra de mercadorias estrangeiras. (22) A argumentação específica sobre os efeitos da Primeira Guerra na industrialização brasileira se resume no "impulso adicional" e efeito diversificador de novos produtos industrializados e no declínio da taxa de câmbio e das importações que o conflito teria provocado. (23) Outros autores se opõem a esta tese. Warren Dean, defendendo a tese de que a expansão da indústria depende do comércio de exportação de café, afirmava que o primeiro conflito mundial não foi nada estimulante à industrialização de São Paulo, a não ser em setores bem limitados: no aumento da exportação de tecidos de algodão e no desenvolvimento de "numerosas oficinas metalúrgicas". E que o aumento da produção industrial e das exportações ocorrido no Estado de São Paulo se deve ao aproveitamento da capacidade ociosa das indústrias instaladas anteriormente, ao crescimento das exportações paulistas para outras regiões brasileiras e à diversificação da pauta das exportações para os países estrangeiros. Embora reconheça a diminuição das importações, argumenta que a restrição incidiu sobre a importação de bens de capital e de matérias-primas mais do que sobre bens de consumo (principalmente agrícolas), ocorrendo também uma redução drástica das expor-

(21) SINGER, P. *Desenvolvimento ...*, *op. cit.* nota 1, p. 15.

(22) BAER, W., *op. cit.* nota 1, p. 15-9.

(23) SIMONSEN, R. C., *op. cit.* nota 1, p. 30-40.

PRADO JÚNIOR, C., *op. cit.* nota 1, 267.

LUZ, N. V., *op. cit.* nota q, p. 145.

tações de café, principal fonte financiadora da expansão industrial. (24)

Além destes, cumpre mencionar outro fator importante para o desencadeamento do processo de industrialização — a importação de uma nova tecnologia e de novas fontes de energia (principalmente de energia inanimada) que, incorporadas à produção, provocaram mudanças significativas no sistema produtivo.

Até aqui, fizemos análises dos fatores apontados pela literatura que são relevantes para explicar o desencadeamento do processo de industrialização no Brasil. Trata-se agora de definir os que constituirão o marco teórico do presente trabalho, bem como de colocar os problemas que nortearão esta pesquisa.

Definição e colocação do problema

A economia mineira, após ter experimentado grande crescimento durante o ciclo da mineração, vive período relativamente longo de estagnação, do qual somente se recuperará com o desenvolvimento da cafeicultura. Paralelamente, Minas viu surgirem diversos núcleos industriais no final do século passado e no início do século XX. Entre os núcleos industriais, o de maior destaque, quer pelo número de indústrias e de operários, quer pela riqueza produzida, foi o de Juiz de Fora. Este local era o núcleo econômico mais dinâmico e a principal cidade do Estado até a década de 1930, quando gradativamente perde o predomínio para a capital — Belo Horizonte. A despeito da relevância de seu parque industrial e de seu papel importante dentro da economia do Estado, o processo de industrialização não fora sistematicamente estudado.

Fernando Correa Dias, um dos estudiosos da matéria, atribui o processo de industrialização de Juiz de Fora ao desenvolvimento da economia do café e à influência dos mesmos fatores que estiveram presentes na industrialização de São Paulo. (25) Até que ponto pode-se afirmar que a economia cafeeira gerou a industrialização e que na lavoura tenham surgido as condições que a possibilitaram, como ocorreu em São Paulo? Quais os outros fatores que, segundo Fernando Correa Dias, seriam os mesmos de São Paulo, e teriam influenciado no desenvolvimento industrial de Juiz de Fora? Até que ponto as "condições ou as precondições sociais" para a industrialização se teriam também formado na fazenda cafeeira?

A resposta a estas questões terá como marco de referência teórica mais amplo a tese segundo a qual o desencadear do processo dá industria-

(24) DEAN, W., op. cit. nota 1, p. 91-114.

(25) DIAS, F. C. *A imagem de Minas*; ensaios de sociologia regional. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1971. p. 77-8.

lização supõe certo grau de desenvolvimento da economia capitalista que se manifesta na generalização da economia mercantil e na maior especialização da divisão social do trabalho. Os estudos sobre formação do capitalismo, apesar de serem abundantes, focalizam especialmente a passagem de uma economia feudal para a capitalista tendo como referência histórica os países europeus e, não raro, o caso japonês. Mesmo assim, parece não haver consenso entre os estudiosos quanto aos mecanismos e fatores que possibilitam a transição de um tipo de economia para outro. A controvérsia parece resistir ao redor de dois aspectos básicos. Enquanto alguns autores parecem privilegiar fatores externos à sociedade feudal, como o desenvolvimento do comércio e o crescimento das cidades fora da jurisdição dos senhores feudais, outros acentuam que os fatores dinâmicos responsáveis pela transição devem ser buscados nas próprias contradições internas que o modo de produção feudal engendrava: pagamento dos tributos em dinheiro, sobrecarga das taxas, as revoltas dos camponeses e outros. (26)

Estudar a formação da economia capitalista num país dependente é uma tarefa mais difícil e complexa porque, por um lado, não se trata de passagem de uma economia feudal para uma economia capitalista e, por outro, há escassez e controvérsia dos estudos. Sem pretender esgotar a problemática e muito menos alimentar a polêmica, e como se trata de um estudo que objetiva explicar os fatores que possibilitaram o surgimento do processo de industrialização será pouco fecundo, sob o ponto de vista de nossa investigação, definir a formação do modo de produção capitalista, num país dependente, pela mera vinculação de sua economia àquela dos países capitalistas centrais. Embora esta forma de caracterizar contenha elementos relevantes para a compreensão do processo, tais como o caráter de subordinação e dependência da economia dos países periféricos, a produção para exportação, desenvolvendo-se dentro de cânones racionais e destinando-se a gerar lucros, será insuficiente para os nossos propósitos, porque não explicita as condições internas (as relações sociais de produção) que efetivam e reiteram o processo produtivo. Ou seja, para que ocorra a implantação do modo de produção em bases capitalistas e se desencadeie o processo de industrialização, será fundamental a organização da produção em bases livres, onde haja a separação entre o proprietário dos meios de produção e o trabalhador, e relações de compra e venda de força de trabalho, que permitam uma apropriação desigual do excedente econômico produzido. (27)

A discussão dos problemas levantados anteriormente obedecerá ao seguinte escalonamento. No capítulo 1, analisar-se-ão o processo de formação de capitais pelo desenvolvimento do Setor de Mercado Externo —

(26) SWEEZY, P. M. et alii. *Do feudalismo ao capitalismo*. Lisboa, Dom Quixote, 1971.

(27) DOBB, M. *A evolução do capitalismo*. Rio de Janeiro, Zahar, 1965. p. 18-9.

a cafeicultura — e o porquê da maior acumulação e concentração de capital em Juiz de Fora, relacionado com a abertura da Rodovia União e Indústria e a constituição de um entreposto comercial naquela cidade.

No capítulo 2 — o fator mão-de-obra — focalizar-se-ão as transformações ocorridas ao nível das relações sociais de produção, onde e como se dá o processo de implantação das relações capitalistas de produção. Procurar-se-á demonstrar que o processo ocorrerá no meio urbano.

Discutir-se-á, no capítulo 3, a origem social dos empresários industriais e a procedência e as formas de concentração dos capitais investidos na criação de indústrias. Distinguir-se-ão dois grupos principais: os imigrantes e os não-imigrantes.

No capítulo 4, focalizar-se-á o problema da formação de mercado consumidor constituído pela população rural (ligada ao setor de mercado externo) e urbana (setor secundário e terciário, tanto proprietários quanto trabalhadores) da Zona da Mata, de Juiz de Fora e de outras regiões de Minas, pelo Rio de Janeiro e, secundariamente, por outros Estados.

O problema da tecnologia, fator fundamental para a produção industrial, bem como algumas matérias-primas essenciais (ferro, aço, malte, tintas) para a mesma, pelo fato de serem importadas dos países capitalistas mais desenvolvidos, não serão objeto de capítulo especial. Entretanto, cumpre assinalar que se por um lado sua utilização implica o aumento da produção, por outro, a reiteração desta dependência tecnológica constituir-se-á em entraves ao processo de crescimento de Juiz de Fora à medida que parcelas significativas de capitais serão subtraídas do processo de industrialização local em benefício do processo de desenvolvimento dos países fornecedores.

CAPÍTULO I

O FATOR CAPITAL

Na primeira parte desta seção, analisa-se a expansão da lavoura cafeeira (SME) na Zona da Mata, relacionada com a ocupação e povoamento da região, com a formação de capital e com o crescimento do Setor de Mercado Interno representado pelo desenvolvimento do sistema de transporte rododiferroviário. Na segunda parte, estão focadas as conseqüências da abertura da Rodovia União e Indústria na criação de um entreposto comercial e na maior concentração de capitais em Juiz de Fora.

O DESENVOLVIMENTO DA CAFEICULTURA NA ZONA DA MATA (MG)

O café, inicialmente cultivado nos quintais dos então subúrbios da cidade do Rio de Janeiro, difundia-se em solo fluminense no século XVIII e no início do século XIX, a despeito dos estímulos que a Corte reservava à cultura do chá. À medida que seu consumo se popularizava, interna e externamente, adquiria, em conseqüência, crescente valor comercial. A cultura do café galgara a Serra do Mar e da Mantiqueira e se alastraria em solo mineiro pelo intercurso dos tropeiros que trafegavam o "Caminho Novo", única via de ligação entre a Província das Minas Gerais e a cidade do Rio de Janeiro. A cafeicultura se desenvolveria, no início do século XIX, no solo virgem da Zona da Mata, nos vales do Rio Pomba, do Paraibuna, e depois, através do vale do Paraíba, atingiria o Sul de Minas. Num momento posterior, a cultura do café se difundiria no nordeste do Estado, nos vales do Rio Doce e Mucuri e, mais tarde, no sudeste de Minas. (28) É o caráter itinerante do café que se observa em nível estadual, aproveitando os solos férteis dos vales, os cursos naturais de acesso e as vias e ferrovias que facilitam sua interiorização.

(28) CARVALHO, D. de. O café em Minas Gerais; a cultura do café nasce e se desenvolve sem amparo oficial. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927, Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. p. 218-27.

A primeira referência estatística de participação do café produzido em Minas, no cômputo geral de suas exportações, é dada por Eschwege, em 1818/19. Minas exporta, neste período, 9.739 arrobas de café, no valor de 29.21 contos, uma média de 3\$000 por arroba, quando o total das exportações atingia a cifra de 986,2 contos. Ao café correspondia um percentual um pouco superior a 3% das exportações. Da produção registrada, 9.256 arrobas de café procediam da Zona da Mata, especialmente de Matias Barbosa. (29)

Os artigos mais representativos da pauta de exportação, no ano em estudo, compreendiam: a) produtos de pecuária, assim discriminados: gado vacum 248.2 contos, bestas 90,7 contos, suínos 90,5 contos; queijos 79,5 contos, cavalos 30,5 contos; b) produtos agrícolas, sendo os principais: fumo 70,4 contos, algodão 58,9 contos, açúcar 45,7 contos, café, apenas, 29,2 contos . . . (30) Se se computarem os demais produtos de menor volume ou valor comercial, constata-se que cerca de 90% do total das exportações provêm do setor primário, pecuária e produtos agrícolas. Estes dados contrastam com a composição das exportações do Século XVII, quando o ouro era o principal produto da pauta e o valor das mesmas era (1776) superior a 3.000 contos. (31)

A partir do final do Século XVIII a produção de ouro já deixava de ter um peso significativo nas exportações. E a economia mineira, no período que media o declínio da mineração até o "boom" do café, sofreu um processo de reajustamento que se caracterizou, em primeiro lugar, pelo aumento do excedente comercializável do SS e pelo crescimento do SMI expresso pelos dados de produção agrícola exportada em 1818/19; e, conseqüentemente, pela redução da pauta dos produtos importados. (32) Em segundo lugar, refletiu-se no remanejamento espacial da população em dois sentidos principais.

Primeiro, desencadeou-se um período de grandes migrações internas e dispersão da população pelas diversas regiões de Minas e mesmo para outras províncias. A população da comarca do Rio das Velhas, no final do século XVIII, emigrava principalmente para São Paulo, enquanto os habitantes de Vila Rica deslocavam-se para a Mata. Em 1776, a população da

comarca de Vila Rica era 78.618 almas, e em 1821, 45 anos depois, era 75.753. (33) As regiões mineradoras transformavam-se, portanto, em áreas de expulsão, e a Zona da Mata, em especial, devido ao desenvolvimento da cafeicultura, tornar-se-á o principal pólo de atração. Segundo, processa-se, desta forma, a ocupação e o povoamento da Zona da Mata. "É inútil, escreve Orlando Valverde, procurar vestígios da marcha pioneira na Zona da Mata antes de 1830. Falta ainda a mola econômica, representada pelo surto cafeeiro que iria desencadear o maior movimento pioneiro jamais realizado em terras de Minas Gerais. Este movimento é mais que gêmeo, é xifópago do que se verificou no médio Paraíba. Têm ligações espaciais: são regiões contíguas; históricas: na mesma época (a partir da década de 1830); econômicas: o mesmo produto comercial, o café; a mesma estrutura agrária e social: o latifúndio patriarcal, aristocrata e escravocrata; demográficas e raciais: o estoque luso-brasileiro vindo do centro de Minas, superposto à camada de negros africanos". (34)

O desenvolvimento da cafeicultura não só será responsável pelo povoamento e ocupação da Zona da Mata, como dele dependerá a reorganização da economia de Minas Gerais, à medida que redinamizando o Setor de Mercado Externo, rearticulará novamente os demais setores, quer absorvendo e, portanto, reduzindo o SS, quer desenvolvendo e, portanto, ampliando o SMI.

No período 1829/30, Minas já exportava 81.400 arrobas de café no valor de 148,5 contos, um aumento produtivo da ordem de 735%, comparado com o decênio anterior. Em compensação, a produção de algodão que, até então, ocupava um lugar de destaque nas exportações mineiras, decaiu de 99.000 para 7.000 arrobas. (35) O grande impulso da cafeicultura, neste período, está ligado a três fatores: abundância de mão-de-obra escrava, de terras virgens e facilidade de sua aquisição (normalmente sob a forma de doação, por parte do governo, de terras devolutas), e o preço estimulador alcançado pelo café, que de 3\$000 por arroba em 1818 passava a 6\$200 em 1821. (36)

(29) TAUNAY, A. E. **Pequena história do café no Brasil**. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do café, 1945. p. 61.

id. **História do café no Brasil**. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do café, 1939. v. 2, p. 362.

(30) *ibid.*, p. 262-3.

SINGER, P. **Desenvolvimento** ..., op. cit. nota 1, p. 208.

(31) *ibid.*, p. 208.

(32) A pauta das importações minerais era constituída, em 1918, de: sal 115,6 contos, fazendas 21 contos, vinho 6,3 contos, azeite, 5,9 contos, peixe salgado 5,1 contos, farinha de trigo 1,6 contos, elevando-se o total 157,1 contos.

TAUNAY, A. E. **História** ..., op. cit. nota 29, p. 263.

(33) SUSANO, L. da S. A. D'Azambuja. O Capitão Silvestre e Frei Velloso; ou a plantação do café no Rio de Janeiro. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. **Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil**; 1727-1927. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. p. 9-37. Informação: p. 35.

(34) VALVERDE, O. Estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 20 (1): 3-82, jan./mar. 1958. Informação: p. 27.

(35) CARVALHO, D. de. O café em Minas Gerais; a cultura do café nasce e se desenvolve sem amparo oficial: In: DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, Rio de Janeiro. **O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro, 1934, v. 2, p. 578-82. Informação: p. 582.

(36) ALVIM, S. Projecção econômica e social da lavoura cafeeira em Minas Gerais. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. **Minas e o bicentenário cafeeiro no Brasil**; 1727-1927. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. p. 36-72. Informação: p. 51.

Dez anos mais tarde, na safra de 1939/40, a produção se elevava a 243.473 arrobas, correspondendo a um aumento de 300%, comparada com a do decênio anterior, e já representava 28% do total das exportações da Província. Para o decênio seguinte, 1850/51, a produção de café mais que triplicava, atingindo 900.597 arrobas, no valor de 1.801,1 contos, contribuindo com 45% do total das exportações. (37)

A principal região produtora é a Zona da Mata. Mais de 99% da exportação mineira de café de 1847/48, que totalizava 745.381 arrobas, e de 1850/51, que somava 900.264 arrobas, eram produzidos na Zona da Mata (tab. 1). Entre os municípios maiores produtores se destacavam: Sapucaia, Juiz de Fora, Mar de Espanha e Porto Novo do Cunha. Em Muriaé, Ubá e Leopoldina, que se tornariam importantes centros produtores, a cafeicultura em 1850/51 havia recém-começado. A produção de café nas regiões Sul e Norte é ainda incipiente neste período.

(37) ALVIM, A. Confrontos e deduções. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927, Belo Horizonte, Imprensa Official, 1929 p. 73-105. Informação: p. 80-1.

TABELA 1
PROCEDÊNCIA DO CAFÉ MINEIRO EXPORTADO
1847-1951

PROCEDÊNCIA	Produção (1847/48) (arrobas)	Produção (1950/51) (arrobas)
Sapucaia	246.086	257.032
Juiz de Fora (Parahybuna)	183.895	222.742
Mar de Espanha	95.753	137.905
Porto Novo do Cunha	79.622	125.475
Flores do Rio Preto	61.112	73.473
Ericeira	32.809	47.316
Presídio do Rio Preto	22.837	22.933
Porto Velho do Cunha	9.941	2.006
Pomba	6.788	8.468
Zacharias (Ponte do)	863	459
Patrocínio Muriahé		120
SUBTOTAL: Zona da Mata	743.707	898.184
Ouro Fino	948	60
Porto do Machado	360	.....
Corrijo	16	50
Monte Belo	7	.....
Ponte Alta	4	.....
Sapucahy-Mirim .....	.....	86
Itajubá .....	.....	30
SUBTOTAL: Zona Sul	1.335	226
Rio Prado	247	282
Morrinhos (Rio São Francisco)	92	1.554
SUBTOTAL: Zona Norte	339	1.834
TOTAL	745.381	900.264

Fonte: ALVIM, S. Projecção econômica e social da lavoura cafeeira em Minas Gerais. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927. Belo Horizonte, Imprensa Official, 1929. p. 36-72.

Consideram-se dois indicadores que atestam, por um lado, o caráter cada vez mais predominante do Setor de Mercado Externo no âmbito da economia, representado pela população escrava e, por outro, os efeitos do SME na expansão do SMI, representado pelo desenvolvimento dos transportes.

Segundo o Recenseamento Geral do Império de 1872, havia . . . 1.510.806 escravos, dos quais 820.000 concentravam-se nas grandes províncias cafeeiras, assim discriminados: Minas tinha 370.490, Rio de Janeiro, 292.637 e São Paulo, 167.824. A população escrava constituía 15% da população global do País. (38) Cinco anos mais tarde — 1877 —, segundo estimativas, a população escrava tinha se reduzido a menos da metade da população recenseada, ou seja 723.419. Apesar disto, continuavam as concentrações em Minas, com 191.000 escravos, no Rio de Janeiro, com 163.000, em São Paulo, com 108.000. As três províncias maiores produtoras de café perfaziam o total de 461.502 da população escrava estimada. (39) A população servil desta província, na sua grande maioria, dedicava-se à agricultura; e, nas regiões produtoras, à produção de café, devido à sua maior rentabilidade em comparação com os demais produtos. Em Minas, a população escrava parece se concentrar na Zona da Mata, como nos sugerem os dados sobre a libertação dos escravos sexagenários, beneficiados pela Lei Saraiva-Cotegipe de 28.09.1885. Dos libertos em Minas, o maior número, 18.508, residia na Zona da Mata, e os municípios que apresentavam maior índice de beneficiários, e, provavelmente, os maiores produtores de café, eram: Juiz de Fora com 1.744, Leopoldina com 749, Mar de Espanha com 682, Pomba com 632, São Pedro do Muriaé com 491, Ponte Nova com 477, Cataguazes com 461, Rio Preto com 360, São José de Além Paraíba com 342 e Viçosa com 314 libertos. (40) Em Minas Gerais, "o município de Juiz de Fora foi o único a ter, em uma mesma ocasião, mais de 20.000 escravos, o que denota a importância ali alcançada pela lavoura cafeeira". (41)

O desenvolvimento do sistema rodoviário e ferroviário se expande, acompanhando o desdobramento da lavoura cafeeira. A Zona da Mata será servida pela "Rodovia União e Indústria" e por duas importantes ferrovias, a Estrada de Ferro D. Pedro II, que a corta no sentido leste-oeste e a Estrada de Ferro Leopoldina, que a atravessa no sentido norte-sudeste.

(38) TAUNAY, A. E. *Pequena* . . . op. cit. nota 29. p. 66.

(39) *ibid.*, p. 166.

(40) PEDROSA, M.X.V. Zona silenciosa da historiografia mineira - a Zona da Mata. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais*, Belo Horizonte, 9:189-230, 1962. Informação: p. 202.

(41) MENDONÇA, M.C. A economia mineira no século XIX. In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS MINEIROS, 1. Belo Horizonte, 1956. Belo Horizonte, UFMG, 1956. Citação p. 142.

O grave problema dos transportes e de vias de comunicação que obstaculizava o crescimento econômico de Minas vai se resolver, a partir da segunda metade do século XIX, através da abertura de rodovias e ferrovias. Há, por assim dizer, uma causalidade circular entre a melhoria dos transportes, a abertura de vias de comunicação e o desenvolvimento da cafeicultura, nas diversas regiões, especialmente na Zona da Mata. O café gerou os capitais que, direta ou indiretamente, financiaram a construção de rodovias e ferrovias. Estas, por sua vez, facilitando o escoamento, favoreceram o crescimento de sua produção.

TABELA 2
DISCRIMINAÇÃO DA POPULAÇÃO ESCRAVA
NAS PROVÍNCIAS MAIORES PRODUTORAS DE CAFÉ,
SEGUNDO PROFISSÃO E RESIDÊNCIA
1877

Província	Total	Profissão			Residência	
		Agricultor	Artista	Jornaleiro	Urbana	Rural
Minas Gerais	191.952	153.743	19.720	18.489	9.500	182.452
Rio de Janeiro	162.421	149.815	7.379	5.227	23.075	139.346
São Paulo	107.329	95.782	8.451	3.096	4.926	102.403
Outros	261.717	211.855	16.387	26.812	33.600	228.027
TOTAL (Brasil)	723.419	611.195	51.937	60.287	71.191	652.228

Fonte: SILVA, C.J. de. *A escravidão africana no Brasil, a extinção do tráfico, a abolição da escravidão; impacto e conseqüências*. Belo Horizonte, UFMG-DCP, 1969. p. 8. Mimeografado.

Inaugura-se o desenvolvimento de um sistema viário moderno, em Minas Gerais, com a abertura da "Rodovia União e Indústria", por Mariano Procópio Ferreira Lage, ligando Juiz de Fora a Petrópolis. O transporte, até então, se fazia ao lombo de muares. Minas vangloriava-se, por esta época, de possuir o maior rebanho de animais de carga do País. Dos 30 a 40 mil animais que compareciam à feira de Sorocaba, a grande maioria era arrebatada pelos tropeiros das Gerais. O Dr. Afonso Celso de Figueiredo informava em 1862, que a "entrada de bestas de carga na Província, no decênio, orçava por (volta) de 150.000, indício seguro do desenvolvimento da lavoura cafeeira". (42) O relevo acidentado e as barreiras naturais, constituídas pelas Serras da Mantiqueira e do Mar, limitaram, durante longo tempo, o desenvolvimento viário, condicionando o transporte à sua forma primitiva.

(42) PEDROSA, M.X.V., op. cit. nota 40, p. 203.

O percurso de Ouro Preto e Juiz de Fora ao Rio de Janeiro se fazia pelo "Caminho Novo". (43) Demorava-se, ida e volta, de Juiz de Fora ao Rio de Janeiro, algumas semanas de viagem. Mauá havia lançado em 1852 os primeiros trilhos da ferrovia que, partindo do Rio de Janeiro pela baixada fluminense, atingiria Petrópolis em 1856. Mariano Procópio obtém, naquele mesmo ano, a permissão do governo imperial para um plano ambicioso, como se depreende do decreto de concessão: "Atendendo ao que lhe representou Mariano Procópio Ferreira Lage, pedindo para construir, melhorar e conservar à sua própria custa duas linhas de estradas que começando nas margens do Rio Paraíba perto da vila deste nome até Porto Novo do Cunha, se dirija uma até a barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, com ramal desta cidade para São João d'El Rey, e outra pelo município de Mar de Espanha em direção à cidade de Ouro Preto, e desejando promover quanto possível o benefício da agricultura e do comércio das indicadas localidades facilitando as comunicações e as relações entre as Províncias do Rio e de Minas: Hei por bem conceder-lhe o privilégio exclusivo pelo tempo de cinqüenta anos ...". (44)

Obtida a concessão em 1852, os trabalhos de construção iriam iniciar-se em 1856 e, cinco anos mais tarde, 1861, proceder-se-ia a solene inauguração com a presença da família imperial e de ministros e secretários do Império. Eram 144 km de estrada macadamizada que permitia o tráfego de carruagens e da qual saíam ramais para Pomba, Mar de Espanha, Ubá, Rio Novo e Rio do Peixe. Havia estações com armazéns de mercadorias e mudas de animais em cada 10 ou 12 milhas de distância. (45)

A "Rodovia União e Indústria" revolucionou o sistema de transportes em Minas Gerais e abriria horizontes promissores à produção, ao comércio, à indústria e ao desenvolvimento da cidade de Juiz de Fora.

(43) "O Caminho Novo", iniciado por Garcia Rodrigues Paes e concluído por Domingos Rodrigues Paes, partindo da Borda do Campo atravessando a Mantiqueira na garganta de João Aires, passava em João Gomes (Palmira, Chapéu D'Uvas, Juiz de Fora, Matias Barbosa, Simão Pereira, Serraria, Entre Rios, Barra do Pirai e descia a Serra do Mar em Macacos, Penha até o Rio de Janeiro (ESTEVES, A. de O., *Álbum do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915. p. 16). A partir de 1836, foram introduzidas modificações no antigo traçado do "Caminho Novo" entre Porto de Estrela e Barbacena e Ouro Preto, cujos executores foram o Cel. Custódio Ferreira Leite e o Eng. Henrique G.F. Halfeld, obra contratada com o Governo Provincial. Em virtude do novo traçado, desviou-se a passagem do Morro da Boiada para Graminha. Ao lado do novo percurso iria surgir o povoado de Santo Antônio de Paraibuna que se transformaria, posteriormente, na atual cidade de Juiz de Fora (TAUNAY, A. E. *História* ... op. cit. nota 29, v. 3, p. 254-64 e OLIVEIRA, P. de, *História de Juiz de Fora*. 2. ed. Juiz de Fora, Gráf. Comércio e Indústria Ltda., 1966, p. 10-55).

(44) OLIVEIRA, P. de. op. cit. nota 43, p. 45.

(45) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 60.
ALVIM, S., op. cit. nota 36, p. 53.

"Presentemente, diz Agassiz em 1865, vai-se de Petrópolis a Juiz de Fora em carruagem, do erguer ao por do sol, sobre uma boa estrada, que não cede lugar a nenhuma outra no mundo". Em outra passagem, continua o ilustre viajante, a Rodovia União e Indústria "oferece todas as facilidades de transportes desejáveis às ricas colheitas de café que, de todas as fazendas da região, descem incessantemente para o Rio. Como esse distrito (Juiz de Fora) possui magníficos cafezais, o aperfeiçoamento dos meios de comunicação é de uma importância capital para o comércio da comarca ... (46)

Será a partir de 1869 que se verificará o surto de desenvolvimento ferroviário em Minas. (47) A ferrovia D. Pedro II, organizada em 1855 com o objetivo de ligar o Rio de Janeiro com Minas, por Porto Novo do Cunha, e com São Paulo, através de Cachoeira, será a primeira a atingir o solo mineiro. Inaugurada a estação do Rio de Janeiro em 1858, seus trilhos, avançando pelo Vale do Paraíba e transpondo a Serra do Mar, atingiram a Barra do Pirai em 1864, Entre-Rios e Paraíba do Sul em 1867, Porto Novo do Cunha em 1871, Matias Barbosa e Juiz de Fora em 1875. Barbacena, em 1880 e, oito anos mais tarde, Ouro Preto. Belo Horizonte em 1895, Diamantina em 1914.

Outra rede ferroviária importante para o desenvolvimento da cafeicultura, que atravessa a Zona da Mata, no sentido norte/sudeste, se constituirá pela fusão de primitivas ferrovias mineiras e fluminenses, na Estrada de Ferro Leopoldina. Entroncava-se com a D. Pedro II em Porto Novo. Em 1874, fora entregue ao tráfego o primeiro trecho entre esta localidade e Volta Grande. Alcançará em 1885 Muriaé, Pomba e Ponte Nova em 1886. Posteriormente, além de Porto Novo, entroncava-se com a D. Pedro II em Entre Rios, Juiz de Fora e Ponte Nova.

A expansão de sistema viário moderno estimulará positivamente o desenvolvimento da lavoura cafeeira em Minas Gerais. Como a produção não apresenta um "continuum" crescente anual, mas há certa disparidade entre um ano e outro, os dados serão apresentados (tab. 3) sob a forma de média quinquenal, o que permitirá avaliar o aumento do montante do café produzido e exportado por Minas de 1850 a 1924. Verifica-se um aumento

(46) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 61.

(47) Consultar as seguintes obras:

SINGER, P. *Desenvolvimento* ... op. cit. nota 1.

JACOB, R. *Minas Geraes no XX século*. Rio de Janeiro, Gomes, Irmão & C., 1911.

MULLER, L. S. *Estatística das estradas de ferro da União e fiscalizadas pela União em 31.12.1904*, Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1906.

MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio. *Atlas econômico de Minas Gerais*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1938.

PESSOA Jr., C. D. R. *Estudo descritivo das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1886.

constante até 1909. Na década seguinte ocorre o decréscimo mais acentuado no primeiro quinquênio, devido à crise que se estendeu de 1900 a 1910. Como a crise era de superprodução, afetou os produtores num duplo sentido: abandono dos cafezais mais velhos e desestímulo ao plantio de novos. A partir de 1920, a produção atinge e supera os índices produtivos dos quinquênios anteriores.

A nível nacional, a produção de café de Minas correspondia, em 1850, a 7% da exportação global do País. Dez anos mais tarde, em 1860, mantinha-se a mesma relação percentual, significando que a produção mineira acompanhava o desenvolvimento da cafeicultura nacional. Em 1870, ascendia a 12% do café brasileiro exportado. Em 1877, do total de café registrado na Província do Rio de Janeiro, 107.252 toneladas provinham de regiões fluminenses, 38.346 procediam de Minas, 17.118 de São Paulo e 8.569 toneladas da Província do Espírito Santo. A quota mineira corresponde a mais da metade daquela de São Paulo, embora tenhamos que adicionar a quantidade de café paulista exportado via Santos. Mas, mesmo assim, "não há dúvida que, neste período, Minas alcança o segundo lugar na produção cafeeira nacional. Em 1880, com 710.000 sacas, o café mineiro vai representar 27% da exportação nacional". (48) Já em 1903, a exportação mineira correspondia a 23,3% da nacional, ocupando ainda o segundo lugar, depois de São Paulo. (49) Em 1924, significava 13,1% do total da exportação brasileira.

A nível estadual, de uma participação pouco expressiva (3%) em 1818/19, o café passou a desempenhar um papel cada vez mais expressivo no cômputo das exportações mineiras. Observa-se (tab. 4) um "crescendum" contínuo até o quinquênio 1885/89, quando atingiu sua expressão econômica máxima de 80% das exportações. É o apogeu da prosperidade e da fartura da lavoura cafeeira mineira, ocorrendo, a partir dessa época, um decréscimo crescente até se estabilizar, em média, ao redor de 45 a 50% do total das exportações a partir de 1920.

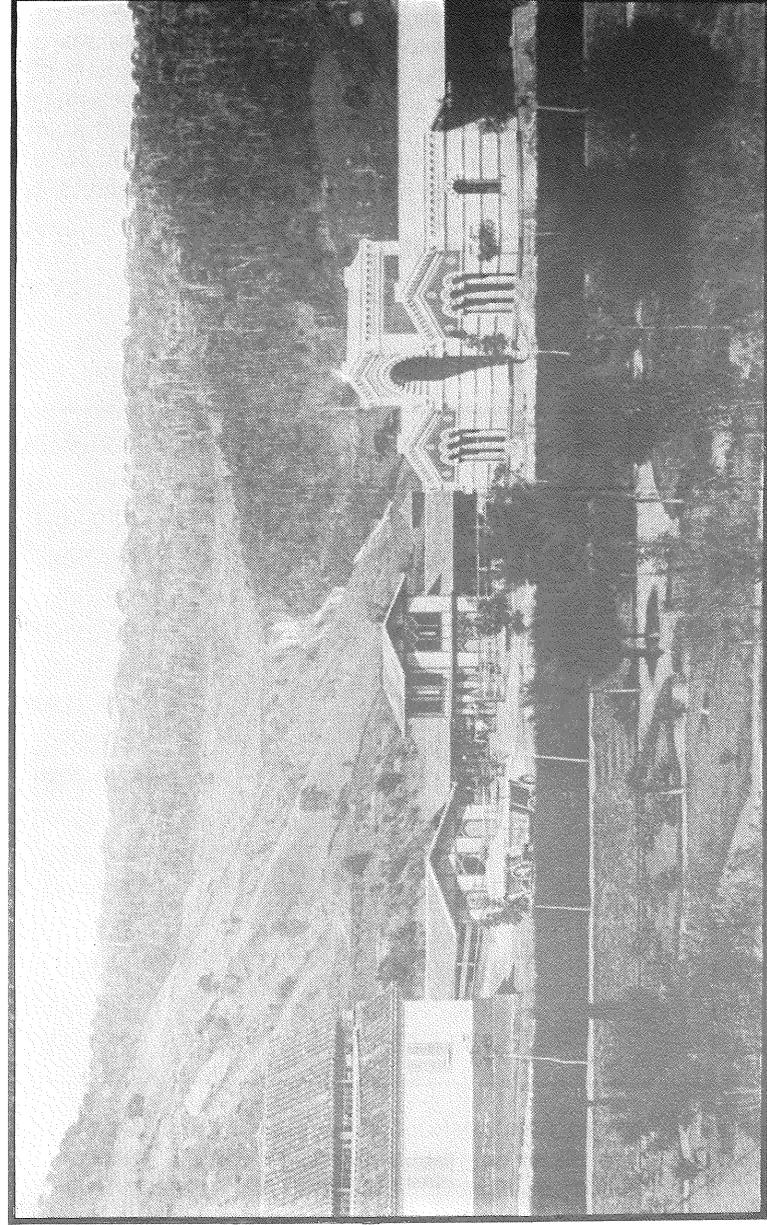
A maior produção de café de Minas continuava se concentrando, durante as três primeiras décadas do Século XX, na Zona da Mata (tab. 5). Só que com uma diferença importante: principalmente após a crise de final do Século XIX e início do Século XX, as maiores unidades produtoras não se localizavam mais nos vales do Paraíba e do Rio Pomba. E a maior parte do café, na Zona da Mata, passou a ser produzida nos vales do Rio Doce e afluentes, a nordeste da região. Mais à frente retomará o significado econômico-político, deste deslocamento da produção, para o desenvolvimento de Juiz de Fora.

48 SINGER, P. *Desenvolvimento* ... op. cit. nota 1, p. 211.

49 JACOB, R., op. cit., nota 47, p. 57.



Trecho da Estrada União e Indústria



Estação de Rio Novo em Santo Antônio do Paraibuna (atual Bairro Mariano Procópio).

Finalmente, cumpre salientar a relevância do desenvolvimento do SME, o café, na sustentação e expansão do aparato estatal mineiro. Durante o período em estudo (1850 a 1930), mais de 50% dos impostos arrecadados sobre a exportação provieram do café. E, após a Proclamação da República, quando os impostos sobre exportação se constituíram na principal fonte de recursos (e de poder) das unidades federativas, o café contribuiu com quantia igual ou superior a 65% dos impostos sobre produtos exportados. Nos três últimos decênios do séc. XIX (tab. 6), os efeitos da expansão do SME no aparato estatal mineiro, quanto ao aumento dos impostos arrecadados, não se limitaram apenas a elevar o orçamento a níveis bem supe-

TABELA 3
MÉDIA QUINQUENAL DA PRODUÇÃO DE CAFÉ
MINAS GERAIS
1850-924

Quinquênio	Produção de Café (arroba)	Índice
1850/54	711.732	100,0
1855/59	809.780	144
1860/64	1.150.152	161,5
1865/69	1.973.591	277
1870/74	2.313.954	325
1875/79	2.797.420	393
1880/84	4.444.583	624
1885/89	(1) 5.477.724	769,6
1890/94	5.583.195	784
1895/99	8.399.271	1.180
1900/04	10.492.749	1.474
1905/09	10.791.373	1.516
1910/14	8.529.278	1.198
1915/19	10.412.385	1.463
1920/24	12.519.504	1.759

Fonte: ALVIM, A. Confrontos e deducções. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. p. 73-105. Informação: p. 80-3.

1) A média foi calculada em bases da produção de 4 anos por falta de dados para o ano de 1887, na relação do autor citado.

riores àqueles obtidos durante o período de recessão da economia mineira, entre o declínio da mineração e o "boom" do café. Neste período, pode-se dizer que o café reorganizou e reequilibrou as finanças públicas mineiras. Mas seus efeitos não pararam aí. Com os recursos dele provenientes, foi possível, ao longo do período, expandir a burocracia e os serviços públicos, e assumir, embora de forma muito débil, novos encargos no que se refere ao estímulo à expansão das atividades produtivas e da infra-estrutura (como aviação, e garantindo juros de 7% a 8% aos capitais aplicados na abertura de ferrovias).

TABELA 4
**PERCENTUAL DAS MÉDIAS QUINQUENAIS
 DO VALOR DA PRODUÇÃO DE CAFÉ
 E DAS EXPORTAÇÕES
 MINAS GERAIS
 1860-924**

Quinquênio	Valor Total Exportação (contos)	Valor/Café (contos)	% do Café Sobre Total Exportação
1850/54	4.976,5	2.456,9	49,30
1855/59	5.994,8	3.688,5	61,50
1860/64	9.541,9	4.487,9	47,03
1865/69	14.941,3	9.078,3	60,70
1870/74	18.821,3	11.448,4	60,82
1875/79	20.980,8	13.247,2	63,13
1880/84	35.843,1	26.671,2	74,41
1885/89	50.979,0	40.812,5	80,05
1890/94	123.801,1	87.777,1	70,90
1895/99	199.334,4	128.274,3	64,30
1900/04	150.259,5	87.400,6	58,11
1905/09	137.533,3	62.598,2	45,51
1910/14	193.426,4	104.293,5	43,57
1915/19	348.478,9	109.222,8	53,90
1920/24	640.013,3	284.997,9	44,51

Fonte: ALVIM, A. Confrontos e deduções. In.: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. *Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. p. 73-105. Informação: p. 80-3.

Os dados apresentados sobre a produção de café, o valor de sua exportação e seu peso relativo no montante de impostos arrecadados pelo erário público mineiro dão conta da dinamicidade desencadeada pelo desenvolvimento do Setor de Mercado Externo na economia mineira como um todo. E, como a maior parte do café mineiro era produzida na Zona da Mata, pode-se afirmar que, nesta região entre as demais, os efeitos desencadeadores e as transformações acarretadas pelo desenvolvimento do SME (maior intensidade nas trocas e na circulação de mercado, maior concentração de capitais, maior desenvolvimento do SMI, dos transportes e da urbanização, e maior absorção do setor de subsistência etc. . . .) foram mais intensos. Se são inegáveis as mudanças advindas do desenvolvimento da cafeicultura sobre a economia mineira como um todo, seus efeitos foram bem mais profundos e abrangentes na região especializada em sua produção.

TABELA 5
**PRODUÇÃO DE CAFÉ POR REGIÃO
 MINAS GERAIS
 1903-1927**

Zona	1903 a 1904 ¹		1926 a 1927	
	Arrobas	%	Sacas	%
Mata	5.993.425	64,7	2.541.000	57,7
Sul	2.647.500	28,18	1.470.705	33,4
Oeste	519.360	5,6	271.705	6,2
Triângulo	241.920	2,5	114.924	2,6
Norte	1.926	0,02	4.760	0,1
TOTAL	9.404.136	100.00	4.403.184	100.00

Fontes: Os dados referentes à produção de 1903 e 1904 foram elaborados a partir do quadro 57 de:

JACOB, R. *Minas Geraes no XX século*. Rio de Janeiro, Gomes Irmão & C., 1911. Os dados de 1926 e 1927 foram elaborados a partir de:

MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. *Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. p. 154-61.

1) Os dados refletem, apenas, a produção de 64 municípios de Minas Gerais, sendo 19 da Zona da Mata, 19 da Zona Sul, 15 do Oeste, 09 do Triângulo e 02 da Zona Norte.

2.2 A formação do entreposto comercial em Juiz de Fora

A análise da concentração geográfica da produção cafeeira na Zona da Mata não é suficiente para que se conclua que os capitais por ela gerados se concentrassem em Juiz de Fora. Pelo contrário, indica que os capitais estavam disseminados pelas unidades produtivas localizadas nos diversos municípios da extensa Zona da Mata. E por causa desta descentralização, é lógico supor que todos os municípios onde se produzia café eram aptos para experimentar um processo de industrialização, se aceitarmos simplesmente a tese de que o desenvolvimento do SME é condição suficiente para possibilitar o surgimento do processo de industrialização na região onde se desencadeia. Sabe-se, com base em evidências históricas, que a produção para o mercado externo não acarreta, necessariamente, na região e, muito menos, em todos os núcleos que para ele produzem, o processo de industrialização.

TABELA 6

MÉDIAS DECIMAIS DOS IMPOSTOS PROVENIENTES DA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ E DA EXPORTAÇÃO GERAL
MINAS GERAIS
1850-1929

Anos	Impostos/Exportação Geral (contos) (A)	Impostos/Exportação Café (contos) (B)	% (A / B)
1850/59	220,1	117,2	53,2
1860/69	465,1	253,9	54,5
1870/79	807,3	484,9	60,0
1880/89 ¹	1.779,3	1.370,7	77,0
1890/99	11.985,5	10.780,2	89,0
1900/09	10.719,1	7.881,3	73,5
1910/19	19.761,5	12.310,2	65,6
1920/29	43.627,3	34.102,3	78,2

Fonte: ALVIM, A. Confrontos e deduções. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura, Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927, Belo Horizonte. Imprensa Oficial, 1929, p. 73-105. Informação: p. 81-3.

1) Média calculada em bases de 9 anos, por não constarem na relação do autor os dados referentes ao ano de 1887.

Por isto, é insuficiente dizer que os capitais gerados pelo café são responsáveis pelo desencadeamento do processo de industrialização de Juiz de Fora. Não basta, porque, em primeiro lugar, atuaram outros fatores e, em segundo lugar, porque temos que explicar os mecanismos que possibilitaram maior concentração e acumulação de capital em Juiz de Fora.

As razões da maior concentração de capital devem ser buscadas na abertura da Rodovia União e Indústria, visto que introduziu uma nova dinâmica no esquema de comercialização da produção local. A abertura da Rodovia União e Indústria vai transformar Juiz de Fora num entreposto comercial. Vai permitir o desenvolvimento do comércio local, tendo como consequência maior concentração de capital. Juiz de Fora se transforma, como ponto terminal da mais importante via de comunicação da Província, no local de passagem obrigatória entre Minas e o Rio de Janeiro, no núcleo econômico mais dinâmico da Zona da Mata e polarizador de uma vasta região de Minas e parte de Goiás. Ou nas palavras de Rever H. Klumb, fotógrafo da família imperial: "Este lugarzinho é hoje (1861) o empório comercial de Minas e um pouco de Goiás". (50)

Com a abertura da rodovia, com seu leito macadamizado e com seu sistema de transportes — diligências e carroças — modificaram-se radicalmente as condições de transporte feito, até então, pelas tropas de burros, cuja quantidade por jumento não excedia a 60 quilos de carga. A Rodovia União e Indústria introduziu maior "liquidez" no sistema: maior rapidez, maior quantidade e volume de carga transportada, maior segurança e continuidade no movimento de circulação de mercadorias em todas as épocas do ano e, conseqüentemente, barateamento do preço/arroba, por légua transportada.

O café produzido na Zona da Mata era exportado pelo porto do Rio de Janeiro. Com a abertura da Rodovia, grande parte do café exportado era reunido em Juiz de Fora para ser transportado pela companhia até o local de embarque. Esta deteve o monopólio do transporte na região. A quantidade de café transportado pela companhia, exceto nos primeiros meses de funcionamento, sempre representou quantia igual ou superior a

50 ESTEVES, A. de P. Mariano Procópio; trabalhos originais. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956. Citação: p. 46.

59% do café mineiro exportado. Em alguns anos, sua quase totalidade. Noutros, volume superior àquele exportado pela Província (tab. 7). Daí o acerto de seu organizador quando afirmava que o movimento de passageiros (tab. 8) e circulação de mercadorias (tab. 9) é "a mais eloqüente demonstração das vantagens que a lavoura e o comércio têm auferido da União e Indústria desde que esta estrada foi aberta ao tráfego". (51)

O sistema de transporte da Companhia União e Indústria (C.U.I.) proporcionou, tanto para fazendeiros quanto para comerciantes, além de maior garantia no escoamento da produção e maior regularidade no abastecimento, uma infra-estrutura fundamental que lhes permitiu certas economias de escala, libertando-os dos encargos e do ônus da manutenção de

(51) ESTEVES, A. de O., op. cit., nota 50, p. 244.

TABELA 7

O TOTAL DE CAFÉ PRODUZIDO POR MINAS GERAIS
E O VOLUME DE CAFÉ TRANSPORTADO
PELA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA
1858-68

Ano	Café Exportado M.G. (arrobas) (A)	Café Transportado C.U.I. (arrobas) (B)	% (A / B)
1858	889.766	503.418	56,5
1859	688.946	1.082.172	177,0
1860	1.539.808	1.362.190	88,4
1861	1.092.616	1.576.826	144,3
1862	647.707	771.598	119,1
1863	994.615	986.072	99,1
1864	1.476.017	887.200	60,1
1865	1.303.748	1.309.006	100,4
1866	2.150.304	1.326.797	61,7
1867	2.130.992	1.982.259	93,0
1868	2.793.555	1.673.622	59,0

Fontes: ALVIM, A. Confrontos e deduções. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura Minas e o bicentenário do café no Brasil; 1727-1927, Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929. p. 73-105. Informação p. 81.

ESTEVES, A. de O. Mariano Procópio; trabalhos originais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956. Informação: p. 244.

uma tropa particular de mueres para garantir o fluxo de mercadorias, e da morosidade e insuficiência dos transportes. É por isto que Mariano Procópio avaliava em 20.000 contos a economia representada pela Companhia União e Indústria ao comércio e à lavoura, nos seis primeiros anos de seu funcionamento. (52)

O movimento de exportação e importação permite uma avaliação bastante significativa do que representou a abertura da Rodovia em termos de volume de transporte para uma imensa área em território mineiro e fluminense. Como as áreas beneficiadas se distribuíam ao longo da rodovia e como o sistema de transporte da Companhia não era o único que operava (havia outros usuários), é evidente que o volume de cargas — exportação e importação — transportado pela Empresa não reflete a quantidade total de cargas e passageiros transportados pela mesma, como também não significa que a totalidade do fluxo de mercadorias se originava em Juiz

TABELA 8
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
PELA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA
1858-69

Ano	do Interior	para Interior	Total
1858	2.827	2.672	5.499
1859	4.486	4.440	8.926
1860	5.519	4.574	10.093
1861	5.934	7.571	13.505
1862	6.880	7.411	14.291
1863	6.876	6.700	13.576
1864	6.987	6.975	13.962
1865	7.324	7.129	14.453
1866	7.317	7.585	14.902
1867	8.269	8.149	16.418
1868	10.869	11.110	21.969
1869	...	...	23.975

Fonte: ESTEVES, A. de O. Mariano Procópio; trabalhos originais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956. Informação: p. 244, 264.

(52) *ibid.*, p. 335.

de Fora ou para lá se destinava. Embora nesta cidade se reunisse importante quantidade de café produzido no município, em Rio Novo, Rio Pomba, Ubá e outros municípios vizinhos e para lá se dirigisse grande parte das mercadorias importadas, a utilização do volume de cargas transportado pela C.U.I. não é indicador suficiente que nos permita concluir que Juiz de Fora tivesse se transformado num entreposto comercial, se não se conhece a origem e o destino do fluxo.

A medida que novos trechos da Ferrovia D. Pedro II eram franqueados ao tráfego na região tributária da Rodovia, menor era a capacidade de concorrência da Companhia União e Indústria em termos de volume, rapidez e custos do transporte. Como a concorrência se agravasse e se tornasse nociva tanto para a Rodovia quanto para a Ferrovia, na opinião de Mariano, foi proposto e assinado um acordo pelos diretores das duas companhias, estabelecendo a estação de Entre-Rios como ponto de baldeamen-

TABELA 9
VOLUME DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO DE MERCADORIAS
TRANSPORTADAS PELA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA
1858-69

Ano	Exportação		Importação	Total
	Café	Diversos	Diversos	
1858	503.418	6.450	236.668	746.407
1859	1.082.172	18.231	449.003	1.549.407
1860	1.362.190	8.225	464.281	1.824.698
1861	1.576.826	19.273	427.232	2.032.332
1862	771.598	66.270	569.943	1.407.812
1863	986.072	103.152	498.862	1.588.087
1864	887.200	155.199	576.812	1.619.212
1865	1.309.006	152.871	714.146	2.176.824
1866	1.326.797	122.486	770.252	2.219.536
1867	1.982.259	85.536	725.419	2.793.286
1868	1.673.622	134.685	684.287	2.392.695
1869	...	...	...	3.591.527

Fonte: ESTEVES, A. de O. Mariano Procópio; trabalhos originais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 230: 7-395, jan./mar. 1956. Informação: p. 244, 264.

to das cargas. Todo o transporte de mercadorias — importação e exportação — de Entre Rios ao Rio de Janeiro, e vice-versa, era feito pela ferrovia D. Pedro II e das outras estações até Entre-Rios, pela Companhia União e Indústria. O baldeamento de cargas transportadas por esta Empresa em 1869 nos mostra que 40% do total do volume transportado procediam da estação de Juiz de Fora ou para lá se destinavam. E 55.6% do total das cargas provinham deste município (tab. 10) ou para lá eram enviados.

Se 55% do volume de cargas se destinavam para o município de Juiz de Fora ou de lá se originavam e se 40% do fluxo pertenciam ao mesmo núcleo urbano, não restaram dúvidas quanto à existência de um entreposto comercial, nem quanto a seu dinamismo econômico na região, comparado com o fluxo que demandava às demais estações ou que delas provinha. Por isto, parece ser feliz a expressão de Singer, quando, referindo-se à importância da Rodovia União e Indústria, escreve: "Data deste período o crescimento de Juiz de Fora, que se torna o grande entreposto cafeeiro da

TABELA 10
ORIGEM E DESTINO DAS CARGAS TRANSPORTADAS
PELA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA
E PELA FERROVIA D. PEDRO II
1869

Estações	Quantidades (arrobas)	%
De Entre Rios a Posse	656.012	29.66
De Entre Rios a Luiz Gomes	25.572	1.15
De Entre Rios a Serraria	300.826	13.59
SUBTOTAL (prov. R.J.)	982.410	44.40
De Entre Rios a Paraibuna	275.330	12.44
De Entre Rios a Matias Barbosa	68.036	3.07
De Entre Rios a Juiz de Fora	886.778	40.09
SUBTOTAL (Munic. J. de Fora)	1.230.144	55.60
TOTAL	2.212.554	100.00

Fonte: ESTEVES A. de O. Mariano Procópio; trabalhos originais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956. Informação: p. 144.

época em Minas, desempenhando o mesmo papel que São Paulo terá nas décadas seguintes em relação ao café produzido no interior deste Estado e que precisa ser reunido para descer a serra e ser exportado". (53)

A maior parte dos produtos exportados e importados por Minas (centro, oeste, partes do sul e da Zona da Mata) tinha que, obrigatoriamente, passar por Juiz de Fora por uma razão muito simples: utilização de um sistema rápido e eficiente de transporte. Isto permitiu o desenvolvimento do comércio de importação e exportação, de atacado e varejo. Para o produtor e o consumidor, tornava-se mais barato e mais cômodo venderem sua produção em Juiz de Fora e ali mesmo se abastecerem dos produtos de que precisasse sem necessariamente recorrer ao Rio de Janeiro. Somente em casos mais raros, em que o cliente demandasse produtos mais complexos, ou fosse um grande negociante do interior, ou em outras situações menos atípicas, era necessário recorrer diretamente ao Rio de Janeiro. Por exemplo, Bernardo Mascarenhas, para implantar a fábrica de Cedro, viajara ao Rio de Janeiro para negociar, diretamente com a representante das máquinas Author Danfort Paterson de New Jersey, a importação dos maquinismos necessários para a implantação de uma fábrica de tecidos. (54) É curioso que, já por esta época, Bernardo pretendesse implantar sua indústria em Juiz de Fora, por três razões principais. Tratava-se de "importante cidade onde seria fácil encontrar pessoas habilitadas a exercer muitas profissões, ligadas ao Rio de Janeiro pela Estrada União e Indústria com seu magnífico serviço de transporte, o que facilitava o escoamento dos produtos, e uma queda d'água existente nas suas vizinhanças era mais do que suficiente para assegurar o funcionamento de uma grande fábrica". (55)

Por ser terminal da Rodovia que servia a uma importante região cafeeira e ter-se transformado em pólo econômico mais dinâmico da Zona da Mata, Juiz de Fora começou a aglutinar grandes interesses, tornando-se palco de grandes negócios, de intensa circulação de mercadorias, de gran-

(53) SINGER, P. **Desenvolvimento** ... op. cit. nota 1, p. 210.

(54) Em 1871, as máquinas encomendadas chegaram ao Rio de Janeiro. As 200 toneladas foram transportadas pela Ferrovia D. Pedro II até Entre Rios e, pela Companhia União e Indústria, até Juiz de Fora. Desta cidade até Cedro, seu transporte foi extremamente penoso. "A inusitada caravana seguiria em carros de boi, Mantiqueira acima, rumo a Barbacena, e, a partir desta cidade, o comboio foi subdividido, seguindo um pelo Vale do Rio das Velhas, passando por Morro Velho e o outro pelo Vale do Paraopeba, por Bonfim, Capela Nova (Betim) e Santa Quitéria (Esmeraldas) ... Um carro de boi, normalmente, carregava de 80 a 100 arrobas, isto é, de 1200 a 1500 kgs.... Seriam, portanto, necessários cerca de 200 carros comuns para levar os ... 250.000 kgs., número esse que pode dar uma idéia do vulto da tarefa, da quantidade de bois e de carreiros necessários". MASCARENHAS, G. M. Centenário da fábrica do Cedro, histórico - 1872-1972. Belo Horizonte, Companhia de Fiação e Tecidos Cedro e Cachoeira, 1972, p. 59.

(55) *ibid.*, p. 59.

de concentração e acumulação de capital. Constituiu-se em pólo de atração por excelência de novos e diversificados contingentes populacionais: mão-de-obra especializada, imigrantes, comerciantes e industriais. Segundo uma relação enviada ao Governo provincial, em 1870 (nove anos após a inauguração da Rodovia), existiam 190 estabelecimentos industriais e comerciais em Juiz de Fora. (56) A discriminação destes estabelecimentos indica o grau de diversificação alcançado pelo Setor de Mercado Interno (tab. 11 e 12) e a importância do entreposto comercial, representado pelas 107 casas de negócios, 13 de mascates e fazendas e pelas 34 oficinas ali existentes.

Uma relação dos estabelecimentos comerciais, de serviços e industriais para Juiz de Fora em 1877 dá conta da dinâmica do processo de crescimento e diversificação da economia (tab. 11 e 12).

As casas comerciais e de serviços de 153 passaram a 183. Além disso, consta na relação a existência de 48 profissionais ligados diretamente ao setor serviços: 12 capitalistas, 16 advogados, seis médicos, quatro pintores, três dentistas, três padres, dois vidraceiros, um modista e um retratista. (57) Dos 34 estabelecimentos industriais passou-se para 80, ou seja, houve um aumento de 135% em sete anos.

Este crescimento econômico se refletiu imediatamente no processo de urbanização da cidade, no aumento da população e da arrecadação municipal, nos melhoramentos urbanos e na ampliação do setor de mercado interno, com efeitos benéficos na economia como um todo.

O orçamento do novo município, inicialmente muito limitado, receberá injeções de vitalidade em decorrência das novas funções e transformações econômicas. Em 1861, Juiz de Fora já era o terceiro município em arrecadação da Província com um montante de 9,4 contos, somente superado por São João Del Rey com 15,5 contos e Ouro Preto com 16,5 contos. Antes de 1870, porém, ascendia a primeiro município de Minas em arrecadação. (58)

Na década de 1860, empreendem-se as primeiras iniciativas, tendo em vista os melhoramentos da cidade. A primeira tentativa da Câmara para ordenar a racionalizar o crescimento urbano foi contratar, em 1860, com o engenheiro Gustavo Dotd (59), a primeira planta da cidade, que consistia, basicamente, no alinhamento e nivelamento de ruas, na demarcação de pra-

(56) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 103.

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 69.

(57) *ibid.*, p. 69.

(58) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 93.

(59) Em algumas fontes, o sobrenome do Engenheiro aparece como DOTD; noutras DOTT, ou ainda DOTTO.

ças e logradouros públicos e na previsão do futuro traçamento de sua parte central. (60) Outros empreendimentos que lograssem satisfazer às necessidades de saneamento e higiene foram postos em prática nos anos subseqüentes :construção do matadouro municipal em 1860; canalização e rebaixamento do rio Paraibuna para facilitar o escoamento das águas nas épocas das chuvas e sanear as áreas pantanosas próximas à cidade, em 1863; instalação, em 1884, de um cemitério público em lugar apropriado; organização de uma feira livre no Largo da Câmara e outras providências para melhorar a arborização da cidade; em 1868, os órgãos competentes iniciaram obras de abertura e calçamento de novas ruas, de escavação e capeamento de canais para evasão de esgotos e drenagem das águas das chuvas ... (61)

Intensifica-se, paralelamente, o crescimento físico da cidade, o que estimulará positivamente o setor de construção e seus insumos e que se refletirá no aumento da população. Segundo Albino Esteves, existiam 872 casas residenciais em Juiz de Fora em 1877. No ano seguinte, mais três importantes prédios foram inaugurados: a capela de São Sebastião, o edifício do Forum e uma escola municipal. (62) A multiplicação das casas residenciais está diretamente relacionada com o crescimento populacional. Dos 600 moradores e dos 27.772 habitantes que constituíam, respectivamente, em 1885, a população da cidade e do município (63), passava-se para uma população de 17.622 habitantes para o distrito e de 55.185, para o município em 1890. (64)

Paralelamente ao setor de construção e seus insumos, estimulados para atender o crescimento da cidade, outros setores do secundário e do terciário se desenvolvem. O setor financeiro é um componente fundamental e imprescindível do processo de diversificação da economia. Inicialmente desorganizado, "os emprestadores de dinheiro pululavam desde os primórdios da povoação, deles se destacando Antônio Dias" (65). Posteriormente, à medida que é estimulado e solicitado, estrutura-se e organiza-se. O primeiro informe sobre a existência de uma casa bancária figura na relação enviada ao governo provincial em 1870. Na relação de 1877, menciona-se a existência de 12 capitalistas. Porém, uma organização efe-

(60) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 65.

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 62.

(61) Para maiores informações sobre os empreendimentos urbanos realizados neste período consultem-se as seguintes obras:

OLIVEIRA, P. de, op., cit. nota 43, p. 62-112.

ESTEVES, A. de P., op. cit. nota 43, p. 62-74.

(62) *ibid.*, p. 69.

(63) *ibid.*, p. 58.

(64) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 150.

(65) *ibid.*, p. 117.

TABELA 11
**RELAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS
 JUIZ DE FORA
 1870-1877**

Estab. Comerciais/Serviços 1870	Nº	Estab. Comerciais/Serviços 1877	Nº
Casas de Negócios	107	Lojas: roupas feitas, mantimentos e molhados	76
Mascates e fazendas	13	Lojas: fazendas e armarinhos	27
Hotéis	8	Hotéis	2
Farmácias	5	Farmácias	5
Mascates de jóias	4	Negociantes de jóias	6
Relojoeiros	3	Relojoeiros	4
Açougues	2	Açougues	6
Barbearias	2	Barbearias	6
Cambistas	2	Cambistas	4
Bilhar	1	Bilhares	12
Ourives	1	Ourives	4
Alfaiatarias	2	Alfaiatarias	10
Casa de lavar chapéus	1	Casa de Agências de Leilões	1
Casa Bancária	1	Capitalistas	12
Livreiro	1	Retratista	1
		Advogados	16
		Médicos	6
		Dentistas	3
		Padres	3
		Pintores	4
		Vidraceiros	2
		Modista	1
		Carros de Aluguel	20
TOTAL	153	TOTAL	231

Fontes: Dados de 1870: OLIVEIRA, P. de História de Juiz de Fora. 2ª ed. Juiz de Fora, Gráf. Comércio e Indústria Ltda., 1966. p. 103.

Dados de 1877: ESTEVES, A. de O., org. Album do município de Juiz de Fora. Bello Horizonte, Imprensa Oficial, 1915. p. 69.

tiva e mais duradoura se processaria dez anos mais tarde, com a fundação de dois grandes bancos: o Territorial e Mercantil de Minas Gerais (1887) e o Crédito Real de Minas Gerais (1889). (66)

TABELA 12
 RELAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS
 JUIZ DE FORA
 1870-1877

Indústrias 1870	Nº	Indústrias 1877	Nº
Oficinas de Ferreiro	7	Oficinas de Ferreiro	12
Olarias	6	Olarias	4
Fábricas de carroças	3	Fáb. de carros e carroças	5
Selarias	3	Selarias e Of. de correio	4
Fáb. Fogos de Artíficio	2	Fáb. Fogos de Artíficio	2
Funilarias	2	Of. Funileiro e Caldeireiro ...	9
Oficinas de marceneiro	2	Oficinas de marceneiro	3
Charuteiros	2	Fáb. de Charutos e Cigarros ..	4
Padarias	2	Padarias	3
Sapatarias	2	Sapatarias	10
Fáb. de chapéu de sol	1	Oficinas de Chapeleiro	2
Oficina de Colcheiro	1	Oficinas de Colcheiro	2
Fábrica de Cerveja	1	Fábricas de Cerveja	2
		Oficinas de Carpinteiro	6
		Confeitarias	3
		Casas de Café torrado	2
		Tipografia	1
		Oficinas diversas	6
TOTAL	34	TOTAL	80

Fontes: Dados de 1870: OLIVEIRA, P. de. *História de Juiz de Fora*, 2ª ed. Juiz de Fora, Gráf. Comércio e Indústria Ltda., 1966, p. 103.

Dados de 1877: ESTEVES, A. de O., org. *Álbun do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915, p. 69.

(66) *ibid.*, p. 117.

Também para atender a necessidades especificamente urbanas e para dinamizar as novas atividades econômicas, criaram-se estabelecimentos de ensino e uma infra-estrutura de transporte urbano, de energia, de comunicações e de educação. Em 1877, funcionavam seis estabelecimentos de ensino secundário, três para cada sexo, além dos grupos e das escolas primárias. Em 1881, inauguravam-se os serviços de bondes de tração animal que se destinavam ao transporte de cargas e passageiros no perímetro urbano. Inicialmente, restringiram-se às áreas urbanas mais centrais. Posteriormente, o serviço foi ampliado aos bairros periféricos. A estes serviços, vieram juntar-se o telégrafo, em 1884, o telefone urbano, em 1883, a energia elétrica e iluminação pública, em 1889. (67)

A extensão da Ferrovia D. Pedro II a Juiz de Fora em 1875 não veio diminuir em nada a importância do entreposto comercial. Pelo contrário, suas funções de centro econômico polarizador da Zona da Mata foram reforçadas, à medida que se tornou importante centro ferroviário de Minas Gerais. (68)

Depois destas considerações, poderemos concluir que o desenvolvimento da cafeicultura (SME) vai reorganizar a economia mineira e aumentar a receita pública; vai possibilitar a ocupação e o povoamento da Zona da Mata, a modernização dos transportes (rodoviário e ferroviário) e estimular o surgimento dos núcleos de mercado interno. A maior concentração e acumulação de capital, formado pelo desenvolvimento da cafeicultura, em Juiz de Fora se deve à formação de um entreposto comercial resultante do concurso da Rodovia União e Indústria. Esta concentração se refletirá no crescimento da cidade, na diversificação da economia e no processo de crescimento da industrialização local.

(67) ESTEVES, A. de O., *op. cit.* nota 43, p. 71-2.

OLIVEIRA, P. de, *op. cit.* nota 43, p. 133.

(68) SINGER, P. *Desenvolvimento* ... *op. cit.* nota 1, p. 210-2.

CAPÍTULO 2

O FATOR MÃO-DE-OBRA

É problemático afirmar que as condições sociais da industrialização de Juiz de Fora se originaram, como em São Paulo, no setor cafeeiro. Para que se compreenda esta afirmação é necessária maior explicitação da categoria "fatores sociais": a) quais fatores são imprescindíveis para a introdução de um tipo de produção industrial; e b) que outros fatores, também apontados como "fatores sociais", embora possam ser considerados "inovadores" sob o ponto de vista econômico, prendem-se à órbita ou à constelação de um tipo de economia voltada para a exportação. Esta colocação remete a questão polêmica, teoricamente ainda aberta: o problema da formação do modo de produção capitalista nos países dependentes. Não é propósito deste trabalho esgotar esta problemática, mas tentar mostrar como se deu a implantação do processo de industrialização de Juiz de Fora.

Engloba-se na categoria "fatores sociais" (referindo-se à análise de Fernando Henrique Cardoso para o caso de São Paulo e de Fernando Correa Dias (69) para o caso de Juiz de Fora) um elenco de condições tais como: a generalização de uma economia mercantilista, o surgimento e o desenvolvimento de uma mentalidade racional, a percepção do lucro e de novas atividades lucrativas, a adoção de "iniciativas inovadoras", investimentos em ferrovias, organização de bancos, enfim, a transformação dos fazendeiros em empresários capitalistas. Estas mudanças por si mesmas não induzem necessariamente à produção industrial. São iniciativas perfeitamente compreensíveis no âmbito de expansão do Setor de Mercado Externo. Visam, especificamente, melhorar o escoamento e a comercialização de tal produção ou angariar recursos para financiá-la. O caso de Vasouras é bastante ilustrativo deste tipo de transformação, onde os fazendeiros de café se organizam e se mobilizam para construir ferrovias e fun-

(69) CARDOSO, F. H., op. cit. nota 1, p. 188.

DIAS, F. C., op. cit. nota 25, p. 77-8.

dar bancos, com a pretensão única e exclusiva de atender aos interesses da lavoura cafeeira sem, contudo, acarretar transformação no tipo de produção. (70)

Para que ocorram mudanças significativas no processo produtivo — transformação de um tipo de produção eminentemente agrícola em bases escravocratas para um tipo de produção industrial — com mão-de-obra assalariada, é necessária uma alteração qualitativa ao nível das forças produtivas. Ou seja, a transformação em/ou a introdução de mão-de-obra livre. Ora, esta é a condição "sine qua non" para o desenvolvimento do modo de produção capitalista, e para que se instaure o processo de industrialização dentro do modelo de economia de mercado.

Fernando Henrique Cardoso, na análise dos fatores sociais da industrialização de São Paulo, incluiu esta condição na categoria "fatores sociais" e mostra como tanto esta última quanto aquelas primeiras "pre-condições sociais" se formaram na lavoura cafeeira. A inclusão desta distinção na categoria "fatores sociais" foi necessária para que se compreenda porque a afirmação de que os fatores sociais da industrialização de Juiz de Fora não se originaram, como em São Paulo, da lavoura cafeeira.

Já foram situados, em páginas anteriores, o desenvolvimento da lavoura cafeeira, o surgimento de um entreposto comercial e a maior concentração de capitais em Juiz de Fora, bem como transformações econômicas a nível local e regional. Entretanto, poder-se-à afirmar que a mudança qualitativa ao nível das forças produtivas — (introdução de mão-de-obra livre — tenha se originado em Juiz de Fora na lavoura cafeeira? Parece-nos que não. Porque esta ainda operava com mão-de-obra escrava, quando o processo de industrialização já havia sido desencadeado.) O próprio Mariano Procópio, que se revelou um autêntico empresário capitalista, tanto na gestão da Companhia União e Indústria quanto na negociação com o Estado, utilizava, apesar de ter introduzido algumas inovações técnicas importantes nas suas fazendas de café, mão-de-obra es-

(70) Veja-se o caso típico de Vassouras no Estado do Rio de Janeiro em: STEIN, S. J. **Grandeza e decadência do café** São Paulo, Brasiliense, 1961.

va. (71) Ora, por esta época, o embrião do processo de industrialização já havia sido implantado.

Fez-se menção à existência, em 1877, de 14.368 escravos no município. (Em 1887, às vésperas da Abolição, ainda se liam na imprensa local anúncios oferecendo prêmios a quem capturasse escravos fugitivos.) (72) Isto indica que grande parte das fazendas de café até 1888 ainda operava com mão-de-obra escrava. Ora, por esta época, o processo de industrialização já estava desencadeado. Portanto, a afirmação de que aquela pre-condição social fundamental (mão-de-obra assalariada responsável pelo processo de industrialização tenha-se formado, como em São Paulo, no setor cafeeiro, é improcedente.) A que devemos recorrer (para explicar a mudança qualitativa ao nível das forças produtivas?)

Para explicá-la há que se recorrer à organização da Companhia União e Indústria. Já foram analisadas a contribuição da Rodovia na formação de um entreposto comercial em Juiz de Fora e as mudanças provocadas no setor econômico, diversificação, maior concentração e acumulação de capital... Trata-se agora de fazer uma análise do ponto de vista das transformações ao nível das formas produtivas.

A Companhia União e Indústria, organizada para a Construção da (Rodovia com capitais nacionais,) privados e públicos, sob a direção de pessoas autóctones, contribuiu significativamente para a diversificação das forças produtivas à medida que, não só introduziu, como facultou a fixação de: a) mão-de-obra livre; e b) mão-de-obra qualificada. Neste sentido, a organização da Companhia União e Indústria diferiu de outras companhias que se organizaram, em diferentes regiões brasileiras, para a cons-

(71) Num artigo sob o título "A fazenda de Santana", publicado na Revista americana Echo, número 20 de fevereiro de 1872, o autor, Zaluar, descreve como estava organizada a fazenda-modelo de Mariano Procópio. Ao todo, eram 180 escravos. Oitenta (80) trabalhavam na lavoura e cem dedicavam-se a outros misteres, desde atividades domésticas, passando pelo cultivo da horta e do pomar, até atividades de carpintaria e ferraria. Entre as inovações técnicas introduzidas na fazenda cumpre destacar: a utilização de onze arados de dois tipos (um para terrenos acidentais e outro para várzea) além de se prestar ao preparo dos solos e à recuperação dos cafeeiros velhos, substituíam o trabalho de 20 pessoas; toda a fazenda estava dividida por estradas carroçáveis, falcitando o acesso em toda sua extensão e o escoamento rápido e eficiente do produto na época da colheita; a introdução de estímulos pecuniários durante a colheita para motivar os cativos para o trabalho, tendo em vista o aumento da sua produtividade; e, finalmente, os equipamentos da fazenda — um engenho de café com capacidade de preparar 525kgs por hora, diversas tulhas capazes de armazenar oito mil arrobas cada uma, tanques, terreiros, hospital, botica e várias oficinas.

(72) FAROL, 1. abr. 1887 apud MASCARENHAS, N. L. Bernardo Mascarenhas; o surto

trução de ferrovias. (Estas Companhias "relâmpagos", normalmente com capitais, tecnologia e direção estrangeiros, estruturavam-se e arregimentavam trabalhadores,) ainda que livres, sem, contudo, criar ligações mais duradouras, sem provocar mudanças estruturais significativas ao nível do processo produtivo. Organizavam-se para executar as empreitadas, findas as quais levantavam acampamento sem provocar maiores transformações. Restavam as ferrovias, que facilitavam o escoamento da produção sem, contudo, contribuírem para mudanças mais profundas. Eram meramente Companhias que facilitavam o transporte de produtos para serem exportados. Estas iniciativas não provocavam maiores "linkages" na economia regional. (73)

Mariano Procópio, uma vez obtida a concessão para a abertura da rodovia, escolheu a vila de Santo Antônio do Paraibuna como local para sede da Companhia. Era um lugar ermo, desabitado e distante 5 km da futura cidade. A opção por este local, presume-se está ligada a fatores econômicos: maior disponibilidade e valor mais acessível dos terrenos. Ali a C.U.I. adquiriu uma extensa área de terra para instalar todas as benfeitorias da empresa e a Colônia D. Pedro II, posteriormente dividida em 200 prazos. A sede concentrava os serviços da Companhia: oficinas, escritórios, armazéns, estação, rodoviária, escolas e residências para os diretores, engenheiros, artífices e colonos.

Mariano Procópio, para concretizar seu projeto, recorrera à imigração para preencher as necessidades de mão-de-obra especializada. Foram contratados, inicialmente, dois engenheiros franceses. Posteriormente, dois arquitetos, três engenheiros, um agrimensor e um desenhista, todos de nacionalidade alemã. A esta equipe coube a realização dos estudos técnicos e de planejamento para a localização da estação, para a construção das oficinas e das demais dependências da Companhia, para recrutamento dos recursos humanos, para aproveitamento dos recursos naturais (madeira, ferro, pedreiras . . .), bem como os estudos topográficos para determinar o direcionamento mais conveniente da rodovia, para a organização dos planos de trabalho . . . (74)

Adiantados os trabalhos de planejamento, providenciou-se a contratação dos artífices na Alemanha, nos idos de 1855. Entre os imigrantes:

industrial de Minas Gerais. Rio de Janeiro. Aurora, 1954 p. 112.

(73) Veja-se a descrição de alguns exemplos de empresas que se organizaram para abertura de ferrovias, sem que sua presença tenha provocado maiores transformações no local onde se instalaram. Em:

GRAHAN, R. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973.

(74) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 50, p. 149.

STEHLLING, L. J. Trajetória da indústria em Juiz de Fora. *Revista do Centro de Estudos Sociológicos*, Juiz de Fora, 2 (3/4): 72-9, 1965. Informação: p. 73.

chegados no dia 7 de janeiro de 1856, incluía-se um leque variado de especialistas: mecânicos, ferreiros e técnicos em construção de pontes. A maioria dos imigrantes recrutados eram operários. (75)

As cláusulas do contrato entre a Companhia e os imigrantes previam: 1) duração de dois anos contados a partir do dia da chegada em Juiz de Fora; 2) um salário de dois mil réis por jornada de trabalho efetivo, pago no final do mês; 3) obrigações da Companhia: a) pagar as despesas de transporte, tanto por mar quanto por terra, até Juiz de Fora; b) prover o sustento e alojamento do artífice durante a vigência do contrato; c) fornecer trabalho durante o período de engajamento; 4) o inadimplemento das cláusulas, por qualquer uma das partes, implicava uma indenização em dobro do valor da passagem e das despesas; 5) os casos pendentes na interpretação das cláusulas seriam resolvidos pelo administrador das oficinas, com possibilidade de apelar para o Diretor-Presidente da Companhia. (76)

Pelo contrato de 1852 com o governo imperial, a Companhia se comprometia a trazer 2.000 colonos. Destes, 400 famílias deveriam dedicar-se à agricultura. O governo participava com quatro contos, pagos sob forma de adiantamento. (77) A primeira leva de colonos chegou ao Rio de Janeiro no dia 24 de maio de 1858. Eram 42 famílias, com 232 pessoas.

Além de 210 agricultores, havia 22 pessoas com habilidades profissionais diversas: um professor primário, um oleiro, dois jardineiros, um alfaiate, um serrador, três pintores, um funileiro, dois canteiros, um pedreiro, dois tecelões, um marceneiro, dois moleiros e cinco sapateiros. (78)

Passado um mês, chegava a segunda turma, com 182 colonos; aos 25 e 29 de julho, terceira e quarta turmas, com 290 e 246 colonos respectivamente. Além destas, vieram outras. Com a última, chegada em 20 de agosto de 1858, somaram-se ao todo 950 imigrantes. Destas últimas levas, não se dispõe de dados sobre as habilidades profissionais dos imigrantes. É possível que, como nas anteriores, nem todos fossem agricultores. (79)

As cláusulas contratuais dos colonos eram diferentes daquelas dos artífices. As dos primeiros prescreviam: a) as despesas das passagens (70 táleres prussianos para adultos e 50 para crianças de 03 a 10 anos) do colono e seus familiares seriam pagas pelo mesmo; o transporte do Rio de Janeiro a Juiz de Fora seria fornecido pela Companhia; cada fa-

(75) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 60, 169.

(76) *ibid.*, p. 170.

(77) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 50 p. 216.

(78) BASTOS, W. de L. *Mariano Procópio Ferreira Lage, sua vida, sua obra, sua descendência*. Juiz de Fora, Edições Caminho Novo, 1961. p. 62.

(79) *ibid.*, p. 62-6.

mília dispunha de 10 a 20 pés cúbicos para colocar a bagagem; "qualquer excesso seria contado por preço excessivamente módico"; b) em Juiz de Fora, deveriam participar nos trabalhos designados pela Companhia, mediante um salário nunca inferior a 1\$570 por dia para os trabalhadores adultos e um salário que seria convencionado para os membros da família que, por causa da idade, não poderiam realizar todas as tarefas; segundo Busch, o teto salarial variava de 700 a 1\$400, válido, talvez, para os primeiros colonos contratados e menor para o estipulado para a terceira leva; o limite inferior talvez tenha sido a remuneração do trabalho dos menores; c) a Companhia se obrigaria a subvencionar as despesas de viagem, sem juros, reembolsáveis em quatro anos, mediante deduções, mensais ou trimestrais, de uma parcela dos salários que se viesse a convencionar; d) a Companhia "lhes forneceria gratuitamente e durante um ano uma habitação conveniente para sua residência e lhes forneceria os víveres necessários para sua alimentação, assim como todos os objetos mencionados na letra (b), pelos preços correntes no País, que seriam reembolsados, igualmente, por deduções feitas nos salários"; e) a Companhia se obrigava a vender ao colono, concluídas as medições, um terreno de acordo com o preço de cadastro ou em leilão público. A gleba nunca poderia ser menor de 20 mil braças quadradas e o prazo previsto para pagamento seria de 4 anos prorrogável para mais 2 anos mediante um acréscimo de 5% sobre a dívida. Tanto a terra quanto as benfeitorias ficavam alienadas até a integralização do débito. Além do mais, todos os membros da família, com exceção dos menores de dez anos, estariam sujeitos aos compromissos pecuniários inerentes ao contrato. (80)

Em 31 de dezembro de 1860, a Colônia abrigava 1.144 pessoas. Havia 464 imigrantes casados, 29 viúvos e 651 solteiros. Eram 636 homens e 508 mulheres. Quanto à distribuição por idade, veja-se a tabela 13. Nem todos se adaptaram nem lá permaneceram. Até a referida data, 35 famílias e 26 solteiros haviam abandonado a colônia. (81)

Conforme estava previsto, a empresa demarcou e pôs em hasta pública 200 prazos. Foram vendidos 91 em 1860 e outros 90 no ano seguinte; 19 ficaram sem comprador. Segundo o articulista que acompanhara a família imperial por ocasião da inauguração da rodovia, havia 136 famílias e seis solteiros que se dedicavam à agricultura. Destes, 80 homens, três mulheres e três menores trabalhavam para a Companhia, abrindo caminho nas terras da colônia.

Os demais colonos desempenhavam as seguintes tarefas: (82)
48 na olaria, sendo 38 homens, quatro mulheres e seis rapazes;

(80) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 170,1.

(81) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 50, p. 185,6.

(82) *ibid.*, p. 187.

85 nas oficinas da estação, sendo 60 operários (artífices) e
25 serventes;
55 nos trabalhos de construção da estrada;
05 nos armazéns;
03 como carroceiros;
36 no serviço de particulares;
28 operários trabalhavam por conta própria.

—
260 TOTAL

Se a população da colônia era de 1.144 pessoas, 636 do sexo masculino (54,4%) e 508 do sexo feminino (45,6%), a população de dez anos para baixo, ou seja, inapta para o trabalho, era de 332. A discriminação, por sexo, desta população infantil — baseada no número de alunos matriculados na escola primária, 64 meninos (51,7%) e 60 meninas (48,3%) — seria de 172 crianças masculinas e 160 femininas. Se subtrairmos esta população do total, por sexo, teremos a seguinte população adulta, isto é, apta para o trabalho (tab. 14).

Da população adulta da Colônia (812), 28 operários trabalhavam por conta própria, 318 trabalhavam para a Companhia, sendo 311 homens e sete mulheres. Ou seja, 42% da população adulta se dedicavam a outras atividades remuneradas não relacionadas com a agricultura. Se considerarmos a população adulta masculina (464), veremos que 339 homens (73%) trabalhavam para a Companhia ou por conta própria. Ou seja, somente 125 colonos se entregavam aos misteres da agricultura.

A população feminina tinha poucas possibilidades de participar diretamente no sistema produtivo. "Aconselho — escrevia um imigrante para sua família — a todos viajar para o Brasil, só não famílias grandes e mulheres solteiras, porque, para estas, não haverá bastante trabalho, só lavar roupas e cozinhar, porque na Colônia ainda não se plantam verduras e frutas como na Alemanha". (83)

Os que labutavam na agricultura, "cultivam milho, feijão, arroz, batata-doce e inglesa, mandioca, inhame e fumo; têm aves e porcos, alguns criavam abelhas e outros, mais inteligentes, plantavam capim para a criação de gado" (84). Como se pode constatar, a Companhia orientou o projeto de colonização para o plantio de determinados produtos destinados ao mercado interno. Talvez se previssem as necessidades dos seus próprios operários ou se tentasse constituir um centro abastecedor de produtos primários que fornecesse gêneros para o núcleo urbano local em expansão

(83) ZIEGLER, J. Carta *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora*, Juiz de Fora (1):109-10, 1965. Informação p. 110.

(84) *ibid.*, p. 110.

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 50, p. 188.

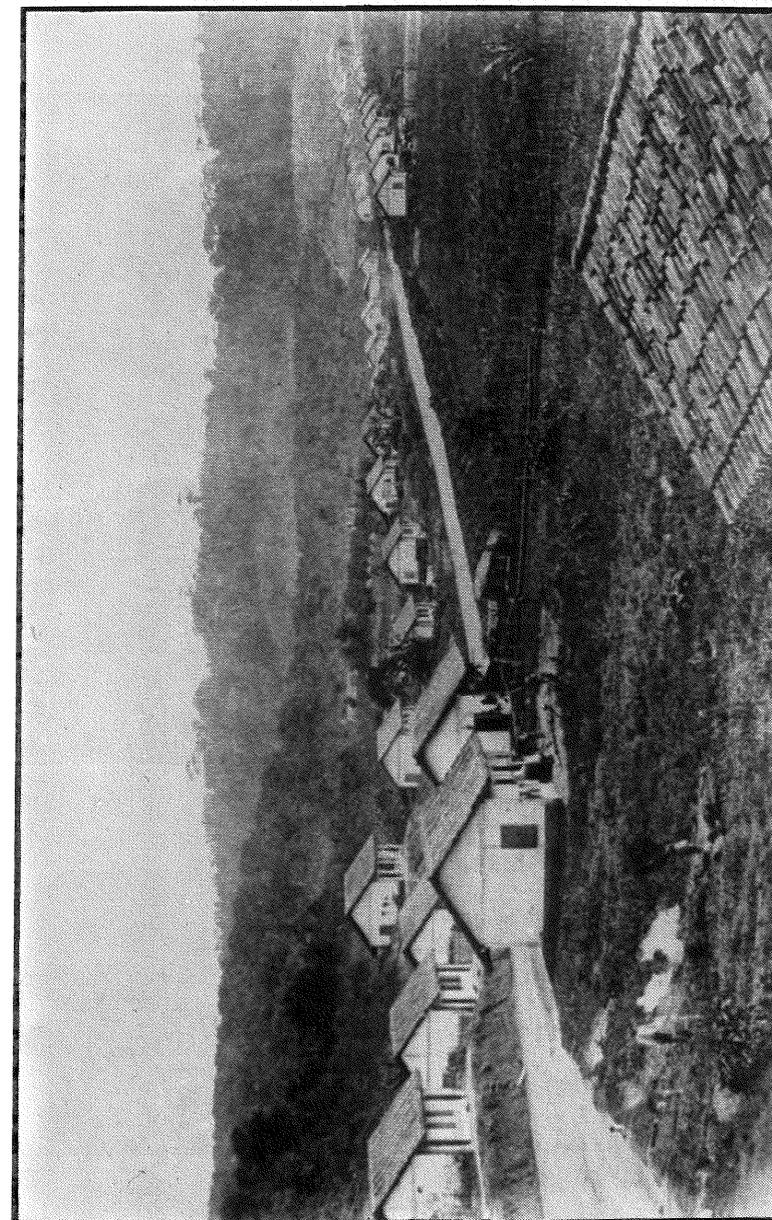
ou, remotamente, para o mercado do Rio de Janeiro, ou mesmo para suprir as lacunas regionais abertas pela especialização crescente da lavoura de café.

O contrato dos colonos não estipulava a taxa de amortização dos salários para compensar os gastos com passagem e alimentação. Comparando os salários recebidos com a quantia amortizada, veremos que a mesma se elevava a 24%, ou seja, quase a um quarto dos salários recebidos. Cumpre recordar que as cláusulas contratuais eram diferentes, em se tratando de artífices ou colonos. Os primeiros recebiam gratuitamente passagem, casa e alimentação durante a vigência do contrato (dois anos). Os colonos só recebiam gratuitamente a passagem do Rio de Janeiro a Juiz de Fora e a moradia. Além disso os salários dos artífices eram superiores àqueles recebidos pelos colonos e, sendo pagos livres de qualquer ônus, asseguravam uma remuneração mais elevada

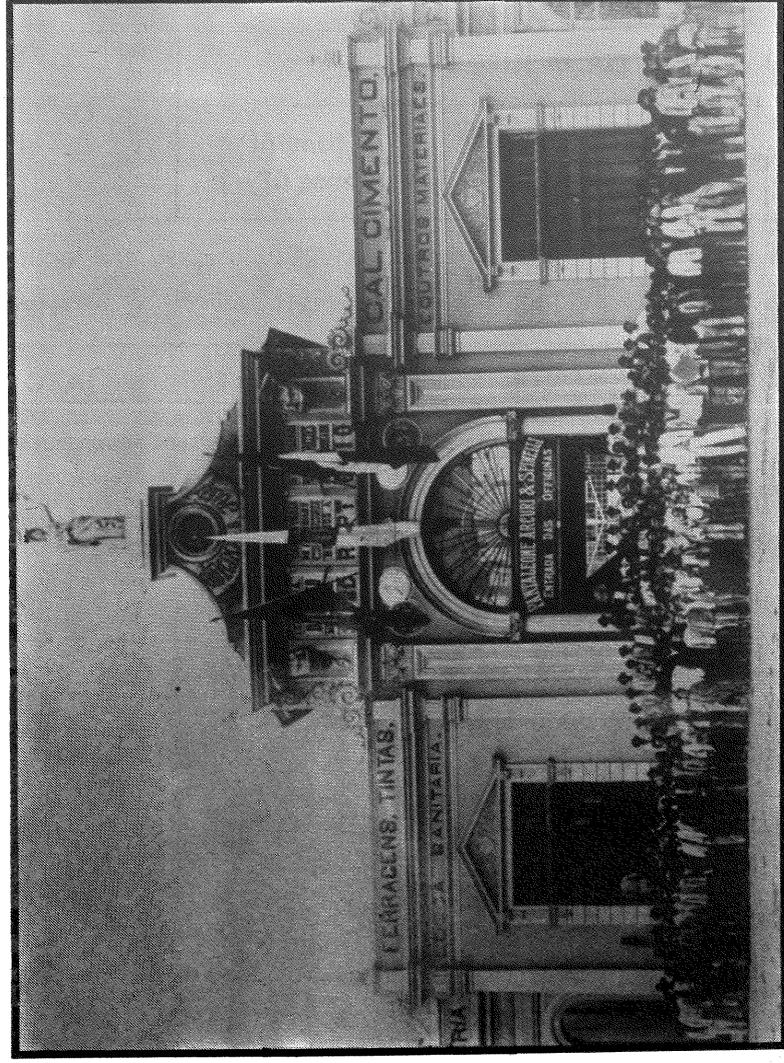
TABELA 13
DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO
DA COLÔNIA D. PEDRO II — POR IDADE
JUIZ DE FORA
1860

IDADE	Nº
Menos de 1 ano	47
de 1 a 5 anos	120
de 6 a 10 anos	165
de 11 a 15 anos	145
de 16 a 20 anos	99
de 21 a 30 anos	163
de 31 a 40 anos	214
de 41 a 50 anos	139
de 51 a 60 anos	38
de 61 a 77 anos	14
TOTAL	1.144

Fonte: ESTEVES, A. de O. Mariano Procópio; trabalhos originais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956. Informação: p. 185.



Vila da Colônia D. Pedro II (atual rua Bernardo Mascarenhas).



Operários à porta das oficinas da Cia. Pantaleone Arcuri & Spinelli

para os primeiros. Os gastos em alimentação destes últimos elevaram-se

TABELA 14
DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO ADULTA E INFANTIL DA COLÔNIA D. PEDRO II
JUIZ DE FORA
1960

SEXO	POPULAÇÃO		
	Infantil (- 10 anos)	Adulta (+ 11 anos)	TOTAL
Masculino	172	464	638
Feminino	160	348	508
TOTAL	332	812	1.144

Fonte: Estimativa da população ativa a partir dos dados da Tabela 13.

TABELA 15
DISCRIMINAÇÃO DOS GANHOS DOS COLONOS IMIGRANTES
JUIZ DE FORA
1860

Atividades	Contos
Oficinas da C.U.I	62,5
Abertura da Rodovia União e Indústria	43,6
Abertura de Caminhos e Medição de Terra na Colônia D. Pedro II	13,9
Armazéns da C.U.I.	6,8
Vendas Produtos Agrícolas para C.U.I.	2,5
Serviços prestados para Particulares	2,7
TOTAL	132,0

Fonte: ESTEVES, A. de O. Mariano Procópio; trabalhos originais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956. Informação: p. 188.

a 91,3 contos, correspondendo a 68% dos seus ganhos (132 contos). Nisto, talvez, esteja a raiz da insatisfação dos colonos imigrantes, sua revolta e seu afastamento da colônia e as causas do relativo fracasso do projeto de colonização agrícola. (85)

Trabalhar para a C.U.I. como assalariado, logo no início de sua chegada, num momento em que a produção agrícola para o mercado interno local era pouco viável e a produção de café para a exportação era privilégio da estrutura da grande propriedade escravocrata já instalada, e dado o tamanho e a qualidade da terra adquirida pelo imigrante, talvez fosse a alternativa econômica factível para garantir a sobrevivência, enquanto saldasse a dívida contraída com a compra da terra e enquanto se adaptasse às condições sócio-econômicas e ambientais da nova pátria.

O salário, dada sua regularidade, proporcionava uma margem de segurança maior do que o cultivo da terra, sujeito aos riscos pertinentes às safras agrícolas e às instabilidades de preço e de mercado que poderiam comprometer a integralização da dívida, e, portanto, a posse efetiva da terra. Efetivamente, a quantia (2,5 contos) auferida pela venda de produtos agrícolas era ínfima (quase 2%) no quadro geral dos ganhos dos colonos (tab. 15). A situação sócio-econômica dos colonos permaneceu mais ou menos inalterada durante a década de 60. Em 1870, ou seja, doze anos após a sua chegada, os colonos ainda não haviam liquidado a dívida com a C.U.I. De um montante de 73,8 contos em 1867, a dívida foi reduzida para 67,3 contos em 1870 (86), ou seja, em três anos foram abatidos 6,5 contos. Mantida a média (2,1 contos) de amortização, e não havendo acréscimo de juros por mora, seriam necessários mais de trinta anos para integralizá-la. O que evidencia, por um lado, o fracasso do projeto de colonização como empresa econômica, e por outro, que quem realmente tirou partido da colonização foi a Companhia União e Indústria porque, com um custo menor para a localização dos colonos e pagando-lhes um salário inferior àquele despendido com os artifices, conseguira abastecer-se dos recursos humanos necessários para o deslocamento de suas obras.

Para complementar os dados sobre a criação do mercado de trabalho e suas características, são elucidativos alguns trechos de uma carta de imigrante solteiro para a sua família. Viera na qualidade de agricultor e inicialmente trabalhara como operário na companhia. "Na Colônia todos receberam uma boa morada e mantimentos quantos forem necessários . . . Estamos trabalhando numa estrada . . . onde ganho por mês de 90 a 100 mil réis e que são 130 a 140 gulden em dinheiro alemão. Ali haveremos de trabalhar até a distribuição da Colônia . . . , quando cada um receberá um lote de 2.000 braças quadradas, que são 134 morgem (alqueires),

(85) *ibid.*, p. 245.

(86) *ibid.*, p. 245.

custando cada morgem 1 táler prussiano". (87) Após solicitar a vinda de seu irmão para ajudá-lo a trabalhar a terra, mencionar as boas condições de trabalho, dizer que estava passando bem e serenar as apreensões dos seus familiares contra as denúncias dos jornais sobre a péssima situação dos imigrantes no Brasil, arremata: . . . "se continuo com saúde ficarei um homem rico, pois quem trabalha aqui possui algo. Aqui se pode economizar em alguns anos um bom dinheiro quando se trabalha". (88) A carta reflete a expectativa dos imigrantes pela posse efetiva da terra, a disposição de, mediante o trabalho, virem a enriquecer-se, a mentalidade de "self made man" de que estavam imbuídos. Esta disposição e mentalidade vão se expressar na disciplina e produtividade do trabalho, qualidades fundamentais para a constituição do mercado de mão-de-obra especializada. Vão ser também extremamente funcionais para a poupança de capital, para a abertura de negócios por conta própria e para organizar os primeiros empreendimentos industriais.

A ênfase na introdução dos imigrantes pela Companhia União e Indústria como responsável pelo desencadeamento do processo de transformação das relações de produção não significa que as diversas frentes de trabalho para abertura da Rodovia operassem exclusivamente com mão-de-obra livre. Este cuidado se torna necessário, sobretudo em face da seguinte afirmação de Agassiz: "Por direito, nenhum escravo pode ser empregado pela Companhia. Os trabalhadores são alemães e portugueses. Assim o exige um regulamento que se aplica a todos os trabalhos públicos de certa importância. Os contratos aprovados pelo governo proibem expressamente o emprego de escravos" (89) Pela frase, pode-se concluir, equivocadamente, a não utilização de escravos pela C.U.I. na abertura da rodovia.

Entretanto, em relatório enviado ao Presidente da Província de Minas, prestando informações sobre as frentes de trabalho e o número de trabalhadores envolvidos nos dois trechos — Juiz de Fora e Paraíba do Sul e desta cidade a Petrópolis —, Mariano Procópio, no item "Demonstração da Conta de Ordenados da Companhia", refere-se ao pagamento de "feitores e subfeitores". Segue uma nota explicativa: "Figura esta verba na conta dos Ordenados pela razão de que, tendo empregado a C.U.I. na parte da estrada Além-Paraíba mil e tantos escravos alugados às Companhias Inglesas de mineração de Cocais e do Gongo Soco, bem como a outros proprietários, foi necessário dividir o pessoal em sessões e colocar feitores e subfeitores à testa deles para o devido andamento dos trabalhos. Além de escravos, teve também a Companhia algumas centenas de

(87) ZIEGLER, J., *op. cit.* nota 83, p. 109-10.

(88) *ibid.*, p. 109-10.

(89) OLIVEIRA, P. de, *op. cit.* nota 43, p. 49.

operários livres que trabalhavam a jornal na mesma estrada, divididos em secções a cargo dos feitores". (90)

Esta informação contradiz aquela prestada por Agassiz. Talvez o equívoco deste tenha sido o de tomar como real aquilo que não passava de um preceito legal sujeito a interpretação ambígua ou passível de ser facilmente burlado. A rigor, a Companhia não poderia ter escravos de sua propriedade, mas poderia utilizar-se da mão-de-obra escrava, conquanto fosse alugada. Parece-nos que efetivamente foi isto que ocorreu.

Segundo dados disponíveis, dos 1.136 trabalhadores utilizados no trecho Juiz de Fora a Paraíba, 30% eram livres e 70% escravos (tab. 16). Se os percentuais foram válidos para o trecho Petrópolis a Paraíba do Sul, a maior parte de mão-de-obra utilizada era escrava, contrariamente do que, baseados em Agassiz, poderíamos supor.

Finalmente, cumpre chamar a atenção para a expressão numérica do contingente de mão-de-obra utilizada pela empresa (2.636 trabalhadores). Isto permite compreender a magnitude da Companhia e dos recursos mobilizados, bem como os fantásticos esforços empreendidos para a abertura da Rodovia numa época em que os recursos tecnológicos disponíveis eram rudimentares e numa região extremamente acidentada.

Concluídos o prazo do contrato e as obras da Rodovia União e Indústria, qual teria sido o destino dos operários e dos colonos imigrantes? A maior parte radicou-se em Juiz de Fora. Permaneceram na Colônia que, mais tarde, se desdobraria em duas partes: a de cima, agrícola, se chamaria São Pedro, e a de baixo, industrial, denominada Vilagem. (91)

A que teriam se dedicado? Como se deu o processo de sua fixação?

Como as atividades da Companhia se prolongassem, em menor escala, durante a década de 1860, é provável que alguns imigrantes continuassem, por mais tempo, mesmo esgotada a duração dos primeiros contratos, vinculados à empresa, executando trabalhos relacionados com as oficinas, a construção e a abertura de ramais, e a conservação da rodovia.

Outros, como informa Agassiz, tomavam conta das estações da Companhia, distribuídos ao longo da Rodovia. "Estes estabelecimentos são quase todos cuidados por colonos alemães, atraídos anteriormente ao

(90) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 50, p. 150.

(91) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 49.

País para a construção de estrada e cuja imigração é de grande vantagem para a Província". (92)

Outros, ainda, terminados os contratos, aproveitando as brechas do mercado, sua especialidade, suas poupanças acumuladas, o mercado de mão-de-obra, montaram, por conta própria ou associados com outros companheiros, pequenas fábricas no centro e nos arrabaldes da cidade. Outros estabeleceram-se, por conta própria, nos ramos comercial e de serviços. Alguns, desde sua chegada. (93)

Parte dos colonos-imigrantes continuou o cultivo de suas propriedades. Embora, como vimos, a produção agrícola não fosse o negócio mais rentável, é possível supor que aliassem uma agricultura de subsistência, desenvolvida por membros da família, com a venda, eventual ou permanente, da força de trabalho. Neste caso, a Colônia desempenha a função de reserva de mão-de-obra e a produção agrícola complementava sua reprodução. Os demais imigrantes constituíram o mercado de mão-de-obra especializada.

TABELA 16
DISCRIMINAÇÃO DOS TRABALHADORES
DA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA
1858

Trecho	Escravos	Operários Livres	Total
Juiz de Fora/Paraíba ..	800 (70%)	336 (30%)	1.136
Petrópolis/P. do Sul ...	(1) 1.050	(1) 450	1.500
TOTAL	1.850	786	2.636

Fonte:: ESTEVES, A. de O. Mariano Procópio; trabalhos originais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956. Informação: p. 188.

(1) Para o trecho Petrópolis a Paraíba do Sul, não há discriminação entre os trabalhadores livres e escravos. Os dados foram calculados tomando-se como base os percentuais entre escravos (70%) e operários livres (30%) apresentados no trecho anterior.

(92) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 61.

(93) *ibid.*, p. 169-70.

STEHLLING, L. J., op. cit. nota 74. *id.* *Alemães e descendentes no progresso de Juiz de Fora*. s. n. t. Mimeografado.

O reconhecimento da constituição e excelência do mercado de mão-de-obra local se expressa na escolha, por Bernardo Mascarenhas, de Juiz de Fora como a cidade ideal para localizar em 1871 sua fábrica de tecidos. Entre as razões levantadas, figura a existência de "pessoas habilitadas a exercer muitas profissões" (94) Posteriormente, o mercado de trabalho local foi gradativamente engrossado pela fixação de mão-de-obra que se dedicava à abertura da Ferrovia D. Pedro II (95), por novos contingentes de imigrantes e pela afluência de libertos e de outros trabalhadores.

Ao plantel inicial, vieram juntar-se novos contingentes de imigrantes, como pequenos empresários ou ampliando as fileiras do mercado de trabalho. Alguns vieram espontaneamente. A vinda da maior parte, porém, foi subsidiada pelo governo de Minas.

Em 1887, cafeicultores e empresários industriais organizaram a Sociedade Promotora da Imigração em Minas Gerais, com um capital de 400 contos de réis, tendo por objetivo a introdução e o estabelecimento de imigrantes na Província. (96)

No mesmo ano, o governo provincial criava, pela Lei nº 3.417 de 26 de agosto, a Hospedaria Horta Barbosa (inaugurada em 1889), em Juiz de Fora, para receber os imigrantes, e regulamentava, no início de 1888, os favores concedidos. O governo oferecia para cada imigrante: a) hospedagem gratuita durante dez dias; b) passagem e frete para a bagagem, gratuitamente, para todos os membros da família; c) 90 mil réis para cada um que tivesse idade superior a 12 anos e que se empregasse na lavoura ou em estabelecimentos industriais com capital não inferior a 70 contos, noventa dias após seu estabelecimento na Província; d) ao fazendeiro, um auxílio de 100 mil réis por casa construída destinada ao aluguel para os colonos. (97)

Em janeiro de 1888, a Sociedade firmava um contrato com o governo para restabelecer na Província 30.000 imigrantes. No primeiro ano, deveriam ser introduzidos 8.000 e, de 1889 a 1890, mais 22.000. A Sociedade não conseguiu desincumbir-se da tarefa. Em fins de 1889, só havia trazido 9.854 imigrantes, dos quais menos de um terço permanecia em Minas. (98)

(94) MASCARENHAS, G. M., op. cit. nota 54, p. 47.

(95) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 68.

(96) MASCARENHAS, N. L. **Bernardo Mascarenhas; o surto industrial de Minas Gerais.** Rio de Janeiro, Aurora, 1954, p. 216.

(97) MONTEIRO, N. G. **Imigração e colonização em Minas Gerais; 1889-1930.** Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1914. p. 26-8.

(98) *ibid.*, p. 25, 32-3.

A política de imigração e os favores concedidos pelo governo mineiro visavam a atrair maior número de imigrantes para suprir as necessidades de mão-de-obra na lavoura. Porém diversos obstáculos se antepuseram à sua fixação na agricultura e mesmo em Minas. Entre eles, a não aceitação, o despreparo, a violência dos fazendeiros, bem como a baixa remuneração, a sonegação dos salários, o inadimplemento dos contratos de parceria por parte dos proprietários, a concentração de estrutura agrária que dificultava a aquisição de terras pelos imigrantes, e maiores oportunidades e melhores salários oferecidos em São Paulo..(99)

Dos que permaneceram em Juiz de Fora, pequeno número parece ter-se fixado no meio rural. Em 1920, dos 1.341 proprietários rurais, somente 197 (14%) eram estrangeiros. (100) Grande parte dos imigrantes parece ter-se estabelecido na cidade, como operários, comerciantes, pequenos industriais ou no setor de serviços. (101).

A garantia de abastecimento de mão-de-obra qualificada e a ampliação do mercado de trabalho disponível para as necessidades das indústrias, forçando a baixa do valor da força de trabalho, foram os principais objetivos do ingresso dos industriais na Sociedade. Estas razões transparecem numa carta de Bernardo Mascarenhas, dirigida aos incorporadores da firma Progresso Industrial (Bangu), chamando a atenção para as maiores conveniências da localização de sua fábrica em Juiz de Fora do que no Rio de Janeiro. Depois de mencionar o clima aprazível das montanhas, a abundância e o baixo custo da energia, aponta a existência da Hospedaria dos Imigrantes que "muito falcitará o engajamento de pessoal de primeira ordem e a preço mais módico do que na Corte", além de condições de "vida cômoda para os operários" (102)

A localização da Hospedaria Horta Barbosa em Juiz de Fora deve ter facilitado, pela própria contigüidade ao mercado de trabalho, o estabelecimento dos imigrantes naquela cidade e município e nas demais localidades da Zona da Mata. Segundo Rodolpho Jacob, a população italiana, em 1907, em 15 municípios da Zona da Mata, era calculada em 47.200; destes, cerca de 20.000 estavam estabelecidos em Juiz de Fora. (103)

(99) *ibid.*, p. 11, 31.

(100) MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Serviço de Estatística Geral. **Minas segundo o recenseamento de 1920.** Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1921. p. 118.

(101) Há muitos casos de imigrantes que se estabeleceram por conta própria com pequenos negócios na cidade de Juiz de Fora. Ver:

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 291-6.

(102) JACOB, R., op. cit. nota 47, p. 31. Carta de Bernardo Mascarenhas de 16.11.1888. Em:

MASCARENHAS, N. L., op. cit. nota 96.

(103) JACOB, R., op. cit. nota 47, p. 31.

Por esta época, 1908, o número de operários empregados na indústria em Juiz de Fora, segundo uma relação incompleta, elevava-se a 1.552. (104) Em 1920, dados do censo, seu número crescia para 4.953 operários, sendo a cidade com a maior população industrial do Estado. (105)

As primeiras reivindicações operárias

As consequências sociais da implantação das novas relações de produção começaram a se manifestar imediatamente. Neste sentido, é significativo um protesto, sob a forma de abaixo-assinado, dirigido, ainda em 1866, contra a exploração praticada pelos feirantes e que pode ser, "mutatis mutandis", comparado com outras reclamações das classes trabalhadoras em situações em que as relações capitalistas de produção se implantavam. Diz o abaixo assinado. "É incrível, senhores, o egoísmo e a falta de respeito com que meia dúzia de homens sem religião e amor ao próximo pretendem enriquecer-se arrancando à classe menos favorecida da fortuna o seu último real, pretextando que os gêneros por eles comprados o foram por preços altos e por isso também o vendem". (106)

As novas relações haveriam de se fazer sentir no valor da força de trabalho e nos custos de sua reprodução. "O salário comum do trabalhador, na cidade — escreve Paulino de Oliveira — era (em 1875) de 1\$000 por dia, mas um homem não podia alimentar-se com menos de 600 réis diários"... (107) Será preciso acrescentar, para que se possa avaliar o custo de vida, que o cálculo anterior fora estipulado tendo em vista o "fornecimento de sustento aos presos pobres", de cuja precariedade e insuficiência alimentar, estes reclamavam constantemente. Com isto, facilmente poder-se-á compreender que 600 réis diários eram insuficientes para repor as energias gastas no trabalho e o sustento da família. Se considerarmos que o mínimo necessário para a reprodução da força de trabalho inclui, além da alimentação, moradia e vestuário (sem falar em educação), é provável que 1\$000 diários estivessem muito aquém das necessidades reais dos trabalhadores comuns. Para que se possa avaliar a intensidade das mudanças que se processavam e seus reflexos sociais, basta acrescentar que o custo de vida em Juiz de Fora, neste período, era o dobro do custo de vida em Ouro Preto, Capital da Província. (108)

(104) A relação é incompleta porque não consta o número de operários das indústrias de couro. Ver: JACOB, R., op. cit. nota 47, p. 315-6.

(105) MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Serviço de Estatística Geral, op. cit. nota 100, p. 236.

(106) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 103 #.

(107) *ibid.*, p. 103-4.

(108) *ibid.*, p. 104.

Parte do relatório do Censo de 1893, organizado pela Prefeitura, apresenta, de forma inequívoca, as modificações ocorridas na estrutura social como consequência das transformações processadas ao nível da estrutura econômica. "Do exame dos mapas verificaremos que a população de Juiz de Fora, na sua maioria, é composta, a exceção de advogados, médicos, farmacêuticos, capitalistas e negociantes, etc. ... da laboriosa classe de operários e só conta em seu seio pequeno número de indivíduos que não tem na sociedade posição definida". (109) Este último grupo atuava como mão-de-obra de reserva.

Situam-se, no final da década de 80, os primeiros movimentos de organização de alguns setores de classe operária, de reivindicação de seus direitos e de manifestação de seus interesses. O primeiro relato, neste sentido, registrado por Paulino de Oliveira, se refere à redução das horas de trabalho. Até 1880, os estabelecimentos comerciais atendiam, mesmo aos domingos e feriados, até a noite, enquanto no Rio de Janeiro funcionavam até às 14 horas. Os empregados do comércio organizaram um movimento, liderado por Francisco Jenz, reivindicando a redução das horas de trabalho, aos domingos e feriados, para as 14 horas. Em consequência, o horário foi modificado — "assim mesmo com o protesto dos patrões" — para as 16 horas, continuando, nos dias úteis, até a noite. (110)

A luta pela redução das horas de trabalho, pelo aumento salarial e pela regulamentação das condições de trabalho se constituiu na questão central das reivindicações dos operários. Neste sentido, identifica-se com as lutas do movimento operário de São Paulo, no mesmo período. (111)

Estes problemas foram levantados em diversas ocasiões. Em 1912, um memorial, em nome da classe operária de Juiz de Fora, assinado por três operários, André Becchlufft, Antonio Notaroberto e José Biteti, foi endereçado ao Presidente da Câmara para funcionar como mediador entre os interesses do capital e do trabalho. Transcreveremos, a seguir, o memorial para que se possam avaliar os termos da reivindicação, o grau de organização e a estratégia de resolução dos problemas da classe operária. "Operariado de Juiz de Fora, confiante no patriotismo de V. Exa., que nunca se desmentiu, e, mais do que tudo, ciente das sábias resoluções da Câmara no que diz respeito ao interesse coletivo, vem despertar a vossa atenção para o problema másculo que tem abalado as Nações nos momentos atuais: a regulamentação das horas de trabalho. O movimento operário, que nestes últimos tempos se tem acentuado, inspira simpa-

(109) *ibid.*, p. 149.

(110) *ibid.*, p. 134.

(111) FAUSTO, B. Conflito social na república oligárquica: a greve de 1917. *Estudos CEBRAP*, São Paulo (10): 79-109, out./dez. 1974. Informação: p. 82-3.

tias porque, em se tratando das reivindicações sociais, tem o apoio de todo aquele que coloca a ordem e a harmonia da sociedade acima do interesse pessoal. Assim é que, em várias cidades mineiras as horas consagradas ao trabalho já são determinadas em lei. O próprio Sr. Cel. Bueno Brandão, DD. Presidente do Estado, no laudo havido por ocasião dos graves sucessos de Belo Horizonte, demonstrou de um modo patente e claro que é chegada a hora, no Brasil, de tratar seriamente sobre a classe operária, melhorando as suas condições e fazendo-a erguer altiva e forte dessa posição sem garantias em que se acha atualmente. As outras classes sociais, quando lutam pelas suas reivindicações, facilmente proclamam vitória porque elas têm geralmente um apoio; mas a classe operária desamparada, sofrendo as maiores imposições que constituem verdadeiros absurdos, mais dificilmente vence. Embora assim seja, o proletariado espera dos patriotas sinceros que colocam acima de qualquer interesse partidário o verdadeiro amor ao progresso de seu País, a sua cooperação eficaz na causa justa que levanta do seio dos homens que quotidianamente labutam fecundando o mundo. O proletariado de Juiz de Fora, portanto, espera que V. Excia. fará o devido empenho para que a Câmara possa discutir brevemente uma lei no sentido de regulamentar as horas de trabalho. Os operários confiam no patriotismo de V. Excia. P.S. Pedimos a V. Excia. o vosso valioso apoio desde o momento presente, porquanto o operariado já tem abandonado o trabalho". (112) Em outro documento resumia-se a reivindicação: "O operariado desta cidade deseja e quer que seja adotado para ser traduzido em definitivo entre os operários e os patrões de Juiz de Fora o seguinte: a) Que as horas de trabalho diário, para os operários diaristas, sejam reduzidas a oito. b) Que sejam mantidos aos operários de todas as classes o mesmo salário, percebendo eles, em oito horas de trabalho, o mesmo que tem percebido em 10 horas de trabalho. c) Que aos operários que trabalham por peça, por tarefa ou a um tanto por hora seja facultado, por dia, o número de horas de trabalho que lhes convier, sem diminuição dos vencimentos relativos à peça, tarefa ou hora de trabalho. d) Em nenhum caso será permitido às crianças menores de 14 anos, de ambos os sexos, o trabalho além das cinco da tarde, conforme o projeto lei que à Câmara Municipal foi apresentado". (113)

A Assembléia da Câmara Municipal de 19 de agosto, presidida pelo Dr. Oscar Vidal Barbosa Lage e secretariada pelos Srs. Francis Rawrighs e José Weiss, composta pelo que parece, em sua exclusiva maioria, pela classe patronal, aprovou, endossando 42 assinaturas, a seguinte deliberação: "Os abaixo assinados, membros da comissão nomeada pelo Exmo. Sr. Presidente da assembléia da reunião hoje realizada na sala das sessões da Câmara, vem dar conta do que foi resolvido: 1º — Não conce-

(112) OLIVEIRA, P. de, op. cit, nota 43, p. 209-10.

(113) *ibid.*, p. 210.

der as oito horas de trabalho. 2º. — Que os Srs. operários se dirijam ao Poder competente, pedindo o decreto de uma lei que determine as oito horas de trabalho no Brasil. 3º — Que os operários que se acham descontentes se entendam individualmente com cada um dos respectivos patrões, pois é só no contato do patrão com o operário, e nunca entre o patrão e a classe, que repousa a ordem industrial, atendendo a que Juiz de Fora, mantendo indústrias diversas e que solicitam tempo de trabalho diferente, nenhuma resolução de caráter geral poderá satisfazer os diversos operários aplicados a tais indústrias. Em relação ao trabalho de menores nas fábricas, achamos razoável a questão, mas só à higiene compete tomar resoluções". (114)

À transcrição destes documentos, por si só bastante clara na determinação dos interesses antagônicos existentes na sociedade, será necessário acrescentar alguns comentários sobre a organização e encaminhamento destes interesses. Em primeiro lugar, o memorial reivindicativo da classe operária se, por um lado, expressa de forma clarividente seus interesses, como manifestação da percepção e consciência de seus problemas, por outro lado revela a própria debilidade do movimento na própria forma do encaminhamento da reivindicação (um memorial assinado por uma comissão de três operários) e à medida que abdica da legitimidade de encaminhamento dos seus interesses no interior da fábrica, transferindo-o para fora do local de trabalho, elegendo o poder de estado como mediador de seus interesses. Esta tendência que seria reforçada, após 1930, com a criação das Leis trabalhistas, do Ministério e Justiça do Trabalho, com a regulamentação dos sindicatos pelo Estado, tornar-se-ia uma das principais características do movimento operário brasileiro até dias recentes. (115)

A negativa da classe patronal, é verdade, corroborada pelo poder político local, explora a debilidade do movimento operário à medida que transfere a competência do atendimento de suas reivindicações para o poder de Estado, em âmbito nacional, reforçando seu caráter mediador e à medida que tenta atomizar o movimento, não reconhecendo legitimidade à reivindicação coletiva. O segundo item da resolução patronal, além de explorar a debilidade do movimento operário a nível nacional — num momento em que os operários ensaiavam os primeiros passos de organização nas cidades mais industrializadas e não tinham expressão política suficiente, como movimento, para fazer valer seus interesses — constitui uma evasiva, pretendendo colocar um ponto final nas suas reivindicações, à medida que nega à Câmara Municipal "fórum" de legitimidade e competência para decidir sobre as reivindicações da classe operária. Na realidade, não era de seu interesse atendê-las, como se pode

(114) *ibid.*, p. 210-1.

(115) ALMEIDA, M. H.T. de. O sindicato no Brasil: novos problemas, velhas estruturas. *Debate e Crítica*, São Paulo, 6: 49-74, jul. 1975.

necimento de crédito às indústrias; c) criação das escolas secundárias, e posteriormente, durante o segundo período, das escolas superiores destinadas à formação de mão-de-obra; d) geração de energia elétrica (1889) e a sua posterior aplicação como força-motriz à indústria (1898). Estas iniciativas funcionaram como infra-estrutura e base de apoio ao desenvolvimento do segundo período do processo de industrialização local.

Analisa-se, neste capítulo, do ponto de vista do capital, a formação dos condutores do processo de industrialização local. Quanto à origem dos empresários, podemos distinguir dois grupos; a) os emigrantes por origem; b) os não-imigrantes, quer de procedência local ou transferidos de outros municípios para Juiz de Fora, com seus capitais para a aplicação no comércio e no processo de industrialização.

OS IMIGRANTES

Os imigrantes, tanto artífices quanto colonos que trabalhavam na Companhia, estavam cientes de que seus contratos eram por tempo determinado e de que, a curto prazo, a oferta de trabalho por parte dela se esgotaria e, quando isto acontecesse, sua sobrevivência teria que ser garantida de outra maneira. Esta situação, aliada à mentalidade de "self made man" de que eram portadores, poderia forçá-los a certa poupança ou reserva para os dias mais difíceis. Certamente alguns, utilizando-se desta poupança somada à existência de um mercado que se constituía pela cidade em formação e pela área circunvizinha polarizada, conseguiram, dentro de sua especialidade, organizar negócios por conta própria.

Os imigrantes-artífices, cujas cláusulas do contrato eram mais favoráveis do que aquelas dos colonos, além de receberem um salário mais elevado, estavam livres das despesas de passagem e de alimentação durante a vigência contratual e da aquisição dos prazos de terra. Foram, sem dúvida, entre os imigrantes, os que tiveram maiores condições objetivas de conseguir maior poupança.

Aos imigrantes se devem, além da constituição do mercado de trabalho especializado, os primeiros empreendimentos industriais. Este reconhecimento parece ser consensual entre os historiadores e pesquisadores do município. "Se Mariano Procópio, ao iniciar as obras da Rodovia União e Indústria — escreve Paulino de Oliveira — não tivesse estabelecido em Juiz de Fora uma colônia de imigrantes é certo que a cidade não poderia ter-se beneficiado tão rapidamente do surto de progresso que a nova estrada lhe deu, transformando simples aldeia como tantas outras existentes na Província num empório para o qual convergiam logo as atenções da Metrópole e dos estrangeiros que a visitavam". (117) A Câ-

(117) *ibid.*, p. 41.

mara Municipal, apesar das rivalidades com a Companhia, admitindo a relevância desta iniciativa, oficiou a Mariano Procópio um voto de reconhecimento pelo serviço prestado a esta Municipalidade, escolhendo-a como sede da Colônia D. Pedro II. (118) Wilson de Lima Bastos é ainda mais explícito: "Dedicados (os imigrantes) ao trabalho braçal, ao amanho da terra, e ao serviço técnico das indústrias, os alemães iniciaram os primeiros núcleos industriais que, aos poucos, foram se desenvolvendo e chamado atenção de outros elementos estrangeiros e locais, dando como conseqüência o resultado magnífico de que hoje desfruta como parque industrial de alta qualidade". (119)

Para que se compreenda o processo anteriormente descrito, é fundamental o seguinte relato: "Findo o prazo, montou o Sr. Griese (ex-artífice e mestre de segeiros nas oficinas da Companhia), em 1858, uma fábrica de carros e carroças, organizou uma empresa de transporte por meio de carroças entre Petrópolis e esta cidade, abrindo ao mesmo tempo uma casa de negócios no Morro Gratidão. Mais tarde, em 1882, estabeleceu-se com importante casa comercial em Mariano Procópio, nas proximidades da estação, onde, ainda hoje (1915), é uma das principais do Bairro. Além de negociante, é o Sr. Griese proprietário e capitalista". (120) Como se pode perceber, o Sr. Griese abriu uma fábrica de carros e carroças e, simultaneamente, uma empresa de transporte e uma casa comercial. Ou seja, aproveitou-se da sua especialidade (fabrico de carroças) aliando-a a uma percepção mais ampla dos negócios — o transporte e o comércio eram as duas atividades urbanas mais lucrativas. Mais tarde, em 1882, quando a cidade, há alguns anos, era servida pelo transporte ferroviário (1875), o Sr. Griese deixou de fabricar carroças e de manter a empresa de transporte, dedicando-se exclusivamente ao comércio.

Há outros exemplos de imigrantes que, permanecendo em Juiz de Fora, se dedicaram às lides industriais. Vejam-se outros relatos, obedecendo à ordem cronológica de sua organização. Em 1860, o colono Herr Kunz instalava a primeira cervejaria da Província de Minas, na colônia São Pedro, utilizando como matéria-prima milho ao invés de cevada. (121) Em 1861, o ex-colono e metalúrgico Pedro Schubert foi, segundo Stheling, o primeiro a fundir ferro-gusa em Juiz de Fora, utilizando-se de um forno catalão. Pouco depois, organizava a empresa Shubert, Cia & Irmãos, estabelecendo-se com uma oficina nas imediações da Estação Central do Brasil. Posteriormente, associado com o ferreiro Hass, transformava a firma Schubert, Irmãos & Hass, anexando-lhe uma serraria movida a vapor e

(118) ESTEVES, A. de O., *op. cit.* nota 50, p. 58, 147.

(119) BASTOS, W. L. de, *op. cit.* nota 78, p. 59.

(120) ESTEVES, A. de O., *op. cit.* nota 43, p. 169-70.

(121) STEHLING, L. J., *op. cit.* nota 74, p. 74.

STEHLING, L. J., *op. cit.* nota 93, p. 6.

especializando-se na fundição de ferro e bronze, e na fabricação de máquinas agrícolas. (122)

Os imigrantes Felipe H. Georg (ex-colono), Pedro Scoralick e José e Miguel Mauler dedicaram-se ao ramo de construção e pintura de residências, como autônomos. (123) Jacob Kneip (ex-artífice que trabalhava na construção de pontilhões da Rodovia União e Indústria) com seu irmão e Francisco Salzer montaram oficinas de materiais para construção, tendo este último organizado uma serraria e um depósito de materiais de construção em alta escala e edificado, com recursos próprios, prédios na cidade. (124)

Henrique Surerus & Irmãos, chegados com outros familiares em 1861, iniciaram suas atividades no ramo de construção e pintura de casas. Mais tarde, em 1886, estabeleceram-se no centro da cidade com artigos de construção, oficina, serraria e fábrica de carroças. (125)

Em 1885, o ferreiro Martin Kasher fundava outra oficina mecânica dotada de tecnologia para fundição de ferro e de uma serraria movida a vapor. Fabricava carroças e ferro de engomar a carvão. Por esta época, o seleiro Weitzel estabelecia-se no Largo do Riachuelo, fabricando produtos de sua especialidade. Em 1867, surgia a segunda indústria de cerveja — a Cervejaria Kremer — montada pela sua congênere Augusto Kremer & Cia de Petrópolis. (126)

Em 1874, o artífice Luiz Scheiss inaugurava uma nova oficina. A esta haveria de se incorporar o engenheiro Francisco Grande como desenhista e projetista. Imigrara atraído pela Colônia Alemã e com intenções logo desfeitas de trabalhar na Companhia União e Indústria. Com a morte de Sr. Scheiss, ocorrida em 1878, Francisco Grande, contraindo núpcias com a viúva, melhoraria e ampliaria a oficina, passando a fabricar máquinas para a lavoura e para a indústria. (127)

A terceira cervejaria da cidade, localizada na Vilagem, foi organizada por José Weiss no ano de 1878 ou em 1879. Fabricava cervejas e

(122) STEHLING, L. J., op. cit. nota 74, p. 74.
STEHLING, L. J., op. cit. nota 93, p. 9.

(123) *ibid.*, p. 15.

(124) *ibid.*, p. 15.

(125) *ibid.*, p. 15.

(126) STEHLING, L. J., op. cit. nota 74, p. 75.
STEHLING, L. J., op. cit. nota 93, p. 6, 10.

(127) Além de industrial, George Francisco Grande foi Juiz de Paz e Cônsul do Império Alemão em Juiz de Fora. A ele se deve também a instalação da primeira estação telegráfica em Minas Gerais e do Sistema Telefônico da cidade, bem como a criação do primeiro Clube de Engenheiros no Estado. STEHLING, L. J., op. cit. nota 74. STEHLING, L. J., op. cit. nota 93, p. 9-10. ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 284.



Rótulo fabricado pela "Estamparia Mineira" (ex. Pedro Brancovilli).

águas gasosas. (128) Dada a especialização de Peter Biesse, curtidor, foi possível desenvolver a indústria de couros. Por sua sugestão, transformaram-se os antigos fornos da olaria da C.U.I., de propriedade de João Wried, em enormes tanques para curtição de couros. Segundo Stheling, dada a concorrência estrangeira, o Sr. Wried se obrigou, em 1885, a transferir o controle do curtume para seu enteado Detleff Krambeck, denominando-se, a partir de então, Curtume Krambeck. Já deveriam existir, anteriormente a este empreendimento, pequenos curtiores que preparavam a matéria-prima utilizada na confecção de arreios e de apetrechos usados pelos tropeiros e pela Companhia. Mas foi, sem dúvida, sua produção em escala industrial que permitiu o surgimento, em 1878, de uma fábrica de calçados de propriedade dos Srs. Correa & Correa que, além de produtos de couros, fabricava móveis. (129)

No ano de 1880, montava-se uma nova cervejaria — a Fábrica Borboleta, sendo proprietários os Irmãos Scoralick. No ano seguinte, os irmãos Freesz organizaram outra cervejaria — a Fábrica do Poço Rico. Carlos Augusto Degwert, imigrante chegado em Juiz de Fora em 1882, estabelecia-se, logo em seguida, com uma nova oficina — “a Chave de Ouro”. (130)

No ano de 1886, registrava-se a fundação de mais duas indústrias. Uma cervejaria — a Fábrica Winter — de propriedade de Frederico Winter. Uma oficina e marcenaria de Henrique Surerus, especializada em construções e também no fabrico de carros. (131)

A fundação dos primeiros empreendimentos industriais foi possível graças não só às habilidades profissionais dos imigrantes, mas também graças às poupanças acumuladas durante o período em que trabalhavam como operários para a Companhia União e Indústria. Uma das formas utilizadas para a sua organização foi a associação de dois ou mais companheiros, normalmente, irmãos e parentes.

Esta associação tinha virtude de: a) reunir habilidades comuns ou afins, fundamentais para assegurar mão-de-obra especializada, para a diversificação e andamento da produção; b) concentrar esforços e capitais para a continuidade dos empreendimentos, dividindo despesas e as vicissitudes do mercado. Esta forma de construir pequenas empresas

(128) Há discordância entre STEHLING e ESTEVES quanto ao ano de fundação da Cervejaria Weiss, Ver:

STEHLING, L.J., op. cit. nota 93, p. 6.

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 281.

(129) *ibid.*, p. 285.

STEHLING, L.J., op. cit. nota 74, p. 75.

(130) STEHLING, L.J., op. cit. nota 93, p. 6, 10.

(131) *ibid.*, p. 15.

não foi apenas uma característica presente no primeiro período do processo de industrialização, mas manteve-se, também, durante o segundo.

A realização, em 1886, da primeira Exposição Industrial de Juiz de Fora, além dos objetivos de propaganda e divulgação dos "produtos de todas as indústrias úteis exercidas no município", é o reconhecimento destas iniciativas. A exposição estava organizada em 11 seções. Duas reservadas aos produtos agrícolas, uma para o café, e outra para cereais, farinha, açúcar, doces, manteiga e queijos. Uma terceira destinada à mineralogia. Foram destinadas oito seções para a exibição de produtos industriais, assim divididos: a) tecidos, bordados, confecções e flores artificiais; b) calçados, mobiliário, selins e arreios; c) vinhos e bebidas alcoólicas; d) produtos farmacêuticos e químicos; e) cerâmica e imagens; f) fumo, cigarros, charutos, artefatos de ferro e aço, curtumes e madeiras; g) belas-artes, compreendendo plantas para construções, mapas e jornais; h) máquinas, carros troles e carroças (132). A reserva destas oito seções é mais do que a prova da implantação do parque industrial local. É o atestado de seu dinamismo e do seu grau de diversificação.

Diversas destas pequenas empresas conseguiram, com o tempo, acumular e concentrar capitais que, reinvestidos, possibilitaram sua ampliação. A oficina, fundada em 1865 pelo ferreiro e ex-artífice Martin Kasher, tinha-se transformado em fábrica em 1914, empregando 40 operários e se especializado na produção de máquinas para serraria, serralheria, carpintaria e ferraria. (133) A fundição George Grande compreendia, em 1914, uma ferraria, uma carpintaria e uma oficina mecânica. Empregava 28 operários e produzia anualmente 80 toneladas de maquinários no valor superior a 80 contos. (134) Pantaleone Arcuri, que iniciara como pedreiro autônomo, associou-se em 1895 com Spinelli, formando a firma Pantaleone Arcuri & Spinelli. Esta era equipada de serraria, carpintaria, marcenaria, ferraria, serralheria e um depósito de construção. Em 1905 ampliava-se a indústria com a montagem de uma moderna fábrica de mosaicos e de ladrilhos hidráulicos. E, em 1909, anexava-lhe outra de telhas de cimento e amianto (Cimianto), pioneira no gênero no Brasil. Em 1908, tinha um capital de 170 contos e empregava 156 operários. Em 1914, passava para 200 operários. (135)

- (132) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 73.
 OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 127.
 (133) STEHLING, L.J., op. cit. nota 93, p. 10.
 ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 285.
 (134) STEHLING, L.J., op. cit. nota 93, p. 9.
 ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 284.
 (135) STEHLING, L. J., op. cit. nota 74, p. 77.
 JACOB, R., op. cit. nota 47, p. 315.
 ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 284.

Não se limitou aos primeiros empreendimentos a contribuição dos imigrantes no crescimento industrial de Juiz de Fora. O crescimento posterior, em grande parte, deve ser creditado à sua iniciativa ou à de seus descendentes. Numa tentativa de averiguar a influência dos imigrantes na criação das indústrias locais, foram classificadas as fábricas criadas entre 1889 a 1930, pelo sobrenome de seus proprietários, entre imigrantes e não imigrantes. O resultado está apresentado na tabela 17. Quase 50% das indústrias organizadas entre 1889 e 1930 foram fundadas por imigrantes ou seus descendentes. Entre os diversos ramos de trans-

TABELA 17
INDÚSTRIAS CRIADAS POR RAMOS DE ATIVIDADE
JUIZ DE FORA
1889-930

RAMOS	Origem dos Empresários		
	Imigrantes	Não-imigrantes	Total
Alimentação (bebidas)	22	38	60
Fiação, Tecel. Art. Tecidos	15	16	31
Metalurgia	30	06	36
Couros, Calçados e Artefatos	22	17	39
Madeira, Móveis, Serraria, Carpintaria, Marcenaria	17	04	21
Cerâmica, Cimento, Marmoraria	11	09	20
Construção	03	05	08
Fumos, Cigarros e Charutos	--	11	11
Tipografia e Litografia	11	12	23
Indústrias Diversas	10	27	37
TOTAL	141	145	286

- Fontes: ESTEVES, A. de O. *Álbum do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915, p. 291-6.
 STEHLING, L. J. Trajetória da indústria em Juiz de Fora. *Revista do Centro de Estudos Sociológicos*, Juiz de Fora, 3 (3/4): 72-9, 1965.
 Id. *Alemães e descendentes no progresso de Juiz de Fora*. s.m.t. Mimeografado. p. 1-26.
 PRODUÇÃO Industrial no Estado de Minas Gerais. *Boletim do Departamento Estadual de Estatística*, Belo Horizonte, 11 (38): 3-41, jan./jun. 1948.
 JACOB, R. *Minas Gerais no XXº século*. Rio de Janeiro, Gomes, Irmão e C., 1911. p. 315-6.

formação, devemos destacar, como mais significativa, sua participação no setor metalúrgico, de couros, calçados e artefatos, de móveis, serraria e carpintaria e marcenaria.

Com que capitais teriam os imigrantes fundado estas novas indústrias? As informações de que dispomos são incompletas, mas mesmo assim é possível levantar algumas hipóteses explicativas. Parte destas indústrias, conforme exposto em páginas anteriores, surgiram da associação de capitais, esforços, conhecimentos técnicos de dois ou mais imigrantes e de outras condições favoráveis como o mercado consumidor e o de trabalho. Siegfried Knopp, técnico em artigos de borracha, migrara da Alemanha para Juiz de Fora em 1925, e em sociedade com Henrique Goebel montou uma fábrica de câmara de ar, pneus maciços, tubos e outros artefatos de borracha. (136)

Outras indústrias foram criadas pelo desfazer-se de uma associação, mediante a formação de uma nova ou simplesmente pela ampliação dos elementos da sociedade. Como exemplo desta forma de organização de empresas podemos citar: o término da firma Pantaleone Arcuri & Timponi vai permitir o surgimento de outra, Pantaleone Arcuri & Spinelli. Em 1911, os irmãos Romão, Guilherme e Germano Otto estabeleceram-se em Juiz de Fora, onde montaram uma oficina mecânica, Otto & Irmãos. Mais tarde, dissolveram a associação, e cada um se estabeleceu por conta própria. Romão Otto organizou, em 1920, uma grande oficina mecânica, com fundição de ferro e bronze, onde fabricou os primeiros tornos mecânicos do Brasil. (137) Os capitais iniciais das novas fábricas se originavam, nestes casos, da partilha anterior.

Há, entretanto, outras duas maneiras de formação de capital que vão permitir a fundação de novas indústrias. A primeira é a acumulação de capital mediante o comércio. A segunda forma consiste na transferência de capital acumulado num setor industrial e sua reaplicação no mesmo setor, provocando uma concentração vertical, ou em setores diferentes, uma concentração horizontal.

O exemplo mais expressivo de acumulação do capital no comércio e reinvestido na indústria é proporcionado pelo imigrante Antônio Meurer. Estabeleceram-se inicialmente com comércio de fazendas e armário. Percebendo a grande procura de meias estrangeiras, resolveu abrir uma fábrica. Para isto, adquiriu as máquinas na Alemanha e montou, inicialmente, uma pequena indústria em sua própria residência, onde trabalhavam seus familiares. Como o negócio prosperava, encomendou novas



Rótulo fabricado pela "Estamparia Mineira" (ex. Pedro Brancovilli).

(136) STEHLING, L.J., op. cit. nota 74, p. 78.

(137) STEHLING, L.J., op. cit. nota 93, p. 10.

máquinas, ampliando consideravelmente sua produção. Em 1914, a indústria tinha um capital de 500 contos, empregava 300 operários e produzia 120.000 dúzias de pares de meias por ano, no valor de 480 contos. (138)

Como exemplo de concentração vertical, utilizando-se de capital acumulado na própria indústria para a abertura de uma nova unidade produtiva, temos a firma Pantaleone Arcuri & Spinelli. Foi anexada, ao núcleo inicial da empresa, uma moderna fábrica de mosaicos e ladrilhos hidráulicos em 1905 e de telhas de cimento e amianto em 1909.

Os imigrantes irmãos Surerus e Carlos Stiebler constituem dois exemplos de concentração horizontal mediante a acumulação de capital num ramo industrial e sua reaplicação em outro. Em 1861, chegava a família Surerus. Estabeleceram-se, de início no ramo de construção e pintura de casas. Em 1886, montava no centro da cidade uma serraria, uma casa de material de construção e uma fábrica de carroças. Em 1917, os irmãos Surerus fundavam a Malharia Surerus, especializada no fabrico de meias para senhoras e crianças. Em 1923 abriam um novo curtume. (139) Carlos Stiebler organizava, em 1894, a Cervejaria Dois Leões, cuja especialidade era o fabrico de cerveja preta. Mais tarde, em 1907, juntamente com seu irmão Antônio, fundava uma fábrica de tecelagem de Malha, especializada em meias e camisas de meias. Em 1914, esta indústria tinha um capital de 150 contos, empregava 70 operários e produzia 45.000 pares de meias por ano, no valor de 210 contos. (140)

-
- (138) STEHLING, L.J., op. cit. nota 74, p. 76.
ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 285.
(139) STEHLING, L. J., op. cit. nota 93, p. 7, 15.
(140) *ibid.*, p. 6, 8.
ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 281.7.

OS NÃO-IMIGRANTES

Foi fundamental nas duas fases do processo de industrialização de Juiz de Fora a participação dos empresários autóctones, quer locais, quer vindos de outros municípios. Mais de 50% dos empreendimentos industriais fundados entre 1889 a 1930 (tab. 17) são resultados de suas iniciativas.

Igualmente significativa foi a contribuição destes empresários no desenvolvimento da infra-estrutura (transporte, luz elétrica, telefones), do setor de serviços (educação, saúde) e do setor bancário.

Os capitais que vão possibilitar o surgimento dos empreendimentos industriais são oriundos dos seguintes setores: do setor primário, do comércio e do exercício das profissões liberais. De um ou de outro, ou da combinação deles. A transferência destes capitais para (ou a sua reinversão em) empreendimentos industriais podem assumir formas diferentes, quer de empresas individuais, de sociedades limitadas, ou sociedades anônimas. Vejamos alguns exemplos que informam estas colocações.

O grupo Assis-Penido, proprietário de diversas fazendas, adquiriu, em 1911, o controle acionário da Companhia Mineira de Eletricidade das mãos da família Mascarenhas. O Cel. Teodorico Ribeiro de Assis, além de fazendeiro, tinha uma casa comercial e uma serraria no distrito de Chácara. Os Penidos eram também destacados profissionais liberais e políticos locais. A compra de controle acionário se efetivou mediante empréstimo do Banco de Crédito Real de Minas Gerais, do qual também eram acionistas. (141)

Em 1909, era criada a Companhia de Laticínios de Juiz de Fora pelo Dr. Hermenegildo Villaça, médico e fazendeiro local, em companhia

(141) OLIVEIRA, P. de, *Companhia Mineira de Eletricidade*, Juiz de Fora. Lar Católico, 1969. p. 48
ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 383-4.

de outros sócios. O capital inicial era de 60 contos. (142) O Dr. Luiz de Souza Brandão, profissional liberal e fazendeiro, adquiriu, quase falida, a fábrica de Anigagem e Sacos de Juta, conseguindo reabilitá-la. Em 1914, a fábrica empregava 76 operários, tinha um capital de 100 contos e o valor de sua produção elevava-se a 225 contos. (143)

Uma forma de concentração de capital para a fundação de novas empresas, presente no período de transição da primeira para a segunda fase de industrialização e no decorrer desta, foi a organização de sociedades anônimas. No setor de transporte, destacava-se a criação da Companhia União e Indústria, a primeira empresa organizada sob a forma de sociedade anônima.

No setor industrial temos, entre outras, a fundação, em 1914, da Companhia Fiação e Tecelagem Santa Cruz e da Companhia Fabril de Juiz de Fora. Esta última tinha um capital inicial de 500 contos dividido em 2.500 ações. Fabricava chinelos e calçados finos e grossos. Empregava 300 operários. (144) A Companhia de Fiação e Tecelagem São Vicente, fundada sob a forma de sociedade anônima em 1927, teve como incorporadores os comerciantes João Batista Nunes de Oliveira e Alfredo Ribeiro de Oliveira, mais tarde, diretor da empresa. (145)

O primeiro banco local — Banco Territorial e Mercantil de Minas — organizado em 1877 sob a forma de sociedade por ações, teve como principais acionistas e incorporadores quatro grandes fazendeiros locais: O Barão de Santa Helena (Chefe do Partido Conservador, Vice-Presidente da Província e Senador do Império), o Cel. Vidal Barbosa Lage (político e principal acionista da Ferrovia Juiz de Fora - Piau), o Barão de Monte Mário (político e chefe do Partido Liberal), Visconde de Moraes, fazendeiro, e um comerciante local, Francisco Batista de Oliveira. (146)

Finalmente, cumpre assinalar dois empreendimentos, também organizados sob a forma de sociedade anônima — o Banco de Crédito Real de Minas Gerais S.A. e a Companhia Mineira de Eletricidade — que pela sua relevância econômica no processo de desenvolvimento local e disponibilidade de dados justifica uma análise mais detalhada.

(142) BASTOS, W. de L. *Francisco Baptista de Oliveira, um pioneiro*. Juiz de Fora, Edições Paraibuna, 1967. p. 182.

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 282, 381.

(143) *ibid.*, p. 381, 383

(144) *ibid.*, p. 281-2

(145) BASTOS, W. de L. op. cit. nota 142, p. 131, 187.

(146) A Direção do Banco aplicou especulativamente fundos no mercado de capitais vindo a falir durante o período do Encilhamento. A falência judicial se processou durante os anos de 1892/3. Ver:
MASCARENHAS, N.L., op. cit. nota 96, p. 131-87.

O Banco de Crédito Real de Minas Gerais foi organizado em 1889, dado o relativo sucesso de seu então congênere, o Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais. Na época em que foi criado no entanto, haveria de enfrentar duas conjunturas desfavoráveis. A primeira foi o fato de que a integralização do capital fora dificultada pela desorganização do trabalho nas fazendas que se seguiu à Abolição e teve como conseqüência a redução dos lucros auferidos pelos fazendeiros, acionistas do Banco. A segunda foi, provocada pelo Encilhamento. (147)

A fundação do Banco de Crédito Real foi liderada pelo Barão de Monte Mário (fazendeiro e político), pelo comerciante Francisco Batista de Oliveira, por Manoel de Matos Gonçalves (fazendeiro e banqueiro), pelo Dr. João Ribeiro de Oliveira e Souza (advogado) e pelo industrial Bernardo Mascarenhas. Seu capital inicial era de 500 contos, dividido em 2.500 ações de 200\$000 cada uma. Ao Dr. João Ribeiro, seu primeiro gerente, além da organização legal do estabelecimento, coubera "o penoso trabalho de colocação das ações, feito em longas viagens a cavalo pelo interior da Zona da Mata, de modo especial nas cidades adjacentes de Juiz de Fora. Levava consigo cartas de apresentação de seus companheiros de incorporação a lhe facilitar a difícil incumbência, uma vez que ainda moço e não sendo político, não contava com o necessário círculo de relações e conhecimento como Monte Mário e Santa Helena ... Era, também recomendado de Bernardo Mascarenhas, conceituado industrial, ligado ao movimento republicano. (148)

A reunião de incorporação foi realizada em 18 de setembro de 1888, quando se elegeu a primeira diretoria, constituída pelo Barão de Monte Mário, Presidente; Barão de Santa Helena, e Bernardo Mascarenhas, Diretores, e João R. de Oliveira e Souza, Gerente. Em janeiro de 1889, promoveu-se a Assembléia Geral para a subscrição de ações. Eram 114 os primeiros acionistas. Os doze maiores acionistas estão apresentados na (tab. 18). Os demais acionistas eram industriais, comerciantes e, na maior parte, profissionais liberais e fazendeiros. Em agosto de 1889, com o Decreto Imperial nº 10.371, foi autorizado seu funcionamento com um capital integralizado de apenas 100 contos. (149)

O Banco destinava-se inicialmente a financiar a lavoura, sob garantia hipotecária. Somente em 1891 foi-lhe autorizada a criação de uma

(147) Alguns diretores faziam parte da administração tanto no Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais quanto no Crédito Real. Em virtude da aplicação desastrosa dos capitais do Territorial pelo representante no Rio de Janeiro, um diretor tentou transferir fundos do Banco de Crédito Real, para salvar o Territorial. Não fosse impugnada transação, ambos teriam ido à falência. Ver: MASCARENHAS, N.L., op. cit. nota 96, p. 55, 111.

(148) ALVARENGA FILHO, J. T. *História do Banco de Crédito Real de Minas Gerais S/A*. s.n.t. p. 1-2. Mimeografado.

(149) MASCARENHAS, N.L., op. cit. nota 96, p. 116.

Carteira Comercial que lhe facultava executar operações de descontos, cauções, depósitos, contas correntes.

Se de um lado a criação do Banco logo após a Abolição encontraria dificuldades para a subscrição de capital, por outro haveria de se beneficiar da política creditícia adotada pelo governo imperial para minimizar o descontentamento dos fazendeiros e possibilitar a reorganização da lavoura.

TABELA 18
**RELAÇÃO DOS MAIORES ACIONISTAS
 DO BANCO DE CRÉDITO REAL DE MINAS GERAIS S.A.
 JUIZ DE FORA
 1889**

Acionistas	Ações	Ocupação
Barão de Monte Mário	200	Fazendeiro, Banq. Chefe Político
Barão de Santa Helena	100	Fazendeiro, Banq. Chefe Político
Prudente Augusto de Resende	100	Fazendeiro
Bernardo Mascarenhas	100	Industrial
Joaquim Ribeiro de Oliveira	100	Comerciante (Entre Rios), Polít.
Francisco Batista de Oliveira	(1) 100	Comerciante
Dr. Azarias José de Andrade	050	Médico e Industrial
Francisco Eugênio Resende	050	Fazendeiro
Espiridião Ribeiro de Oliveira	050	Fazendeiro (?)
José Soares Valente Vieira	050	Fazendeiro (?)
João C. Pimentel Barbosa	050	Fazendeiro (?)
Bento Xavier (Carneiro?)	(2) 100	Comerciante e Industrial
TOTAL	1.050	

Fonte: ATA da primeira reunião dos acionistas da Companhia Mineira de Eletricidade, de L. Francisco Baptista de Oliveira, um pioneiro; sua vida, sua obra, sua descendência e genealogia. Juiz de Fora, Paraibuna, 1968. p. 109-16.

(1) Neste número estão computadas as ações de Francisco Baptista de Oliveira (75) e de seu pai João Baptista de Oliveira e Souza (25).

(2) Na Ata (BASTOS, W. de L., op. cit.) aparece o nome de Bento Xavier. No Album (ESTEVEZ, A. de O., org. *Album do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte. Imprensa Oficial, 1915) há uma referência a Bento Xavier Carneiro e Companhia, supusemos que fosse a mesma pessoa.

ra. Aproveitando-se desta condição propícia, o Banco assinou um contrato com o governo, mediante o qual este adiantaria 800 contos de réis, sem juros, com prazo de amortização de 17 anos, com a condição de o Banco fornecer o dobro de capital recebido, em empréstimo para a lavoura, com juros de 6% ao ano. O contrato de concessão de crédito seria rescindido pelo governo republicano em 1891. (150)

O primeiro balanço do Crédito Real de 30 de junho de 1890 acusava um lucro líquido de 5.697\$050, dos quais 10% destinaram-se ao pagamento do primeiro dividendo e 10% ao fundo reserva.

Em 1891, seu capital era elevado para 3 mil contos, distribuídos em 15.000 ações. Em 1892, o Banco abria uma agência em Ouro Preto. Dois anos depois, o governo de Minas assinava um convênio com ele, comprometendo-se a depositar os fundos disponíveis do Tesouro do Estado na Agência de Ouro Preto. Em contrapartida, o Banco, através da mesma agência, obrigava-se a fazer adiantamentos necessários aos cofres da Fazenda.

Em 1898, sendo Bernardo Mascarenhas presidente do Banco, foi celebrado um novo contrato com o Governo do Estado, em virtude do qual o Banco ficava autorizado a realizar empréstimos hipotecários e pignoratícios aos lavradores e industriais. Para os primeiros, a longo prazo, e para os segundos, com um ano de duração. Os juros, para ambos os casos, eram de 9,5% ao ano. Para executar este contrato, foi criada uma carteira hipotecária e elevado o capital para 7.000 contos. (151)

Em 1887, transferia-se Bernardo Mascarenhas para Juiz de Fora, com capitais e diversos planos para impulsionar o processo de industrialização local. Bernardo começara a vida no comércio, como tropeiro. Após alguns anos nesta atividade conseguira acumular, juntamente com seu irmão Caetano, 100 contos de réis. Com este capital, idealizou e montou, em 1872, uma fábrica de tecidos — a Fábrica de Cedro. Com o sucesso do primeiro empreendimento, os outros irmãos de Bernardo resolveram organizar outra fábrica, a de Cachoeira. Em 1885, as duas fábricas foram unificadas sob a denominação de Cedro & Cachoeira S/A, com um capital de mil contos. (152)

Em Juiz de Fora, Bernardo participava de diversos empreendimentos. Com Constantino Paletta e Roberto Salustiano de Barros, organizava a Companhia Construtora Mineira, responsável pela construção de diver-

sos prédios residenciais e industriais, entre os quais o edifício da Fábrica de Tecelagem Bernardo Mascarenhas e da Companhia de Tecidos de Juta. (153) Participava, também, da fundação da Sociedade Promotora da Imigração em Minas Gerais (1887), do Banco de Crédito Real de Minas Gerais (1889), da Academia de Comércio (1891) e da Companhia Mineira de Juta (1893). Fora diretor técnico dos serviços de instalação de iluminação elétrica de Belo Horizonte, inaugurada em 1897... (154)

Com capitais angariados nas fábricas de Cedro & Cachoeira, Bernardo montara sua indústria em Juiz de Fora — a Tecelagem Bernardo Mascarenhas, inaugurada aos 14 de maio de 1888. Inicialmente, operava com 30 teares. Em 1897, mais que duplicara seu maquinismo. Funcionava com 64 teares, empregava 120 operários e produzia, diariamente, 2.000 metros de tecidos de algodão e linho. Seus produtos tinham excelente aceitação no mercado, principalmente seus riscados que "imitavam fielmente as mais elegantes casimiras". (155) Em 1914, tinha 600 contos de capital, 141 teares, empregava 526 operários e produzia 188.000 metros de tecidos diversos por ano no valor de 700 contos. (156) O que iria definitivamente consagrar a contribuição de Bernardo Mascarenhas ao crescimento de Juiz de Fora foi a criação da Companhia Mineira de Eletricidade. Bernardo, antes de transferir-se, garantira energia hidráulica para sua futura fábrica de tecidos, adquirindo a Cachoeira dos Marmelos e mais três alqueires de terreno. Era sua intenção aproveitar aquele potencial hidráulico para constituir uma companhia de eletricidade que fornecesse energia para a iluminação pública e particular, durante a noite e, durante o dia, força para as indústrias existentes e as que se haveriam de constituir na cidade. Para tanto, serviu-se de intermediação de seu amigo Francisco Baptista de Oliveira para negociar com o Engenheiro Maurício Arnade a transferência do contrato de iluminação pública a gás, em seu poder. A transação se efetivou em março de 1887, por 3 contos e novecentos mil réis, recebendo, imediatamente, aprovação da Câmara Municipal.

Tratava-se, portanto, de modificar as cláusulas do antigo contrato que previa a iluminação a gás e de organizar a Companhia que se incumbiria da nova tarefa. No início de 1888, realizou-se a primeira reunião dos acionistas da Companhia Mineira de Eletricidade (CME). O capital inicial era 150 contos de réis, dividido em 1.500 ações de 100 mil réis. A família Mascarenhas controlava 57% das ações (tab. 19). As restantes foram adquiri-

(153) *ibid.*, p. 215.

(154) BASTOS, W. de L., *op. cit.* nota 142, p. 49, 51, 63.

MASCARENHAS, N. L., *op. cit.* nota 96, p. 213-5.

OLIVEIRA, P. de, *op. cit.* nota 43, p. 18.

(155) MASCARENHAS, N. L., *op. cit.* nota 96, p. 125.

VEIGA, J. P. X. de *Efemérides mineiras*. Ouro Preto, Imprensa Oficial, 1897. v. 4, p. 124.

(156) ESTEVES, A. de O., *op. cit.* nota 43, p. 285.

(150) ALVARENGA FILHO, J. T., *op. cit.* nota 148, p. 5, 7.

MASCARENHAS, N. L., *op. cit.* nota 96, p. 157-8.

(151) *ibid.*, p. 158-62.

(152) *ibid.*, p. 117.

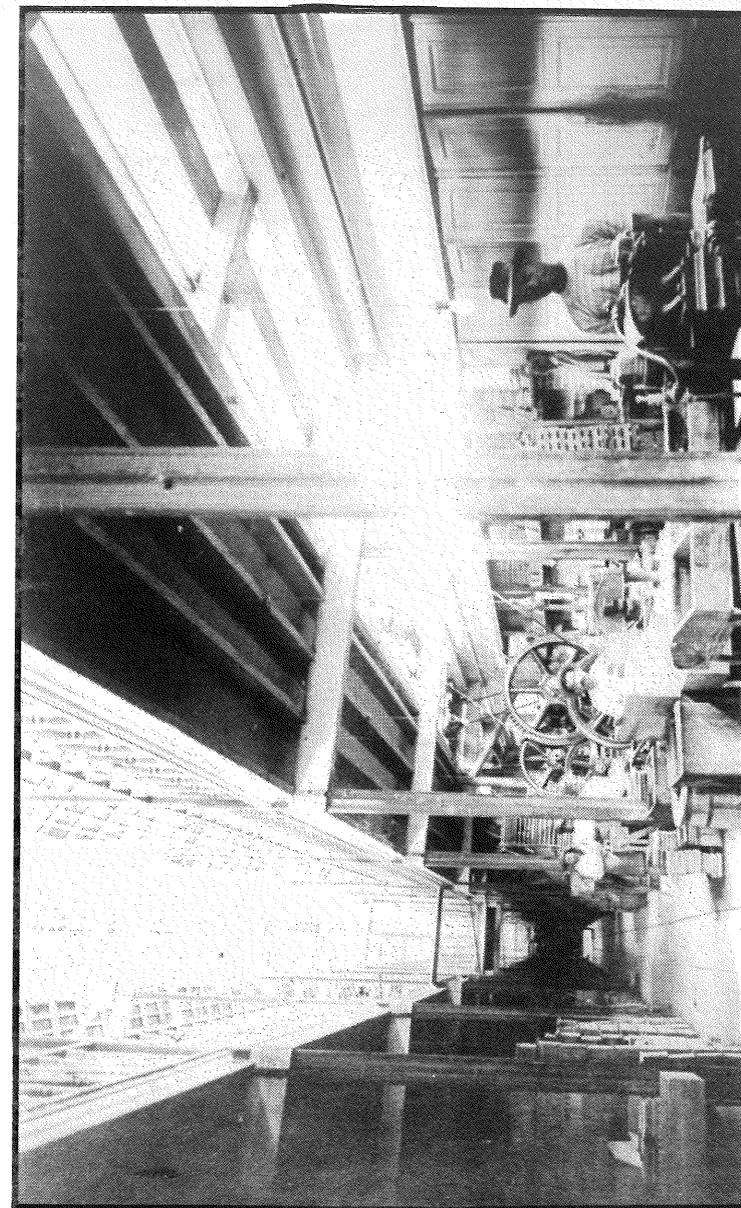
das por fazendeiros, comerciantes e profissionais liberais de Juiz de Fora. O principal acionista era Bernardo Mascarenhas, que tinha 27% das ações. Na citada reunião, foram aprovados os estatutos e constituída a primeira diretoria.

Foi feito contrato de arrendamento da Cachoeira dos Marmelos, mediante o qual Bernardo cederia os terrenos que fossem necessários para a construção da usina e para o aproveitamento do potencial hidráulico durante o prazo de 35 anos. Em contrapartida a C.M.E. forneceria gratuitamente a energia necessária para alimentar o motor elétrico de 20 HP que acionaria os maquinismos da Tecelagem Bernardo Mascarenhas.

Logo em seguida, Bernardo se entregaria a longos e detalhados estudos sobre energia elétrica, consultando quase toda bibliografia disponível a respeito do assunto, para formular o plano que previa: aproveitamento da água, colocação dos dínamos, a rede de iluminação da cidade, número de lâmpadas, especificação das velas e de todo o material necessário. O pedido, acompanhado das plantas e do plano, foi enviado para a Westinghouse, a fim de ultimar as análises técnicas e opinar sobre os maquinismos e materiais necessários para serem adquiridos.

Em fevereiro de 1889, começaram a chegar as primeiras remessas. E inúmeros contratemplos de diversas ordens dificultaram a realização do projeto. Para iniciar a Westinghouse remetera material em quantidade insuficiente e fora das condições previstas pelo projeto. O técnico que enviara era especialista em corrente contínua e não entendia de corrente alternada. Enquanto estes percalços retardavam as obras de instalação com data prevista para sua inauguração e se providenciava a encomenda do material em falta e se reclamava a presença de um técnico competente, começaram a propalar-se rumores na cidade sobre os perigos que a energia elétrica oferecia à segurança da população. Após calorosos debates públicos e pela imprensa, a tranquilidade voltou a estabelecer-se devido ao parecer técnico favorável emitido pelo Dr. Aarão Reis através do qual se desfizeram os perigos atribuídos à utilização da energia elétrica, na iluminação pública e domiciliar.

A inauguração da luz elétrica foi feita aos 5 de setembro de 1889. Devido à pressa para entrega da obra, a barragem do rio fora construída de madeira, e a montagem da usina da transmissão, pelo próprio Bernardo. As deficiências na instalação logo se fizeram sentir, provocando inúmeras interrupções no fornecimento de energia acompanhadas de constantes reclamações da população e da imprensa. Em março de 1891, uma enchente do rio Paraibuna desmoronava a barragem provisória, interrompendo o fornecimento de energia, que só foi restaurado no ano seguinte. A Companhia havia instalado inicialmente dois grupos geradores monofásicos de 125 kw cada um, equivalentes a uma potência de 250 kw. Em 1892, com a montagem de um terceiro gerador, elevava-se a potência para 375 kw. A



Interior das oficinas da Cia. Pantaleone Arcuri & Spinelli

TABELA 19

**COMPANHIA MINEIRA DE ELETRICIDADE
RELAÇÃO DOS PRIMEIROS ACIONISTAS
JUIZ DE FORA
1888**

Nome do Acionista	Nº de Ações	Profissão
Bernardo Mascarenhas	400	Industrial
D. Policena P. S. Mascarenhas	100	Fazendeiro-Industrial
Francisco Mascarenhas	78	Industrial e Fazendeiro
Vitor Mascarenhas	50	Industrial
Caetano Mascarenhas	50	Industrial
Dr. Viriato D. Mascarenhas	35	Industrial
Teófilo M. Ferreira	30	Industrial
Elvira D. Mascarenhas	25	Industrial
Dr. Pacífico Mascarenhas	20	Médico e Industrial
Bernardo F. Pinto	20	Fazendeiro-Industrial
Antônio D. Mascarenhas	20	Industrial
Altivo Diniz Mascarenhas	15	Industrial
Antônio Augusto Mascarenhas	10	Industrial
SUBTOTAL Fam. Mascarenhas	853	56,8%
Bento Xavier (Carneiro ?)	125	Comerciante ou Industrial (?)
Barão e Baronesa Juiz de Fora	100	Fazendeiro
Francisco Eugênio Rezende	97	Fazendeiro
Francisco Batista de Oliveira	70	Comerciante
Dr. Bernardo Silva	40	Advogado e Político
Barão de Santa Helena	30	Fazendeiro, Político, Banqueiro, Diretor Ferrovias União Mineira
Frederico Ferreira Lage	25	Fazendeiro
Dr. Alfredo Ferreira Lage	25	Advogado, Prop. Prédios Urbanos
Francisco F. de Assis Fonseca	20	Fazendeiro
Manoel Vidal Barbosa Lage	20	Fazendeiro, Político, Fundador Diretor Ferrovias União Mineira
Dr. Azarias José de Andrade	20	Médico e Industrial
Carlos José Pereira	10	Fazendeiro
Dr. Fernando Lobo L. Pereira	10	Advogado, Político, Diretor do B.C.R. e Banco do Brasil
Manoel Matos Gonçalves	10	Fazendeiro e Banqueiro
J. Pereira de Moraes	10	Fazendeiro (?)
J. B. de Oliveira e Souza	10	Comerciante
Dr. Fco. Vicente Gonçalves Pena	25	Profissional Liberal
TOTAL	1.500	

Fontes: Os nomes dos acionistas e o número de ações foram extraídos de: OLIVEIRA, P. de **Companhia Mineira de Eletricidade**. Juiz de Fora, Lar Católico, 1969. p. 27.

Os dados sobre as profissões foram extraídos de: ESTEVES, A. de O., org. **Album do município de Juiz de Fora**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915.

BASTOS, W. de L. **Francisco Baptista de Oliveira, um pioneiro**. Juiz de Fora, Paraibuna, 1967.

nova instalação foi precedida de um aumento de 100% do capital em 1890 passando para 300 contos. Em 1904, elevava-se para 800 contos, ou seja, um aumento de 166,6% em quatro anos (tab 20). Este crescimento de capital permitiu à CME adquirir e explorar os serviços telefônicos de Juiz de Fora. E renovar o sistema da geração de eletricidade, instalando dois geradores bifásicos de 300 kw cada um, em substituição aos três primeiros montados.

Desta forma ampliou-se a capacidade geradora para 600 kw (tab. 21), tornando possível, em 1898, a utilização de energia elétrica para a produção industrial.

A 28 de agosto de 1898, inaugurava-se, pela primeira vez no Brasil, a instalação de dois motores elétricos aplicados à produção industrial.

Um de 30 HP, fabricado pela Westinghouse, na Fiação e Tecelagem Bernardo Mascarenhas. O segundo, de 20 HP, fabricado pelo Guzzi & Raviera de Milão, na construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli. (157) A utilização de energia elétrica na produção vai provocar um novo dinamismo no processo

TABELA 20
EVOLUÇÃO DO CAPITAL DA C.M.E.
1888-1926

ANOS	CAPITAL (Em contos de réis)
1888	150
1890	300
1894	800
1911	1.400
1916	2.500
1926	7.000

Fonte: OLIVEIRA, P. de *Companhia Mineira de Eletricidade*, Juiz de Fora, Lar Católico, 1969.

(157) Veja-se a seguinte bibliografia sobre a Companhia Mineira de Eletricidade: HARGREAVES, H.J. *A Companhia Mineira de Eletricidade e as possibilidades de Juiz de Fora para a instalação de novas indústrias. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora*, Juiz de Fora, 6 (6): 30-43, 1971. ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 229-31. MASCARENHAS, N.L., op. cit. nota 96. OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 141.

de crescimento industrial local. Nos dezesseis anos que se seguiram (1898 a 1914), fundaram-se mais de 160 indústrias em Juiz de Fora. (158)

O processo de desenvolvimento local, além do pioneirismo de Bernardo Mascarenhas, beneficiou-se das iniciativas de inúmeros empresários que, em Juiz de Fora, se fixaram e abriram seus negócios. Entre elas, cumpre destacar: Francisco Batista de Oliveira, comerciante de Entre Rios, estabelecera-se, em 1882, em Juiz de Fora, com casa comercial — A Barateza — vendendo por atacado e varejo. Sua contribuição foi significativa na fundação dos Bancos Territorial e Mercantil de Minas Gerais e da Companhia Mineira de Eletricidade. Foi o idealizador e principal fundador da Academia de Comércio, cujo objetivo era formar "negociantes.

TABELA 21
EVOLUÇÃO DA ENERGIA GERADA PELA C.M.E.
JUIZ DE FORA
1896-1937

Anos	Geradores (Nº e Kw)	Total
1896	2 (300)	600
1905	1 (300)	300
1910	1 (300)	300
1915	2 (600)	1.200
1921	1 (600)	600
1922	1 (600)	600
1930	1 (1.360)	1.360
1937	1 (1.360)	1.360

Fonte: HARGREAVES, H. J. *A Companhia Mineira de Eletricidade e as possibilidades de Juiz de Fora para a instalação de novas indústrias. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora*, Juiz de Fora, 6 (6): 30-43, 1971. Informação: p. 31-4.

(158) Há registro da data de fundação de 160 indústrias entre 1898 a 1914. Além destas, há menção de outras indústrias cuja data de fundação se desconhece. É bem provável que parte delas tenha sido criada no período assinalado. Por isso se estima que foram fundadas mais de 160 empresas no período. O levantamento foi baseado nas seguintes fontes:

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 291-6.
STEHLLING, L.J., op. cit. nota 74, p. 72-9.
STEHLLING, L.J., op. cit. nota 93, p. 1-26.
JACOB, R., op. cit. nota 47, p. 315-6.
PRODUÇÃO industrial do Estado de Minas Gerais, *Boletim do Departamento Estadual de Estatística*, Belo Horizonte, 11 (38): 3-47, jan./jun. 1948.

banqueiros, diretores e empregados de estabelecimentos industriais e comerciais". (159) Os irmãos Bertoleti, vindos de São Paulo em 1897, montaram uma fábrica de macarrão, talharini e outros produtos. Mais tarde, a firma foi transferida para Medeiros & Martins, que lhe anexaram uma moderna fábrica de calçados. (160) O empresário Moraes Sarmiento também se transferira para Juiz de Fora, fundando em 1909 a Fábrica de Fiação e Tecelagem Moraes Sarmiento, com capitais acumulados no comércio. (161)

Finalmente, cumpre assinalar a participação de capitais ingleses no processo de industrialização. Em 1883, um consórcio de firmas inglesas, Morris & Cia., Steele & Cia. e Harry, adquiriu da decadente Companhia União e Indústria uma vasta área onde estavam situadas as oficinas que, depois de adaptadas, foram aproveitadas para a montagem de uma fábrica de tecidos - a Companhia de Fiação e Tecelagem Industrial Mineira - popularmente conhecida como a "fábrica dos ingleses". A montagem da fábrica esteve a cargo de quatro técnicos imigrantes, Luiz Lenz, Pedro Hirsch, Luiz Knopp, sob a chefia de Pedro Schubert. (162) Sua inauguração ocorreu em 1885. Tinha um capital inicial de 600 contos, 3.600 fusos, 74 teares, 120 operários e uma força motriz de 100 HP. Consumia 25.000 kg de algodão por mês. (163) Foi a maior empresa local. Em 1914 havia dobrado seu capital (1.200 contos), produzia anualmente 5.340.000 metros de brins riscados e algodão cru, no valor de 1.800 contos. Empregava 637 operários. (164) Foi a única empresa no período, que, no nosso conhecimento, fora organizada e era controlada por capitais estrangeiros.

A partir da análise realizada, podemos concluir que, quanto à origem social, os empresários, advindos dos quadros imigrantes, se formam de três maneiras principais: a) organização de pequenas oficinas, dependendo das habilidades e das poupanças de um imigrante, ou em associação com outros; alguns destes empreendimentos foram bem sucedidos, e, com o tempo, transformaram-se em médias indústrias mediante acumulação e reinversão de capital; b) criação de novas fábricas com capitais acumulados em atividades comerciais; c) na própria atividade industrial.

Os empresários autóctones, quer locais, quer vindos de outros municípios provêm do setor agrícola, do setor comercial e do exercício das profissões liberais, ou de uma combinação deles onde acumularam capitais que, posteriormente, foram aplicados na indústria, quer sob a forma de projetos individuais, quer de sociedades limitadas ou de sociedades anônimas.

(159) BASTOS, W. de L., op. cit. nota 142.

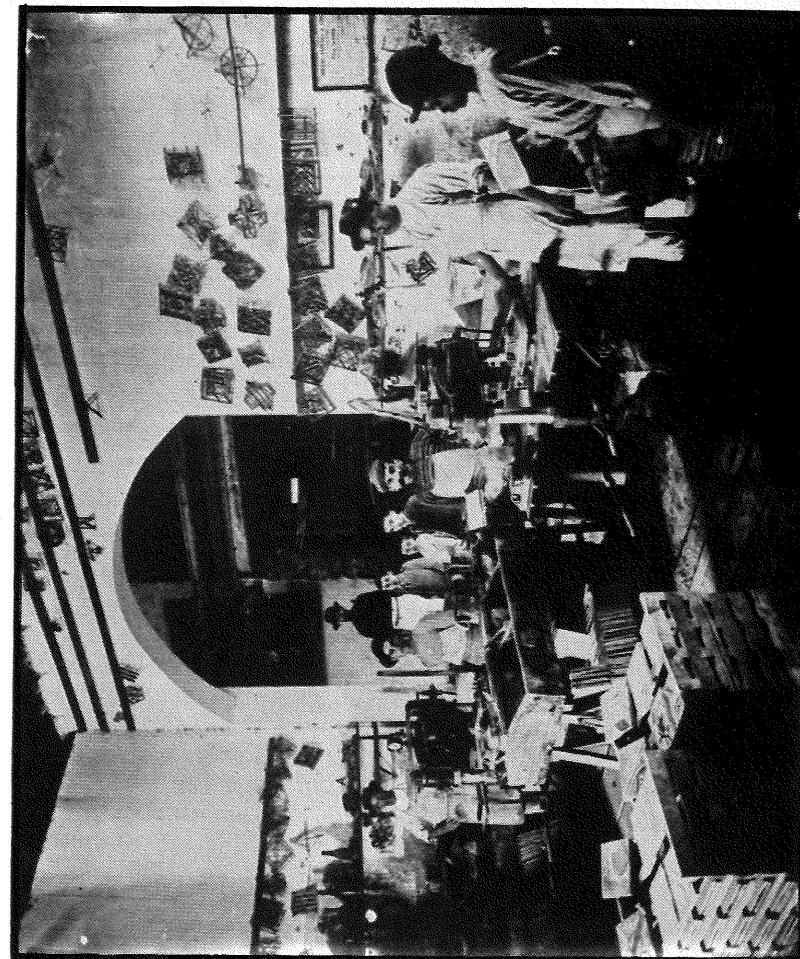
(160) STEHLING, L.J., op. cit. nota 74, p. 77.

(161) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 282-3.

(162) STEHLING, L. J., op. cit. nota 93, p. 9.

(163) JACOB, R., op. cit. nota 47, p. 269.

(164) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 282.



Interior da fábrica de lãtrinos Cia Pantaleone Arcuri & Spinelli.

CAPÍTULO 4

O FATOR MERCADO

A análise do mercado para os produtos industriais de Juiz de Fora deverá levar em consideração os estágios de desenvolvimento industrial local. No primeiro período, correspondente à implantação, quando predominam pequenas indústrias, de características artesanais, o mercado consumidor vai ter um cunho acentuadamente regional. Será constituído basicamente pelo município de Juiz de Fora e pela Zona da Mata mineira.

No segundo período, relacionado com o desenvolvimento e a implantação de médias e grandes indústrias, o mercado, além da sua composição anterior, será formado por outras regiões do Estado de Minas Gerais e por outros Estados, entre os quais, o Rio de Janeiro e São Paulo.

A ZONA DA MATA

O povoamento e a ocupação da Zona da Mata mineira e, conseqüentemente, a constituição de um mercado consumidor, se processam a partir de 1830. O desenvolvimento da cafeicultura será o fator econômico responsável pela atração e fixação dos migrantes na região. A Zona da Mata, em 1829, era praticamente despovoada. Sua população não devia exceder a 22.000 almas. (165) Cinqüenta anos mais tarde, no auge do desenvolvimento da cafeicultura na região, o contingente populacional elevava-se para 250.000 habitantes.

É evidente que o desenvolvimento da cafeicultura não será somente fator de ocupação, mas se tornará a principal fonte geradora de recursos, a base do poder aquisitivo da população regional. É claro, por um lado, até a Abolição, o caráter extremamente concentrador da renda nas mãos dos fazendeiros, devido a dois fatores principais: a grande propriedade e a mão-de-obra escrava. Mas, por outro, mesmo quando a unidade pro-

(165) PEDROSA, M.X.V., op. cit. nota 40, p. 201.

dutiva operava com a mão-de-obra escrava (e à medida que se especializava na produção de café — SME), vai demandar determinados bens (ferramentas, máquinas agrícolas, material para transporte e construção, utensílios domésticos . . .), que inevitavelmente irão ativar e desenvolver outros setores da economia, o Setor de Mercado Interno e o Setor de Subsistência, transferindo-lhes renda, ampliando e diversificando, desta forma, o mercado consumidor. Veja-se, por exemplo, a comercialização do café. Implicava uma série de atividades e serviços urbanos (transporte, armazenamento, financiamento, comunicações) que serão desempenhados pelo SMI e remunerados pelo SME. Desta forma, os recursos gerados pela produção de café e concentrados nas mãos dos fazendeiros são repassados para outros setores da economia, ampliando e diversificando-se, com isto, o mercado consumidor regional.

Seguindo esta lógica de transformação da economia e da sociedade é que se deve entender o surgimento e o crescimento das cidades na região. Cidade entendida como centro econômico dinâmico, de prestação de serviços, como local onde os processos de troca e circulação de mercadorias, e, portanto, de concentração de capital se dão de uma forma mais intensa. Uma relação (tab. 22) dos municípios maiores produtores de café na Zona da Mata mineira, em 1919, mostra que o surgimento e o desenvolvimento dos núcleos urbanos mais importantes estão relacionados com o desenvolvimento da cafeicultura. Com o aparecimento e expansão das cidades, processa-se maior divisão do trabalho, diversifica-se a economia, surgem novos segmentos sociais com interesses, padrões valorativos e poder aquisitivo diferentes, refletindo-se no aumento quantitativo e qualitativo do mercado consumidor.

O desenvolvimento das cidades na Zona da Mata, analisadas do ponto de vista do crescimento do mercado consumidor regional, tem uma importância especial ainda por dois motivos. Em primeiro lugar, porque, tanto antes quanto depois (em maior escala) da Abolição, nas cidades se concentravam os maiores contingentes assalariados e, portanto, dotados de poder aquisitivo. E em segundo lugar, o desenvolvimento do SMI, dos serviços, do comércio, do setor financeiro e o surgimento de indústrias em diversas cidades da Zona da Mata permitem, por um lado, a diversificação qualitativa do mercado consumidor constituído pelo contingente populacional de rendas mais altas. E, por outro, visto que cria inúmeros empregos, amplia a população de poder aquisitivo mais baixo, os assalariados. O aumento desta faixa de mercado se torna particularmente importante, à medida que se considera que as indústrias existentes são predominantemente de bens de consumo não duráveis, cujos produtos, por serem mais simples e de mais baixo custo, encontram nesta faixa da população seu mercado principal. A faixa de mercado de rendas mais elevadas que demanda determinadas mercadorias de melhor qualidade será, preferencialmente, atendida em algumas de suas necessidades por produtos importados. A título de exemplo, menciona-se que os enxovais das filhas de fazendeiros,

TABELA 22

RELAÇÃO DOS 23 MUNICÍPIOS MAIORES PRODUTORES DE CAFÉ DA ZONA DA MATA, EM 1919, COM AS RESPECTIVAS DATAS DE CRIAÇÃO DO MUNICÍPIO E DE ELEVAÇÃO DA VILA À CIDADE

Municípios	Ano / Criação do Município	Ano / Elevação da Sede à Cidade
Carangola	1878	1881
Manhuassu	1877	1881
Caratinga	1890	1892
Cataguases	1875	1881
Juiz de Fora	1850	1856
Muriaé	1855	1873
Ponte Nova	1875	1876
Além Paraíba	1880	1883
Leopoldina	1854	1861
Ubá	1853	1861
Pomba	1831	1858
Rio Branco	1839	1882
Mar de Espanha	1851	1859
Rio José Pedro	1911	—
Guarani	1911	—
Rio Novo	1870	1871
Viçosa	1871	1876
São Manoel	1891	—
Guaraná	1890	—
Palma	1890	1892
Abre-Campo	1889	1891
Mutum	1911	1912
Rio Casca	1911	1912

Fonte: DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, Rio de Janeiro. *O Café no segundo Centenário de sua introdução no Brasil*. Rio de Janeiro, 1934. N. 2, p. 654.

comerciantes e industriais abastados eram encomendados diretamente em Paris. Em se tratando de outros produtos (como ferramentas e máquinas agrícolas ou mesmo gêneros alimentícios) não necessariamente tinham que recorrer à importação, podendo satisfazer-se com mercadorias nacionais.

A emancipação dos escravos veio liberar significativo contingente populacional que, vivendo à margem do mercado, se transformou em consumidor autônomo. Quer na qualidade de migrante e assalariado urbano, quer na qualidade de meeiro, trabalhador e/ou pequeno produtor rural. Tal transformação acarretou a ampliação e a generalização das atividades mercantis no meio rural, com efeitos positivos no crescimento do mercado consumidor de mais baixa renda.

As transformações apresentadas que apontam para uma crescente ampliação e diversificação do mercado consumidor, devem ser acrescidos os contínuos aumentos populacionais da região (tab. 23) que atestam seu crescimento. A produção industrial de Juiz de Fora, nos seus dois períodos, vai se valer basicamente do mercado constituído por esta população, aproveitando-se da contigüidade espacial, das facilidades de transporte e comunicação, e do fato de ser o maior entreposto comercial da região.

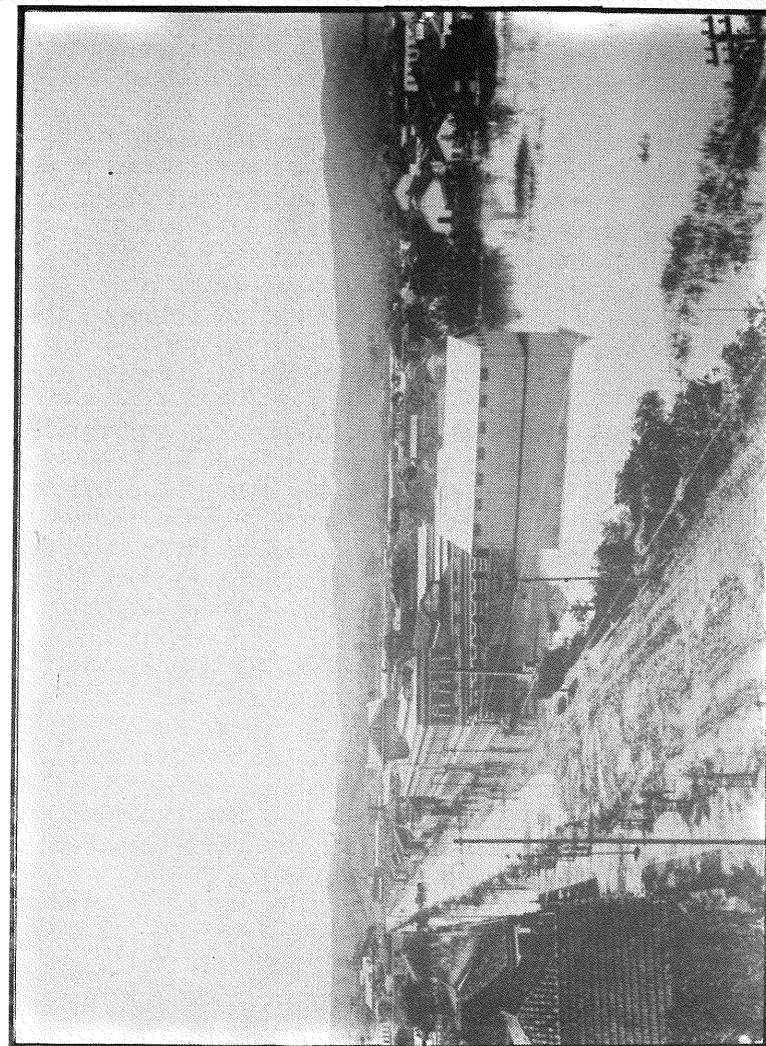
TABELA 23
CRESCIMENTO POPULACIONAL ZONA DA MATA — MG 1822 — 1920

ANOS	HABITANTES	ÍNDICE
1822	22.000	100
1872	250.000	1.136
1890	430.000	1.954
1920	840.000	3.818

Fonte: PEDROSA, M.X.V. Zona silenciosa da historiografia mineira; a Zona da Mata. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, Belo Horizonte, 9:189-230, 1962. Informação: p. 20

5.2 Juiz de Fora

Juiz de Fora surgira como um pequeno arraial que se formou com o novo traçado introduzido no então "Caminho Novo". O engenheiro Henrique Guilherme Fernando Halfeld, em virtude de um contrato de 13 de maio de 1837, com o governador de Minas, para a abertura de um cami-



Av. 15 de Novembro (atual Getúlio Vargas) na enchente de 1906. Destaque para a Teccagem Bernardo Mascarenhas.

nho entre Ouro Preto e o Rio Paraibuna, planejara e construía a obra que se denominaria "Estrada do Paraibuna". O novo traçado da rodovia, concluído em 1838, transformar-se-ia, no lugarejo a que dera origem, em Rua Principal, depois Rua Direita e, hoje, Avenida Rio Branco. (166)

O lugarejo de Santo Antônio do Paraibuna, como então se denominou, não passava, em 1838, data de sua fundação, de um arraial com reduzido número de habitantes. De um pequeno aglomerado de casas que serviam de sede de fazenda e de pousada para os tropeiros.

Mudanças pouco significativas devem ter-se processado no povoado nos doze anos que se seguiram, até sua elevação a vila. Devem ter ocorrido algumas construções novas, o delineamento e abertura de algumas ruas, pequeno crescimento populacional, certa expansão do setor de serviços, para que justificasse, oito ou dez anos mais tarde, a existência de uma escola primária, em 1848, e uma nova igreja. Em 1850 criava-se a paróquia de Santo Antônio do Paraibuna e o povoado, em virtude da Lei nº 472, de 21 de maio, desmembrava-se do município de Barbacena e ascendia à categoria de Vila. (167)

Mudanças mais significativas deveriam estar ocorrendo, por este período, no "hinterland" do município e das regiões circunvizinhas. Será neste espaço de tempo que se intensificam a ocupação e o desbravamento das terras virgens, e que se introduzem e se expandem as primeiras fazendas de café, inaugurando a passagem de um tipo de lavoura de subsistência para a produção para o mercado externo, como nos sugerem as estatísticas de exportação de Minas (tab. 1).

Nada garante que esta passagem tenha-se dado de uma forma abrupta e total. Pelo contrário, o mais provável é que se tenha processado de forma lenta e concomitante. Neste sentido, é ilustrativa uma passagem do livrinho de Revert Henry Klumb, fotógrafo da Família Imperial, onde se lê: "A fazenda de propriedade do barão de Bertioga foi uma das primeiras onde se plantou café; constrangido e violentado, por assim dizer, o Barão, que então tinha o nome plebeu da Silva Pinto, resolveu-se a empreender esta cultura, à qual deve sua colossal fortuna. O Barão era empregado do Sr. Vale da Gama, o qual, zeloso propagador da nova planta, cuja importância tão bem adivinhava, obrigou seu subordinado a plantá-la

-
- (166) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 52.
OLIVEIRA, P. de., op. cit. nota 43, p. 0-20.
PINTO, A. Apontamentos históricos do município de Juiz de Fora. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, 11 (1/4): 641-67, 1907. Informação: p. 655.
- (167) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 51-4
PINTO, A., op. cit. nota 166, p. 655.

no meio dos campos de milho, que constituíam toda a produção agrícola daquela época". (168) Para superar a resistência natural dos fazendeiros à nova cultura, o café tinha que adquirir crescente valor comercial. E até impor-se como a cultura mais absorvente pelo fato de ser mais lucrativa, a produção para a subsistência continuava e se justificava, não só para satisfazer às necessidades dos próprios produtores, mas como uma fonte de renda importante para os fazendeiros, à medida que estes produtos se destinavam a suprir demanda específica representada pela população urbana, pelos vendedores ambulantes, pelos tropeiros e suas tropas. "Para atender à circulação intensa de tropas — escreve Orlando Valverde — de pessoas e mercadorias, organizaram-se os pousos. Estes precisavam assegurar a alimentação de pessoas e animais tanto quanto possível com os recursos locais. Foram-se abrindo assim as roças ao redor desses núcleos embrionários para garantir a subsistência". (169) Ou como nos informa o Major Ignácio da Gama, de uma forma mais explícita: "Com os tropeiros era o principal comércio daquele tempo (...) Comerciar com os tropeiros era simples. Fornecia o rancheiro, pasto de graça às centenas de mueres que vinham pousar no rancho, com a condição de se lhe comprar o milho necessário para as tropas. Burro mal amilhado não resistia às oito arrobas da tarifa. Juiz de Fora era cercado de plantação deste cereal que, produzido em abundância, dava margem a bons lucros". (170)

Em 1850, quando foi elevado a Vila, o povoado era ainda diminuto, e o processo de urbanização, embrionário. Sua população era estimada em 500 habitantes. (171) A instalação oficial do município foi protelada por três anos, para 7 de abril de 1853, devido à falta de infra-estrutura básica — acomodações para o fórum, cadeia e câmara — que permitisse o funcionamento da administração e a justiça. Segundo Astolpho Pinto, "a instalação da vila não se dera de imediato porque era cláusula existente e foi reproduzida nas disposições da Lei a obrigação dos habitantes dos municípios, então criados, de constituírem à sua custa, os edifícios necessários para as sessões de Câmara Municipal e da cadeia." (172) Para esta finalidade, foi realizada uma subscrição pública para angariar fundos para a aquisição de dois prédios, um destinado às reuniões da Câmara, e outro, para a cadeia.

A criação do município deve ter estimulado positivamente o espírito pioneiro e criador dos primeiros habitantes do povoado. Deve ter despertado sentimentos de confiança no futuro do novel município e de solida-

168 ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 50, p. 44.

(169) VALVERDE, O., op. cit. nota 34, p. 26.

(170) Citado em:

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 57.

(171) STEHLING, L. J., op. cit. nota 74, p. 72.

(172) PINTO, A., op. cit. nota 166, p. 656.

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 56.

riedade entre seus membros, que se traduziram no empenho diante das futuras iniciativas e empreendimentos para melhoria e urbanização da cidade. Além disso, a criação do município adicionou, objetivamente, novas funções àquelas já existentes, reforçando e ampliando as bases que o constituíram em centro de serviços: a) intensificação de suas funções comerciais e de abastecimento (173); b) dinamização das construções urbanas e abertura de novas ruas (174); c) atração de novos habitantes, aumentado e diversificando sua população. (175)

O povoado, até então, havia-se desenvolvido no Alto dos Passos. Era lá que se concentravam a população, as residências e as atividades principais da vila. Posteriormente, seu crescimento tomou a direção norte, permanecendo, porém, o núcleo inicial como pólo convergente da cidade. "Em verdade foi na graciosa colina que mais tarde se denominou Alto dos Passos a fundação dos primeiros elementos da futura cidade mineira. Nosso comércio, pequenas indústrias (atividades artesanais), profissões liberais, representações religiosas, tudo enfim que constitui um povoado se concentrava no Alto dos Passos. Dali, como é fácil de se observar, tomou nossa "urbis", para seu caminhar triunfante, o rumo norte ..." Manifesta-se, portanto, desde então, a tendência de desenvolver para o norte, mas o coração da cidade, o centro da vida, continuava lá, no Alto dos Passos. (176)

Em 1853, mais cinco ruas eram abertas: Califórnia, Câmara Imperial, São Sebastião e Santo Antônio. Em 54, providenciou-se o alinha-

(173) "Os ranchos, uma instituição que parecia eterna, nas proximidades de Juiz de Fora multiplicaram-se, desrespeitando as distâncias usuais de um a outro; de Benfica ao rancho do Netto, três léguas apenas, contavam-se uns dez, seguramente ... Além do milho (que os tropeiros adquiriam para as tropas) era freqüentada a venda do rancho, que negociava em outras mercadorias. Demais os tropeiros traziam sal do Rio de Janeiro, compravam-no os rancheiros para revendê-lo a retalho na venda, ou em bruacas por meio de cargueiro. O sal era dinheiro aqui, quero dizer, tinha muita procura e bom preço, em razão do consumo geral deste gênero e das dificuldades de seu transporte".

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 56.

(174) "Em 1854, agosto, quando acompanhei meu pai Ernesto Velasco Nogueira da Gama, que vinha exercer o cargo de escrivão de órfãos de Termos, ... já outras edificações havia, estendendo-se até a velha fazenda do capitão Antônio Dias Tostes, ali no Colégio Sion. Era tal fazenda um casarão-sobrado, com curral de gado cercado por achas de barraúna, porteiras, vacas, porcos, tropa, paiós para milho, chiqueiro, ceva, e as demais características de uma situação mineira destinada ao cultivo de cereais e às criações, ... José Antônio da Silva, mais tarde Barão de Bertiooga, um nome quase esquecido, foi dos primeiros crentes no futuro de Juiz de Fora, dos primeiros a edificar e prestar concurso e animação às construções urbanas. Suas casas no Alto dos Passos alojavam juizes, advogados, escrivães, solicitadores, médicos, padres, farmácia, negociantes, açougues ou talhos". Em:

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 55.

OLIVEIRA, P. de., op. cit. nota 43, p. 20.

(175) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 58.

(176) *ibid.*, p. 55.

OLIVEIRA, P. de., op. cit. nota 43, p. 20.

mento da rua São Mateus e a aquisição do local que serviria de Parque Municipal. Muitas outras obras (matadouro, mercado, cemitério municipal, construção de pontes e pontilhões, calçamento de ruas, obras de saneamento . . .) haviam sido cogitadas pela Câmara Municipal, porém quase nada fora implementado, por duas razões principais: a) falta de condições financeiras do município — o primeiro orçamento (53/54) do município fora de 680\$000; o de 58/59 atingiria 7,6 contos, representando, comparado com o primeiro, um aumento de 1.023%; porém a previsão para o período era de 3,3 contos, o que nos faz crer que o orçamento para os exercícios anteriores estivesse aquém da quantia estimada (177); b) a excessiva dependência da Câmara Municipal à tutela do Governo Provincial, em virtude da Lei Imperial de 1º de outubro de 1828. (178)

Em 1856, ocasião em que a vila foi transformada em cidade do Santo Antônio do Paraibuna, pela Lei nº 759, de 02 de maio do mesmo ano (179), a situação financeira era precária e os melhoramentos urbanos eram muito limitados, como se pode concluir de algumas providências adotadas pela Câmara para que se comemorasse condignamente o dia do surgimento da nova cidade. Eram estas algumas das iniciativas previstas: "solicitar ao fiscal o alinhamento e abertura das ruas Cano, Califórnia, Stº Antônio, Imperial, São Sebastião e Espírito Santo. Ordene-se ao fiscal que mande roçar, destocar e capinar o largo da Câmara. E notificar os habitantes que no prazo de 30 dias, façam capinar as testadas de suas casas e cair a frente das mesmas". (180) Nenhum empreendimento de maior vulto, que dotasse a cidade de serviços de água, esgoto, iluminação, saneamento e calçamento, tinha sido iniciado.

Mas a ocupação e o povoamento do município já haviam se processado. A população do município, em 1855, ascendia a 27.722 habitantes, assim discriminada: população livre, 11.176 brasileiros e 118 estrangeiros; população escrava: 16.426, ou seja, 59% da população. Não há, porém,

(177) *ibid.*, p. 27-8, 33.

(178) *ibid.*, p. 66.

Artigo 24 — "As Câmaras Municipais são corporações meramente administrativas e não exercerão jurisdição alguma contenciosa". Paulino de Oliveira explica: "De acordo com esta Lei tudo dependia do Governo Provincial. Nem mesmo as funções "meramente administrativas", como a construção de um pontilhão, simples conserto de um prédio municipal ou empedramento de uma rua, podiam ser exercidas sem o beneplácito de Ouro Preto, o orçamento tinha que ser aprovado pelo Governo, assim com as contas anuais . . . Não tínhamos, assim, legislação própria. O Código de Posturas era minutado em Ouro Preto e as emendas que as necessidades locais exigiam protelavam sua vigência, que só se verificava em virtude de sua aprovação por lei provincial".

(179) O projeto de lei foi apresentado pelo Dr. José Feliciano Dias de Gouvea, que ocupava o cargo de Juiz Municipal e fora eleito, em 1854, deputado provincial pelo município.

OLIVEIRA, P. de., op. nota 43, p. 28.

(180) *ibid.*, p. 38-9.

discriminação de quantos habitantes residiam na cidade e quantos, no meio rural. (181) A população urbana, neste período era diminuta. Segundo uma estimativa de Albino Esteves: "De 1850 a 1855, Juiz de Fora contava mais ou menos com 600 moradores. Não existiam ainda os bairros de Mariano, Vilagem e Colônia São Pedro." (182)

O estabelecimento da sede da Companhia União e Indústria, a introdução dos imigrantes e a criação da Colônia D. Pedro II vão ser um forte estímulo ao desenvolvimento urbano local. A vinda dos imigrantes vai duplicar a população local, e a incorporação do imigrante na qualidade de mão-de-obra assalariada vai ampliar e diversificar o seu mercado consumidor. Com a inauguração da Rodovia União e Indústria, em 1861, Juiz de Fora se transformou, como foi analisado, no entreposto comercial por excelência da Zona da Mata de Minas Gerais. Com isto intensificaram-se os processos de divisão social do trabalho e de troca de mercadorias, tendo como resultado a diversificação da economia e a inauguração de uma nova fase de crescimento urbano acelerado.

A fixação dos imigrantes na cidade, concluído o prazo dos contratos, organizando pequenas indústrias (cervejarias, oficinas de carroças, máquinas agrícolas e de reparos), serrarias, curtumes, fábricas de implementos agrícolas, casas de comércio ou dedicando-se ao setor de serviços, significou, por um lado, a existência de um mercado consumidor para o qual destinavam produtos de suas especializações e, por outro, mediante sua incorporação como produtores, a ampliação e diversificação do mercado consumidor local.

O tipo e o porte das primeiras indústrias locais correspondiam às necessidades do mercado consumidor formado pela população da cidade e do interior. Por exemplo, as pequenas cervejarias, onde trabalhavam seu proprietário e alguns auxiliares, funcionavam como locais onde o povo, aos domingos, se reunia para o lazer. Seus produtos se destinavam, inicialmente, ao atendimento das demandas da população local, especialmente dos imigrantes. Da mesma forma, as empresas de construção e insumos atendiam, particularmente, às demandas urbanas. As fábricas de implementos agrícolas serviam às solicitações da lavoura local e regional. As fábricas de carroças e de outros apetrechos destinados ao transporte vendiam seus produtos tanto para atender às necessidades da produção agrícola quanto dos transportes urbanos, no município ou na região.

(181) Ata da Sessão da Câmara Municipal de 27 de outubro de 1855. Além dos dados sobre população, incluía as seguintes informações: "O município se compõe de cinco freguesias, nove distritos e cinquenta e seis quarteirões. De janeiro de 1853 a 1854, registrava-se 855 nascimentos e 275 óbitos".

OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, 40

(182) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 58.

Outro indicador significativo da existência de um importante mercado consumidor local e regional foi a existência em Juiz de Fora de 190 estabelecimentos comerciais e industriais em 1870. (183) A dinâmica deste mercado se mede pela organização de novos estabelecimentos comerciais, industriais e de prestação de serviços que, em 1877, passaram para 310. (184) Um aumento de 63% em apenas sete anos.

A diversificação do mercado consumidor local continuou-se processando mediante a criação de novas indústrias e desenvolvimento do setor de serviços. Em 1875, inaugurou-se a Ferrovia D. Pedro II. Em 1878, funcionavam seis estabelecimentos de ensino. Em 1881, inaugurou-se o serviço de transporte urbano de passageiros e de cargas; em 83, o telefone urbano e, em 84, o telégrafo. A partir de 1885, a população urbana começou a ser servida de água a domicílio. Em 1886, promoveu-se a primeira exposição industrial. Em 1887, fundou-se o primeiro banco e a Sociedade Promotora da Imigração. Em 1888, com a Abolição, transformou-se um contingente populacional numeroso (talvez cerca de 30% da população) em consumidor autônomo. Em 1889, criou-se um novo banco e inauguraram-se os serviços de iluminação elétrica da cidade. Todas estas iniciativas significavam a existência de um mercado consumidor local, ao mesmo tempo, se refletiam em sua ampliação e diversificação.

Outro fator indicativo de ampliação do mercado consumidor foi o constante aumento da população urbana e rural de Juiz de Fora durante o período. Embora não se disponha de dados confiáveis sobre o aumento da população urbana até 1890, há referências importantes que atestam seu crescimento. Em 1873, o Delegado de Polícia local justificava o requerimento de uma bomba para apagar incêndio pelo fato de ser uma "cidade bastante populosa". Há, contudo, indicações mais precisas. Segundo Albino Esteves, o total de escravos existentes no município em 1877 era de 14.368 e a população da cidade elevava-se a 12.562 habitantes. (185) Esta cifra foi evidentemente superestimada, se comparada com os 10.200 habitantes urbanos recenseados pela Prefeitura Municipal em 1893. (186) É provável que Albino Esteves se referisse à população do distrito (cidade e zona rural) de Juiz de Fora. A razão desta explicação adviria da população registrada pelo Censo Federal de 1890 que acusou uma população de 17.622 habitantes (32%) para o distrito de Juiz de Fora e um total de 55.185, para o município. (187) De qualquer forma, estes dados testemunham o grande crescimento demográfico (rural e principalmente urbano) ocorrido a partir de 1855, quando o povoado, como vimos, possuía 600 moradores e a população total do município era de 27.722 habitantes. Mas não é me-

(183) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 103.
 (184) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 69.
 (185) *ibid.*, p. 69.
 (186) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 149.
 (187) ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 85.

ramente um crescimento populacional totalmente desqualificado em termos de mercado. Segundo o citado Censo Municipal, havia um mercado urbano amplo e diversificado, constituído, além de "advogados, médicos, farmacêuticos, capitalistas e negociantes, etc...", pela "laboriosa classe de operários e só conta em seu seio pequeno número de indivíduos que não têm na sociedade posição definida". (188) Ou seja, existe "pequeno número", de desempregados que não participam permanentemente do mercado. Mas a maioria da população, sim.

Este crescimento populacional, qualificado em termos de mercado, teve sua contrapartida na abertura de novas casas comerciais. Em 1904, registravam-se 692 casas comerciais em funcionamento que vendiam anualmente mercadorias no valor de 10.520 contos. (189)

O Censo de 1907 veio confirmar este crescimento. A população total do município cresceu para 85.450 habitantes, correspondendo a um aumento de 55% em 17 anos. Neste período, a população do distrito aumentou de 62%, e a rural, de 51% (tab. 24).

A população rural, numericamente maior (tab. 24), não poderia ser relegada a segundo plano em termos de mercado. Além do café, que continuava sendo a principal fonte de renda dos fazendeiros da região (vejam-se as estatísticas apresentadas na seção 2, tabelas 3 e 5), havia ou-

TABELA 24
 CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO
 JUIZ DE FORA
 1890-1920

Anos	População Urbana (1)		População Rural		Total
	Nº	%	Nº	%	
1890	17.622	31,81	37.563	68,2	55.185
1907	28.553	33,4	56.897	66,6	85.450
1920	51.392	43,4	66.774	56,6	118.166

Fonte: ESTEVES, A. de O., org. *Álbum do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915. p. 85.
 MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. *Minas segundo o recenseamento de 1920*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1921.

(1) População do distrito.

(188) OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 149.
 (189) JACOB, R., op. cit. nota 47, p. 432.

tras fontes adicionais de rendimentos, provenientes da produção de diversos gêneros agrícolas que contribuíam para aumentar sua receita. Embora a propriedade da terra continuasse concentrada (190), estatísticas parciais (tab. 25) apresentavam uma gama variada de produtos agrícolas exportados que, dada sua quantidade, podem ter representado um acréscimo dos rendimentos bastante significativo. A própria variedade e quantidade, por sua vez, de produtos que eram exportados para Juiz de Fora (cidade), Belo Horizonte e Rio de Janeiro está a indicar a existência de mercado consumidor para estes produtos e que sua venda significava um acréscimo adicional da renda dos fazendeiros. (191) Dados sobre a exportação de Juiz de Fora, para 1920, acusavam 18.870 contos para vegetais e seus produtos e mais 7.883,6 contos para animais e seus produtos. Ao todo, a significati-va importância de 26.753,6 contos de réis. (192)

O crescimento do mercado local de Juiz de Fora pode ser confirmado ainda, por um lado, pelo aumento da população rural e urbana do município que, segundo o Censo de 1920, elevava-se a 118.166 habitantes. Continuavam válidas as tendências anteriores, a população urbana crescia mais do que a população rural. A primeira havia aumentado 80%, contra 17% de crescimento da população rural (tab. 24). E, por outro lado, pelo número elevado de estabelecimentos comerciais e industriais. Funcionavam 716 casas comerciais e 458 indústrias, segundo estimativas para 1925. (193) Juiz de Fora, em 1920, era o maior centro atacadista do Estado, depois de Belo Horizonte. (194)

O crescimento do contingente demográfico verificado no município, o aumento constante da população urbana — constituída, desde a sua fundação, de homens assalariados e, portanto, com poder aquisitivo — aliados ao desenvolvimento do setor de serviços, do comércio e bancos, à fundação de novas indústrias, ao ingresso dos libertos como consumidores e às rendas auferidas pelo setor rural, asseguravam a existência de um mercado consumidor amplo e diversificado para os produtos industriais de Juiz de Fora.

(190) Dados do Censo de 1920 sobre a distribuição da propriedade agrícola em Minas Gerais mostram que 78% da área cultivada pertenciam a 22% dos proprietários. Em contrapartida, 78% dos proprietários detinham 22% da área cultivada. Supomos a situação fundiária de Juiz de Fora não fosse tão discrepante, com relação a estes dados.

SENNA, N de. **O Estado de Minas Gerais**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1925. v. 2 p. 110

(191) Os principais centros consumidores dos produtos agrícolas exportados por distritos de Juiz de Fora (tab. 25) eram, por ordem de importância, Rio de Janeiro, a cidade de Juiz de Fora e Belo Horizonte.

ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43.

(192) ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE MINAS GERAES. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, v. 3, 1926. p. 707.

(193) SILVEIRA, V., org. **Minas Geraes em 1925**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1926. p. 1347-9.

(194) SENNA, N. de, **Geografia do Brasil**; chorografia de Minas Gerais. Rio de Janeiro, Typ. Lith, Pimenta de Mello, 1922. p. 306.

TABELA 25
PRODUTOS AGRÍCOLAS EXPORTADOS POR ALGUMAS LOCALIDADES (1)
MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA
1914

Produtos	Quantidades
Café	694.043 (arrobas)
Milho	12.472 (sacos)
Arroz	3.491 (sacos)
Feijão	3.917 (sacos)
Açúcar	7.345 (arrobas)
Rapaduras	5.658 (cargas)
Farinha de Mandioca	2.247 (sacos)
Polvilho	809 (sacos)
Farinha de Milho	20.730 (sacos)
Aguardente	6.533 (quintos)
Toucinho	29.523 (arrobas)
Carne de Porco	5.823 (arrobas)
Aves (2)	4.100 (unidades)
Ovos	131.217 (dúzias)
Leite	5.735.884 (litros)
Queijos	388.772 (unidades)
Manteiga	11.610 (quilos)
Bananas	129.019 (centos)
Laranjas	148.043 (centos)
Uvas	8.065 (quilos)
Limões	17.088 (centos)
Melancias	9.646 (unidades)
Mangas	22.141 (unidades)
Outras Frutas (3)	22.337 (centos)

Fonte: ESTEVES, A. de O., org. **Album do município de Juiz de Fora**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915.

(1) As localidades são as seguintes: Distrito de Juiz de Fora, Matias Barbosa, Paula Lima, Agua Limpa, Porto das Flores, Sarandi, São Pedro de Alcântara, São José do Rio Preto, Rosário e São Francisco de Paula.

(2) Esta quantidade se refere a uma única localidade, Paula Lima. Não traduz, portanto, a quantidade de aves exportadas.

(3) Entre as outras frutas, têm-se: pêssegos, figos, romãs, abacaxis, jabuticabas.

OUTROS ESTADOS

Teria o mercado consumidor para os produtos industriais fabricados em Juiz de Fora sido formado exclusivamente pela população deste município e da Zona da Mata? Dados apresentados anteriormente sobre exportação de gêneros agrícolas produzidos em Juiz de Fora e destinados ao mercado interno mostram que grande parte eram consumidos pelos mercados do Rio de Janeiro e de Belo Horizonte. E quanto aos produtos industriais? Destinavam-se também para outros mercados?

Há várias evidências que apontam que o mercado consumidor para os produtos industriais era constituído por outras cidades e regiões do Estado de Minas Gerais, pelo Estado e cidade do Rio de Janeiro, e, secundariamente, por outros Estados. Em primeiro lugar, o crescimento das empresas industriais de Juiz de Fora, a criação de novas indústrias de médio e grande porte, o aumento da produtividade advindo da utilização de tecnologia mais avançada e do emprego de energia elétrica como força motriz (1898) possibilitaram um aumento da produção e da oferta de produtos industriais locais que só teria sido possível se houvesse a garantia de que os produtos seriam absorvidos por um mercado mais amplo. Tal amplitude se daria pela conquista de outros mercados além das fronteiras municipais e regionais. Em segundo lugar, as ligações rodoviárias (Rodovia União e Indústria inaugurada em 1861), ferrovias (Central do Brasil, Leopoldina, Juiz de Fora a Piau), e as ligações telegráficas com inúmeras cidades e localidades mineiras e fluminenses, garantindo comunicações rápidas e um transporte eficiente, facilitavam o acesso e a conquista de novos mercados. Em terceiro lugar, a proximidade do Rio de Janeiro, capital e maior centro consumidor do País, as facilidades de transporte e os contatos comerciais permanentes entre as duas cidades estabelecidos desde o início da comercialização do café facilitavam a divulgação dos produtos junto àquele mercado consumidor, e a organização das representações comerciais (ou filiais) garantia sua colocação junto ao consumidor final do mercado carioca. Em quarto lugar, estatísticas parciais (tab. 26), sobre os locais de destino dos bens industriais produzidos em Juiz de Fora, não deixam dúvidas sobre os mercados consumidores. Além de Minas Gerais, os produtos eram exportados para o Rio de Janeiro e para São Paulo. Outra

fonte, além de confirmar as duas localidades anteriores, acrescenta o Estado do Espírito Santo como mercado consumidor. (195)

Outro aspecto que chama atenção é a variedade dos produtos exportados. Compreendiam bebidas, couros, calçados, leite e derivados, massas alimentícias, latas, baldes, máquinas para a lavoura e para a indústria, folha-de-flandres e outros produtos (tab. 26). Outra coisa que surpreende é a ausência de tecidos nesta pauta parcial das exportações. Devido ao número das indústrias têxteis e ao tamanho de algumas delas, os tecidos deveriam ter uma participação proeminente entre os produtos exportados. E o principal centro consumidor deveria ser o Rio de Janeiro. Há uma indicação que aponta neste sentido. Trata-se de uma relação de produtos

TABELA 26
MERCADO CONSUMIDOR DE ALGUNS PRODUTOS INDUSTRIAIS
JUIZ DE FORA
1914

Nome da Firma	Produtos Fabricados	Mercado Consumidor		
		Minas Gerais	Rio de Janeiro	Outro
Cervejaria J. Weiss	Bebidas	X	—	—
Cervejaria Poço Rico	Bebidas	X	X	—
Curtume Krambeck	Couros	X	(1) X	—
Emp. Lactícnios Brasil	Leite e Derivados	X	X (maior parte)	—
J. R. Ladeira e Cia.	Lactícnios, Baldes, Estamp., Art. Div.	X	X	(todo país)
Estabelecimento Industrial	Bebidas, Calçados, Massas Alimentícias	—	X	—
Fund. Francisco Grande	Máquinas: lavoura e indústria	X (90%)	X (10%)	—
Fundação Kascher	Máquinas, serralha, fundição serralha, ferraria, carpintaria	—	X	São Paulo
Litograf. Estamp. Mineira	Folha de Flandres, latas	X	X	—
Mecânica Central	Máquina para lavoura	X	X	São Paulo
Comp. Fabril J.Fora S/A	Calçados e chinelos	X	X	Goiás

Fonte: ESTEVES, A. de O., org. *Álbum do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915. p. 281-7.

(1) O Curtume Krambeck vendia a maior parte de seu produto através de filial localizada no Rio de Janeiro.

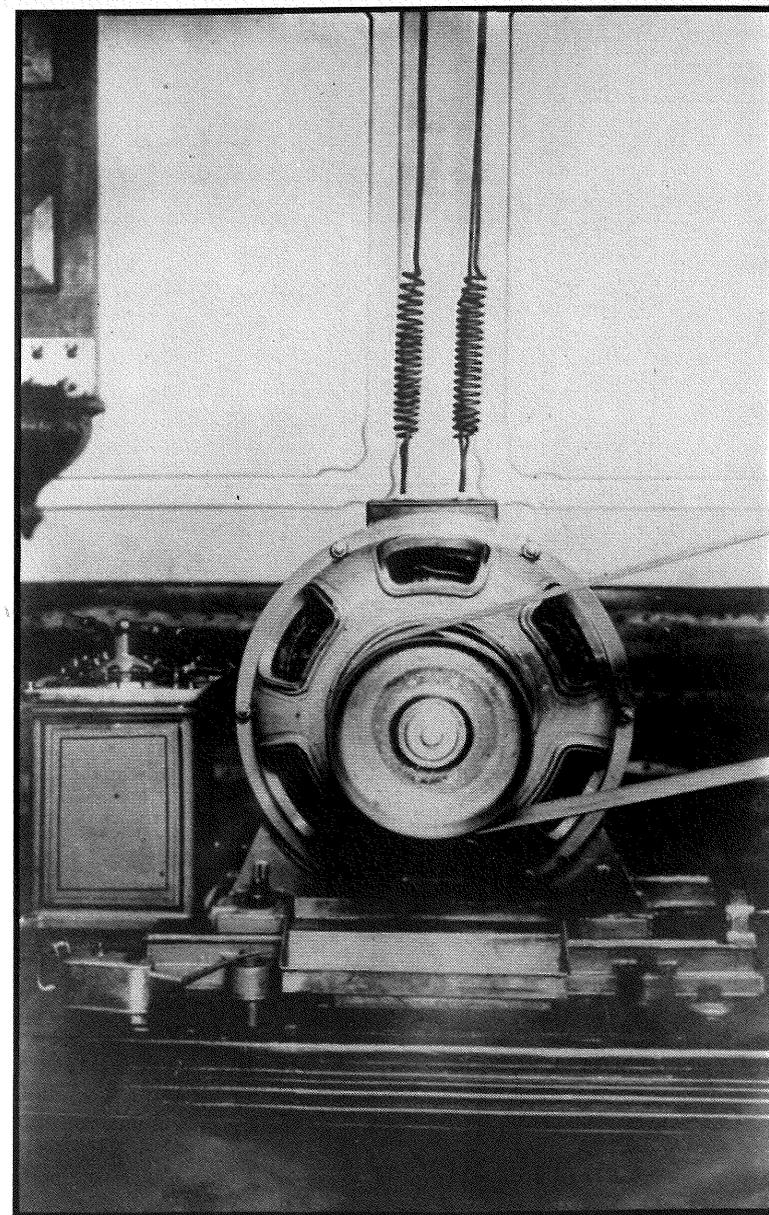
(195) CAPRI, R. *Minas Geraes e seus Municípios*; Zona da Mata. São Paulo, Pocal Weiss, 1916. p. XV.

mineiros exportados pela Central do Brasil. Segundo esta relação, foram exportados, em 1909, 1.518.376 kg de tecidos diversos. (196) E como Juiz de Fora era o centro fabril mais importante do Estado, além da proximidade e a ligação ferroviária com Rio de Janeiro, é possível afirmar, com boa margem de segurança, que grande parte destes tecidos era fabricada naquela cidade. Esta suposição é confirmada por outra fonte: Da produção das 17 indústrias têxteis localizadas na Zona da Mata (nove funcionavam em Juiz de Fora) que, em 1916, somava 15.308.000 metros de tecidos diversos e 227.000 dúzias de meias e de camisas de meias, "bom contingente" era exportado para o Estado do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo. (197)

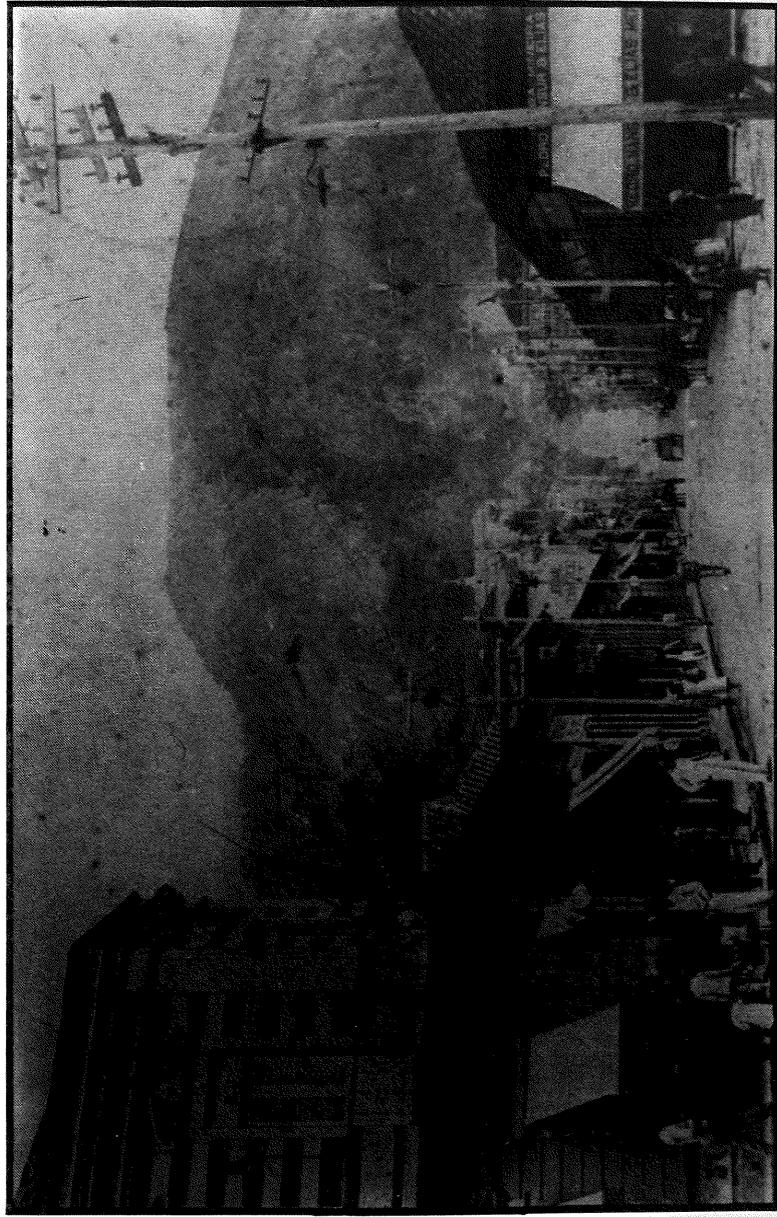
As dúvidas que permanecem se referem à quantidade e ao valor dos produtos industriais exportados, bem como à competitividade das mercadorias produzidas em Juiz de Fora, comparada com aquelas de outros centros industriais. O problema da competitividade se torna importante se levarem em consideração algumas das características econômicas daquela época. A homogeneidade dos parques industriais do País (um predomínio das indústrias de bens de consumo não duráveis e de pequenas e médias empresas) acirrava a competição entre as fábricas. A falta de integração econômica (comercial) entre Estados fazia com que os mercados tivessem um dimensionamento acentuadamente regional. A falta de transportes e de comunicações, a existência de barreiras alfandegárias interestaduais, a maior ligação das economias estaduais com o exterior, o próprio porte das indústrias, entre outros fatores, dificultavam maior integração e unificação do mercado a nível nacional. A dimensão regional do mercado acentuava a concorrência entre os parques fabris instalados no interior da mesma área mercadológica. Neste sentido, aponta-se a concorrência do parque fabril de Petrópolis como negativa e prejudicial ao desenvolvimento de Juiz de Fora. As razões da maior concorrência estão relacionadas às mesmas características de seus parques industriais: homogeneidade das indústrias, predomínio de pequenas e médias empresas, o fato de se abastecer de mão-de-obra num mercado de trabalho que tem proporções e habilidades mais ou menos semelhantes (os imigrantes) e de disputar um mesmo mercado (constituído fundamentalmente pelo Rio de Janeiro). Citam-se como fatores mais favoráveis ao desenvolvimento de Petrópolis a proximidade do Rio de Janeiro, o acesso fácil, o baixo custo do transporte, maior divulgação dos produtos petropolitanos, pela maior proximidade e afluência de cariocas para aquele local turístico, a especialização na produção de determinados produtos (cerâmicas, louças, tecidos) para atender à demanda dos turistas. Sem pretensões de discutir

196 JACOB, L. R., op. cit. nota 47, p. 376.

197 CAPRI, R., op. cit. nota 195, p. XV.



Primeiro motor movido a energia elétrica, instalado na Cia Pantaleone Arcuri & Spinelli



Vista dos estabelecimentos comerciais na Rua Halfeld (Transição do século XIX para século XX).

mais amplamente esta questão, neste trabalho, acredito que, para se chegar a uma conclusão mais abalizada sobre as conseqüências da inegável competição entre os dois parques industriais, seria necessário um estudo mais aprofundado que levasse em consideração alguns problemas, tais como os seguintes. Primeiro: Não seriam as vantagens adicionais sobre o mercado do Rio de Janeiro pró-Petrópolis compensadas, pelo menos em parte, pelo mercado constituído pelo "hinterland" mineiro e fluminense, onde Juiz de Fora teria melhores condições competitivas? Segundo: Quais os custos e facilidades de suprimento das matérias-primas dos dois parques industriais? Terceiro: Quais as reais dimensões do mercado do Rio de Janeiro e qual o grau de competitividade de seus produtos industriais? Este não poderia absorver a produção dos dois parques industriais, sem maiores complicações, não fosse a concorrência dos produtos industriais fabricados no então Distrito Federal. Quarto: Acredito que o conhecimento mais adequado do mercado da cidade do Rio de Janeiro, formado por uma população que em 1920 era de 1.157.873 habitantes e dividido em seus diversos níveis de poder aquisitivo, poderia permitir uma avaliação mais realista da competição, de sua dimensão, de quais produtos disputam que faixa do mercado, da qualidade dos produtos demandados, do tamanho das empresas que competem e, com que tipos de produtos, de qual o esquema de comercialização das empresas e de que recursos podem oferecer, em termos de prazos de pagamento, de custos da produção etc. Quinto: Qual o valor da mão-de-obra em Juiz de Fora e em Petrópolis? Qual sua proporção no preço final do produto? Sexto: Quais os custos dos transportes? E qual sua participação relativa no preço final da mercadoria? Sétimo: Em que períodos a competição se agravou? Que conjunturas foram mais favoráveis a uma ou outra cidade? A resposta a estes problemas, cujas informações disponíveis são escassas e para obtê-las demandaria muito tempo na consulta de fontes primárias, foge ao âmbito mais imediato do presente trabalho, razão porque não nos delongaremos em seu aprofundamento. Abandonada esta problemática, retomam-se as duas questões colocadas anteriormente. A primeira refere-se à quantidade de produtos industriais exportados, e a segunda, à maior ou menor competitividade do parque fabril de Juiz de Fora.

Sobre a questão da concorrência, há determinados fatores ("ceteris paribus") que parecem acenar vantagens competitivas para os produtos industriais de Juiz de Fora. Trata-se, em primeiro lugar, do valor da força de trabalho e sua organização. Há, por exemplo, uma referência aos tecidos produzidos pela Fiação e Tecelagem Bernardo Mascarenhas que, por sua qualidade, tinham excelente aceitação no mercado do Rio de Janeiro. (198). Há outra menção explícita sobre o valor da força de

trabalho, mais baixo em Juiz de Fora e mais elevado no Rio de Janeiro. (199) Os salários mais baixos tornariam os produtos manufaturados daquela cidade mais competitivos do que os produzidos nesta. Além disso, as condições de vida dos operários eram mais favoráveis nesta cidade do que no Rio de Janeiro. Se o preço da força de trabalho e as condições de vida para o Rio de Janeiro são também válidos para Petrópolis (dada a proximidade), era possível que os produtos fabris juiz-forenses fossem mais competitivos do que (ou igualmente com) aqueles produzidos naquela cidade.

Além das condições de vida, há outro componente fundamental para se estabelecer o valor da força do trabalho: a organização e a capacidade reivindicatória do movimento operário. Como as condições de trabalho dos operários do Rio de Janeiro eram menos favoráveis do que aquelas de Juiz de Fora. (200) e como o movimento operário carioca fosse uma força mais organizada e combativa do que o desta, é de se supor que o grau de competitividade em favor dos produtos de Juiz de Fora, advindo dos custos mais baixos da mão-de-obra, tenha-se mantido ao longo do período. A validade deste raciocínio para Petrópolis asseguraria, diante dos produtos industriais desta cidade, senão superioridade, pelo menos igualdade competitiva para as manufaturas de Juiz de Fora, face ao mercado.

A determinação da quantidade e do valor dos produtos fabris exportados continua um problema de difícil equação. Além da indicação explícita das localidades para onde se destinavam, há uma informação preciosa que permite uma idéia mais ou menos aproximada do grau de participação dos produtos manufaturados no cômputo das exportações de Juiz de Fora. Trata-se do movimento (parcial) de exportação e importação de várias localidades do município de Juiz de Fora.

Os dados (tab. 27) apresentam um "superavit" em favor das exportações. Isto significa que, além destas cobrirem as despesas provenientes da importação de bens de consumo, de insumos e matérias-primas básicas à produção industrial, o "superavit" comercial assegurava condições favoráveis à acumulação e reinversão de capital. A maior concentração dos valores da exportação (tab. 28) na cidade aponta, por um lado, para a importância do mercado urbano e as condições de acumulação e reinversão, ali mais propícias, e por outro, para o predomínio provável dos bens manufaturados no cômputo geral das exportações. A conclusão não parece ser outra se se analisarem os dados disponíveis (tab. 29) sobre a discriminação das exportações. Embora os dados sejam incompletos (trazem parte da produção do município; o café, que continuava a mais

importante das culturas, está sub-representado e os valores provenientes da venda de outros produtos agropecuários, tabela 25, a granel não aparecem no quadro estatístico), não será fora do propósito supor que cerca de 50 a 60% do valor das exportações de Juiz de Fora provinham nesta época (1911, 1912 e 1913) da venda de produtos industrializados.

A análise dos produtos exportados pelos municípios de Juiz de Fora em 1921 não deixa sombra de dúvidas sobre o predomínio dos bens manufaturados no valor total das exportações. Estas atingiram a cifra de 73.695,1 contos, assim distribuídos: 43.464,0 contos provenientes de produtos manufaturados; 18.870,0 contos, de vegetais e seus produtos; 7.883,6 contos, de animais e seus produtos; 3.550,0 contos, minerais e seus produtos. (201) Os produtos fabris contribuem com 58% do valor das exportações de Juiz de Fora e representavam 20,6% do valor dos produtos manufaturados exportados pelo Estado de Minas Gerais, no valor de 210.633,2 contos. (202) Isto demonstra, em primeiro lugar, a relevância do mercado situado fora do município e, em segundo lugar, proporciona uma idéia bem aproximada da quantidade e do valor dos produtos industriais exportados e, conseqüentemente, o melhor indicador da competitividade da sua indústria.

Após estas considerações, acredito que se possa concluir que, além do município de Juiz de Fora e da Zona da Mata, os produtos manufaturados produzidos no parque industrial desta cidade se alimentaram, ao

TABELA 27
MOVIMENTO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO
DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA - MG (1)
1911-13

Anos	Exportação (contos)	Importação
1911	1.428,8	462,5
1912	1.675,5	799,5
1913	1.906,6	953,1

Fonte: ESTEVES, A. de O., org. *Album do município de Juiz de Fora*, Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915.

(1) Os dados se referem às seguintes localidades: Juiz de Fora (cidade), Mariano Procópio, Retiro, Creosotagem, Benfica, Matias Barbosa, Cedofeita, Serraria, Sobragi, Pa-raibuna, Cotegipe, Ewbanck da Câmara, Chapéu D'Uvas e Dias Tavares com dados para os três anos; Cândido Ferreira, Ericeira, Sossego, Silveira Lobo, dados para 1912 e 1913; Filgueiras, Água Limpa, Coronel Pacheco, Ferreira Lage e Gramma, dados só para 1913.

201 ANNUÁRIO ESTATÍSTICO DE MINAS GERAES, Belo Horizonte, Imprensa Oficial, v. 3, 1926, p. 707.

202 id., p. 709.

199 ibid., p. 126-7.

200 OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 134.

longo do período analisado, dos mercados constituídos por outras regiões do Estado de Minas Gerais (notadamente Belo Horizonte), pelo Estado e Cidade do Rio de Janeiro, por São Paulo e pelo Espírito Santo.

TABELA 28
MOVIMENTO DE EXPORTAÇÃO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA (MG), POR DISTRITOS
1911-13

Localidades	1911		1912		1913	
	valor	%	valor	%	valor	%
Distrito de Juiz de Fora (1)	1.126,1	78,8	1.278,7	76,2	1.389,2	73,0
Outros Distritos (2)	302,7	21,2	397,8	23,8	517,4	27,0
TOTAL	1.428,8	100,0	1.676,5	100,0	1.906,6	100,0

Fonte: ESTEVES, A. de O., org. *Álbum do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915.

(1) O Distrito de Juiz de Fora compreende as seguintes estações ferroviárias: Juiz de Fora (cidade), Mariano Procópio, Retiro, Creosotagem, Benfica e Grama (com dados só para 1913).

(2) Na categoria "outros distritos" estão incluídas as seguintes estações: Matias Barbosa, Cedofeita, Serraria, Sobragi, Paraibuna, Cotegipe, Ewbank da Câmara, Chapéu D'Uvas e Dias Tavares, com dados para os três anos; Cândido Ferreira, Ericeira, Sossego, Silveira Lobo, com dados para 1912 e 1913; Filgueiras, Água Limpa, Coronel Pacheco e Ferreira Lage, com dados só para 1913.

TABELA 29
DISCRIMINAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA (contos)
1911-13

Produtos	1911		1912		1913	
	valor	%	valor	%	valor	%
Café	119,3	8,3	214,2	13,0	183,6	9,5
Outros	1.309,5	91,7	1.462,3	87,0	1.723,0	90,5
TOTAL	1.428,8	100,0	1.676,5	100,0	1.906,6	100,0

Fonte: ESTEVES, A. de O., org. *Álbum do município de Juiz de Fora*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915.

CONCLUSÃO

No processo de industrialização de Juiz de Fora, a generalização da economia mercantil se deveu ao desenvolvimento do setor de mercado externo — produção e exportação de café — na Zona da Mata. A ele também se atribui o desenvolvimento do setor de mercado interno, dos transportes, das cidades e a formação dos capitais que irão financiar o surto industrial local. Porém, isto não será suficiente para explicar por que o processo se desencadeia e se dá mais intensamente em Juiz de Fora e não em outra cidade da região. A maior acumulação e concentração de capital ocorreu naquele núcleo urbano devido à formação de um entreposto comercial de exportação e importação a partir da abertura da Rodovia União e Indústria. A inauguração da Ferrovia D. Pedro II, em 1875, e a posterior abertura ou entroncamento de outras ferrovias (Leopoldina, Juiz de Fora e Lima Duarte) vieram reiterar até certo período sua função de polarização econômica regional.

As transformações ao nível das relações sociais de produção não se processaram, como em São Paulo, na lavoura cafeeira. Em Juiz de Fora vão-se processar no núcleo urbano. A introdução da mão-de-obra assalariada se deveu à organização da Companhia com sede nesta cidade, para a abertura da Rodovia União e Indústria. As necessidades de mão-de-obra especializada para a realização do projeto levaram seu idealizador, Mariano Procópio Ferreira Lage, a recorrer à imigração européia. Vieram técnicos, artífices e colonos. Inicialmente, dedicaram-se às tarefas (mais técnicas) necessárias à abertura da Rodovia. Posteriormente, concluídos os afazeres da obra e os contratos que os vinculavam à Companhia, poucos imigrantes não permaneceram em Juiz de Fora. Dos que ficaram, a maior parte constituiu o mercado de mão-de-obra especializada, mais tarde engrossado pela vinda de novos imigrantes, pelos libertos e de outros migrantes nacionais, onde as indústrias locais se abasteceram de força de trabalho, habilitada ou não.

Além disso, aos imigrantes se deve atribuir a organização dos primeiros empreendimentos industriais de Juiz de Fora. Eram pequenas fábricas ou oficinas, com pouco capital (poupança acumulada provavelmente

te durante a permanência na Companhia União e Indústria, ou com equipamentos adquiridos da mesma quando no fim de suas atividades), organizadas individualmente ou mediante sociedade com um ou mais companheiros. Dotadas de tecnologia rudimentar, dependiam basicamente do "savoir faire" de seus empreendedores. Alguns destes estabelecimentos conseguiram, com o tempo, crescer graças à reinversão de capital gerado no próprio negócio, ou à incorporação de um novo sócio, com capital ou dotado de conhecimento técnico necessário à sua ampliação. Outros permaneceram pequenos ou mesmo desapareceram. A contribuição dos imigrantes como empresários não se limitou ao início da industrialização. Fez-se presente ao longo de todo o processo. As novas iniciativas, surgidas ao longo do período, se tornaram possíveis, algumas, graças à poupança trazida por imigrantes que, mais tarde, vieram estabelecer-se em Juiz de Fora, e, a maior parte, mediante a reinversão de capitais acumulados no comércio e/ou na própria indústria.

Muito significativa foi a participação dos empresários não imigrantes na fundação de indústrias, no desenvolvimento da infra-estrutura, do comércio, do setor de serviços e do setor bancário. Os capitais que animaram estes empreendimentos, industriais ou não, se originaram basicamente de três setores: do setor primário, do comércio e do exercício das profissões liberais, ou ainda da combinação de uma ou mais fontes. As formas jurídicas assumidas por estas novas iniciativas se resumem a três: empresa individual, sociedade limitada ou sociedade anônima.

Quanto ao mercado, parcela dos produtos industriais de Juiz de Fora foi absorvida pela população rural do município e da Zona da Mata, com rendas advindas da produção e exportação de café e de outros produtos primários. Paralelamente à expansão da cafeicultura na região, surgiram os núcleos urbanos e desenvolveram-se os setores de mercado interno e de serviços. À medida que tanto as cidades quanto o setor de mercado interno se desenvolviam estimulados pelo crescimento do setor de mercado externo, repassavam-se continuamente os recursos gerados neste setor para aquele. Constituiu-se, desta forma, uma nova faixa de mercado, formada pela população urbana de Juiz de Fora e da região, que era remunerada pelo setor de mercado interno, pelo setor secundário e de serviços. Uma outra faixa de mercado, presente desde o início da fundação da cidade, ampliada, sucessivamente, pela incorporação dos libertos, pela vinda de novos imigrantes estrangeiros e de migrantes nacionais, era formada pelos trabalhadores assalariados urbanos. Trabalhadores das indústrias, do comércio e do setor de serviços.

Além disso, parte bem significativa dos produtos manufaturados em Juiz de Fora era colocada fora deste município e da Zona da Mata. Alguns fatores favoráveis, facilidades de transporte, proximidade dos centros consumidores, qualidade dos produtos, competitividade, dimensão re-

gional dos mercados etc., contribuíram para isso. E os principais mercados eram formados pelo Rio de Janeiro, por outras regiões de Minas Gerais e pelos Estados do Espírito Santo e de São Paulo.

Não se pode, entretanto, superdimensionar nem o mercado para os produtos industriais de Juiz de Fora nem sua competitividade, por algumas razões já assinaladas. Em primeiro lugar, a homogeneidade dos parques fabris e a regionalização dos mercados agravaram a concorrência entre as indústrias do Rio de Janeiro, Petrópolis e Juiz de Fora. Neste sentido, talvez, para os produtos industrializados nesta cidade fosse mais séria a concorrência dos manufaturados cariocas do que aqueles fabricados em Petrópolis, se se levar em consideração que o Rio de Janeiro era o maior centro financeiro e industrial do País até 1920. E que seu parque industrial era formado em grande parte por médias e grandes empresas. (203) Em segundo lugar, o predomínio da pequena empresa, os custos dos transportes, menores facilidades de crédito e uma infra-estrutura menos desenvolvida pesavam negativamente na competitividade dos produtos fabris de Juiz de Fora.

Finalmente, não se podem superdimensionar as condições favoráveis que permitiram o desenvolvimento do processo de industrialização local pela sua própria dimensão objetiva historicamente adquirida. Trata-se de um processo de industrialização limitado em todos os sentidos. Não teve, por exemplo, nem a dimensão, nem a projeção, nem o dinamismo do processo de industrialização da cidade de São Paulo. Foi uma experiência de industrialização bem condicionada. Tanto pelo mercado, pelo número e tamanho das indústrias, pela capacidade de acumulação e reinversão de capital, pela dimensão do mercado de trabalho e pela proporção de operários por indústria, quanto pelas economias de escala possibilitadas pela infra-estrutura existente, pela quantidade de matérias-primas absorvidas, pela disponibilidade de financiamento, pelo volume e valor de sua produção, pelo total de imigrantes recebidos e pela própria capacidade de pressão política da burguesia cafeeira mineira. Além disso, a industrialização de São Paulo se beneficia de uma série de outros fatores favoráveis que não encontram similares em Juiz de Fora. Tais como: a própria localização geográfica de São Paulo, o sistema ferroviário implantado que garantia a convergência de capitais para lá, o desenvolvimento de uma lavoura extremamente rica e em expansão, do setor bancário e financeiro, do comércio de importação e exportação e o grande crescimento urbano da Capital ocorrido no final do século passado e nas três primeiras décadas do Século XX. A concentração da burguesia paulista na Capital facilitou sua organização como classe. A formação de um grupo de pressão possibilitou um maior

203 SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo, Alfa Omega, 1976.

controle sobre o aparato estatal e sobre a política econômica e cambial, tanto a nível estadual quanto a nível federal, objetivando diretamente a preservação dos interesses do café. E, indiretamente, devido aos seus efeitos protecionistas, tal política terminou favorecendo o crescimento da industrialização. (204)

A menção à reduzida dimensão histórica assumida pelo processo de industrialização de Juiz de Fora remete à discussão de suas possíveis causas. Não raro se apontam como fatores responsáveis pela trajetória limitada do processo de crescimento industrial local: o predomínio de empresas familiares, a falta de planejamento, de administração eficaz, de tipo comercial, e de outros fatores de origem psicossocial que parecem apontar para existência de uma burguesia local senão incapaz, pelo menos inábil. Os numerosos exemplos de empresários dinâmicos, de visão e hábeis administradores e planejadores, que surgiram durante o processo de industrialização e o dirigiram, desautorizam este tipo de explicação. Além disso, nem todas as fábricas que constituíam o parque industrial de Juiz de Fora eram empresas familiares. Havia empresas de capital aberto. Nem por isto tiveram maior sucesso. Por outro lado, em outras regiões brasileiras, durante o período estudado, predominavam empresas familiares e nem por isto o processo de industrialização sofreu solução de continuidade. De que era forjado o parque fabril de São Paulo neste período senão, em grande parte, de empresas familiares (Matarazzo, Crespo)? Em terceiro lugar, em que local do País havia, no período em questão, técnicas modernas de administração, de controle, de planejamento ou de "marketing", similares àquelas de que se dispõe hoje? E nem por isto as indústrias deixaram de crescer e de se expandir.

Não tampouco se pode responsabilizar como fator determinante do fenômeno a omissão do poder político local. (205) Registram-se pelo menos três iniciativas, realizadas em épocas diferentes, que demonstram o empenho do poder público municipal em criar estímulo e condições razoáveis para atrair o estabelecimento das indústrias em Juiz de Fora. A primeira data de 1905, quando a Câmara, através da Resolução N.º 501, facultava uma série de estímulos para quem se dispusesse a criar novas indústrias (que não tivessem congênere) no município. Os estímulos, com efeitos retroativos para as indústrias fundadas nos dois anos anteriores à

data de sua aprovação, se resumiam em: a) isenção total de impostos municipais durante o primeiro ano de funcionamento; b) isenção de 2/3 das contribuições durante o segundo ano e de 50% dos tributos durante o terceiro e quarto ano de atividade. (206) A segunda iniciativa data de 1912. Nesta ocasião, diante das possibilidades de instalação de uma usina siderúrgica em Juiz de Fora, a Câmara, para concretizar o evento, propôs os seguintes incentivos: a) doação de um terreno com uma área de 100 alqueires geométricos; b) isenção de impostos municipais durante 25 anos; c) abertura de um ramal rodoviário que facilitasse o acesso ao local de instalação, uma vez começados os trabalhos de construção da fábrica. Previa-se a prescrição dos incentivos se, nos dois anos subsequentes à sua aprovação, os trabalhos não fossem iniciados. (207)

O terceiro elenco de iniciativa adotado a partir de 1917 se dirige à construção civil. A primeira resolução, aprovada em 01.01.1917 sob o número 743, previa a isenção de todos os impostos municipais durante cinco anos, para as casas de dois ou mais andares que se construíssem durante o período em qualquer ponto da cidade. (208) Em seguida foi promulgada a Resolução n.º 814, de 28.06.1919, que, além de outros benefícios, estendia para os distritos os incentivos previstos na resolução n.º 743, com algumas alterações. A isenção dos impostos municipais para as pessoas ou sociedades que construíssem casas era reduzida para três anos. Somente seriam isentas aquelas casas construídas durante os 365 dias contados a partir de data de sua promulgação, e o gozo da isenção começava a partir do momento em que a planta fosse aprovada. (209) Além dos incentivos, o valor dos aluguéis estimulava os investimentos em construção e "muitos capitalistas se aproveitaram dos favores legais". (210)

A despeito destas vantagens, havia outro preceito de ordem legal que onerava sobremaneira as construções e que precisava ser alterado. Tratava-se da "modificação de certas posturas municipais antiquadas", que prescreviam para as construções urbanas o mínimo de cinco metros de pé-direito para o 1º pavimento, contados a 45 cm acima do nível da rua, e quatro metros para os demais andares. Além disso, previam-se modificações no tamanho previsto para as portas e janelas. As alterações foram pleiteadas pelo industrial Henrique Surerus, que se dispunha a construir 25 residências. A resolução n.º 902, de 25 de abril de 1923, atendia às reclamações solicitadas, provocando, em consequência, nova expansão nas edifica-

204 SINGER, P. *Desenvolvimento ...*, op. cit. nota 1, p. 46-7, 54-6.

205 Evidentemente a afirmação refere-se ao poder público municipal. Quanto à participação da máquina estatal em âmbito estadual, consultem-se, para o período Imperial: IGLÉSIAS, F. *Política econômica do governo provincial mineiro*. Rio de Janeiro, Instituto Nacional do Livro, 1959. E para o período após 1930, ver:

PAULA, M. C. de S. *As vicissitudes da industrialização periférica: o caso de Juiz de Fora (1930/1970)*. Belo Horizonte, UFMG-DCP, 1976.

206 ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 287.

207 OLIVEIRA, P. de op. cit. nota 43, p. 202.

208 *ibid.*, p. 231.

209 *ibid.*, p. 231.

210 *ibid.*, p. 231.

ções . (211) Em janeiro do mesmo ano, a Câmara Municipal prorrogava a vigência das Resoluções nº 814 de 1919 e a de nº. 866 de 1921, fixando o início e a expiração do termo de construção, respectivamente ,para 7 de setembro de 1923 e 31 de dezembro de 1924. (212)

Ou seja, se se computar o período de aprovação da primeira resolução até à última aqui citada, são oito anos de estímulos à indústria de construção e de seus insumos. Por estas iniciativas, embora esparsas ou descontínuas, pode-se perceber a preocupação do poder público municipal em estimular o desenvolvimento industrial de Juiz de Fora.

Onde situar, então, as razões do limitado desenvolvimento industrial de Juiz de Fora? Sem pretensões de esgotar a problemática (213), tentar-se-á, no final deste trabalho, levantar alguns fatores de ordem estrutural e de ordem local que, a nosso juízo, podem, pelo menos em parte, ser apontados como responsáveis pelo fenômeno. Em primeiro lugar, levantar-se-á o problema da comercialização do café, da importação e do mercado de capitais. Em segundo lugar, a reorganização nacional da economia simbolizada no deslocamento da lavoura cafeeira para São Pulo e seus efeitos sobre as economias estaduais e microrregionais. Em terceiro lugar, a reorganização interna da economia mineira, focalizando-se, entre outros fatores, o deslocamento da produção para norte e nordeste da Zona da Mata e o estabelecimento da Capital em Belo Horizonte. Finalmente, entre os fatores de ordem local, apontar-se-ão os problemas da energia elétrica e dos transportes.

a) A transferência de recursos para o Rio de Janeiro. Se na expansão da cafeicultura está a matriz da formação dos capitais responsáveis pelas transformações econômicas assinaladas, se à abertura da Rodovia União e Indústria se deve a formação de um mercado de mão-de-obra, de um entreposto comercial, e, conseqüentemente, a maior concentração de capitais em Juiz de Fora que possibilitaram o desencadeamento da industrialização, o processo de descapitalização da cidade e da região que atua, desde o início, como limite à sua expansão, se concretiza de diferentes formas. Está relacionado, em primeiro lugar, com o sistema de comercialização e exportação de café situado no Rio de Janeiro. A drenagem se processava, quer sob a forma de pagamento de serviços, de armazenamento, ensacamento e classificação do café, quer de comis-

211 *ibid.*, p. 231-2.

212 *ibid.*, p. 233.

213 A discussão deste problema (principalmente após 1930) à exaustivamente realizada por:

PAULA, M. C. de S., *op. cit.* nota 205.

sões ,de juros de empréstimos (adiantamentos) feitos pelas casas comissárias ou pelos bancos, quer de lucros resultantes da transação comercial ,ou da combinação destas diferentes maneiras. (214)

Uma segunda forma de transferência se dá pela progressiva e crescente dependência de alguns fazendeiros com as casas comissárias. Tal dependência começa com a cobrança de taxas de juros exorbitantes, implica o pagamento de preços aviltados pelo café e, finalmente, o processo se encerra com a passagem da propriedade da terra do fazendeiro para as casas comissárias. (215) Desta forma, à medida que o controle de unidades produtivas passava para as casas comissárias situadas no Rio de Janeiro. (216), transferia-se para lá não só parte substancial da riqueza gerada pelo café mineiro através do sistema de comercialização anteriormente descrito, mas também o lucro obtido no processo produtivo que, até então, era apropriado por fazendeiros locais, donos de suas propriedades. A circulação deste excedente em Juiz de Fora e na Zona da Mata definia, basicamente ,a dimensão do mercado local e regional.

Uma terceira maneira, não menos importante, de transferência de recursos se dá pelo comércio de importação que, por ser feito via Rio de Janeiro, implicava um pagamento adicional sob a forma (ou combinação delas) de comissões, juros, taxas ou de lucros, ao intermediário situado naquela cidade. Aumenta a importância de descapitalização se se considerar que inclusive todo o equipamento de Juiz de Fora e da Zona da Mata era importado via Rio de Janeiro.

Aqui reside uma das diferenças fundamentais entre as condições de desenvolvimento de São Paulo e de Juiz de Fora. É na capital paulista que se concentrava a maior parte do excedente proveniente, quer do comércio de importação, quer da produção, financiamento e exportação do café. Com relação a Juiz de Fora, somente uma pequena parcela deste excedente permanecia na cidade. A maior parte favorecia o crescimento da cidade do Rio de Janeiro. Dentro deste esquema, Juiz de Fora não passava de um entreposto comercial de segunda grandeza.

214 As referências ao esquema de comercialização do café (ou mais especificamente aos intermediários) são sempre feitas de uma forma ríspida pelos comerciantes e fazendeiros locais. Com expressões tais como: "Façamos guerra ao monopólio (comercial), aos exploradores e aos especuladores".

BASTOS, W. de L., *op. cit.* nota 142, p. 94.

215 DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, Rio de Janeiro, **O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro, 1943. v. 2, p. 585.

ibid., v. 10, p. 544.

216 ROMERO, S. **O Brasil na primeira década do século XX**, Lisboa, Tipografia da Editora Limitada, 1912, p. 98-112.

Finalmente, além do turismo, cumpre mencionar o mercado de capitais como forma de drenagem de recursos para o Rio de Janeiro. A então Capital Federal era o centro e a praça que oferecia, até certo momento, as melhores chances de aplicação e de remuneração do capital investido. Foi o centro financeiro por excelência. (217) Por ocasião do Encilhamento (218), nos primeiros anos da República, quando o governo, para minimizar as conseqüências da Abolição da escravatura, adota uma política que facilitava o crédito e que reduzia o custo do dinheiro, o local para onde afluiu maior quantidade e volume de capitais e onde se organizou o maior número de indústrias foi o Rio de Janeiro. O próprio Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais, fundado em 1887, com sede em Juiz de Fora, faliu, no auge do período especulativo, devido à desastrosa aplicação de seus recursos naquele mercado de capitais. A evocação deste exemplo, além de ser uma prova incontestável da transferência, explicita o principal mecanismo pelo qual se dá a instituição bancária. (219) O citado Banco, enquanto organização fundada com capitais locais e dirigida para captar o maior volume de tais recursos, não vai necessariamente reinvesti-los, depois de reunidos, na produção de riqueza (na lavoura, no comércio e na indústria) onde está sediado, como se poderia supor. Sempre prefere aplicá-los na praça que melhores condições de remuneração lhe oferece. (220) No caso, o mercado do Rio de Janeiro. Um segundo mecanismo permanente de repasse de capitais para esta praça se dá mediante a aquisição de títulos da dívida pública emitidos pelo governo central ou de ações de empresas privadas lançadas no mercado do Rio de Janeiro, feita por pessoas jurídicas e por particulares localizados ou residentes em Juiz de Fora ou na Zona da Mata. (221)

217 SINGER, P. **Desenvolvimento** ..., op. cit. nota 1, p. 47.

218 MASCARENHAS, N. L. op. cit. nota 96, p. 131-87.

219 Muitos autores, entre eles Simonsen, Singer e Iglésias (SIMONSEN, R. C., op. cit. nota 1; SINGER, P. **Desenvolvimento...**, op. cit. nota 1; IGLÉSIAS, F. **Periodização do processo industrial no Brasil**. Belo Horizonte, UFMG, Departamento de Sociologia e Política, 1963. Mimeografado) vêem no Encilhamento um fator favorável ao primeiro surto industrial no Brasil. Se, entretanto, se particularizarem por região os efeitos do Encilhamento, acredito que não tenha significado a mesma coisa para todas. Para alguns, representou a fuga de capitais que foram aplicados no Rio de Janeiro. Este parece ter sido o caso de Juiz de Fora e da Zona da Mata.

220 SINGER, P. **Desenvolvimento** ..., op. cit. nota 1, p. 57.

221 É difícil avaliar a quantidade de recursos transferidos porque são iniciativas individuais não contabilizadas e não registradas. Há somente notícias esparsas quando se tem acesso a alguns testamentos ou inventários. Mais importante que o volume, neste caso, é apontar o mecanismo e assinalar o fato que operava continuamente e que envolvia os setores que dispunham de maiores recursos na sociedade.



Construção da Av. Rio Branco - (1905)

A atuação conjugada destas diferentes formas de transferência de recursos terminou por reduzir o mercado, o poder aquisitivo, o volume de mercadorias, de dinheiro disponível e circulante, com efeitos imediatos na produção agrícola, no comércio, na expansão das indústrias, da infra-estrutura, do setor de mercado interno, no crescimento urbano e na descapitalização de Juiz de Fora e da região.

b) A nível nacional, com o desenvolvimento da lavoura cafeeira no chamado oeste paulista, iniciou-se um processo profundo de reorganização interna da economia e de rearticulação nas relações comerciais entre as unidades federadas. Com o deslocamento do eixo hegemônico da economia para São Paulo, o Rio de Janeiro perde gradativamente o domínio econômico a nível nacional, e uma imensa região que vai do Sul de Minas, Triângulo Mineiro, parte do Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina até o Rio Grande do Sul passou a ser polarizada por aquele Estado. (222) Desde o início, tal deslocamento tem efeitos imediatos, diretos e a longo prazo sobre a economia das regiões dominadas. Imediatamente, a hegemonia econômica do Estado de São Paulo atraiu maior contingente de imigrantes, capitais, fazendeiros, comerciantes, industriais e mão-de-obra de outras regiões.

Em Juiz de Fora, particularmente, não só se tinha consciência do "adiantamento" e do "progresso" que se processavam em São Paulo e pelos quais se cultivava um indisfarçável fascínio (223), mas o grande desenvolvimento da cafeicultura paulista era sentido como ameaça direta à economia daquela cidade e da região. Em primeiro lugar, ameaça à economia cafeeira. "O Estado de São Paulo, com seus seiscentos milhões de pés de café, que já o ano passado produziram onze milhões e quinhentas mil sacas, ameaça-nos ainda com mais cento e noventa milhões de pés novos que começarão a produzir dentro de dois anos. Quando isto se der, o desequilíbrio será medonho e acarretará a ruína completa da lavoura mineira do Café" (224) Isto porque num período de superprodução, só o café produzido em São Paulo atendia às necessidades do mercado internacional. E a lavoura cafeeira da Zona da Mata não tinha condições de competir com a paulista nem em volume, qualidade e mecanização da produção, nem em número e produtividade dos cafeeiros, novos e velhos.

Em segundo lugar, ameaça à economia como um todo. A redução da cafeicultura levava à estagnação dos demais setores da economia, por-

222 SINGER, P. **Desenvolvimento...**, op. cit. nota 1, p. 66-7.

223 BASTOS, W. de L. op. cit. nota 142, p. 23, 52, 57.

224 Artigo de Francisco Baptista de Oliveira, maior comerciante de Juiz de Fora, publicado no Jornal "Comércio de Minas" sob o título "Exposição de café", citado em: BASTOS, W. de L., op. cit. nota 142, p. 84.

que o progresso de São Paulo provocou a migração dos "nossos melhores e mais ativos agricultores" (225), o êxodo de capitais mineiros e de mão-de-obra especializada (226), e a transferência (venda) de fábricas instaladas em Juiz de Fora para aquele Estado. (227) Em outras palavras, contribuía de diferentes maneiras para esvaziar a economia de Juiz de Fora e da Zona da Mata.

A longa prazo e à medida que nacionalizou o mercado interno, as vantagens relativas que possibilitaram um maior desenvolvimento da indústria paulista: a formação de grandes empresas e a diversificação de sua produção vão garantir maior competitividade aos seus produtos fabris e conquistar os mercados estaduais e regionais que permaneciam inacessíveis àqueles produtos paulistas e que eram atendidos pelas fábricas situadas fora do Estado de São Paulo. A ampliação do mercado a nível nacional garante, por sua vez, uma maior expansão e diversificação do parque industrial paulista. Desta forma, com a nacionalização do mercado interno não se processou uma reversão das vantagens relativas. Pelo contrário, acentuaram-se as tendências que favoreceram a maior acumulação e concentração de capital em São Paulo, com a conseqüente descapitalização e um certo refluxo no desenvolvimento industrial das regiões tributárias. (228)

c) No âmbito interno da economia mineira, ocorreu uma rearticulação e um reordenamento tanto ao nível micro-regional de Juiz de Fora e da Zona da Mata quanto ao nível estadual. Tal reordenamento se refletiu na continuidade do processo de desenvolvimento industrial de Juiz de Fora.

O desencadeamento do processo de industrialização nesta cidade está relacionado com o desenvolvimento da cafeicultura (SME) e seus reflexos e acumulação de capital, devido à organização da Companhia e à abertura da Rodovia União e Indústria que, respectivamente, criaram em Juiz de Fora um mercado de mão-de-obra especializada e o transformaram num entreposto comercial de exportação e importação.

225 *ibid.*, p. 52.

226 *ibid.*, p. 52, 56-7.

227 Para exemplificar, menciona-se a transferência de três indústrias: uma litografia, uma fábrica de Telhas de Cimento e Amianto vendida pela Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli e uma Fábrica de Bordados Suiços.

STEHLING, L. J., *op. cit.*, nota 74, p. 75, 77-8.

228 SINGER, P. **Desenvolvimento** ... *op. cit.* nota 1, p. 67.

PAULA, M. C. de S., *op. cit.* nota 205.

Discute especificamente o problema da estagnação econômica de Juiz de Fora utilizando-se da Teoria Dependência.

No final do século XIX e nas primeiras décadas do Século XX, a lavoura cafeeira que tinha sido a matriz daquelas transformações entrou em crise. (229) Com a Abolição adveio a desorganização do trabalho nas unidades produtivas. Então, se, por um lado, aquela significou uma ampliação do mercado consumidor mediante a incorporação dos ex-escravos como consumidores autônomos, por outro, a curto prazo, a desorganização do trabalho nas fazendas contribuiu para reduzir a rentabilidade geral do setor, com efeitos negativos para todos os setores da economia, indústria, comércio e bancos.

Ao lado disto, o esgotamento dos solos e as crises de superprodução, não acompanhadas das medidas adequadas de sua correção e de ampliação do mercado externo, afetaram duplamente a lavoura cafeeira nas regiões pioneiras de sua produção, quer pelo abandono dos cafeeiros mais antigos e desestímulo ao plantio de novos, quer pela substituição da cultura do café pelo desenvolvimento de pastagens e criação de gado de corte e leiteiro. A queda do mercado, a redução e a introdução de pastagens (esta não tem a mesma rentabilidade daquela e emprega quantidade bem menor de mão-de-obra) vão reduzir sensivelmente o mercado consumidor, a circulação e a disponibilidade de capital na região.

Na década de 1920, com a retomada da expansão da economia mundial e a conseqüente ampliação do mercado para a produção cafeeira, aliada à política de sustentação do café pelo governo brasileiro, o processo de industrialização local se sentiu novamente estimulado. A recuperação da lavoura cafeeira local e regional em virtude do crescimento das demandas externas e a função de polarização econômica que Juiz de Fora ainda exerce na região vão possibilitar a criação de numerosas pequenas indústrias (tab. 30). A fundação destas novas indústrias de pequeno porte, somadas àquelas já existentes, parece ter consolidado um dos traços mais característicos do parque fabril de Juiz de Fora, o predomínio das pequenas e médias empresas, produtoras de bens manufaturados não duráveis. Ao contrário do que ocorria nos parques industriais do Rio de Janeiro e de São Paulo, onde predominavam, desde o início de século, as grandes empresas manufatureiras. (230)

229 Para maiores informações sobre a crise do café consultem-se: TAUNAY, A. E. **Pequena** ... *op. cit.* nota 29.

ROMERO, S., *op. cit.* nota 216.

Relatório do Dr. Carlos Prates sobre a situação da cafeicultura na Zona da Mata (1904) citado em: JACOB, R. *op. cit.* nota 47.

GUIMARÃES, A. **Problemas brasileiros**. Lisboa, Tipografia da Editora Ltda., 1912.

230 SILVA, S., *op. cit.* nota 203.

Paralelamente, a nível regional, a produção de café se desloca para norte e nordeste da Zona da Mata, para os vales do Rio Doce e, posteriormente, Mucuri. Com este deslocamento, criaram-se novas alternativas de transporte, de comercialização de café e de abastecimento, sem necessidade de utilizar a intermediação de Juiz de Fora. A parte oriental da Zona da

TABELA 30
**INDÚSTRIAS CRIADAS EM JUIZ DE FORA (MG),
 POR RAMOS DE ATIVIDADE
 1915-30**

Tipos	1915/19	1920/24	1925/30	TOTAL
Alimentação/Bebidas	2	1	7	10
Tecelagem, Malharia e Artefatos de Tecidos	1	4	7	12
Madeira: Serraria, Fábrica de Móveis, Carpintaria	1	2	3	6
Litografia/Tipografia	1	3	3	7
Cerâmica e Construção	—	2	3	5
Metalurgia	—	6	7	13
Curtume, Calçados e Artefatos de Couro	—	1	5	6
Produtos Farmacêuticos	—	1	3	4
Diversos	2	5	2	9
TOTAL	7	25	40	72

Fontes: PRODUÇÃO industrial do Estado de Minas Gerais. *Boletim do Departamento Estadual de Estatística*, Belo Horizonte, 11 (38): 3-47, jan./jun. 1948.
 STEHLING, L. J. Trajetória da indústria em Juiz de Fora, *Revista do Centro de Estudos Sociológicos*, Juiz de Fora, 3 (3/4): 72-9, 1965.
 Id. *Alemães e descendentes no progresso de Juiz de Fora*. s.m.t. Mimeografado.

Mata, que compreende, entre outras, cidades como Manhuaçu, Manhumirim, Carangola, Tombos e Palma, sempre se ligou diretamente ao Rio de Janeiro, via Além-Paraíba, sem depender do entreposto comercial de Juiz de Fora. A parte central (Muriaé, Cataguases, Mar de Espanha) e ocidental (Ubá, Viçosa, Ponte Nova, Caratinga) que, desde a abertura da Rodovia União e Indústria e da Ferrovia D. Pedro II, estivera conectada com Juiz de Fora, com a extensão da Ferrovia Leopoldina, através do ramal de Rio Novo-Guarani, garantia-se a permanência daquela ligação. Entretanto, foram criadas outras duas alternativas de vinculação daquela região diretamente com o Rio de Janeiro. As cidades que faziam parte do tronco ferroviário Ubá-Caratinga podiam, além do Ramal Guarani-Rio Novo-Juiz de Fora, ligar-se diretamente com o Rio de Janeiro via São João Nepomuceno-Bicas-Mar de Espanha ou via Além-Paraíba, através da linha ferroviária que unia as cidades de Muriaé, Cataguases e Leopoldina. Desta forma, o entreposto comercial de Juiz de Fora ficava deslocado da rota de exportação de importantes cidades mineiras, tendo como consequência um processo contínuo de descapitalização.

Apesar das novas alternativas de transportes criadas, Juiz de Fora continuava sendo, ainda em 1920, o segundo centro de comércio atacadista do Estado de Minas Gerais. Só perdia para a Capital, Belo Horizonte. A importância do comércio atacadista daquela cidade advinha das ligações com cidades circunvizinhas e com as cidades da parte ocidental da Zona da Mata que, apesar das novas possibilidades de transporte, não haviam reduzido drasticamente seu movimento comercial com Juiz de Fora. O corredor que permanecia aberto, via ramal de Rio Novo, facilitava a interiorização de seus produtos fabris e garantia intensa circulação de mercadorias, com efeitos positivos para concentração e acumulação de capital naquela cidade. Esta polarização econômica se mantém até 1926, quando, com a inauguração do ramal da Central do Brasil entre Ponte Nova e Mariana, grande parte do comércio atacadista que era feito com Juiz de Fora passou a ser realizado diretamente com a Capital, Belo Horizonte. Com isto se desfechava mais um rude golpe na capacidade de expansão da economia e da industrialização de Juiz de Fora.

A retomada do desenvolvimento dos transportes rodoviários na Zona da Mata a partir da década de 1930 veio reforçar sua função de polarização econômica na região. Conectando-se com a Rodovia Rio-Belo Horizonte, partiam de Juiz de Fora estradas secundárias, todas sem pavimento, penetrando a região. Uma a oeste, diriga-se para Rio Novo, Ubá e Viçosa. Outra servia a parte central da Zona da Mata, passando por Leopoldina e Cataguases. Esta estrutura rodoviária irá favorecer o desenvolvimento de Juiz de Fora até a década de 1940.

Com a abertura da Rodovia Rio-Bahia, alterou-se completamente o esquema de circulação rodoviária na Zona da Mata. "A maior parte do trá-

fego no centro e no leste da região passou a fazer-se por ela; Leopoldina e Muriaé tornaram-se entroncamentos de estradas e, por fim, o Rio de Janeiro roubou grande parte da esfera de influência do leste de Juiz de Fora, limitando-se ao âmbito circunscrito por São João Nepomuceno. Rio Pomba e Mercês". (231) Com isto, reduziram-se substancialmente as possibilidades de desenvolvimento econômico de Juiz de Fora, criadas pela estrutura rodoviária anterior.

A nível estadual, com a decisão de transferir e implantar a Capital em Belo Horizonte provocou-se um reordenamento espacial da aplicação dos recursos que teve implicações diretas no ritmo de desenvolvimento das economias regionais e de seus núcleos industriais.

A disputa dos grupos e das diversas regiões para abrigar a futura Capital do Estado foi uma coisa muito intensa. (232) E a decisão conciliatória de transferir a Capital para Belo Horizonte, se a longo prazo teve o mérito de ter contribuído para o desenvolvimento da região metalúrgica de Minas, a curto prazo sua construção (233) num local ermo e desabitado também teve seu preço. Foi algo extremamente oneroso. Porque implicou fazer uma cidade a partir do nada. Em criar toda a infra-estrutura de transporte para garantir o acesso à futura Capital, de saneamento, de esgoto, de água, de arruamento, de produção e distribuição de energia elétrica, de iluminação pública, de transportes urbanos, de construção dos edifícios públicos, do palácio do governo, de toda rede de equipamentos urbanos, de abastecimento, de casas para os funcionários. Foi uma iniciativa que comprometeu quase integralmente não só as receitas orçamentárias estaduais dos anos de construção, mas também as futuras, mediante empréstimos contraídos no exterior. Se os benefícios econômicos foram bastante particularizados, os custos desta transferência foram divididos entre todas as regiões, entre todos os municípios do Estado de Minas Gerais. Os gastos do governo mineiro nos três primeiros anos (1894/7) de construção da capital elevaram-se a 30.000 contos. Tal valor ao câmbio par da antiga Caixa de Conversão representou fabulosa quantia de 2 milhões de libras esterlinas. (234) Nos vinte e oito anos seguintes, as somas aplicadas pelo governo mi-

231 VALVERDE, O., op. cit. nota 34, p. 38.

232 Este problema é discutido pela professora Maria Efigênia Lage de Resende em: RESENDE, M. E. L. de, *Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, UFMG - RBEP, 1974.

233 A fundação de Belo Horizonte é mais amplamente discutida pelo professor Michel Marie Le Ven no seu trabalho.

LE VEN, M. M. *Classe e poder político na fundação de Belo Horizonte; 1893 a 1914*. Belo Horizonte, UFMG - DCP, 1976.

234 SENNA, N. de, op. cit. 190, p. 180.

neiro, pela União, por particulares, nas obras de construção de Belo Horizonte, são estimadas como superiores a 250.000 contos. (235)

A decisão de transferir a Capital para Belo Horizonte vai afetar a economia das outras regiões, de diversas maneiras. Em primeiro lugar, os custos de construção da nova Capital comprometem, a curto, médio e longo prazo, o orçamento destinado a atender todas as necessidades do Estado. Com isto, diminuiu substancialmente o retorno dos impostos pagos pelas regiões. Repassam os custos para todas as regiões e municípios. E aqueles mais desenvolvidos, que pagam, conseqüentemente, mais impostos, como a Zona da Mata e Juiz de Fora, são os mais onerados.

Em segundo lugar, o dinheiro disponível, a soma aplicada, os incentivos criados para acelerar a transferência de Capital terminaram por transformar a cidade de Belo Horizonte no local prioritário e privilegiado de investimento. Estes estímulos criados artificialmente por decisão do Estado desencadearam um processo de imigração interno de mão-de-obra, de fazendeiros, de capitalistas, de comerciantes, de industriais, de profissionais liberais e de transferência de capitais para Belo Horizonte. Tal processo de transferência foi desencadeado no início da construção da cidade e ainda continua até os dias de hoje. (236)

Em terceiro lugar, com a opção de estabelecer a Capital em Belo Horizonte, as demais regiões que também pretenderam erigir-se em sede do governo deixaram de receber um montante nada desprezível de recursos destinados à sua construção. Deixaram de receber uma quantia bem significativa, que teria contribuído para acelerar seu processo de desenvolvimento local.

Finalmente, a localização da Capital numa área desabitada, longe da Zona da Mata, do Sul de Minas e do Triângulo Mineiro, mantinha o poder público mais ou menos afastado da influência das regiões mais desenvolvidas, e dos grupos mais organizados, da burguesia cafeeira e industrial. O estabelecimento da Capital no início do processo de modernização, num local distante daquelas regiões, vai dificultar a articulação política da burguesia como classe e sua atuação como grupo de pressão junto do Estado. Vai reduzir sua influência, que poderia ser decisiva na formulação de uma política de desenvolvimento que fosse mais voltada para os interesses da

235 *ibid.*, p. 180.

SINGER, P. *Desenvolvimento* ... op. cit. nota 1, p. 220.

236 Segundo depoimentos que obtivemos em Juiz de Fora, numerosas pessoas migravam para Belo Horizonte e diversas indústrias se transferiram para lá, aproveitando-se dos incentivos criados. Esta foi outra forma de descapitalizar a economia de Juiz de Fora e da região.

burguesia cafeeira e industrial. Isolando, desta forma, a pressão política dos setores sociais regionais mais atuantes, o governo podia, sem maiores problemas, canalizar a maior parte dos recursos para a construção e consolidação da Capital, Belo Horizonte.

A dispersão geográfica da burguesia, em virtude da descentralização industrial, o baixo índice de capitalização da própria indústria, a crise de superprodução que afeta a economia cafeeira, aliada à localização da Capital num lugar afastado das regiões desenvolvidas, reforçam a atomização geográfica de seus membros dificultando sua organização. Estes são alguns fatores responsáveis pela debilidade política da burguesia industrial e cafeeira. Em Minas Gerais não havia, como em São Paulo, uma burguesia concentrada na Capital, articulada e com peso político para pressionar o Estado no sentido de adotar uma política que atendesse, prioritariamente os interesses do café. Em Minas havia, neste período, uma burguesia dispersa, pouco articulada e (por isto) politicamente débil.

Por último, consideram-se apenas dois fatores de ordem local — a energia elétrica e o problema dos transportes — que tiveram uma influência negativa no processo de desenvolvimento de Juiz de Fora.

Se o fornecimento de energia elétrica foi, no início, um fator de dinamização do crescimento industrial, com o correr do tempo parece ter-se revelado, pelo menos em alguns momentos, em fator inibidor de sua expansão. O caráter inibitivo, a julgar pelas reclamações dos usuários, foi de três ordens: a) o aumento da produção de energia parece não ter correspondido às necessidades de demanda do consumo; b) o segundo aspecto diz respeito à qualidade do serviço; defeitos nos sistemas de geração ou de transmissão interrompiam, freqüentemente, o fornecimento de energia aos estabelecimentos industriais e comerciais, e aos domicílios particulares; c) a terceira reclamação se refere ao preço elevado da energia e luz elétrica. (237)

A primeira proposta para solucionar a insuficiência de energia foi apresentada pela Companhia Industrial de Eletricidade do Rio de Janeiro, em 1913 e recebeu parecer favorável das Comissões de Leis, Finanças e Obras da Câmara Municipal, por ter concluído que as condições oferecidas eram realmente vantajosas e porque não era de opinião que existisse monopólio em favor da Companhia Mineira de Eletricidade. Submetido à aprovação, o projeto, num primeiro momento, não foi votado por falta de "quorum". Numa segunda oportunidade, foi rejeitado por cinco votos contra quatro. (238) A ameaça de perder o monopólio em favor de outro concor-

237 OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43.

OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 141.

238 OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 206-9.

rente teve um saldo positivo. Em 1915, ampliava-se a capacidade geradora para mais 1.200 kw. (239)

Na década de 20, o problema de energia voltou a se agravar. Em 1922, novo requerimento era encaminhado à Câmara Municipal pelo engenheiro e industrial, Saint-Clair José Miranda de Carvalho; em nome de "comerciantes, industriais, profissionais liberais, agricultores e cidadãos de outras classes sociais da cidade e do município", solicitava autorização para trazer a Juiz de Fora, quer pela empresa que organizasse, quer através de outra companhia, energia elétrica a preços bem mais compensadores do que as tarifas cobradas pela CME. Após rumorosos e longos debates na Câmara e pela imprensa (240), o Chefe do Executivo foi autorizado a deferir o pedido, impondo certas condições (fornecimento de energia somente para particulares, pequeno prazo de concessão, o valor da energia deveria ser o mesmo daquele fixado pelo CME para 1913), que terminaram por desestimular e desinteressar o requerente. (241) Na prática, garantia-se a continuidade do monopólio da CME. Como saldo destas novas reclamações, instalaram-se mais dois geradores, um em 1921 e outro em 1922, aumentando-se para mais 1.200 kw a capacidade geradora.

No final da década de 1920, o problema se acentua. Há, novamente, insuficiência de energia, especialmente de força para as indústrias. O problema volta a ser minorado com a instalação de um novo gerador de 1.360kw, em 1930 (tab. 21). No período aqui analisado, parece haver um descompasso constante entre o crescimento da demanda de energia e a capacidade instalada para sua geração, afetando com isto a ampliação do parque industrial, o volume de sua produção e a taxa de sua produtividade.

Finalmente, outro fator que parece ter influído negativamente no crescimento de alguns setores industriais e durante um período limitado foi o problema dos transportes. Não se trata de falta de meios de transporte, mas de tarifas excessivas cobradas pela Ferrovia Central do Brasil. Este problema parece estar circunscrito a alguns setores industriais. "In extremis", cita-se o exemplo de uma fábrica de telhas. A Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli, fabricante de telhas de amianto, dependia da matéria-prima que inexistia em Juiz de Fora. Inicialmente, trazia o amianto de Caeté. Devido à precariedade de exploração deste mineral, foi necessário recorrer-se à importação. O amianto canadense era colocado no Rio de Janeiro por 15 mil réis a tonelada. O transporte desta cidade a Juiz de Fora por ferrovia ficava mais dispendioso do que de Nova York ao Rio de Janeiro.

239 OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 141.

240 Só o jornal "O Dia" publicou mais de 150 artigos assinados.

241 OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 43, p. 233-5.

OLIVEIRA, P. de, op. cit. nota 141, p. 55-7.

Com a elevação do custo da matéria-prima, a empresa recorreu ao amianto de Caeté. E como a direção da Ferrovia Central do Brasil resolvesse taxar o transporte de mineral como fosse beneficiado, a construtora não teve outra alternativa, senão utilizar como meio de transporte as tropas de mulas, por ser o mais baixo custo. Por estas e outras dificuldades, a empresa se viu obrigada a vender a fábrica, que foi instalada em São Paulo. (242)

O preço excessivo das tarifas de transportes se refletia ainda negativamente na expansão da indústria local, porque agravava o custo final dos equipamentos e das matérias-primas importadas até chegar a Juiz de Fora. (243)

Para completar a análise sobre os fatores estruturais do limitado crescimento industrial de Juiz de Fora, cumpre mencionar o problema da dependência externa. O desenvolvimento da indústria local foi feito mediante a utilização de tecnologia importada. Se, por um lado, a incorporação da tecnologia mais avançada significou um aumento da produção, por outro atuou como fator-limite do processo de acumulação e de desenvolvimento das forças produtivas, porque retardou o processo de criação de tecnologia e de produção de bens de capital. O não desenvolvimento deste setor implicou uma evasão contínua de capital, e reduzindo as possibilidades de expansão do processo de industrialização, limitou a capacidade de criação de novos empregos e de treinamento de mão-de-obra. O caráter dependente da economia, fruto da divisão internacional do trabalho é, ainda hoje, um dos traços definidores do subdesenvolvimento. As indústrias locais, além de tecnologia e da mão-de-obra especializada necessária à instalação das máquinas, dependiam da importação de matéria-prima e insumos básicos. As fábricas de cerveja importavam matéria-prima da Alemanha e da Áustria. As indústrias de máquinas e fundições compravam ferro-gusa da Escócia e aço da Alemanha. Outras, motores elétricos, tintas, folhas-de-flandres e outros produtos. (244)

Com relação à influência da Primeira Grande Guerra sobre o processo de industrialização de Juiz de Fora, é preciso deixar claro que sua implantação é anterior à sua deflagração. O período imediatamente ante-



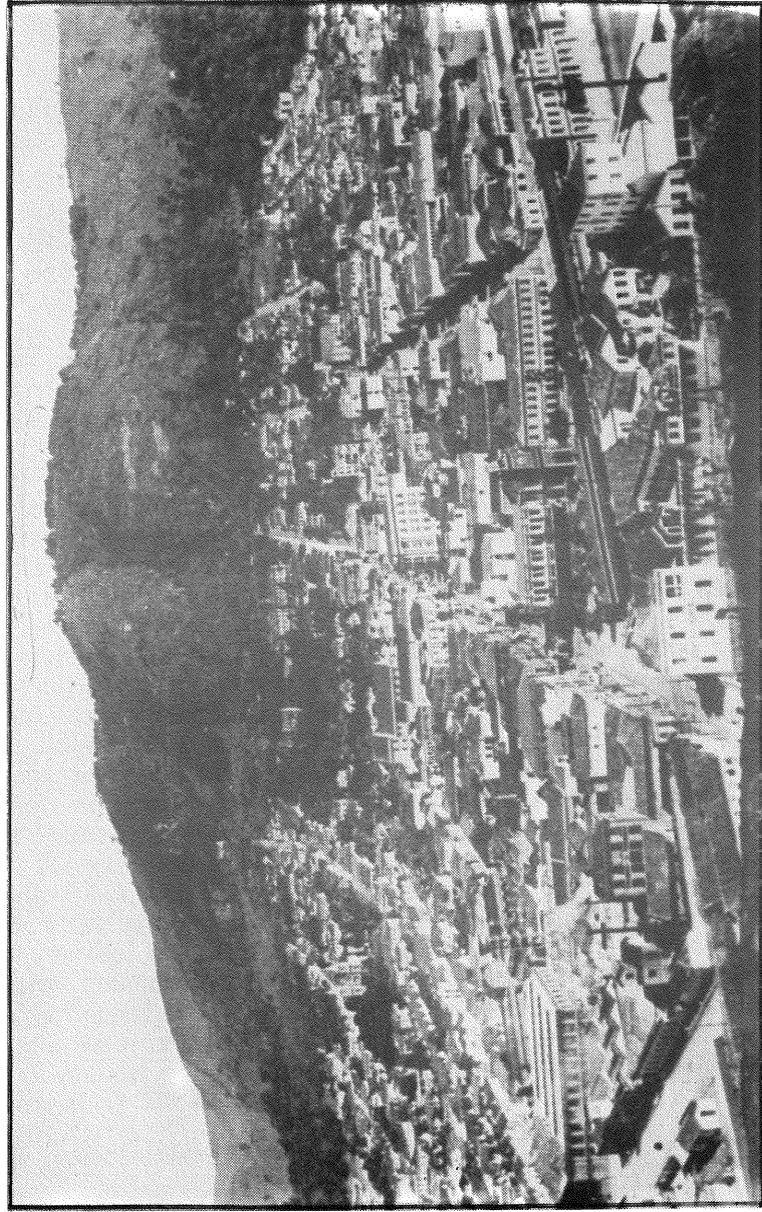
Vista geral da Av. Rio Branco. (década de 1920).

242 OLIVEIRA, P. de, *Pantaleone Arcuri e Juiz de Fora*. Juiz de Fora, Lar Católico, s. d. p. 44-5.

243 Segundo Paula (PAULA, M.C. de S., op. cit. nota 205) o custo final dos equipamentos para duas indústrias foi acrescido de 12,5% e 17% respectivamente do Rio de Janeiro até Juiz de Fora, com despesas de transportes, estatística, cota-ouro, despachante, saveiro, atracação e outras.

244 ESTEVES, A. de O., op. cit. nota 43, p. 281-7.

PAULA, M. C. de S., op. cit. nota 205.



Vista panorâmica do centro da cidade de Juiz de Fora (década de 1930).

rior à Guerra — 1900 a 1914 — é o mais dinâmico. Registrou-se a fundação de 185 estabelecimentos industriais. Para o período seguinte — 1915 a 1930 — verificou-se a organização de apenas 72. O crescimento se reduziu de 50%. E nos anos 1915 a 1919 o aumento foi de apenas sete indústrias (tab. 30). A julgar por estes dados, durante a Guerra a expansão industrial, em termos de criação de novas fábricas, é muito baixa. O que parece ter ocorrido foi aumento da produção decorrente da superutilização da capacidade industrial instalada no período anterior. (245)

Para concluir, cumpre reafirmar nossa proposição, segundo a qual as razões do limitado desenvolvimento do processo industrial de Juiz de Fora devem ser buscadas preferencialmente, não em características psicossociais dos empresários ou no predomínio das empresas familiares, mas em fatores de ordem estrutural. Entre os mais relevantes, aqueles apontados. Primeiro, a estrutura comercial de exportação de café e de importação, o sistema financeiro e o mercado de capitais (ações ou títulos de dívida pública) que favoreceram a drenagem de capital para o Rio de Janeiro. Segundo, reordenamento e rearticulação da economia a nível nacional, com o deslocamento da lavoura cafeeira para São Paulo e as mudanças dela decorrentes que o transformaram no maior centro econômico industrial, financeiro e comercial do País, e as conseqüências desta hegemonia, em termos de dominação econômica sobre as demais unidades da federação brasileira. Terceiro, rearticulação interna da economia mineira, quer em virtude do deslocamento da produção de café para o norte e nordeste da Zona da Mata e das alterações em termos de transporte ferroviário e rodoviário, quer em termos de insuficiência de energia ou altos preços das tarifas de transporte, quer devido às conseqüências econômicas e políticas da construção da Capital em Belo Horizonte. Em quarto lugar, o problema da dependência externa. Todos estes fatores atuaram no sentido de esvaziar economicamente a região, afetando, conseqüentemente, o desenvolvimento industrial de Juiz de Fora.

245 DEAN, W., op. cit, nota 1.

PAULA, M. C. de S., op. cit, nota 205.

BIBLIOGRAFIA

- 1 ALMEIDA, Maria Hermília Tavares de. O sindicato no Brasil: novos problemas, velhas estruturas. **Debate e Crítica**, São Paulo, 6:49-74, jul. 1975.
- 2 ALVARENGA FILHO, José Tostes. **História do Banco de Crédito Real de Minas Gerais S/A**. s.n.t. Mimeografado.
- 3 ANNUÁRIO ESTATÍSTICO DE MINAS GERAES. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, v. 3, 1926.
- 4 BAER, Werner. **A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil**. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1966. 315p.
- 5 BASTOS, Wilson de Lima. **Francisco Baptista de Oliveira, um pioneiro**. Juiz de Fora, Edições Paraibuna, 1967.
- 6 BASTOS, Wilson de Lima. Italianos em Juiz de Fora. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora**, Juiz de Fora, 6 (6): 44-7, 1971.
- 7 BASTOS, Wilson de Lima. **Mariano Procópio Ferreira Lage sua vida, sua obra, sua descendência**. Juiz de Fora, Edições Caminho Novo, 1961.
- 8 BEIGUELMAN, Paula. **Pequenos estudos de ciência política**. São Paulo, Pioneiras, 1968, c. 2.
- 9 CAPRI, Roberto. **Minas Geraes e seus municípios; Zona da Mata**, São Paulo, Pócai Weiss, 1916.
- 10 CARDOSO, Fernando Henrique. **Mudanças sociais na América Latina**. São Paulo, Difel, 1969.
- 11 COHN, Gabriel. Problemas da industrialização no século XX. In: MOTTA, C.G., org. **Brasil em perspectiva**. São Paulo, Difel, 1968.
- 12 DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo: 1880-1945**. São Paulo, Difel, 1971.
- 13 DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ, Rio de Janeiro. **O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro, 1934. v.2 e v.10.
- 14 DIAS, Fernando Correia. **A imagem de Minas; ensaios de sociologia regional**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1971.
- 15 DIEGUES JÚNIOR, M. **Imigração, urbanização e industrialização**. Rio de Janeiro, INEP, 1964.
- 16 DOBB, Maurice. **A evolução do capitalismo**. Rio de Janeiro, Zahar, 1965.
- 17 ESTEVES, Albino de Oliveira. Mariano Procópio; trabalhos originais. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, 230:7-395, jan./mar. 1956.

- 18 ESTEVES, Albino de Oliveira, org. **Álbum do Município de Juiz de Fora**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1915.
- 19 FAUSTO, Boris. Conflito social na república oligárquica: a greve de 1917. **Estudos CEBRAP**, São Paulo (10): 79-109, out./dez. 1974.
- 20 FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 11 ed. São Paulo, Nacional, 1971.
- 21 GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil**. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- 22 GUIMARÃES, Arthur. **Problemas brasileiros**. Lisboa, Tipografia da Editora Ltda., 1912.
- 23 HARGREAVES, Henrique José. A Companhia Mineira de Eletricidade e as possibilidades de Juiz de Fora para a instalação de novas indústrias. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora**, Juiz de Fora, 6 (6): 30-43, 1971.
- 24 IANNI, Octávio. **Industrialização e desenvolvimento social no Brasil**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1963.
- 25 IGLÉSIAS, Francisco. **Breve história da economia de Minas Gerais**. Belo Horizonte, Associação Comercial, s. d. Mimeografado.
- 26 IGLÉSIAS, Francisco. **Periodização do processo industrial no Brasil**. Belo Horizonte, UFMG. Departamento de Sociologia e Política, 1963.
- 27 IGLÉSIAS, Francisco. **Política econômica do governo provincial mineiro, 1835-89**. Rio de Janeiro. Instituto Nacional do Livro, 1959.
- 28 INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO, Rio de Janeiro. **Dicionário histórico, geográfico e etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1922. v. 1.
- 29 JACOB, Rodolpho. **Minas Geraes no XX século**. Rio de Janeiro, Gomes, Irmão & C., 1911. v. 1.
- 30 LE VEN, Michel Marie. **Classe e poder político na fundação de Belo Horizonte, 1893 a 1914**. Belo Horizonte, UFMG-DCP, 1976. Mimeografado.
- 31 LOPES, J. R. Brandão, **Desenvolvimento e mudança social no Brasil**. São Paulo, Nacional, 1968.
- 32 LUZ, Nícia Vilela. **A luta pela industrialização do Brasil**. São Paulo, Alfa-Ômega, 1961.
- 33 MASCARENHAS, Geraldo Magalhães. **Centenário da fábrica do cedro; histórico 1872-1972**. Belo Horizonte, Companhia de Fiação e Tecidos Cedro e Cachoeira, 1972.
- 34 MASCARENHAS, Nelson Lage. **Bernardo Mascarenhas; o surto industrial de Minas Gerais**, Rio de Janeiro, Aurora, 1954. 263p.
- 35 MENDONÇA, Marcos Carneiro. A economia mineira no século XIX. In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS MINEIROS, 1., Belo Horizonte, 1956. Belo Horizonte, UFMG, 1956.
- 36 MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. **Minas e o bicentenário do cafeeiro no Brasil; 1727-1927**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1929.
- 37 MINAS GERAIS, Secretaria da Agricultura. Serviço de Estatística Geral. **Minas segundo o recenseamento de 1920**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1921. 310p.
- 38 MINAS GERAIS, Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio. **Atlas econômico de Minas Gerais**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1938.
- 39 MINAS GERAIS, Secretaria das Finanças. **O Estado de Minas Gerais: sua evolução econômica**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1922. 1.v.

- 40 MONTEIRO, Norma Goes. **Imigração e colonização em Minas Gerais; 1889-1930**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1914.
- 41 MORSE, Richard M. **Formação histórica de São Paulo**, São Paulo, Difel, 1970.
- 42 MULLER, L. S. **Estatística das estradas de ferro da União e fiscalizadas pela União em 31.12.1904**. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1906.
- 43 OLIVEIRA, Paulino de. **Companhia Mineira de Eletricidade**. Juiz de Fora, Lar Católico, 1969.
- 44 OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**, 2. ed. Juiz de Fora, Gráfica Comércio e Indústria Ltda., 1966.
- 45 OLIVEIRA, Paulino de. **Pantaleone Arcuri e Juiz de Fora**. Juiz de Fora, Lar Católico, s.d.
- 46 PAIM, Gilberto. **Industrialização e economia nacional**. Rio de Janeiro, ISEB, 1957.
- 47 PAULA, Maria Carlota de Souza. **As vicissitudes da industrialização periférica o caso de Juiz de Fora (1930/1970)**. Belo Horizonte, UFMG-DCP, 1976.
- 48 PEDROSA, Manuel Xavier de Vasconcelos. Zona silenciosa da historiografia mineira; a zona da Mata. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais**, Belo Horizonte, 9:189-230, 1962.
- 49 PEREIRA, J. C. As etapas da industrialização. In: FERNANDES, F. **Comunidade e sociedade no Brasil**. São Paulo, Nacional, 1972.
- 50 PESSOA JÚNIOR, C.D. Ribeiro. **Estudo descritivo das estradas de ferro no Brasil**. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1886.
- 51 PINTO, Astolpho. **Apontamentos históricos do município de Juiz de Fora**. Revista do Arquivo Público Mineiro, Belo Horizonte, 11 (1/4):641-67, 1907.
- 52 PRADO JÚNIOR, Caio. **Evolução política do Brasil e outros estudos**, São Paulo, Brasiliense, 1963.
- 53 PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**, 7. ed. São Paulo, Brasiliense, 1962.
- 54 PRODUÇÃO industrial no Estado de Minas Gerais, **Boletim do Departamento Estadual de Estatística**, Belo Horizonte, 11(38):3-47, jan./jun. 1948.
- 55 RESENDE, Maria Efigênia Lage de. **Uma interpretação sobre a fundação de Belo Horizonte**. Belo Horizonte, UFMG-RBEP, 1974.
- 56 ROMERO, Sylvio. **O Brasil na primeira década do século XX**. Lisboa, Tipografia da Editora Ltda., 1912.
- 57 SENNA, Nelson de. **O Estado de Minas Gerais**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1925. v. 2.
- 58 SENNA, Nelson de. **Geografia do Brasil; chorografia de Minas Gerais**, Rio de Janeiro, Typ-Lith, Pimenta de Mello, 1922
- 59 SILVA, Celso José de. **A escravidão africana no Brasil, a extinção do tráfico, a abolição da escravidão: impacto e consequência**. Belo Horizonte, UFMG-DCP, 1969. Mimeografado.
- 60 SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo, Alfa Ômega, 1976.
- 61 SILVEIRA, Victor, org. **Minas Geraes em 1925**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1926. 1492p.

- 62 SIMONSEN, R. C. **A evolução industrial do Brasil e outros estudos.** São Paulo, Nacional, 1973.
- 63 SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana; análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife.** São Paulo, Nacional, 1968. 377p. (Biblioteca Universitária. Série 2ª Ciências Sociais, 22).
- 64 SINGER, Paul. **Dinâmica populacional e desenvolvimento.** São Paulo, CEBRAP, 1970.
- 65 SODRÉ, N. W. **História da burguesia brasileira.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1964.
- 66 STEHLING, Luiz José. **Alemães e descendentes no progresso de Juiz de Fora.** s.n.t. Mimeografado.
- 67 STEHLING, Luiz José. Trajetória da indústria em Juiz de Fora. **Revista do Centro de Estudos Sociológicos**, Juiz de Fora, 3(3/4):72-9. 1965.
- 68 STEIN, Stanley J. **Grandeza e decadência do café.** São Paulo, Brasiliense, 1961.
- 69 SWEEZY, P. M. et alii. **Do feudalismo ao capitalismo.** Lisboa, Dom Quixote, 1971.
- 70 TAUNAY, A. E. **História do café no Brasil.** Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1939, 15v.
- 71 TAUNAY, A. E. **Pequena história do café no Brasil.** Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1945.
- 72 VALVERDE, Orlando. Estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 20(1):3-82, jan./mar. 1958.
- 73 VEIGA, J. P. Xavier de. **Efemérides mineiras.** Ouro Preto, Imprensa Oficial, 1897. v.4.
- 74 ZALUAR. A fazenda de Santana. **Echo** (20) Feb. 1872
- 75 ZIEGLER, Johan. Carta. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora**, Juiz de Fora (1):109-10, 1965.

Composto e Impresso
Imprensa Universitária da UFJF
Av. Rio Branco, 3460
Juiz de Fora - MG

O autor realizou o trabalho com o instrumental técnico e metodológico de hoje, com a pesquisa atenta da documentação possível em fontes secundárias e primárias. Tem-se no presente trabalho a ilustração do bom caminho da interdisciplinaridade: o uso de livros e técnicas da economia, da sociologia ou da ciência política na análise de um tema na perspectiva da temporalidade. Tem-se então estudo historiográfico feito por alguém que é cientista social, não determinante historiador, economista, sociólogo ou de certa especialidade. O livro inscreve-se, pois, na melhor linha do trabalho científico de nosso tempo.

Francisco Iglésias

ABEU

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DAS EDITORAS UNIVERSITÁRIAS