

GEOHISTÓRIA ECONÔMICA DA ZONA DA MATA MINEIRA

Rafael Rangel Giovanini
Geógrafo, mestrando em Organização do Espaço, IGC/UFMG

Ralfo Edmundo da Silva Matos
Professor do Depto de Geografia IGC/UFMG, doutor em Demografia

Resumo:

A Zona da Mata mineira é objeto de estudo de vários trabalhos de historiadores e economistas, que tratam dos mais variados aspectos relativos à sua história econômica. Neles, freqüentemente são apresentadas explicações para a rápida ascensão e posterior declínio dessa região do estado, muitas delas dotadas de uma característica até aqui explorada apenas parcialmente: a dimensão espacial.

A Geohistória Econômica da Zona da Mata mineira tem como objetivo central trazer a dimensão espacial para o centro da discussão, acrescentando uma nova perspectiva ao grande acervo de informações disponíveis sobre o tema. Para que isso seja possível, obras clássicas de historiadores, economistas e geógrafos das áreas física e humana foram revisitadas, de modo a se retirarem e ampliarem os elementos espaciais nelas contidos. Além disso, novos elementos explicativos são obtidos com base nos cruzamento dessas fontes. Questões como a propalada deficiência dos solos e da topografia da Mata são debatidas e relativizadas, de maneira que seja possível aferir sua real influência sobre o desenvolvimento e a estagnação dessa região mineira.

A área estudada corresponde à atual Região de Planejamento 2 da SEPLAN, concentrando-se temporalmente no período compreendido entre o princípio da expansão cafeeira na região, em 1809, e a fase inicial da decadência da indústria regional, na primeira metade do século XX.

Palavras Chave: Geografia Histórica, Desenvolvimento Regional, Geografia Econômica

Introdução

Desde o tempo das crônicas dos viajantes estrangeiros, Minas Gerais tem sido alvo do interesse de vários pesquisadores. Sua história e economia são repletas de fatores que a particularizam entre os estados brasileiros, em face das razões que explicam a sua formação e desenvolvimento econômico.

Trabalhos anteriores e diversas pesquisas tratando da formação de Minas destacam diversos aspectos relativos à sua espacialidade, às articulações com as áreas vizinhas, as dificuldades e potencialidades advindas do meio natural, a rede de comunicações, as estratégias de planejamento por parte do Estado e das empresas privadas, entre outros.

Esse trabalho percorre alguns dos aspectos supracitados, mas tem como objetivo central elaborar e delimitar de maneira mais clara algumas *explicações econômico-geográficas* acerca da ocupação inicial da Zona da Mata e do desenvolvimento de suas atividades econômicas primazes, *vis à vis* as articulações inter-regionais. Tais explicações refletem a intenção de destacar elementos que são secundarizados ou inexplorados em diversas pesquisas de historiadores e economistas. Para tanto, foi importante a consulta de revisões recentes da literatura e obras clássicas de historiadores, economistas e geógrafos das áreas humana e física.

Nesse trabalho, a Zona da Mata mineira está circunscrita aos limites da atual Região de Planejamento 2 da SEPLAN (2000). O período que a análise enfatizará compreende o princípio da expansão cafeeira na região, em 1809, e a fase inicial da decadência econômica regional, na primeira metade do século XX. As particularidades e a importância da Zona da Mata no contexto mineiro desse período justificam essa escolha, bem como a existência de uma rica gama de elementos espaciais na bibliografia sobre o tema.

A Mata antes do café

Não se pode mais afirmar que a Zona da Mata era “*uma terra sem história, uma área anecúmena até o limiar do século XIX*” como afirmava VALVERDE (1958). Isso se justifica pelo fato de que havia uma significativa ocupação indígena na região, advinda de descendentes dos Goitacás do Rio de Janeiro e do Espírito Santo. Os movimentos migratórios dessas populações a partir dessas áreas, se deu em função do contato com os portugueses no

litoral. Sua fixação na região é decorrência direta do ambiente que encontraram, com vegetação bastante similar à de suas áreas de origem. (BLASENHEIN, 1982) Posteriormente, no século XVIII, o clima de hostilidade¹ entre índios e portugueses, bem como entre os próprios índios, foi útil à Coroa Portuguesa em função da exploração do ouro. Isto porque uma rota de contrabando pela Mata seria um expediente geograficamente racional para se escapar aos impostos coloniais. Em função disso, vários decretos foram promulgados proibindo a ocupação da região, que deveria ser mantida como uma *terra sem homens*.

Contudo, essa rota alternativa não foi uma tarefa fácil, independente da presença dos índios. A Zona da Mata de então fazia jus ao seu nome, sendo coberta pela Mata Atlântica, uma vegetação densa e praticamente proibitiva à ocupação, quando comparada com as terras da região Central de Minas Gerais. Além disso, seu relevo, que até hoje constitui problema para a construção e manutenção de estradas, era, na época, um obstáculo quase intransponível. Pode-se afirmar, com base em RADAMBRASIL (1983b), que em todos os terrenos da região predominam os processos de erosão e movimento de massa aos de deposição de sedimentos. A maior parte da área de estudo é classificada como sendo de *dissecação fraca*, cujo uso inadequado resulta na “*proliferação de sulcos, ravinas e voçorocas de maneira generalizada*” (RADAMBRASIL, 1983b). Terrenos de *dissecação moderada, forte e muito forte* também estão presentes, embora em menor área, possuindo impedimentos ainda maiores ao uso e ocupação.

Na Zona da Mata, predominam os *Latosolos Vermelho-Amarelos*, solos que se apresentam sempre muito profundos e pobres em nutrientes para as plantas. A resistência à erosão, embora elevada, possui limitações claras em função de sua ocorrência em relevos ondulados, em clima predominantemente chuvoso. Além disso, uma vez que se instalam os processos erosivos nesses solos, eles ganham proporções aterradoras, como as quedas de barreiras sobre a BR-040 e os deslizamentos nas periferias de Juiz de Fora insistem em nos mostrar, ano após ano.

¹ BLASENHEIN (1982) também afirma que os indígenas, apesar da identidade com a família Goitacás, se dividiam em três grupos, cuja diferenciação se deu muito tempo antes da migração para a Zona da Mata: os Coropós, que se instalaram nas redondezas do que viria a ser Rio Pomba, os Coroados, onde hoje estão os municípios de Cataguases, Visconde do Rio Branco e Ubá, e os Purís, que ocuparam uma extensa faixa ao longo de todo o leste da região, partindo de Manhuaçu até Muriaé e Leopoldina. Uma dissidência dos Purís, os Miritís, ocupava as atuais Rio Preto e Juiz de Fora. Os Coroados e os Coropós eram inimigos ferrenhos dos portugueses, em função de sua aliança com os Tamoios no século XVI, e havia também uma grande rivalidade entre os Purís e os Coroados.

Contudo, o quadro físico da Zona da Mata é heterogêneo, não obstante a predominância dos *Latosolos Vermelho-Amarelos*. Nunca foi homogêneo como, implicitamente, relatam muitos dos trabalhos de historiadores e economistas sobre a região. Suas características variáveis vão gerar condições também variáveis quanto aos impedimentos/empecilhos à agricultura e transportes. De qualquer forma, é decididamente verdadeira a percepção de que se trata de um sistema de coberturas superficiais com forte tendência à instabilidade, *quando sujeitas a um uso que não respeite suas características de declividade*.

Considerando esses impedimentos, Garcia Rodrigues Paes Leme abre, em 1705², o *Caminho Novo*, estrada oficial para o escoamento do ouro das Minas. Essa empreitada foi feita a pedido da Coroa Portuguesa, que desejava uma trilha para mulas entre Ouro Preto e o porto de Parati. Seu traçado passava pela borda leste da Serra da Mantiqueira, onde a floresta era menos densa e a ocupação indígena quase não existia. De acordo com VALVERDE (1958), o Caminho Novo seguia aproximadamente o traçado da atual rodovia Rio-Belo Horizonte, hoje conhecida como BR-040. Esse fato pode ser interpretado de duas maneiras: *i)* a primeira diz respeito à perspicácia de Paes Leme, ao criar uma rota tão eficiente e durável, que com o tempo foi sendo modernizada em termos de largura e pavimentação; *ii)* a segunda mostra que o Caminho Novo era a *rota viável à época* entre a região Central e o Rio de Janeiro. Passar pela borda leste da Mantiqueira não era uma opção técnica, e sim uma contingência. Rotas alternativas teriam que cortar relevos ainda mais difíceis, com vegetação mais densa. O meio físico freqüentemente ditava as ações dos pioneiros, e assim continuaria por um bom tempo, até que o desenvolvimento técnico e econômico permitisse que os homens se impusessem sobre o quadro natural.

Em pagamento por seus serviços, Paes Leme recebeu o título de cobrador de impostos, que ele exerceu em *Registros* situados em Barbacena e Matias Barbosa, já na divisa com o Rio. Além disso, recebeu uma pensão e diversas sesmarias no sul da Zona da Mata, incluindo a futura área de Juiz de Fora. Até 1805, quando a posse da terra foi tornada legal na região, os herdeiros de Paes Leme eram os únicos proprietários de terras em na porção sul da Mata. Isso fez com que Matias Barbosa fosse o principal centro da era pré-café, a ponto de Juiz de Fora

² Há uma discordância entre VALVERDE (1958) e BLASENHEIN (1982) quanto a data de sua inauguração: 1720 para o primeiro, 1705 para o segundo. Uma consulta a outras fontes manteve a dúvida, posto que as datas variavam de acordo com as fontes de Valverde e Blasenhein. Parece haver maior consenso para a data de 1705, uma vez que a emancipação de Minas Gerais em 1720 costuma ser citada como uma decorrência dos impactos do Caminho Novo *nos últimos anos*.

só ser citada em relatos de viagem em função do seu curioso nome, conforme lembrado por VALVERDE (1958).

Apesar de todas as proibições, o vale do Rio Pomba começou a ser ocupado ainda no século XVIII³. Contribuiu para isso o fato de que o limite norte da área proibida não era claro, assim como o vale desse rio se situar razoavelmente distante do Caminho Novo e da fiscalização colonial. Mas, para BLASENHEIN (1982), o que explicava essa ocupação era o início da decadência da exploração aurífera, o que abrandava a motivação em se manter a Zona da Mata desocupada.

É interessante notar, entretanto, que apenas 40Km separavam o Caminho Novo e áreas centrais da Zona da Mata. Somente as imposições do quadro físico na época impediam a circulação do contrabando entre tais áreas. A área em questão está na Depressão Escalonada dos Rios Pomba-Muriaé, possuidora de declividades razoavelmente elevadas (11 a 24°). Partindo-se do Rio Pomba, vários dos degraus que separam a depressão das Serras da Zona da Mata teriam que ser superados, atravessando floresta densa. Sem dúvida, apesar da distância teoricamente não ser grande, os desafios para percorrê-la certamente o eram, o que ajuda a justificar a tolerância por parte da Coroa nesse momento.

No sul da Zona da Mata, o surgimento de povoados seguiu a uma rota cuja explicação envolve uma combinação de fatores. O declínio da mineração, somado à prosperidade da cultura cafeeira, motivou a saída de muitas famílias proeminentes do centro do estado para o Rio de Janeiro. Na época, o acesso a essas terras era facilitado, uma vez que a Coroa as cedia com a esperança de recuperar parte das perdas com o declínio da região mineradora. Os mineiros em terras fluminenses acabaram se tornando protagonistas-chaves da expansão da

³ O trabalho de CARRARA (1999) permite acrescentar outra interpretação ao início da ocupação da Mata. Baseando-se em registros dos livros de dízimo, argumenta-se que a ocupação da região teria se iniciado pelo Norte, a partir do vale do rio Piranga até Ponte Nova e Manhauçu. Lá, instalou-se uma cultura distinta da do restante da Mata, com a produção de cana de açúcar e aguardente, além dos produtos de subsistência. Tal ocupação teria partido de Mariana, centro mais próximo da área em questão. Duas ressalvas devem ser feitas a essa tese: a primeira delas é que, embora se trate de uma ocupação antiga, a data de referência para seu início é 1740, 35 anos depois do surgimento do Caminho Novo e do Registro de Matias Barbosa, no sul. A segunda diz respeito ao fato de que essa ocupação não gerou núcleos de povoamento significativos e ligados, de alguma forma, ao restante da região, tais como os que vão se constituir a partir de 1870, quando a fronteira do café chega ao norte da Mata. O próprio CARRARA (1999) afirma que essa primeira ocupação era ligada diretamente a Mariana. Dessa forma, embora aqui não se questione a validade dessa tese, ela será entendida como sendo complementar a da ocupação partindo do sul, via Rio de Janeiro. Mesmo considerando a presença dos colonizadores no norte antes da chegada da cafeicultura, somente depois disso essas áreas se integraram a Zona da Mata.

fronteira agrícola, que evoluía gradualmente para norte, galgando as bordas do Vale do Paraíba até a sua porção mineira, na Zona da Mata. (BLASENHEIN, 1982)

É importante observar que o Caminho Novo era a única trilha de mulas ligando Minas ao Rio de Janeiro, e suas margens ainda não podiam ser ocupadas em 1790, quando as famílias da região central começaram a se deslocar. Quando o café finalmente chegou à Mata, em 1809, o impedimento legal havia deixado de existir, e aos poucos os impedimentos físicos associados à topografia e solos foram amenizados, de modo a permitir o escoamento da produção.

Expansão e consolidação da cultura cafeeira

A cafeicultura chegou à Minas Gerais pela margem norte do Rio Paraíba, em 1809. A partir daí, os fluxos migratórios aumentaram sensivelmente, se dirigindo diretamente para a Zona da Mata, sem passar pelo Rio de Janeiro. Em 1822, a população da mata girava em torno de 20 mil habitantes e, em 1870, ultrapassava os 250.000, chegando a 548.000 em 1890, quando contribuía com cerca de 7% da população do estado de Minas. (BLASENHEIN, 1982)

A expansão das plantações se deu de maneira contígua à produção fluminense. Primeiramente, nas margens dos rios Paraíba e Paraibuna, onde muitas das propriedades se dividiam tanto no Rio quanto em Minas. Em 1819, por exemplo, toda a produção mineira se concentrava nos distritos de fronteira, como Matias Barbosa, Mar de Espanha, Além Paraíba e Rio Preto. Os lucros advindos da produção, bem como os métodos de plantio, incentivavam a continuidade do processo de expansão extensiva da fronteira em direção norte, de modo que o café chegou a Juiz de Fora em 1828 e em Leopoldina, Cataguases e Ubá por volta de 1840. (BLASENHEIN, 1982)

VALVERDE (1958) procurou reconstruir a rota mais provável da expansão da cafeicultura no século XIX, utilizando-se dos recursos cartográficos disponíveis em sua época. O mapa resultante se tornou clássico, a ponto de ser reproduzido em trabalhos muito mais recentes, como os de BLASENHEIN (1982) e GONTIJO (1992). Trata-se, sem dúvida, de uma referência valiosa para o entendimento da ocupação da Zona da Mata durante o período entre 1705 e 1906. No Mapa 1, o conteúdo do trabalho de VALVERDE (1958) é adaptado sobre os limites atuais da Região de planejamento 2 e do seu entorno, mediante o uso de recursos atuais da cartografia digital, que permitem uma visualização mais clara que a do mapa original.

Tecnicamente, a cultura do café na Zona da Mata se desenvolveu de maneira similar à fluminense, mas com traços de *mineiridade* muito nítidos. Segundo BLASENHEIN (1982), não era o espírito empreendedor e pioneiro o que caracterizava os produtores mineiros de café, apesar deles se intitularem os *Yankees* de Minas. Seus valores eram ainda mais aristocráticos e tradicionais que os da região central, particularmente Ouro Preto, a quem freqüentemente se contrapunham. Alguns discursos de políticos mineiros da época argumentavam que a capacidade do matense para o trabalho duro não era o que explicava a prosperidade da região, e sim o clima e solo favoráveis, sobretudo se comparados aos solos férteis e o clima mais quente e seco das cercanias de Ouro Preto. É evidente que, para ambas as regiões, o trabalho escravo era um pressuposto.

De toda forma, a Zona da Mata desde cedo se configura como uma região ligada politicamente a Minas e economicamente ao Rio, mesmo porque sua economia era, na verdade, uma extensão da do Vale do Paraíba fluminense. Essa dupla influência marca de maneira clara esse período, se atenuando somente com a crise da cafeicultura carioca, no último quartel do século XIX, quando a Zona da Mata se dá conta de sua importância em Minas e tenta forjar uma identidade regional própria.

A fazenda de café matense, tal como a carioca, se caracterizava pela grande extensão e pelo uso de um grande número de escravos⁴. O método de plantio inicial também era o mesmo: a derrubada. O campo destinado à plantação inicialmente era limpo, retirando-se o mato e plantas rasteiras, para depois se empreender uma grande queimada, na estação seca. Tratava-se de uma tarefa perigosa, para a qual se contratava, a altos salários, os chamados *marginais*, ou trabalhadores livres. Os produtores consideravam muito arriscado colocar os escravos nessa tarefa, uma vez que eles freqüentemente constituíam a maior parte da riqueza por eles possuída, tal como exposto por ANDRADE (2002).

Esse método, combinado com a exuberância da vegetação original da Zona da Mata, certamente gerou uma impressão distorcida dos cafeicultores quanto à fertilidade de seus solos. A Mata Atlântica, de maneira similar à Floresta Amazônica, possui plantas adaptadas a solos pobres e chuvas abundantes, se nutrindo basicamente da matéria orgânica que se acumula no solo. Quando queimadas, suas cinzas incorporam uma parte significativa de nutrientes ao solo, que vão se somar à camada de matéria orgânica antes sustentada pela

floresta. O fato resultante dessa prática é um desenvolvimento inicial rápido dos cafezais, seguido por um declínio também rápido de sua produtividade.

BLASENHEIN (1982) mostra que os cafezais da Mata atingiam produtividade máxima em oito anos, começavam a decair por volta dos 16 anos e eram completamente inúteis em 25 anos⁵. Isso quer dizer que, em meados de 1840, as plantações pioneiras na fronteira com o Rio já estavam em declínio. Ainda assim, não havia preocupação em limpar os plantios velhos ou em adubar as terras para replantio. Era mais fácil abandoná-los e continuar a expansão da fronteira para o norte, que coincidentemente possuía solos relativamente mais férteis, embora em terrenos mais declivosos.

Tal como ocorria no Vale do Paraíba fluminense, a declividade não estava entre as preocupações dos proprietários. A esse respeito, VALVERDE (1985) afirma que:

“Em ambas as zonas, os cafezais eram plantados seguindo a linha de **maior declive**. Isto, porém, tinha conseqüências particularmente ruinosas no vale do Paraíba e na Zona da Mata, por causa das inclinações nos terrenos. (...) o autor já mediu declives de **mais de 30°** em cafezais dessa mesma região.” (VALVERDE, 1985:54, grifos meus)

Cabe acrescentar que os plantios eram lineares e direcionados para a baixa vertente, o que, se facilita o trabalho de plantio e colheita dos grãos, provoca o surgimento de processos erosivos em larga escala. Além da erosão, a maior exposição do solo às intempéries lava os nutrientes neles presentes. É curioso constatar também que a legislação atual proíbe plantios em declividades superiores a 30°, tamanha a perda de solo resultante.

“Daí resultava que, entre os 15 e 18 anos de idade, os cafeeiros começavam a se ressentir, em virtude de **ficarem suas raízes superiores expostas ao ar**.” (VALVERDE, 1985:54, grifos meus)

Por volta de 1850, um viajante citado por BLASENHEIN (1982) afirma que já não havia sinal de vegetação original no centro e no sul da Mata: milhões de pés de café se espalhavam por toda a parte, desde os topos até os vales.

Nessas alturas, pode-se indagar por que a crise da cafeicultura matense não sobreveio antes, digamos, de 1897. A resposta a essa pergunta está no tempo de maturação do cafezal: quando a produção estava chegando ao seu auge no sul, o centro ainda estava na fase da sementeira.

⁴ A discussão acerca do tamanho das propriedades é polêmica, posto que tradicionalmente se difundiu a idéia de que elas eram pequenas. Para maiores detalhes, ver ANDRADE (2002).

⁵ A título de comparação, os cafezais de São Paulo são produtivos por cerca de 30-35 anos. (VALVERDE, 1985)

Somente quando a fronteira se esgota, no final do século XIX, os problemas ambientais se transformam em problemas econômicos, que se somam a uma conjuntura internacional desfavorável para o café.

Destarte, as dificuldades de comunicação anteriores a cafeicultura ainda não haviam encontrado solução durante o período aqui analisado. O café continuava sendo transportado, em lombos de mulas, pelo Caminho Novo e por outras trilhas até o porto do Rio. Embora o transporte ainda não fosse uma preocupação latente entre os produtores, ele restringia as relações comerciais com outras regiões, o que os induzia à auto-suficiência. ANDRADE (2002) mostra que, além da cultura principal, as grandes fazendas produziam milho, cana, mandioca e frutas, possuindo também pastagens, engenhos de cana, casas de vivenda e moinhos. Fazendas auto-suficientes em uma economia escravocrata resultam na quase inexistência de mercado interno, assim como de aglomerações urbanas significativas. As localidades eram de pequeno tamanho, servindo apenas como ponto de encontro de fazendeiros nos finais de semana, mas mesmo assim de maneira incipiente. (BLASENHEIN, 1982)

Em 1850, a produção cafeeira da Zona da Mata mineira já estava consolidada, correspondendo a 7% da exportação global do País (GIROLETTI, 1988). As bases para o *boom* das décadas seguintes estavam lançadas, e seriam suficientes para uma prosperidade sem precedentes para os produtores até o fim do século XIX, mas não para sustentar a hegemonia da Mata ao longo do século XX. Até que a crise viesse, entretanto, houve tempo suficiente para que alterações definitivas, de cunho infra-estrutural, político e econômico atingissem a Zona da Mata e mesmo o estado de Minas Gerais.

Das mulas ao trem de ferro

O quadro natural da Zona da Mata nunca deixou de ser um desafio à produção cafeeira. Terrenos declivosos, solos pobres, erosão e mudanças climáticas não atrapalhavam os lucros enquanto houvesse fronteira a conquistar. Para os transportes, entretanto, o quadro natural constituía empecilho econômico imediato, e a ânsia em superá-lo foi uma constante a partir de 1850. BLASENHEIN (1982) afirma que, com as mulas, os 215 Km que separavam o Rio de

Janeiro de Juiz de Fora eram percorridos em quatro dias, pelo Caminho Novo melhorado⁶. Além da demora, outro motivo de reclamação eram as freqüentes perdas causadas pelos perigos de um trajeto estreito e permeado por trechos de penhascos.

Os próprios produtores procuraram resolver o problema, através de iniciativas de construção de novas trilhas, que culminaram em um projeto muito mais ambicioso: a rodovia União e Indústria. Em 1852, seu idealizador, Mariano Procópio, que também era um produtor de café, conseguiu da assembléia provincial uma concessão para a construção de uma estrada macadamizada entre Juiz de Fora e Petrópolis. No ano seguinte, a companhia construtora foi fundada, empregando engenheiros franceses e mão de obra alemã (grupos esses que irão influenciar a industrialização de Juiz de Fora).

As dificuldades em se ultrapassar a Serra da Mantiqueira fizeram com que o projeto fosse concluído em 1861⁷, mediante um empréstimo contraído em Londres. Os quatro dias de viagem foram reduzidos a nove horas. Isso contribuiu decisivamente para a expansão das exportações de café da década de 1860.

Outro impacto extremamente importante da estrada foi a consolidação de Juiz de Fora como entreposto comercial da Zona da Mata. Desde os tempos do Caminho Novo essa função já era por exercida pela cidade, mas sua influencia aumentou enormemente em função da localização da sede administrativa da companhia, que coletava todo o café produzido na Mata e o transportava, em veículos próprios, até Petrópolis. O mesmo autor apresenta dados que confirmam o fato de que Juiz de Fora, além dos negócios do café, concentrava toda a importação de bens de consumo procedentes do Rio de Janeiro, revendendo-os para o restante da Zona da Mata. (GIROLETTI, 1988)

Com o advento da ferrovia, a concorrência com a União e Indústria se fez presente. Em seu trecho carioca, a Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFP II) corria paralela à estrada, cobrando fretes menores. Mariano Procópio obteve um acordo de baldeação, no qual todo o café era transportado pela rodovia até Entre-Rios (RJ), de lá sendo embarcado nos vagões da ferrovia.

⁶ Segundo BLASENHEIN (1982), o Caminho Novo foi renomeado para Estrada Paraibuna em 1836, após ser alargado por Antônio José da Silva Pinto, futuro barão de Bertioga. Desde 1810, entretanto, existiam novas trilhas ligando o Rio de Janeiro à Mata central.

⁷ VALVERDE (1958) diz que seu traçado coincidia, em linhas gerais, ao do Caminho Novo, que corresponde à atual BR-040.

Mas nem isso assegurou a viabilidade econômica⁸ da estrada. A deterioração da estrada, depois disso, foi rápida: em 1870, a Companhia foi extinta, e, em 1892, a estrada já estava intransitável. (BLASENHEIN, 1982)

Ao que tudo indica, a estrada macadamizada não parecia fazer falta, pois a ferrovia tornou-se o grande veículo do momento. Sua expansão “...se processou maciçamente na segunda metade do século XIX. Foi a própria economia cafeeira escravocrata que gestou no quadro do Estado Imperial as condições para a implantação desse setor.” (MELO, 2002:175) Tais condições envolviam uma legislação favorável, criada em 1852, que:

“...assegurava aos acionistas das estradas de ferro juros de 7% (isto depois de 1857) sobre o custo estimado da ferrovia. Essa garantia vigorava pelo prazo da concessão (50 a 90 anos), mas ao final de 30 anos o Governo se reservava o direito de resgatar a estrada de ferro. Além da garantia de juros, as companhias tinham privilégio de explorar as terras vizinhas à ferrovia numa faixa variável de 20 a 30 Km de cada lado dos trilhos em toda a sua extensão. As empresas contavam ainda com isenção para importação de trilhos, máquinas e equipamentos (material rodante) e gratuidade no transporte do carvão.” (MELO, 2002:175)

A primeira estação ferroviária em Minas foi inaugurada em 1869, estando localizada em Mar de Espanha, no sul da Mata. Seus trilhos faziam parte do tronco principal da EFP II, que em 1876 chegou à Juiz de Fora. Nesse intervalo de tempo, entretanto, muitas ferrovias menores foram criadas, a reboque dos incentivos citados acima e das pressões da Zona da Mata sobre o Governo de Minas. Dessa forma, a construção de pequenos ramais tornou-se um ótimo negócio, principalmente porque as companhias podiam ser vendidas no mercado com lucros de 5 a 10%.

A maior parte desses ramais eram ligações entre o interior e a EFP II, e seu desenvolvimento era concentrado espacialmente na Zona da Mata. A arrecadação da província nesse período era proveniente principalmente do café matense, e seus políticos não se esqueciam disso, caso houvesse reclamação de que muitas cidades não eram atendidas pelos trilhos. Como resultante, BLASENHEIN (1982) mostra que 11 das 25 concessões de ferrovias emitidas pelo Governo mineiro na década de 1870 eram destinadas à Mata (que representa cerca de 5% da área do estado). Em 1884, a malha ferroviária da região era de 602 Km, contra 269 Km no Sul de Minas e 135 Km na região Central.

⁸ Nesse momento, antecipando um final pouco auspicioso, Mariano Procópio já havia vendido a União e Indústria para a EFPII, tornando-se um dos seus diretores.

Apesar da necessidade de concessão para a construção das ferrovias, nenhum tipo de planejamento consistente com relação aos traçados era feito e às necessidades intra-regionais. Acrescente a isso ao fato de que o Governo mineiro garantia um subsídio adicional por quilômetro construído, o que incentiva a construção ferroviária, mesmo em situações nas quais os traçados subvertessem qualquer racionalidade econômica. A questão das bitolas, amplamente discutida na literatura, também cobrava seu preço. A EFP II utilizava a bitola de 1.6m, mais resistente que a de 1m utilizada nas ferrovias privadas da Mata, mas francamente inadequada ao relevo da região. (BLASENHEIN, 1982).

Contudo, o envolvimento dos grandes cafeicultores na construção das ferrovias foi um problema de monta. BLASENHEIN (1982) afirma que eles subestimaram os custos de construção e manutenção dos ramais, bem como superestimaram as quantidades de café a serem transportadas. Além disso, algumas ferrovias nada mais faziam que atender aos caprichos de alguns fazendeiros, desejosos de que elas passassem por suas propriedades. Tudo isso fez com que ferrovias muito próximas competissem entre si pelos fretes, em um processo predatório economicamente, prejudicial à Zona da Mata e oneroso aos cofres públicos.

O desenvolvimento ferroviário da Zona da Mata tem duas conseqüências espaciais diretas. A primeira delas, muito clara, como relatado acima, é a de que a integração regional não foi favorecida como poderia. Ao privilegiar produtores e não localidades, as pequenas aglomerações urbanas da Mata não tiveram a chance de se desenvolver em função da ferrovia. Seguindo esse raciocínio, a chegada da ferrovia em Juiz de Fora incrementou seu papel de centro regional, como já vinha acontecendo desde 1861 com a rodovia União e Indústria. Apesar de municípios importantes receberem os trilhos, como Ponte Nova em 1879, tratava-se apenas da extensão da influência viário-radial de Juiz de Fora. Tudo isso viria promover vínculos de dependência em relação ao pólo regional.

A segunda conseqüência deriva de um dos argumentos desenvolvidos por BLASENHEIN (1982). Comumente explica-se a decadência da Zona da Mata pela concorrência do Sul de Minas, dotado de melhores condições naturais. O historiador amplia essa percepção, dizendo que, além disso, a estrutura de transportes do Sul tornou-se mais sólida, ao não repetir os erros da experiência matense, em especial os da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL). Em 1889, altera-se a legislação de incentivo às ferrovias, visando cessar a sangria dos cofres públicos causada pela política inconseqüente da EFL. O sistema de subsídios foi substituído pelo de

empréstimos a juros baixos, e os deputados matenses não mais conseguiam concessões para a sua região⁹.

Nesse sentido, pode-se dizer que a política ferroviária da Mata gerou dois efeitos colaterais. Por um lado, porque houve desperdício de recursos que poderiam ter sido aplicados no desenvolvimento intra-regional ou, na pior das hipóteses, em companhias ferroviárias minimamente lucrativas. Por outro lado, porque, com os recursos tributários oriundos da Zona da Mata, as ferrovias do Sul de Minas puderam se desenvolver em bases mais sólidas e racionais. Como a cafeicultura sulista ainda estava em sua fase inicial nessa época, a maior parte da receita estadual era proveniente do café matense.

Assim, a partir de 1889, o Sul de Minas foi se beneficiando com a substituição do sistema de subsídios. Os traçados de suas ferrovias passaram a contar com um melhor planejamento, constituindo uma estrutura mais racional que a matense. Citando os anais da Câmara de 1892, BLASENHEIN (1982) reproduz o discurso de um deputado do Sul de Minas que dizia: “*a Mata nos ensinou como não devemos construir estradas de ferro*¹⁰” (grifo meu).

O café como atividade predatória, escravista e monocultora, mas muito lucrativa

A cafeicultura, embora já estivesse consolidada na Mata em 1850, ainda não havia atingido seu limite de expansão. Existiam ainda muitas terras virgens a serem ocupadas no norte, e isso foi feito. Portanto, antes de 1900, a ocupação das três divisões principais da Zona da Mata, – sul, centro e norte – estava consolidada, com a efetiva integração dessas áreas no circuito de produção de café. Essa expansão se deu sobre solos geralmente mais férteis, mas com maiores declividades e riscos de erosão. Jornais da época apontavam que, em 1860, já se verificavam alterações no regime de chuvas na Zona da Mata.

Mas os lucros dos cafeicultores não cessavam de aumentar. Os dados da Tabela 1 mostram um grande aumento das exportações entre 1850-1897, acompanhado por um grande incremento populacional, em boa parte resultante das aquisições de mão de obra escrava. O trabalho escravo impulsionava a cafeicultura matense por meio de um sistema de

⁹ A Leopoldina era uma estrada de ferro privada originalmente capitalizada pelos produtores da Zona da Mata. Envolvida em uma desastrosa política de aquisições na década de 1880, bem como em intermináveis lutas políticas em Minas e no parlamento carioca, sua história simboliza o caos que se instalou no desenvolvimento ferroviário da região e do Vale do Paraíba fluminense, onde ela também operava. Para uma análise detalhada, vide MELO (2002) e, principalmente, BLASENHEIN (1982).

¹⁰ “The Mata taught us how we must not built railroads.” (BLASENHEIN, 1982:153)

retroalimentação. Para que a produção aumentasse, eram incorporados mais braços à lavoura, uma vez que melhorias técnicas não faziam parte do ideário dos produtores.

O tratamento conferido aos escravos era tão brutal quanto aquele praticado no lado fluminense do Vale do Paraíba, contrariando a visão romantizada do “bom senhor”, difundida na época. Da mesma forma, as alforrias, prática corrente em outras regiões de Minas¹¹, não era difundida na Mata e no Vale do Paraíba fluminense.

Como se sabe, a população mineira não deixou de se expandir durante a maior parte do século XIX. Parte expressiva desse crescimento foi resultado da importação de escravos, seja da África, seja do Nordeste brasileiro. A expansão da cafeicultura na Zona da Mata entre 1850-1885 certamente contribuiu expressivamente para esse incremento demográfico, a ponto de tornar viável a aquisição de grande volume de mão de obra escrava de outras regiões mineiras, prerrogativa não disponível a São Paulo e Rio de Janeiro¹².

Tal como no restante do Brasil, a população escrava caiu drasticamente em Minas após 1885, mas não na Zona da Mata. Em Juiz de Fora, por exemplo, havia 21.808 escravos em 1883 e 20.905 em 1887. A disponibilidade dessa mão-de-obra dentro de Minas fez com que não se considerasse a utilização de trabalho assalariado a partir de 1870, tal como no Rio e em São Paulo. (BLASENHEIN, 1982)

Na mesma época, revoltas de escravos e fugas em massa estimularam os paulistas a encarar a migração estrangeira como uma alternativa à mão-de-obra escrava. Com a vinda de milhares de colonos europeus, o apoio dos paulistas a manutenção da escravidão reduziu-se, concentrando-se apenas na questão da indenização por escravo liberto. Apesar disso, em 1888 a Lei Áurea foi assinada, sem prever qualquer tipo de compensação financeira para os proprietários.

As conseqüências da abolição para a Mata foram bem menos dramáticas do que seus produtores esperavam, já que os efeitos foram muito mais *psicológicos* do que econômicos.

¹¹ Para maiores detalhes a esse respeito, consultar: PAIVA, Eduardo França. Pelo justo valor e pelo amor de Deus: as alforrias de Minas. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). *20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.313-341.

¹² ANDRADE (2002) confirma a tendência de concentração de escravos na Mata, mas observa que a importação de outras províncias também era muito relevante. Citando dados do Cartório de Sarandy, distrito de Juiz de Fora entre 1875-78, constata-se que 80% dos escravos lá registrados eram provenientes do Nordeste, principalmente da Bahia. Os dados de venda do mesmo distrito mostram que 89% das vendas eram feitas para a própria Zona da Mata, sendo o restante vendido para fora da província.

Aliás, os dados da Tabela 1 mostram que as exportações de café de fato caíram em 1888 e 1889, mas logo em seguida retomaram seu crescimento. Considerando a mentalidade preconceituosa e aristocrática e o alcance das mudanças daquele momento, não poderia causar surpresa verificar que os jornais da época reclamavam do “golpe mortal deferido em 13 de maio”, culpando a abolição por qualquer problema enfrentado pela cafeicultura. (GONTIJO, 1992)

Tabela 1
Exportações de café mineiras 1820-1906

Ano	Quantidade (em toneladas)	Valor oficial (em contos)
1820	221	23
1830	1172	122
1840	3506	365
1850	5845	812
1860	8422	3994
1870	22340	6851
1875	47356	15627
1880	42590	14054
1881	80369	30138
1882	52754	19783
1883	84128	33336
1884	53886	22740
1885	62207	27060
1886	86653	39214
1887	96868	45222
1888	75714	40119
1889	69445	38195
1890	58253	40893
1891	69634	87056
1892	67910	101968
1893	62397	90029
1894	61154	118938
1895	101023	143352
1896	107363	135738
1897	172245	137758
1898	132471	105036
1899	139954	119489
1900	104196	87958
1901	188216	97642
1902	178121	83361
1903	187276	77692
1904	129505	80350
1905	137402	58238
1906	173789	68336

Retirado de BLASENHEIN, 1982:38

OBS: As exportações vindas do Sul de Minas perfazem cerca de 5% do total em 1882, chegando a um terço delas em 1906.

A solução encontrada pela Zona da Mata se deu através dos regimes de parceria (meações e empreitadas), bem como algum raro assalariamento. Nas meações, os proprietários forneciam o equipamento e as sementes, sendo permitido aos parceiros plantar produtos para sua subsistência entre os cafezais. Em troca, deveriam ceder dois terços do café colhido, com o terço restante servindo como pagamento. Nas empreitadas, os proprietários fixavam um valor por quantidade de café colhida. (BLASENHEIN, 1982)

Vários autores, citando o Relatório Prates de 1906, afirmam que a parceria foi a resposta possível para uma economia em crise, que não podia pagar salários a seus trabalhadores. Toda a tese de GONTIJO (1992) é dedicada a questionar esse argumento. Seus dados mostram que durante o auge da produção, quando os fazendeiros *podiam pagar salários*, os modelos intermediários entre escravidão e assalariamento prevaleceram.

Seja como for, o fato é que a abolição sem indenização não gerou impactos econômicos profundos sobre a Zona da Mata, tais como os verificados no Vale do Paraíba fluminense, onde a produção, que já vinha em crise, entrou em colapso. Da mesma forma, não impactou na estrutura agrária, uma vez que não houve parcelamento de terras imediatamente após o fim da escravidão. No geral, sua consequência mais importante é a adesão da quase totalidade dos proprietários ao movimento republicano. Sem a sustentação da elite agrária do País, o Império resistiu apenas um ano e meio após a Lei Áurea.

Impactos muito mais significativos estão relacionados à alta dos preços do café. Iniciada na década de 1870, mas intensificada ao final da década de 1880, essa alta modificou completamente a estrutura produtiva das propriedades matenses. As terras ocupadas com produtos de subsistência foram substituídas por cafezais, extinguindo a auto-suficiência regional e causando uma alta generalizada no custo de vida, já que, para os proprietários, era mais barato comprar seus alimentos no Sul do Brasil do que usar terras para produção de alimentos.

A escala desse problema acabou assumindo uma dimensão estadual, à medida em que a Mata continuava atraindo migrantes, o que repercutia na redução da produção de excedentes em outras regiões do estado. Essa conjunção de fatores, somada à melhoria dos transportes inter-provinciais em fins do século XIX, fez com que Minas deixasse de ser auto-suficiente, passando a importar alimentos de outras regiões do País.

Outra mudança importante se deu no volume e na forma de arrecadação dos impostos em Minas. Sua captação se dava através dos impostos de exportação, tanto na fronteira de Minas com o Rio de Janeiro quanto no porto do Rio, totalizando 11% do valor do café. As mudanças nas taxas de arrecadação no porto e na fronteira de Minas, e a obrigatoriedade da apresentação de recibos de pagamento dos impostos para que o café fosse exportado, gerava especulação, de modo que, em alguns períodos, o café da Zona da Mata pagou 33% de impostos no porto do Rio. Até que uma solução fosse acordada pelos governadores dos dois estados, em 1894, a Mata perdeu muito dinheiro em terras cariocas. Ao mesmo tempo, a cafeicultura que se iniciava no Sul de Minas não padecia desse tipo de problema no porto de Santos.

No tempo do Império, todos os impostos eram arrecadados pelo Governo Central, que os redistribuía entre as províncias, de acordo com os critérios do regime monárquico. Com a república, esses impostos passaram a ser arrecadados diretamente pelo estado de Minas Gerais, o que provocou um grande incremento da receita na década de 1890. Os impostos arrecadados sobre o café da Mata chegaram a compor **80% das receitas estaduais** nos primeiros anos da república, fato que altera a postura dos matenses frente a questões políticas importantes para Minas nesse momento, como a necessidade de mudança da capital.

A super-produção e a decadência da economia cafeeira

Em decorrência da super-produção nacional, os preços mundiais do café começaram a cair em 1896, e em 1897 que eles atingiram um patamar tão baixo a ponto de alarmar os produtores matenses. Como agravante, o *encilhamento* ainda produzia seus efeitos, na medida em que a moeda nacional continuava a se desvalorizar frente à Libra, o que penalizava ainda mais os produtores.

Na verdade, as causas da crise de superprodução não estão na Zona da Mata, uma vez que, nesse momento, sua produção era relativamente pequena quando comparada com o de São Paulo. Entretanto, foram os fatores internos à região que fizeram com que seus impactos sobre a economia regional fossem devastadores. A desvalorização do produto tornaria evidentes as deficiências internas da produção matense, bem como as vantagens comparativas de São Paulo e do Sul de Minas.

O quadro natural é o primeiro elemento que depõe contra a Zona da Mata quando a queda dos preços se instala. No princípio da década de 1890, os problemas ambientais chegavam à Juiz

de Fora e Leopoldina, resultando em queda generalizada do volume de produção no sul da região. BLASENHEIN (1982) relata que, em 1877, os seis municípios às margens dos rios Paraíba e Paraibuna produziam mais de 90% do café mineiro, o que correspondia a cerca de 40 mil toneladas. Vinte e cinco anos depois, quando as exportações mineiras chegaram a 117 mil toneladas, os mesmos seis municípios produziam apenas 10.000 ton¹³.

Isso não quer dizer que os métodos de produção em Muriaé fossem mais modernos, e sim que os cafezais eram mais novos. Prova disso é que, na mesma época, cai, em toda a Zona da Mata, a qualidade do café produzido, à exceção dos municípios do norte. Isso foi uma decorrência direta da exaustão dos solos e do método arcaico¹⁴ de beneficiamento dos grãos, tal como apresentado por VALVERDE (1958).

Entretanto, atribuir ao quadro natural a responsabilidade pelos problemas da cafeicultura da Mata não é suficiente. Além da influência de outros fatores, há problemas mais ligados ao tipo de manejo praticado do que às condições intrínsecas dos solos e relevo da Mata. Os rudimentos da fertilização de solos já eram conhecidos na época do auge do café. O relevo ondulado, a não ser em condições de declividade acima dos 30°, pode ser contornado através de técnicas de correção como plantio em curvas de nível e terraços. Ambas as correções, embora impliquem custos mais elevados, permitiriam que a produção se mantivesse por mais tempo, com grãos de qualidade superior.

Como resultado direto da associação entre quadro natural e manejo inadequado, a qualidade do café da Mata se tornou um problema sério quando se iniciaram as discussões sobre políticas visando a solução da crise. Em agosto de 1905, delegados vindos de Minas Gerais e Rio de Janeiro se juntavam aos paulistas, em Taubaté, para acordar uma política de valorização. A *Convenção de Taubaté*, como ficou conhecida, propunha que o governo federal contraísse um empréstimo de 15 milhões de Libras, com o intuito de retirar um terço do café excedente do mercado. Para financiar seu pagamento, os estados passariam a cobrar

¹³ A título de comparação, o município de Muriaé, situado na Mata central, produzia as mesmas 10.000 ton.

¹⁴ Trata-se do “...processo úmido; não o adotado nas Índias Ocidentais, mas exatamente o mesmo que se empregava no Vale do Paraíba (...). Este (sic) processo, embora utilizando a via úmida, produzia cafés de tipos inferiores. Em São Paulo, a produção de café não só aumentou mas ainda melhorou de qualidade” (VALVERDE, 1958:45-46). CARRARA (1999) ainda adiciona outro elemento à análise, quando afirma que a introdução de maquinismos se dava de maneira extremamente lenta. Somente a partir da crise, arados modernos passaram a ser incorporados com mais intensidade. Mesmo assim, foram necessários incentivos estatais, como a criação da Diretoria de Agricultura, em 1906, e a venda desses equipamentos à preço de custo em algumas prefeituras, como a de Leopoldina.

uma taxa entre 32 e 36 Francos por saca de 60Kg de café. Além disso, o empréstimo também deveria financiar uma “caixa de conversão”, na qual o valor do milréis fosse estabilizado.

O governo de Minas Gerais prontamente endossou a convenção, mas, em função de sua crise fiscal, não possuía condições de honrar com a sua parte no pagamento do empréstimo. Alheios a isso, os cafeicultores paulistas bancaram sozinhos o Convênio, o que lhes permitiu tomar a decisão de valorizar apenas os melhores tipos de grãos, *o que excluía a maior parte do café da Zona da Mata.*

Por isso, pode-se dizer que é nesse ponto da história que as vantagens comparativas do Sul se impõem, em termos de solos, clima e manejo mais adequados. Os produtores matenses atribuem a superioridade conquistada pelo Sul apenas ao quadro natural, mas é inegável que outros fatores contribuíram. A produção sulista beneficiou-se com os erros praticados pela cafeicultura matense.

De outra parte, o Sul nunca abandonou os cultivos de subsistência, o que impediu a instalação do processo de dependência característico da Zona da Mata na década de 1880. Em um contexto de queda no valor de compra da moeda brasileira, ser auto-suficiente em alimentos certamente era uma vantagem. No caso da Mata, as áreas abandonadas pela cafeicultura foram reaproveitadas para pastagens e cultivos de subsistência. Se, por um lado, isso parece ter sido bom, foi péssimo por outro: a auto-suficiência se reconquistaria, mas à custa da queda no valor da produção agrícola regional. No Sul, isso não foi necessário, posto que as áreas de produção de alimentos já existiam. Como se não bastasse, em 1904 a deterioração ambiental atingia o centro da região, o que tornou ainda mais reduzidas as chances de revalorização da atividade cafeeira na Mata mineira por meio da melhoria da qualidade dos grãos.

A diversificação produtiva

A situação crítica da cafeicultura levou os proprietários matenses à busca de alternativas de renda, de modo a minimizar os impactos da crise. A **agricultura** gradativamente foi redirecionada para a exportação de gêneros alimentícios. A volta da produção de alimentos e a disseminação da pecuária se deu basicamente após a crise de 1897. Entre 1898 e 1900, as exportações de pecuária para o Rio mais que triplicaram, acarretando conseqüências diretas sobre o setor laticínios, que também aumentou sua produção. Um incentivo essencial para essa mudança foi a concessão de fretes mais baixos na Estada de Ferro Central do Brasil

(EFCEB), *apenas para os produtos alimentícios*. Pela primeira vez desde a década de 1880, a Mata cultivava milho, feijão, arroz e batatas. (BLASENHEIN, 1982)

O governo mineiro estimulava intensamente essas mudanças, principalmente visando o desenvolvimento da pecuária na Mata. Matrizes para melhoria dos rebanhos foram compradas, com ajuda estatal, do sul do Brasil e do exterior. Feiras de pecuária foram sendo criadas em vários municípios. Os incentivos e as sobretaxas as importações de alimentos, promulgadas em 1904, se somaram à redução dos impostos de exportação da pecuária, laticínios, feijão, arroz, açúcar e fumo. No mesmo momento, os impostos sobre a mineração também foram baixados, bem como as taxas de exportação de produtos industriais, como roupas, tijolos, móveis e cerveja. Tal esforço mostrava que a intenção não era apenas revitalizar a Mata, e sim alargar a base produtiva da economia mineira.

O surgimento e desenvolvimento da indústria não devem ser considerados como mero desdobramento da necessidade de novas formas de renda. Entretanto, os incentivos destinados ao alargamento da base produtiva certamente a favoreceram, conforme mostra PAULA (1976). Concentrada principalmente em Juiz de Fora¹⁵ a indústria tem como seu marco inicial a construção da rodovia União e Indústria, que teria trazido consigo os três fatores que GIROLETTI (1988) considera principais para deflagrar o processo industrial: **a) capital** - proveniente da condição de entreposto comercial e dos excedentes produzidos pelo café, foi capaz inclusive de fazer surgir um setor bancário local¹⁶; **b) mão de obra** - advinda da contratação um grande número de artífices alemães pela Companhia União e Indústria¹⁷, que pagava salários relativamente elevados. A medida em que a empresa entrou em decadência, muitos deles tinham juntado capitais suficientes para montar pequenas indústrias de construção, ferragens, cerveja e móveis, entre outras¹⁸; **c) mercado** – mesmo antes da

¹⁵ Nesse trabalho, somente será analisada a indústria de Juiz de Fora, que constitui o maior parque industrial da Mata até hoje. Isso se justifica por motivos de espaço e pela disponibilidade de informações nas fontes consultadas.

¹⁶ Primeiramente voltado para o atendimento exclusivo dos cafeicultores, através do Banco Territorial e Mercantil de Minas Gerais, ele expandiu sua atuação com a fundação do Banco de Crédito Real, em 1889, financiador de alguns projetos industriais.

¹⁷ Cabe destacar que a maior parte de sua mão de obra era escrava, entretanto.

¹⁸ A primeira fase da industrialização de Juiz de Fora foi capitaneada basicamente pelos estrangeiros, com os brasileiros se mantendo relativamente afastados. Constituem exceções os investimentos de alguma forma ligados a Bernardo Mascarenhas: a Cia. Mineira de Eletricidade e a Tecelagem Bernardo Mascarenhas. Enquanto a tecelagem era uma experiência conhecida para o industrial, a Cia. Mineira de Eletricidade, por sua vez, era a primeira produtora de energia hidrelétrica da história do Brasil. Sua criação tinha a intenção primeira de fornecer energia para a Tecelagem e para a iluminação pública da cidade, antes feita a gás. Depois de um início repleto de problemas em 1889, a companhia conseguiu alguma estabilidade no fornecimento, propiciando o uso dos primeiros motores elétricos industriais do País em 1898. (GIROLETTI, 1988)

abolição, o autor considera esse fator muito importante. Após 1888, mesmo com o predomínio dos regimes de parceria ao assalariamento, uma parcela crescente de pessoas teria passado a consumir bens industrializados. Juiz de Fora, com seus 55 mil habitantes em 1890, era uma compradora de produtos alimentícios, como cerveja e laticínios, e dos bens relativos à construção civil e melhorias urbanas.

Esse tipo de consumo, entretanto, era suprido principalmente pelas pequenas indústrias. As de maior porte exportavam o grosso de sua produção para o restante do estado de Minas, Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo. Ao caracterizar a produção desse período CARRARA (1999) menciona como principais produtos os bens de consumo em geral, os utensílios agrários e as máquinas agrícolas (principalmente desencaroçadoras de arroz e café), assim como as oficinas mecânicas e tipografias. Entretanto, acrescenta que “*o único setor rigorosamente industrial na Mata era o têxtil*”, já que nos demais predominavam os pequenos estabelecimentos semi-industriais, ou manufaturas antiquadas. Tais estabelecimentos, adverte o autor, eram classificados como industriais nas estatísticas oficiais, o que redimensionava a extensão da industrialização de Juiz de Fora.

Essa afirmação permite que se rediscuta a magnitude da industrialização de Juiz de Fora. Embora hegemônica em Minas Gerais na época, internalizava limitações e fragilidades muito claras. Uma delas, apresentada por PAULA (1976) e GIROLETTI (1988), se referia à dependência externa. Tal dependência se agravava na medida em que os equipamentos industriais só podiam ser obtidos no exterior com a intermediação dos negociantes da cidade do Rio de Janeiro.

Mas o ponto de fragilidade mais sério, ao que tudo indica, era a concentração dos investimentos em setores tradicionais, inclusive com o já notável predomínio do setor têxtil. Ademais, a indústria de Juiz de Fora produzia artigos similares aos do Rio e de São Paulo, mas com condições de venda inferiores, em face dos custos de transporte com os quais ela tinha que arcar. A não ser em situações excepcionais, como no bloqueio das importações em função da Primeira Guerra Mundial, Juiz de Fora não vinha apresentando fôlego para atingir esses mercados. Da mesma forma, a indústria paulista estava em pleno processo de concentração em grandes unidades, contra as quais os empreendimentos de pequeno e médio porte da Mata não poderiam concorrer. DINIZ (1981), exibindo dados de 1907, mostra que, apesar do número de estabelecimentos têxteis em Minas (36) ser maior que o de São Paulo (31), o capital dos paulistas (54.084 contos) era muito superior (16.884 contos).

PAULA (1976) e GIROLETTI (1988) apontam a construção e desenvolvimento de Belo Horizonte como um dos fatores que vulnerabilizaram a indústria juiz-forana. Para justificar sua tese, eles chamam a atenção para os custos elevados das obras e a distância geográfica entre a nova capital e a Zona da Mata. Esses argumentos, bastante conhecidos, devem ser relativizados, porquanto a produção industrial belo-horizontina em 1920 ainda não alcançava a metade da de Juiz de Fora. Além disso, somente em 1936 a primeira área reservada diretamente para a indústria foi inaugurada no Barro Preto (MOURA, 1994), não obstante os problemas de oferta de energia elétrica, que continuavam graves. Cabe observar, que melhorias nos transportes na Zona da Mata influíram positivamente em Juiz de Fora, como prova o grande aumento da produção e do número de estabelecimentos registrados no período.

Na verdade, só mais tarde a expansão de Belo Horizonte passaria a contar com volumes expressivos de investimentos públicos e privados necessários à industrialização de grande porte. Isto faria decolar seu crescimento econômico de forma inusitada. Assim sendo, o peso econômico de Belo Horizonte só afetou marcadamente Juiz de Fora a partir de 1950, quando mudanças na política do estado, grandes investimentos na Zona Metalúrgica, fragilidades internas ao parque industrial da Zona da Mata e a modernização tecnológica intrínseca ao processo de substituição de importações do País desempenharam um papel decisivo.

Conclusões e considerações finais

A decadência econômica da Zona da Mata mineira é um processo freqüentemente explicado por fatores associados às condições intrínsecas do quadro natural, ou fatores externos à região, como a concorrência com áreas mais dinâmicas. Nesse trabalho a análise sugere uma interpretação alternativa, na qual esses fatores são conseqüências de debilidades internas da economia matense. O quadro natural não foi um problema maior do que o modelo predatório de produção e manejo da cafeicultura na Zona da Mata. Mais que isso, o quadro natural só foi um problema *em função desse modelo*. O uso de técnicas de conservação dos solos, já existentes à época, embora implicasse maiores custos e, talvez, em alguma perda de competitividade, removeria quase por completo os empecilhos à lavoura.

Da mesma forma, a concorrência com áreas mais dinâmicas só foi danosa em função do modelo matense, mais atrasado e tradicional do que o de outras áreas emergentes. Na agricultura, o Sul de Minas e o Oeste Paulista, além de contarem com uma geografia física

mais favorável, eram tecnicamente superiores à Mata, inclusive pela não utilização do referido manejo predatório dos recursos naturais.

Nos transportes, a malfadada experiência da Leopoldina motivou mudanças políticas que estabeleceram um novo modelo de financiamento, mais racional e eficiente, que beneficiou o Sul de Minas. Na indústria, a concentração das atividades matenses em setores similares aos do Rio de Janeiro e São Paulo não poderia suportar a força econômica e industrial instalada nessas cidades. Além disso, vínculos de dependência técnica, recorrentemente, atingiam Juiz de Fora por décadas.

Por último, as conclusões da análise reforçam a necessidade de se investir em re-interpretações teóricas e metodológicas, de corte transdisciplinar, voltadas ao entendimento de relações espaciais e econômicas. Por sua natureza e duração temporal, os fatores que estruturam interações de tipo intra e inter-regional afetam profundamente as atividades produtivas, marcam a geografia econômica de muitas localidades e difundem possibilidades e potencialidades de retomada do desenvolvimento, desde que os erros cometidos no passado não se repitam, desde que os atributos e limitações do quadro natural sejam devidamente considerados em uma perspectiva multidimensional.

Referência bibliográfica

- ANDRADE, Rômulo. Notas prévias sobre a escravidão na Zona da Mata de Minas Gerais (um estudo sobre as fazendas de café de Juiz de Fora, 1850-88). In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). *20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.91-124.
- BLASENHEIN, Peter Louis. *A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906*. 1982. 372 f. Tese (PhD em História) – Departamento de História, Stanford University, Stanford.
- DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte, UFMG, 1981. 256 p.
- CARRARA, Angelo Alves. *Estruturas agrárias e capitalismo: contribuição para o estudo da ocupação do solo e da transformação do trabalho na zona da Mata mineira*. Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 1999. 101 p. Série Estudos v.2
- GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora: 1850/1930*. Juiz de Fora: Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988. 136 p.
- GONTIJO, Romilda Mourão. *A parceria e o café na Zona da Mata mineira 1850-1906*. 1992. 220 f. (Mestrado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- MELO, Hildete Pereira de. Ferrovias e café: Rio de Janeiro e Minas Gerais 1850/1910. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). *20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.173-195.
- MOURA, Heloísa Soares de. Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 51-77
- PAULA, Maria Carlota de Souza. *As vicissitudes da industrialização periférica: o caso de Juiz de Fora (1930/1970)*. 1976. 193 f. (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- RADAMBRASIL, Projeto. *Levantamento de recursos naturais: folha SF.23/24 Rio/Vitória*. Rio de Janeiro: Projeto RADAMBRASIL, 1983. 780 p.
- RADAMBRASIL, Projeto. *Mapa de avaliação do relevo: folha SF.23/24 Rio/Vitória*. Rio de Janeiro: Projeto RADAMBRASIL, 1983. Mapa de avaliação do relevo.
- RADAMBRASIL, Projeto. *Mapa exploratório de solos: folha SF.23/24 Rio/Vitória*. Rio de Janeiro: Projeto RADAMBRASIL, 1983. Mapa de solos.
- REZENDE, Fernando. A tributação em Minas Gerais no século XVIII. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). *20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.19-49.
- SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. *Divisões Territoriais adotadas pela Administração Pública do Estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Superintendência Central de Planejamento Institucional, 2000. 118 p.
- VALVERDE, Orlando. Estudo regional da Zona da Mata, de Minas Gerais. *Revista brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v.20, n.1, p. 3-82, jan-mar 1958.
- VALVERDE, Orlando. *Estudos de Geografia agrária brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1985. 266 p.