

Relações entre Estado e Iniciativa Privada no Século XIX:

Estudo de caso da Companhia União e Indústria

Luís Eduardo de Oliveira*
Fernando Gaudereto Lamas*

A rodovia União & Indústria e seu impacto para a economia regional

A *Rodovia União e Indústria*, ligando Juiz de Fora à Petrópolis¹, foi construída entre 1855 e 1861 pela CUI, criada em 1853 pelo cafeicultor Mariano Procópio, detentor de uma concessão imperial para manter e explorar a estrada durante meio século – o que não ocorreu de fato, pois por volta de 1879 a CUI entrou em processo de falência, levando a um relativo abandono daquela primeira via e seus diversos ramais². Além dos 144 quilômetros macadamizados e carroçáveis da *Rodovia*, a CUI construiu também, até 1868, outros quatro ramais (Posse-Aparecida, Serraria-Mar de Espanha, Paraibuna-Flores e Juiz de Fora-Ubá), com 264 quilômetros de caminhos vicinais interligando aquela estrada-tronco às mais importantes áreas cafeeiras do Vale do Paraíba Fluminense e da Zona da Mata mineira. A constituição de um *sistema viário* tecnologicamente avançado para a época e que possibilitou uma interligação eficaz entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro, constitui um marco fundamental para o incremento e diversificação da população e das atividades urbanas daquele município nas décadas 1860 e 70.

A construção da rodovia, com seus vários ramais, a chegada dos trilhos da *Estrada de Ferro Dom Pedro II* e o estabelecimento de uma malha ferroviária na Zona da Mata mineira, capitaneada pela *Estrada de Ferro Leopoldina*, por outro lado, contribuíram também para que Juiz de Fora se configurasse, nos últimos três decênios do século XIX, como um dos mais importantes entrepostos comerciais do estado. Isto porque, durante quase todo esse período, parte significativa dos produtos exportados e importados por diversas regiões de Minas Gerais (Centro, Oeste, parte do Sul e da Zona da Mata) e de Goiás tinha que passar pela cidade, permitindo que nela se desenvolvesse um vigoroso comércio varejista e atacadista e, ao mesmo tempo, inúmeras atividades manufatureiras. Como consequência, desde meados da década de 1860, tal centro urbano passou a aglutinar grandes interesses, tornando-se a partir de então palco de vultosos negócios, de intensa circulação de mercadorias e acumulação de capitais³.

As relações mantidas entre a CUI e altas autoridades imperiais, que não podem ser reduzidas apenas aos fortes vínculos de seu presidente com o monarca, aguardam ainda um estudo mais criterioso e aprofundado. Dentre os eventos da breve trajetória da CUI que exigem uma adequada investigação histórica figura, com destaque, o processo de sua encampação pelo Estado, em 1864, que implicou, entre outras coisas, no perdão da dívida de 200:000\$000 que a empresa tinha com a Repartição Geral de Terras Públicas e a transferência para o governo de compromissos financeiros, com banqueiros ingleses e companhias nacionais, da ordem de 8.266:342\$660. Ainda assim, Mariano Procópio continuou sendo prestigiado pelo imperador, que em janeiro de 1869 nomeou-o pra diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, cargo que ocupará até a sua morte, três anos depois⁴.

Tais fatos entram em choque com a visão propalada a respeito do monarca, ou seja, a de que ele sempre manteve uma respeitosa distância entre seus amigos e os negócios do Estado. Em suas instruções à princesa Isabel, D. Pedro II aconselha “*não indicar pessoas para cargos ou graças aos ministros exceto em circunstâncias muito especiais de maior proveito público*”⁵. As relações entre o monarca e Mariano Procópio, assim como a ação do Estado imperial em relação à CUI pareceram-nos bastante distintas dos conselhos dado à princesa. Cabe perguntar se o entendimento histórico acerca da forma de governo de D. Pedro II não se encontra excessivamente contagiada de anacronismo.

O papel da mão-de-obra escrava na construção da União & Indústria

De acordo com Wilson de Lima Bastos, autor de uma obra de cunho laudatório sobre Mariano Procópio, a construção da rodovia iniciou-se em 1856⁶ e só tomou impulso no ano de 1858 com a chegada dos imigrantes

*Doutorando em História Social na UFF e Professor no Instituto Superior de Educação Carlos Chagas, em Juiz de Fora.

**Mestre em História Social pela UFF.

¹Desse ponto para os portos do Rio de Janeiro a viagem continuava pela antiga estrada da serra da Estrela e, em seguida, pelos 14,5 Km de trilhos da E. F. Mauá

²STEHLING, Luiz José. *Juiz de Fora, a Companhia União e Indústria e os alemães*. Juiz de Fora, FUNALFA, 1979, pp. 121-145.

³PAULA, Maria C. *As Vicissitudes da Industrialização Periférica: o caso de Juiz de Fora (1930-1970)*. Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte, UFMG, 1976, pp. 60-62; PIRES. *Op. cit.*, pp.110-113 e GIROLETTI, D. *Industrialização de Juiz de Fora (1850-1930)*. Juiz de Fora, EDUFJF, 1987, pp. 28-35 e 46-47.

⁴BASTOS, Wilson de L. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência, genealogia*. Juiz de Fora: Paraibuna, 1991, pp. 133-137.

⁵CARVALHO, José M. *D. Pedro II*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 89.

⁶BASTOS. *Op. Cit.*, p.24.

alemães. Logo, essas datas corroboravam a errônea idéia de que teriam sido estes imigrantes germânicos os únicos responsáveis pela construção da afamada rodovia, já que em seu estudo Bastos não mencionou a utilização de escravos no período 1856-58. Carlos Oberacker Júnior afirmou que houve participação de escravos na construção da rodovia, ao menos no tocante aos serviços mais brutos, sem, contudo precisar a quantidade⁷. Porém, o mito de que a história de Juiz de Fora se fez exclusivamente através da contribuição de imigrantes (alemães, italianos, portugueses, sírios, libaneses, etc.) permaneceu atual através das comemorações de efemérides locais como a festa dos 150 anos da cidade. Nesta festa foi lançado por um jornal local um pequeno caderno onde se contou a história dos imigrantes e excluiu a fundamental participação da mão-de-obra escrava⁸.

Como atestam os relatos coevos e os dados reunidos por diferentes pesquisadores, em seus empreendimentos rodoviários a CUI não utilizou apenas mão-de-obra livre, como obrigava o contrato que firmou com o governo imperial e sugerem ainda hoje certos estudiosos da história local. A esse respeito, apesar de enfatizarem no seu livro *Viagem ao Brasil (1865-1866)* que normas contratuais proibiam expressamente o emprego de escravos na construção da rodovia que ligava Juiz de Fora a Petrópolis, o naturalista Louis Agassiz e sua esposa, Elizabeth Agassiz, indicaram também que, na prática, tal regra foi ignorada, pois constataram que “nos trabalhos de certo gênero não se achou meio de substituir essa pobre gente”⁹.

Na verdade, como enfatizam Stheling, Giroletti e Birchall, entre 70% e 80% da força de trabalho dos serviços de abertura da principal rodovia construída pela CUI compunha-se de cativos, num total de cerca de dois mil escravos, em geral, alugados de seus acionistas ou das companhias inglesas de mineração de Cocais e de Congo Soco e de fazendeiros das regiões cortadas por aquela via¹⁰. Em 1855, em especial, ano em que se iniciaram os trabalhos de abertura da *Rodovia*, de acordo com Birchall, a CUI empregou entre 515 e 818 escravos¹¹. Possivelmente, parte significativa destes cativos atuou na construção dos trechos daquela estrada que não apenas cortaram como também redefiniram importantes áreas do núcleo central e dos arrabaldes de Juiz de Fora. A

partir de informações que encontrou nos relatórios das assembleias gerais de acionistas da CUI, realizadas entre 1856 e 1866, Birchall produziu uma descrição ainda mais abrangente do conjunto da *força de trabalho*, cativa e livre, que essa empresa recrutou no período de maior intensidade de suas atividades. Segundo Birchall:

“A companhia empregava 1.102 pessoas; entre elas, 900 escravos que constituíam quase 82% da força de trabalho total. Dos 900 escravos, 48 eram empregados na produção de carvão; 96 eram empregados como pedreiros, cozinheiros etc., e como seus assistentes e aprendizes, nas várias oficinas e seções da estrada; os 756 restantes trabalhavam na construção e manutenção da rodovia. (...) Em 1857, havia 804 escravos trabalhando para a companhia, mas não há informação acerca do total de trabalhadores empregados. (...) Em 1858, a companhia empregava 2.636 trabalhadores: 1.136 eram empregados na seção da rodovia entre Juiz de Fora e Paraíba (do Sul). Deste número, 800 eram escravos; isto é, 70%. (...) Os outros 1.500 eram empregados na seção entre Petrópolis e Paraíba do Sul, mas não há informação acerca do status destes trabalhadores (...), porém, é razoável supor que a mão-de-obra escrava representava uma grande parcela”¹².

É possível inferir que mesmo na operação das grandes oficinas que instalou nas imediações da Estação Rio Novo, primeiro *complexo manufator* a ser estruturado naquele município mineiro,¹³ a CUI não prescindiu do braço servil, como demonstra também uma outra evidência concreta sobre o uso de trabalhadores escravizados, neste caso em associação com artífices e operários livres, nas atividades manufatureiras desenvolvidas localmente na década de 1860. A evidência em questão refere-se à compra de uma *carta de alforria*, paga “por terceiros”, em benefício do escravo Jorge Carneiro dos Santos, passada no Cartório do 1º Ofício de Notas da cidade em 18 de janeiro de 1869. Segundo Lacerda:

“Este cativo, marceneiro, tornou-se devedor da quantia de 1:500\$000 (um conto e quinhentos mil réis) que lhe fora emprestado para a compra de sua alforria. A dívida seria paga em 30 meses, com trabalhos de marcenaria efetuados nas oficinas da Companhia União & Indústria. Jorge Carneiro iria receber 75\$000 (setenta e cinco mil réis) mensais, podendo retirar 25\$000 (vinte e cinco mil réis) mensais para suas despesas e utilizando o restante para amortizar o débito”¹⁴.

Nossa pesquisa mostrou que a partir do final do

⁷ OBERACKER JÚNIOR, Carlos H. *A contribuição teuta à formação da nação brasileira* Vol. 2. 2ª ed. Rio de Janeiro: Presença. 1985. p. 297.

⁸ Imigrantes: 150 anos Juiz de Fora. In: *Tribuna de Minas*. Juiz de Fora: Esdeva, 2000. Para uma crítica desta visão cf. SARAIVA, Luiz F. *Um correr de casas, antigas senzalas*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF. 2001. pp. 19-21.

⁹ HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. *Op. cit.*, pp. 91-92 e AGASSIZ, Luís e AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil (1865-1866)*. Brasília, Senado Federal, 2000, pp. 80-83.

¹⁰ Com base nos relatórios das assembleias gerais de acionistas da CUI dos anos de 1856 e 1857, Birchall concluiu que os escravos empregados pela empresa provinham de outras companhias, de fazendeiros da região e de alguns dos principais acionistas da CUI. Ver STEHLING. *Op. cit.*, pp. 144-145; GIROLETTI. *Op. cit.*, pp. 63-65 e BIRCHALL, Sérgio de Oliveira. O mercado de trabalho mineiro no século XIX. In *História Econômica & História da Empresa*, n.º 01, São Paulo, Hucitec, 1998. Disponível em: <http://www.ceace.ibmecmg.br/wp/wp12.pdf>. Capturado on-line: 12 jan. 2006, pp. 10-11.

¹¹ BIRCHALL. *Op. cit.*, p. 10.

¹² Entre 1857 e 1859 o número total de trabalhadores livres e escravos empregados pela CUI saltou de cerca de 1.000 para 3.500 indivíduos. A partir de 1860, com o término das obras da *Rodovia*, no entanto, houve uma sensível diminuição do número de operários a serviço da CUI. Ver BIRCHALL. *Op. cit.*, pp. 08-12.

¹³ PASSAGLIA, Luiz A. do P. *A preservação do patrimônio histórico de Juiz de Fora*. Juiz de Fora, PJF / IPLAN, 1982, pp. 29-31.

¹⁴ LACERDA, Antonio H. D. *Os padrões das alforrias em Juiz de Fora, um município cafeeiro em expansão (Zona da Mata de Minas Gerais, 1844-88)*. Dissertação de Mestrado, UFF, Niterói, 2002, pp. 72-74 e 111.

ano de 1854 e ao longo do ano de 1855, Mariano Procópio iniciou a prática ilegal de alugar escravos para a obra em questão. Giroletti afirmou, pioneiramente, que Mariano Procópio alugou 119 escravos para a realização das obras. Este mesmo autor afirmou que no trecho que liga Juiz de Fora a Paraíba do Sul cerca de 70% dos 1136 trabalhadores eram escravos¹⁵. Domingos Giroletti localizou duas empresas de mineração inglesas, a Cocais e a Gongo Seco, como locatárias de escravos para a CUI. As citações foram extraídas do “*Álbum do Município de Juiz de Fora*” de autoria de Albino Esteves, ou seja, uma obra pertencente à historiografia tradicional e que citou uma fonte oficial, a saber, um relatório de Presidente de Província¹⁶. Giroletti, contudo, não conseguiu encontrar a origem dos escravos locais alugados por Mariano Procópio, apesar de mencionar que este alugou escravos de outras fontes que não as duas empresas inglesas mencionadas.

Contudo, ao analisarmos a documentação cartorária sob custódia do Arquivo Histórico do Município de Juiz de Fora, encontramos nos livros de compra e venda da Comarca de Barbacena dos anos de 1853 a 1855, no livro de escrituras públicas de compra e venda da Comarca do Paraibuna e no livro de escrituras públicas de compra e venda do cartório do Primeiro Ofício de Notas, ambos referentes aos anos de 1854 a 1856, a CUI alugando escravos para trabalhar na construção da dita rodovia. A utilização de escravos em obras públicas era vetada por lei, porém esta foi claramente burlada por Mariano Procópio, contrariando desta forma o consenso entre a historiografia local acerca da não utilização de escravos na construção da rodovia.

Apesar da grandeza dos números acima apresentados, a historiografia local continuou a aceitar o mito da mão-de-obra livre imigrante. A forte presença alemã totalizando 1.193 pessoas, incluindo mulheres e crianças, continuou a ser apontada como a principal, se não a única responsável pela construção da rodovia. Queremos chamar a atenção para o importante papel exercido pela mão-de-obra escrava para a construção desta rodovia. Este ponto é de extrema importância, pois reafirma o caráter escravista/exportador da economia matense, particularmente da economia juizforana, uma vez que como já foi anteriormente afirmado, este era o principal aspecto desta economia no período abordado.

Os contratos estabelecidos entre a CUI e os proprietários/locatários locais dos escravos baseavam-se essencialmente nos seguintes critérios. A princípio o engajamento deveria ser de apenas 06 meses, podendo ou não ser renovado indefinidamente, sempre pelo mesmo prazo. Caso o locador optasse por romper o contrato, deveria avisar com 30 dias de antecedência ao prazo de reengajamento. O pagamento pelo aluguel realizava-se a cada 03 meses e a CUI poderia, se lhe conviesse, sub-alocar o escravo para outras pessoas¹⁷. Caso durante o

contrato o escravo adoecesse, fugisse ou se ferisse a Companhia se responsabilizaria com os gastos. Se após 15 dias, o escravo doente não se recuperasse ou o escravo fugido não fosse encontrado, o locatário seria responsabilizado, ficando ao encargo deste o tratamento ou recuperação do escravo. Se a empresa de Mariano Procópio julgasse que o escravo alugado era inválido para o tipo de trabalho a ser exercido, avisaria ao locatário para tomar as devidas providências e substituir o referido escravo por outro mais apropriado¹⁸.

Cabe ainda destacar que a utilização de escravos em atividades que não se encaixavam diretamente na produção ou extração de produtos vendáveis no mercado externo se devia basicamente em função da estreiteza do mercado de trabalhadores livres,¹⁹ tanto especializados quanto sem especialização. Além desse fato deve ser ressaltado o aspecto racista, pois como destacou Libby, havia um grande preconceito em relação à mão-de-obra livre nacional, percebida como preguiçosa e inapta ao exercício regular do trabalho; em contrapartida, a mão-de-obra escrava era vista como perfeitamente adaptada ao trabalho, inclusive o industrial²⁰.

A utilização de mão-de-obra escrava em atividades díspares da agrário/mineradora de caráter exportador já foi analisada por outros historiadores. Contudo, o uso de escravos em construções de obras públicas foi ainda muito pouco abordado. O caso que mais se aproxima do que pretendemos analisar é o emprego de escravos em atividades de caráter industrial, ou proto-industrial. Gorender, ao analisar a participação de escravos em atividades tipicamente fabris, os incluiu no caso mais geral de escravidão urbana, e defendeu que “a escravidão urbana representou, em todas as formações escravistas, um complemento da escravidão rural”²¹. Esta observação é relevante uma vez que os escravos alugados por Mariano Procópio foram utilizados para a construção de uma rodovia que visava facilitar o escoamento da produção cafeeira da Zona da Mata Mineira para o porto do Rio de Janeiro.

Mariano Procópio alugou uma quantidade considerável de escravos pertencentes a proprietários de Juiz de Fora, incluindo seus distritos e Barbacena. A tabela 01 abaixo indica o número de escravos alugados por Mariano Procópio ao longo dos anos de 1855 e 1856. Nas escrituras de aluguel de escravos realizadas por Mariano Procópio encontramos escravos especializados em serviços como carpintaria e mesmo cozinheiras,²² fato que corrobora a visão de Soares e desmistifica a idéia de que os escravos eram utilizados apenas em serviços brutos. A quantidade de escravos alugados na região indica que a força de trabalho escrava exerceu um papel fundamental na construção da Rodovia ao longo de todo o

¹⁵ GIROLETTI. Op. cit. p. 64.

¹⁶ GIROLETTI. Op. cit. p. 63.

¹⁷ AHCJF. 1º Ofício de Notas, Caixa 01, Livro 2. Fls. 08-09. 1855.

¹⁸ Arquivo (...). Fls. 08-09. 1855.

¹⁹ GORENDER, J. *O escravismo colonial*. 5ª ed. São Paulo: Ática. 1988. p. 484.

²⁰ LIBBY, D. *Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1984, p. 92.

²¹ GORENDER. Op. cit. p. 482.

²² AHCJF. 1º Ofício de Notas. Caixa 1, Livro 2, fls. 08 e 30.

processo. Além do aspecto quantitativo, deve-se levar em conta também o tempo de engajamento dos escravos já que 03 das 10 escrituras alugavam seus escravos pelo tempo de 2 anos enquanto as outras três pelo tempo de 4 anos, duas pelo tempo de 5 anos. Tais dados permitem-nos concluir que o papel da mão-de-obra escrava foi muito relevante, uma vez que o período – mínimo de 02 e máximo de 05 anos – cobre boa parte do período de construção da Rodovia, incluindo a fase em que os imigrantes alemães estiveram trabalhando. Os valores pagos por Mariano Procópio também eram consideráveis. Em duas escrituras, uma realizada em 21 de janeiro de 1855 e outra realizada em 06 de maio do mesmo ano Mariano Procópio desembolsou 17 contos e 352 mil Réis pelo tempo de 4 anos, um valor considerado alto para a época²³.

O aluguel de 25 escravos pertencentes á Jorge Afonso de Golveias, residente na vila de Barbacena em maio de 1855 é esclarecido pelo Relatório do Presidente da Província de Minas, quando neste se afirmou o seguinte: “*Dividem-se os trabalhos em duas categorias, compreendendo a primeira a reparação, e conservação da estrada actual desde a ponte do Parahybuna até a Cidade de Barbacena (...)*”²⁴. As obras realizadas pela CUI incluíam, além da construção do trecho ligando Juiz de Fora à Petrópolis a reforma do percurso Barbacena-Juiz de Fora. Daí a necessidade de alugar escravos de um proprietário que residisse próximo às obras.

Mais adiante, no mesmo relatório, encontramos a seguinte constatação: “*A reparação, e conservação da estrada actual do Parahybuna tem exigido constante emprego de não diminuto pessoal (...)*”²⁵. Como é de notório saber, os imigrantes alemães chegaram Juiz de Fora apenas no ano de 1858;²⁶ logo, podemos concluir que o “*não diminuto pessoal*” referia-se à mão-de-obra escrava alugada aos proprietários locais por Mariano Procópio. Em outros termos, a utilização de escravos em uma obra pública foi, não somente aceita como referendada, pelas autoridades oficiais da Província, uma vez que, ainda no mesmo relatório lê-se que: “*os trabalhos desta companhia executados no anno que decorreo do 1º de fevereiro de 1855, e por mim examinados em grande parte quando vim da Corte para esta Capital [Ouro Preto]*”²⁷.

Mão-de-obra livre nos empreendimentos da CUI: germânicos, portugueses e brasileiros.

Segundo Birchall, dos 1.102 homens de que dispunha a CUI em 1856, 18% ou 202 indivíduos eram artífices e jornaleiros livres, em sua maioria brasileiros, alguns qualificados e possivelmente recrutados nos

arrabaldes dessa cidade, onde a empresa instalou suas principais oficinas e a sede de sua administração²⁸. Desse contingente de operários não-escravos, fazia parte ainda um grupo de aproximadamente vinte oficiais de ofício germânicos, contratados em Hamburgo no segundo semestre de 1855 e que chegaram a Juiz de Fora, com suas respectivas famílias, em janeiro do ano seguinte²⁹. Tratava-se, como explicam Stheling e Giroletti, de artífices experientes e de ramos manufatureiros variados - mecânicos, fundidores, ferreiros, folheiros, ferradores, segeiros, seleiros, carpinteiros, marceneiros, pontoneiros, pedreiros, pintores e oleiros - que dispunham de um *contrato* com a CUI que, em resumo, lhes garantia trabalho durante dois anos, com salários médios de 2\$000 por dia, pagos ao final de cada mês, além de transporte, moradia e alimentação durante todo esse período³⁰.

Cerca de dois anos depois, entre janeiro e agosto de 1858, novas levas de imigrantes germânicos foram trazidas a Juiz de Fora, desta vez não apenas para trabalharem nas oficinas, estações e estradas que a CUI construía na região, como também para povoarem a *colônia agrícola D. Pedro II*, organizada com vultosos recursos obtidos por essa empresa junto ao governo imperial. É possível que além dos fortes vínculos que o presidente da CUI, Mariano Procópio, mantinha com o monarca brasileiro, a existência de uma cláusula que vedava (mas que não impediu de fato) o emprego de cativos nas obras contratadas com o Estado tenha contribuído para que a direção daquela companhia conseguisse a rápida liberação de uma considerável soma de dinheiro público para a importação desses colonos alemães³¹. Tais trabalhadores provinham, em sua maioria, do grão-ducado de Hessen, do Tirol, da Prússia, Holstein e Baden e pertenciam a distintos segmentos profissionais (agricultores, sapateiros, alfaiates, barbeiros, carpinteiros, pedreiros, parteiras, padeiros, carroceiros, relojoeiros, marceneiros, ferreiros, funileiros, pintores, ferreiros, carpinteiros de carros, serralheiros, entre outros)³².

Na verdade, esses imigrantes se fixaram no município sob condições bastante diversas daquelas oferecidas, pelo menos em termos contratuais, aos artífices germânicos que desde janeiro de 1856 viviam e trabalhavam em Juiz de Fora. Isto, primeiramente,

²⁸No corpo técnico e administrativo da CUI era marcante a presença de estrangeiros, mas alguns brasileiros e até mesmo portugueses chegaram a integrar postos-chaves na estrutura hierárquica da CUI. Ver BIRCHALL. *Op. cit.*, pp. 10-12.

²⁹O Relatório da Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia União e Indústria, relativo ao ano de 1856 confirma que o número de operários especializados alemães contratados inicialmente pela empresa não excedia duas dezenas. Ver BIRCHALL. *Op. cit.*, p. 11 e ESPESCHIT, L. **Pelos caminhos do Brasil o que encontrei**. Belo Horizonte: Mazza, 1995, pp. 149-150.

³⁰STHELING. *Op. cit.*, pp. 149-152, 415 e 429-432.

³¹Mais do que garantir a mão-de-obra qualificada e barata que os seus empreendimentos exigiam, a entrada da CUI no ramo de imigração e colonização visou, fundamentalmente, “o dinheiro existente nos cofres da *Repartição Geral de Terras Públicas*”, no caso, 200 contos de réis antecipados para importação e assentamento de dois mil alemães. Cf. STEHLING. *Op. cit.*, pp. 153-160.

³²*Idem*, pp. 149-207.

²³AHCJF. 1º Ofício de Notas. Caixa 1, Livro 2, fls. 6-8 e 19-20.

²⁴Relatório que a Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou na abertura da sessão ordinária de 1856. Conselheiro: Herculano Ferreira Penna, Presidente da Mesma Província. Ouro Preto. 1856. p. 12.

²⁵Relatório (...). p. 12.

²⁶Juiz de Fora – 150 anos. Imigrantes. *Op. cit.*, p. 2.

²⁷Relatório (...). p. 12.

porque os colonos chegados em 1858, além de serem obrigados a reembolsar as despesas com as viagens marítima e terrestre e pagar por outras “antecipações” eventualmente recebidas (moradia, víveres, ferramentas, pequenos animais de criação), deviam saldar também o valor dos seus respectivos prazos na *Colônia D. Pedro II*. Por outro lado, quando estes se empregavam como operários nas oficinas e canteiros de obra da CUI, tinham que se submeter a ordenados bem menores, de 1\$000 em média.

Em dezembro de 1860, segundo cálculos de Giroletti, a CUI empregava em suas obras, estações e oficinas aproximadamente 70% da população masculina da *Colônia D. Pedro II* apta ao trabalho. Dos salários recebidos por esses operários, cerca de um quarto era destinado compulsoriamente à amortização de suas respectivas dívidas com tal firma. Esse endividamento, como notou o autor, mantinha grande parte dos colonos atada aos ditames da empresa: “De um montante de 73,8 contos em 1867, a dívida foi reduzida para 67,3 contos em 1870, ou seja, (...) não havendo acréscimo de juros por mora, seriam necessários mais de trinta anos para integralizá-la”, se mantida a média de sua redução anual em 2,1 contos de réis.

Por contrastar em tudo com o que havia sido anteriormente prometido pelos representantes da CUI em Hamburgo, essa realidade degradante – que se tornava mais grave com os constantes atrasos de salários, as péssimas condições de habitação e a escassez de gêneros alimentícios – se constituiu na principal causa de uma tentativa de sublevação na *Colônia D. Pedro II* em fins de 1858. Apesar dessa ameaça de levante ter sido prontamente reprimida pelo destacamento policial local, que encarcerou por alguns dias os seus supostos líderes, o clima de tensão não diminuiu, motivando inclusive o protesto formal do representante diplomático do Reino da Prússia no Brasil, barão de Meusebach, contra “os maus tratos e as explorações que constataria pessoalmente nas visitas” que realizou, nessa época, à citada colônia agrícola. Segundo Stheling, aconselhados pelo diplomata prussiano, desde então muitos colonos se recusaram a pagar a dívida que lhe era atribuída pela empresa, enquanto alguns preferiram ainda se mudar para outras áreas, na cidade ou fora dela³³.

Embora sejam ainda bastante restritos e fragmentados os dados disponíveis sobre os trabalhadores lusos e brasileiros empregados pela CUI, de meados dos anos 1850 até fins da década de 1870, há fortes razões para se acreditar que esses operários recebiam os mesmos salários baixos e aviltantes pagos aos colonos germânicos³⁴. Soma-se à estas precárias condições de existência, dando a elas um aspecto ainda

mais grave, o fato de que nas cidades e fazendas das províncias cafeeiras, em especial, grande parte dos imigrantes portugueses e alemães, a exemplo do que ocorria com muitos jornaleiros nacionais livres, eram obrigados a labutar, ombro-a-ombro, com cativos de todos os tipos³⁵.

Em cartas enviadas à Alemanha, entre as décadas de 1850 e 1860, o colono João Ziegler informou a seus parentes, dentre outras coisas, que trabalhavam então cerca de dez horas por dia em uma pedreira da CUI. Embora se mostrasse otimista em relação à exploração de seu prazo na *Colônia D. Pedro II*, relatava que metade de seu ordenado era retida mensalmente pela empresa, a título de amortização de dívidas. Numa carta de abril de 1862, em particular, admitiu estar passando por grandes dificuldades: “*Pois estamos agora construindo uma nova casa e há oito meses a Companhia não faz pagamento porque ela está ruim. (...) Já há muito tempo porém estávamos esperando o pagamento e como ouvimos falar este poderá demorar ainda três meses*”³⁶.

Esse cotidiano de exploração e miséria, permeado pelas brutalidades do sistema escravista, não estava muito distante da realidade enfrentada, na maior parte do terceiro quartel dos oitocentos, pelos operários germânicos, portugueses e brasileiros nos empreendimentos e domínios da CUI. Cabe lembrar, neste sentido, que durante a construção da rodovia que ligava Juiz de Fora a Petrópolis, e também de seus vários ramais, os artífices não-escravos configuraram-se enquanto maioria apenas em certos serviços especializados, como a edificação de pontes e a operação das estações de muda e carga distribuídas ao longo dessas estradas. No regime de trabalho em que esses indivíduos juridicamente livres encontravam-se inseridos, por conseguinte, muitas práticas características do *mundo senhorial* se faziam presentes, como evidenciam as jornadas de mais de dez horas diárias que tinham que cumprir os salários baixíssimos que recebiam – geralmente com atrasos de até onze meses e com descontos que chegavam à metade do seu valor nominal – e a repressão e punição daqueles que ousassem se contrapor a esse quadro de injustiças.

Contexto após 1865: uso mais intenso de mão-de-obra livre

No que se refere especificamente à composição da *força de trabalho*, entretanto, nos anos posteriores à inauguração da referida malha viária, a situação parece ter se invertido por completo, sobretudo em função da demanda cada vez maior dos cafeicultores da região por cativos. Com efeito, ao percorrer pela primeira vez a ligação macadamizada entre Petrópolis e Juiz de Fora,

³³ STEHLING. *Op. cit.*, pp. 206-207; CARNEIRO, Deivy F. **Conflitos, crimes e resistência**. Rio de Janeiro, UFRJ, PPGHIS, 2004, pp. 183-208 e FERRÃO. *Op. cit.*, p. 06.

³⁴ Entre os artífices e trabalhadores braçais estrangeiros engajados pela CUI, de 1855 a 1861, predominavam os germânicos e lusitanos. Mas os brasileiros livres da região eram também uma importante fonte de mão-de-obra qualificada e não qualificada: Ver BIRCHAL. *Op. cit.*, pp. 10-12.

³⁵ STEHLING. *Op. cit.*, pp. 206-207.

³⁶ STEHLING. *Op. cit.*, pp. 306-310.

acompanhando seu marido e outros membros da expedição científica liderada por ele, a escritora norte-americana Elizabeth Agassiz notou que desde 1865, pelo menos, a direção da CUI procurava se adequar à política imperial de restringir o uso de mancipios em obras e serviços públicos:

“Para a conservação das estradas, (...) para as reparações, por exemplo, que exigem grande quantidade de trabalhadores constantemente em ação, explorando as pedreiras, quebrando pedras para o macadame, cobrindo o sulco deixado pelas rodas, retificando os taludes, etc., só se admitem trabalhadores livres (principalmente alemães e portugueses). Esse cuidado em excluir os escravos dos trabalhos públicos (...) inspira-se na idéia de limitar pouco a pouco o trabalho servil às ocupações agrícolas, afastando os escravos das grandes cidades e suas vizinhanças³⁷.”

A presença massiva e diligente desses homens se fazia indispensável, sobretudo, após períodos de chuvas intensas e entre os meses de maio e outubro, quando se processava o escoamento do grosso da produção cafeeira da Zona da Mata mineira para o seu principal porto exportador. De fato, a julgar pelo volume total de mercadorias transportadas por essa via durante os seus dez anos iniciais de operação até meados da década de 1870, a CUI necessitou manter numerosas turmas de operários ao longo da extensa malha viária sob sua concessão³⁸.

Deste modo, entre as décadas de 1850 e 1870, tanto os cativos quanto os indivíduos livres pobres desempenharam, em maior ou menor grau, papéis fundamentais nesse processo de consolidação e expansão da produção cafeeira na região. Como sugere o conjunto de informações apresentado até aqui, após ter sido amplamente empregado nas obras de implantação da rede de estradas da CUI, o braço servil foi fortemente confinado na lavoura, cabendo quase que exclusivamente a assalariados germânicos, portugueses e brasileiros a realização dos serviços rotineiros de manutenção da referida malha viária.

Ao que tudo indica, esses trabalhadores livres foram majoritários também na operação das grandes oficinas, da olaria e da telheira que a CUI mantinha nos arredores de Juiz de Fora. Era justamente nesse complexo manufator, seguramente o mais importante da região até o início da década de 1870, que a CUI produzia boa parte do material empregado na edificação e manutenção de suas estações, além das carroças e diligências que trafegavam pela malha rodoviária sob sua administração³⁹.

Durante toda a década de 1860, o trabalho e a produção permaneceram intensos nessas oficinas, tendo

em vista o crescimento contínuo verificado no volume de cargas e passageiros transportados pela CUI na sua principal estrada e em seus diversos ramais na região, que requeriam e recebiam manutenção constante⁴⁰. Tal complexo manufator só arrefeceu o ritmo de sua movimentação em meados do decênio seguinte, como consequência direta da gradativa diminuição do fluxo geral pela *Rodovia*, que perdia a sua importância à medida que novos trechos da ferrovia *D. Pedro II* eram franqueados ao tráfego, situação que contribuiu decisivamente para a própria falência daquela *Companhia*, ocorrida por volta de 1879. Com efeito, vinte e poucos anos após terem sido percorridas pelo imperador e por destacados membros das elites locais, aquelas antigas instalações manufatureiras foram alienadas para um consórcio integrado por industriais e negociantes radicados no Rio de Janeiro. Nessa mesma época, houve a extinção oficial da *Colônia D. Pedro II*⁴¹.

³⁷Cf. AGASSIZ & AGASSIZ. *Op. cit.*, pp. 80-83 e 93-96.

³⁸PIRES, op. Cit. p. 56.

³⁹STEHLING. *Op. cit.*, pp. 144-145; GIROLETTI. *Op. cit.*, pp. 63-65 e BIRCHAL *Op. cit.*, pp. 10-12.

⁴⁰ESTEVES, Albino. *Mariano Procópio: trabalhos originais*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro; jan / mar. 1956, pp. 244-264.

⁴¹BASTOS, *Op. cit.*, pp. 42-45 e STEHLING. *Op. cit.*, pp. 240-243 e 311-313.