

Belo Horizonte e a produção da primeira centralidade econômica da capital: a *Praça da Estação*

Mariana Guedes Raggi¹

Resumo

Belo Horizonte, cidade idealizada no final do século XIX, assume desde sua inauguração o compromisso de ser uma cidade moderna. A monumentalidade do projeto e o traçado imposto pelos idealizadores revelam uma cidade contraditória e conflituosa desde sua origem. O descompasso entre o planejado e o produzido apresenta-se na espacialidade da Praça da Estação as primeiras expressões e manifestações da modernidade. As metamorfoses urbanas são percebidas nessa primeira centralidade econômica a partir do incipiente movimento industrial da capital mineira.

Palavras-chave: Belo Horizonte, Praça da Estação, Modernidade, Cidade e Espacialidade.

Área Temática: História Econômica e Demografia Histórica

¹ Doutorado em Geografia/USP. Professora adjunto IV do Departamento de Geografia da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.

1. Introdução

De uma estátua exige-se atenção concentrada, um estado de alerta. Não somente porque ela se expõe aos olhos de quem passa – é preciso que ela saiba ser observada, possua um estilo de apresentar-se à visão alheia -, mas também porque cabe a ela uma tarefa de observação – é diante de seus olhos que os movimentos da cidade ganham sentido, sua solidez torna possíveis os fluxos das pessoas e das coisas. Para uma estátua, é imprescindível a disposição de atuar como referência. Ela é um campo de certeza que ressalta a imprevisibilidade das transformações urbanas, a margem da ordem delineando a exuberância do caos (Luís Alberto Brandão Santos, 1999).

A monumentalidade de algumas estátuas, registros e obras de arte, chamam atenção daqueles que apressadamente circulam nas cidades. A grandeza e a exuberância de algumas representações interrompem, por vezes, o percurso de alguns mais sensíveis às artes e às paisagens urbanas. Representações que podem produzir no imaginário do cidadão referências espaciais, que, com o passar do tempo, provocam sentimentos de pertencimento e de identidade.

Literalmente, falar com as estátuas, só é permitido, numa sociedade da razão exacerbada e instrumental como a nossa, aos especiais, às crianças e aos poetas. Mas de certo modo, todos dialogamos com esses monumentos, ainda que na mesma linguagem muda da escultura! (...) A escultura ou 'estátua' marca uma presença no espaço que nos convida a não passarmos incólumes. (...) – mesmo diante da invisibilidade promovida pela aceleração contemporânea, sobretudo, nas grandes cidades (CORCINIO JUNIOR, 2013, p. 6).

Walter Benjamin (1994), na sua *poética urbana*, apresenta a possibilidade de produzir, a partir das representações sugeridas pelas estátuas e monumentos, possíveis narrativas, histórias de tempos passados que são permanentemente reescritos por todos os personagens que produzem as cidades. Essa é uma possibilidade de compreender as dinâmicas urbanas que por seu dinamismo intenso, muitas vezes, impossibilitam sua contemplação.

Belo Horizonte, pensada para sediar a capital mineira, nasce do compromisso com a monumentalidade de uma representação moderna. Essa tarefa faz com que seus idealizadores assumam o papel de representar, na nova cena urbana, monumentos e registros de grandeza e ostentação de um novo tempo. Exuberante nas formas, algumas representações remetem a mensagens e intencionalidades, que, como menciona Walter Benjamin, compõem as narrativas da cidade.

Várias foram as tentativas de se compreender, a partir das óticas literárias, as dinâmicas e as narrativas da capital mineira. Escritores como Pedro Nava, Carlos Drummond de Andrade, Monteiro Lobato, Murilo Rubião, Henriqueta Lisboa, entre outros, podem ser destacados.

2. (...) um olhar sob as óticas literárias

A história ficcional narrada por Santos (1999) “O quase nu e a bandeira” na sua obra *Saber de pedra, o livro das estátuas* revela, uma cena urbana dos primórdios da capital mineira. Nessa ficção literária, Santos (1999), poeticamente, dá vida às estátuas da capital. Conta e refaz a trajetória de Belo Horizonte por meio de versões que seriam interpretadas pelas estátuas, que assumem na obra o papel de personagens.

Quando me colocaram aqui, em 1930, Belo Horizonte era pequena e muito tranquila. Escolheram um lugar estratégico: de frente para a Estação Ferroviária, principal acesso à cidade. A altura a que fui alcançado, em contraste com as edificações baixas, causava a impressão de que eu pairava sobre a praça, de que sobrevoava. Passei a ser a primeira visão daqueles que chegavam. Visão de impacto, sem dúvida. Não apenas porque as dimensões do meu corpo são maiores do que as de um corpo humano (sim, eu era um gigante, um gigante suspenso sobre a lentidão da cidade!), mas porque é impressionante, em mim, a contração de toda a musculatura. Destaca-se o braço direito estirado, sustentando o mastro da bandeira de forma vigorosíssima. Fui moldado para inspirar força, bravura, pertinácia. Minha mão esquerda, fechada e lançada para trás, sugere a intenção de um soco. Como explica a placa na base do pedestal, fui concebido para homenagear os heróis e mártires mineiros que, no sacrifício pela conquista do território e da liberdade, verteram o seu sangue em prol da fundação e do engrandecimento da pátria. Meu rosto expressa a eloquência dessas palavras, rosto altivo que a testa larga e os cabelos revoltos emolduram. Na dureza do meu olhar, a convicção do lema composto pelas letras entrevistas nas dobras do tecido: ordem e progresso (SANTOS, 1999, p. 14).

A história contada por Santos (1999) retrata a figura do “homem viril” materializado na monumentalidade da estátua colocada bem à frente da Estação Ferroviária. A Praça da Estação era, praticamente, a única porta de entrada de Belo Horizonte daqueles tempos. O viajante, ao desembarcar na Estação, deparava-se imediatamente com a exuberância da estátua, homenagem aos bandeirantes e heróis da Inconfidência. O “homem quase nu” apresentava-se ali como um anfitrião, parecendo saudar e dando as boas-vindas ao novo belo-horizontino. “Deveria representar, para o viajante que chegava, a imagem do destemor triunfal (a bandeira singrando o ar!), condizente com aqueles tempos nacionalistas” (SANTOS, 1999, p. 14).

A sensação de sobrevoar a cidade produz no leitor a imagem de uma cidade ainda pequena e muito tranquila. O viajante parece, a partir da narração da estátua, atônico frente às dimensões do corpo monumental. “Eu era, porém, um espanto: meu tônus avantajado, minha agressividade, o ar insano de minha obstinação, destoando da suavidade, quase timidez, de Belo Horizonte”, (SANTOS, 1999, p. 15). Essa era a cena urbana típica de Belo Horizonte nos primeiros anos de sua existência.

Figura 1. Monumento à terra mineira (s/d)



57 - Belo Horizonte, Monumento à Civilização Mineira
Fonte: Belo Horizonte: Bilhete postal Coleção Otávio Dias Filho. (2010).

A permanência da estátua transformou-a, ao longo do tempo, em testemunha de todas as metamorfoses urbanas.

O tempo passou. A cidade se expandiu, lançando-se em todas as direções. Adotou dinâmicas cada vez mais vertiginosas. Com as metamorfoses urbanas, também eu fui me movendo. Perdi o papel de anfitrião, pois a Estação Ferroviária deixou de ser o portão principal da cidade, tornou-se mero lugar de passagem. Fui, aos poucos, girando em torno do meu próprio eixo (ou foi a cidade que girou à minha volta?) (SANTOS, 1999, p. 15).

Uma das imagens insinuadas por Santos (1999) refere-se à inversão de perspectiva de quem a contempla. Nos primeiros anos, a estátua descreve os olhares de todos que aqui chegavam. Olhando-a por baixo, homens e mulheres procuravam desvendar o monumento, corpo viril, prognóstico do homem mineiro. O destaque na sensualidade da estátua revelava um tempo em que a nudez e a liberdade nas expressões das formas corporais convidavam o

observador a idealizar uma imagem moderna de superação daqueles tradicionais e puritanos valores morais.

Porém, algo de novo acontece e os transeuntes parecem não mais perceber essa representação como o protótipo do homem mineiro, destemido. “Dei as costas para o fluxo de olhares da cidade” (SANTOS, 1999, p. 15). O personagem torna-se coadjuvante em um novo momento urbano e o olhar, agora, parece vir das alturas, dos arranha-céus que se apresentam como a nova promessa da modernidade mineira. A dinâmica urbana, como o personagem menciona, é vertiginosa.

A nudez não cria mais a polêmica do passado. “Alguns interpretam minha atitude atual como expressão de repulsa: eu desprezaria a cidade porque ela se tornou irracional, violenta. Estão enganados” (SANTOS, 1999, p. 15). O distanciamento da estátua em relação à cidade instiga a se pensar nos processos espaciais responsáveis por essas mutações urbanas. O distanciamento do cidadão em relação às materialidades da cidade assim como o sentimento de estranhamento que surge entre aqueles que vivem e produzem a cidade na contemporaneidade é o que compõe o cotidiano da metrópole. Esse é o enredo dessa história.

Praça da Estação²

Carlos Drummond de Andrade

Duas vezes a conheci: antes e depois das rosas.
Era a mesma praça, com a mesma dignidade,
O mesmo recado para os forasteiros: esta cidade é uma
promessa de conhecimento, talvez de amor.
A segunda Estação, inaugurada por Epitácio,
O monumento de Starace, encomendado por Antônio Carlos
São feios? São belos?
São linhas de um rosto, marcas da vida.
A praça da entrada de Belo Horizonte,
Mesmo esquecida, mesmo abandonada pelos poderes públicos,
Conta pra gente uma história pioneira.
De homens antigos criando realidades novas.
É uma praça – forma de permanência no tempo.
E merece respeito.
Agora querem levar para lá o metrô de superfície.
Querem mascarar a memória urbana, alma da cidade
Num de seus pontos sensíveis e visíveis.
Esvoaça crocitante sobre a praça da Estação
O Metrobel decibel a granel sem quartel
Planejadores oficiais insistem em fazer de Belo Horizonte
Linda, linda, linda de embalar saudade
Mais uma triste anticidade.

² BRANT, Ana Clara. “Conheça a história da Praça da Estação. 19/01/2013
http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/01/19/interna_gerais,344547/conheca-a-historia-da-praca-da-estacao.shtml . Último acesso: 12/06/2014

O contexto da cidade, pano de fundo do poema de Drummond, assim como da história da estátua, remetem ao mesmo processo de transformação do fragmento de território que tem a Praça da Estação como referência de centralidade. Carlos Drummond de Andrade refaz, assim como “o homem quase nu”, as transformações da Praça. A cidade que envolve a Praça sofre, em diferentes tempos, grandes e intensas transformações, como se pode concluir a partir dos relatos de ambos.

O poeta, atento a essas mutações, clama por respeito, menciona quem aqui chegou, o forasteiro, acreditava no recado de uma cidade que prometia conhecimento e, quem sabe, também amor.

Mas a cidade, revelada pelas óticas literárias, percorreu uma trajetória de espraiamento, explosão e dispersão em direção à produção de uma nova espacialidade urbana que, em nome da modernidade, revela uma história urbana contraditória e conflituosa. A *realidade urbana* contemporânea suscita e instiga os estudiosos com os olhares voltados para o *espaço* a refletirem sobre a trajetória e a dinâmica que as cidades assumem ao longo do tempo.

A permanente e contínua transformação de suas formas-conteúdos, provida por projetos políticos e econômicos, principalmente, permeia a produção da cidade de Belo Horizonte.

O descompasso entre a forma-cidade, imposta pelo traçado de Aarão Reis, e os conteúdos e os sentidos revelados a partir das experiências e das vivências sociais consolidam, ao longo do tempo, uma cidade contraditória desde os primórdios de sua idealização. A estrutura e a organização das ruas e das avenidas, construções e vastidão, precisão e simetria instigam o poeta Carlos Drummond no poema *Ruas*³.

Por que ruas tão largas?
Por que ruas tão retas?
Meu passo torto
foi regulado pelos becos tortos
de onde venho.
Não sei andar na vastidão simétrica
implacável.
Cidade grande é isso?
Cidades são passagens sinuosas
de esconde-esconde
em que as casas aparecem-desaparecem
quando bem entendem
e todo mundo acha normal.
Aqui tudo é exposto
evidente
cintilante. Aqui
obrigam-me a nascer de novo, desarmado.

³<http://bibliorodas.wordpress.com/2013/02/14/8a-expedicao-visitando-a-associacao-dos-feirantes/>

O gigantismo da cidade e o desenho retilíneo chamam a atenção de Drummond. As formas não obedecem as passadas de quem as usa. O poeta sente-se desarmado frente à cidade que se impõem. A cidade planejada parece inibir as possibilidades de sua apropriação e de seu uso.

É nesse sentido que entendo ser mais apropriado para compreender a cidade planejada que se (re)produzia a concepção lefebvriana mais rica e esclarecedora de forma e conteúdo. Para o caso de Belo Horizonte, forma esvaziada de conteúdo. Associa-se a esta expressão, rica em sua acepção, o sentido de uma forma que é produzida, mas que, entretanto, não é produto de uma apropriação social, sendo portanto, precária ou vazia de relações de sociabilidade. Tais formas são aquelas empobrecidas de usos que se conformam na riqueza das possibilidades de apropriação (...) (GOMES, 2006, p. 122).

Carlos (2001) assim como Gomes (2006) concordam que a forma carrega sentido social, pois compõe o quadro de referência da vida. “A morfologia liga-se, nesse plano, aos espaços construídos, aos usos (modo como o habitante vive na cidade) e à percepção que os habitantes têm dos lugares da constituição da vida” (CARLOS, 2001, p. 46). Mas, quando as formas são impostas e concebidas por aqueles que não as usam, mas apenas as produzem, inaugura-se uma nova possibilidade de leitura da cidade. Ou seja, a morfologia imposta pelos idealizadores da capital ao projetarem a cidade, interrompeu as possibilidades de apropriação espontânea da vida e, por isso, da realização e materialização dos sentidos sociais daquele tempo.

A maior concentração demográfica estava nos espaços localizados fora do que havia sido planejado e concebido pelos idealizadores. A cidade que apresenta possibilidades de apropriação espontânea da vida surge com mais notoriedade nos espaços periféricos, desprovidos da geometria da ordem, do planejamento. Essa realidade urbana é explicada por intermédio do elevado valor da terra urbana.

O preço da terra, desde a origem da capital mineira, incentivou a ocupação para fora do perímetro urbano. A impossibilidade da classe trabalhadora, migrantes que vinham produzir e morar na cidade – sendo uma parte deles os próprios operários da construção da cidade que se materializava – de se apropriarem da cidade planejada acaba, como mencionado acima, por esvaziar, de conteúdo e de sentido, a recém-inaugurada capital.

A representação de uma cidade esvaziada e de uma periferia adensada é revelada de maneira clara nos primeiros censos. “Em 1912, quinze anos após a inauguração da cidade, 70% dos seus 38.822 habitantes residiam fora da zona urbana. Essa exclusão configurou, ao longo das décadas seguintes, um processo de crescimento da periferia para o centro” (ANDRADE, 2003, p. 181)

Esse cenário começa a mudar significativamente a partir da década de 1940 quando as políticas urbanas atreladas a um redimensionamento da política econômica produzem novos arranjos espaciais.

Belo Horizonte, planejada na virada do século XIX, é uma cidade que desde sua origem destaca-se pelo compromisso de ser moderna. Apesar de não ter sido idealizada como uma cidade industrial, é, desde sua origem, uma cidade comprometida com as expressões e as manifestações da modernidade e conseqüentemente comprometida com as aspirações provenientes da industrialização. Segundo Iglesias (1987),

Em 1891, o Presidente Augusto de Lima lavrou o Decreto determinando que a Capital Mineira fosse transferida para Belo Horizonte. As reações foram tantas que o Decreto sequer foi publicado. Frente às divergências quanto à localização da Capital, Augusto de Lima remete para o Congresso Mineiro a responsabilidade da decisão, através de uma mensagem de 17 de abril de 1891, onde deixa claro a expectativa de dotar o Estado de uma nova Capital, que **'seja centro de atividade intelectual, industrial e financeira e ponto de apoio para a integridade de Minas**, seu desenvolvimento e prosperidade pois que de tal condição carece infelizmente a actual Capital... (IGLÉSIAS, 1987, p. 24).

Iglesias (1987) e Gomes (2006) compartilham dessa análise, pois, para ambos, o caminho da modernidade na virada do século XIX é, sem dúvida, orientado pelo processo industrial. Belo Horizonte estava nesse compasso:

É inegável que no Brasil do início do século XX, moderno e modernidade eram sinônimos de industrialização, orientado pelo ideário do progresso. Noutros termos, o caminho para o mundo moderno não tinha outro percurso senão o da formação de um parque industrial por meio do qual o progresso poderia ser alcançado, realizando o destino deste que é "gigante pela própria natureza". A ideia recorrente e dominante era a de que somente por meio da indústria, o Brasil, de fato, colocaria o pé no século XX e tiraria definitivamente o outro do século XIX, como estaria fadado a acontecer (GOMES, 2006, p. 129).

O papel da indústria como indutora no processo de modernização e de consolidação da cidade é inegavelmente fator de grande relevância para se compreender a produção dessa nova espacialidade nas terras mineiras. A indústria representou para Belo Horizonte, assim como para grande parte das cidades, uma ruptura com o passado. A nova realidade introduzida pela indústria inaugura, sem dúvida, um novo modo de vida, uma nova dinâmica de perceber, de compreender e de produzir a cidade.

Entretanto, é curioso observar que as tentativas de construir um projeto industrial fizeram com que Belo Horizonte ganhasse uma estrutura metropolitana peculiar. A presença incipiente das indústrias na centralidade da cidade e depois nas regiões periféricas à capital revelam que algumas cidades assumem o papel de cidades industriais antes mesmo de haver uma expansão da capital. Para que se compreenda a transformação da cidade de Belo Horizonte em metrópole faz-se necessário percorrer o projeto de

industrialização da capital mineira a partir da produção da primeira centralidade econômica da capital: a Praça da Estação.

3. O incipiente movimento industrial de Belo Horizonte: a espacialização econômica da *Praça da Estação*.

Belo Horizonte, na tentativa de responder aos anseios da modernidade, atributo e “missão” que lhe foram auferidos desde os primórdios de sua idealização, revela, ainda nos seus primeiros anos, a presença de um conjunto de estabelecimentos industriais. A necessidade de recursos, de produtos e de matéria-prima para a construção da cidade foi, sem dúvida, responsável por esse dinamismo industrial inicial.

Estando a economia mineira dispersa em várias regiões, a única maneira de a indústria servir os mercados estabelecidos era com sua distribuição junto aos centros locais da economia. A Capital, indubitavelmente era um destes centros e de atraente magnitude (IGLESIAS, 1987, p. 25).

A cidade de Belo Horizonte, ao percorrer seu compromisso com o processo de modernização, assume, apesar de todas as dificuldades que apresentaremos em seguida, projetos de envergadura industrial. As barreiras encontradas pelos gestores da cidade em promover a promessa modernizadora nos anos iniciais não podem ocultar as tentativas e o desejo de fazer a cidade se destacar e se colocar como centralidade econômica do Estado mineiro. O conteúdo não está apenas em sua materialização, mas também nas retóricas, nos planejamentos e nas ações, mesmo quando as tentativas não se avolumam.

Belo Horizonte nasceu sob o signo da industrialização, mas esta lhe foi negada nas dificuldades de seus primeiros governos. As crises econômicas da virada do século, as lutas políticas dos mineiros das minas e dos gerais, as alianças entre interesses antagônicos face ao controle sobre a capital e as dificuldades em resolver questões regionais e urbanas, como transportes e energia, retardaram a maturação industrial de Belo Horizonte (MONTE-MÓR, 1994, p. 15).

Diniz (1981) remete à ausência de transporte e de energia como sendo um dos fatores responsáveis pelo atraso industrial na capital. Gomes (2006), assim como Diniz (1981) e Monte-Mór (1994), reafirma essas questões e destaca que a ausência de “força de trabalho em quantidade excedente, energia farta e subsidiada, integração dos lugares pela rede de transporte e matéria-prima também subsidiada” corroboram para o atraso industrial em Belo Horizonte.

Para Monte-Mór (1994), mesmo com todas as dificuldades estruturais presentes na recém-inaugurada cidade são notórias as tentativas dos gestores

da cidade em promover o processo de industrialização. “Mesmo assim, já na primeira década desse século, a Capital aparecia como o segundo pólo têxtil da província” (MONTE-MÓR, 1994, p. 15).

Além disso, é relevante pontuar que apesar de muitos estudiosos insistirem na ideia de que Belo Horizonte surge descomprometida com o projeto de se industrializar, mesmo as estatísticas econômicas mostram dados que permitem se repensar esse argumento. Iglesias (1987, p.28) reforça essa interpretação.

É usual ouvir falar que Belo Horizonte daquela época não passava de uma “Cidade de Funcionários”, uma “Cidade Administrativa”, certamente devido à função de Capital do Estado. No entanto, embora os setores da administração pública, dos servidores e mesmo da construção civil tivessem peso significativo na estrutura produtiva do município, a população economicamente ativa se ocupava majoritariamente das atividades do setor secundário e primário (52,3%). Indubitavelmente, a Nova Belo Horizonte, apesar de ainda não ser o centro da economia mineira, já apresentava, àquela época, certo desenvolvimento industrial, não se resumindo, como se pode ser levado a pensar, a mera Cidade da burocracia estatal (IGLESIAS, 1987, p. 28).

Belo Horizonte, apesar de não se constituir, como centralidade econômica, revela números que a fazem despontar no cenário mineiro. O desenvolvimento industrial, ainda que incipiente na primeira metade do século XX, revela uma cidade distante daquela cidade eminentemente administrativa até hoje descrita por diversos autores. Ao mesmo tempo, a busca pelo posicionamento da capital como centralidade da economia mineira não é revelada apenas nos números, como sublinha Iglesias (1987), estando presente também na retórica política da época. Dulci (1999) contribui com essa análise ao mencionar o discurso de Afonso Pena.

Ninguém desconhece que há uma grande emigração de dinheiro de pessoal para a capital federal e para São Paulo ultimamente. Nós devemos, pois, por todos os meios, provocalos para o nosso estado, porque aí não ficarão dormentes, hão de entrar em circulação e fomentar a indústria, a lavoura, a viação férrea e tantos outros elementos de riqueza que jazem amortecidos no solo mineiro. (ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS. 1989. p. 48 In: DULCI, 1999, p. 41).

O impulso e o reconhecimento da importância da indústria para o processo de urbanização e, conseqüentemente para a produção de uma centralidade econômica para Minas evidencia-se. A política de modernização da cidade pela introdução das atividades industriais também pode ser

percebida quando o Prefeito Bernardo Monteiro, em 1902, promulga o Decreto n.1516.

A necessidade de desenvolver indústrias incipientes e de criar novas, impõe-se ao espírito dos que desejam o engrandecimento da Capital, e assim obedecem ao pensamento do legislador, que decretou a sua edificação, desejoso de abrir um novo centro de trabalho, onde o comércio e a indústria encontrassem campo vasto para se auxiliarem numa reciprocidade de favores, que oferecesse garantias eficazes de futuro certo e seguro. Além do concurso permanente que nela mora – o funcionalismo público – para o seu aformoseamento e valorização, entendi de meu dever atrair o capital estrangeiro, para isso fazendo concessões, que surtindo o desejado efeito, me permitem anunciar o próximo estabelecimento de uma importante fábrica, o início, portanto de um período de esforços e engrandecimento da cidade, que com verdadeiro prazer, verifico todos os dias. Embora não seja a Capital um núcleo bastante populoso, a sua situação em relação a diversas zonas do Estado, já consideráveis mercados de consumo, legitima a possibilidade de ser ela um canteiro industrial⁴.

A partir do referido Decreto várias indústrias se instalaram na cidade. A doação de terrenos, a isenção de impostos e o fornecimento de energia sem custos impulsionaram empreendimentos significativos para a época. A localização dessas indústrias se deu nas proximidades da Praça da Estação, devido, principalmente, à facilidade no fornecimento de matérias-primas e aos equipamentos que vinham de outras localidades. Naquele momento, as demandas das indústrias que vislumbraram Belo Horizonte como uma cidade para se investir pareciam ser supridas pela localização das mesmas nos espaços do entorno da Praça da Estação, fomentadas pela centralidade que esse espaço já desempenhava.

A demanda por empreiteiros, carpinteiros, mestre de obras, artistas, comerciantes, arquitetos, paisagistas, lavradores, construtores, entre tantos outros profissionais, gerou grande fluxo migratório para Belo Horizonte.

Nas proximidades da linha férrea, a Praça da Estação passa a ser o destino dos primeiros estabelecimentos industriais assim como da hospedaria dos imigrantes. Para lá convergiam todas as atividades e os serviços da recém-inaugurada capital. Entre os imigrantes que aportaram na capital mineira, importante destacar a participação significativa de imigrantes italianos no processo de produção da cidade.

⁴<http://bairrosdebelohorizonte.webnode.com.br/news/o-desenvolvimento-industrial/> Último acesso: 15/09/2014.

Entre os anos de 1888 e 1898, foi adotada uma política de incentivos e subsídios para a imigração em Minas Gerais. No mesmo contexto histórico, o governo brasileiro criou uma série de facilidades e, por intermédio de uma propaganda maciça na Itália, difundiu uma imagem do País como uma terra de oportunidades. Dentre os imigrantes que se fixaram em Belo Horizonte, os italianos formaram a maior parte (PEREIRA, 2007, p. 3).

A construção da nova capital de Minas repercutiu não apenas no Brasil, mas em várias localidades pelo mundo dando início a um fluxo migratório intenso. A propaganda e a necessidade de receber trabalhadores estão presentes no processo de execução do projeto. “Em 1896, foi divulgado um panfleto com informações sobre imigração para Minas Gerais em toda a Itália” (PEREIRA, 2007, p. 4). Pereira (2007) menciona que a cidade recebeu, no início da sua construção, os primeiros 292 imigrantes italianos. “Desses pioneiros, alguns teriam sido direcionados para a ‘Fazenda do Barreiro’, onde o engenheiro Aarão Reis organizava o primeiro núcleo agrícola nas redondezas da futura capital. Outros três contratos de imigração se seguiram” (PEREIRA, 2007, p. 4). Parte dos imigrantes se dedicou à agricultura para o abastecimento da capital, sendo, portanto, impulsionados pela demanda por alimentos a cidade que surgia. Outra parte se direcionou para os estabelecimentos industriais.

Apesar de uma industrialização incipiente deve-se ressaltar a participação dos imigrantes italianos na história da indústria da capital. Atraídos pelas vantagens oferecidas e disponibilizadas no Decreto n.1516, muitos imigrantes vão compor o quadro de empreendedores industriais da recém-inaugurada capital.

Ao lado daqueles que vieram diretamente para Belo Horizonte, consta que muitos dos que chegaram nessa época já haviam se estabelecido em outras cidades mineiras, como Juiz de Fora e Barbacena, ou em outros Estados, e vieram atraídos pelas oportunidades que a construção de uma cidade oferecia (PEREIRA, 2007, p. 4).

Alguns empreendimentos industriais instalados nesse período merecem destaque. O “Estabelecimento Industrial Mineiro”, de propriedade do italiano Paulo Simoni, foi um dos maiores ícones da industrialização local de então. O imigrante já havia se estabelecido e inaugurado, em outras localidades como Juiz de Fora e Barbacena, outros empreendimentos industriais. Mas foi em Belo Horizonte, a partir do Decreto n. 1516 que o italiano Paulo Simoni se estabeleceu na capital. A diversidade de suas atividades era, para a época, extremamente arrojada. Entre os diversos ramos destacavam-se o alimentício, os destilados, os cigarros, os doces, etc. Outro destaque é a “Companhia Industrial Belo Horizonte”, considerada um dos maiores empreendimentos da indústria têxtil. Localizada também no entorno da Praça da Estação, a indústria recebeu grandes incentivos da prefeitura como isenção de impostos por cinco

anos, além de concessão de terreno para a construção do empreendimento. Outro equipamento que contribuiu para a construção da cidade e que compunha a centralidade da capital no entorno da Praça da Estação foi a antiga “Indústria Garcia de Paiva e Cia” futuramente chamada de “Serraria Souza Pinto”.

Outros estabelecimentos industriais (Mechanica de Minas”; “Fábrica de Carros” e “Carroças Domingos Chiari&Irmaões) fizeram parte, também, da primeira centralidade econômica da capital.

O fato é que, em 1912, já existia na Capital um apreciável parque industrial com 91 estabelecimentos. Belo Horizonte contava, inclusive, nesta ocasião, com uma empresa com mais de 500 empregados, a indústria têxtil Cia. Industrial de Belo Horizonte, instalada na Praça da Estação. Entretanto, prevaleciam estabelecimentos de 20 a 50 trabalhadores, os quais participavam com 57% do total de empresas da Cidade. Rodolfo Jacob observa que, já em 1908, Belo Horizonte é o segundo centro de produção têxtil de Minas Gerais, somente ultrapassado por Juiz de Fora, que possuía 7 fábricas, com 767 operários e 226 teares, enquanto a Nova Capital operava 4 empresas, com 407 trabalhadores e 270 (IGLESIAS, 1987, p.26).

Apesar dos esforços, Belo Horizonte não se consolida, nos seus primeiros anos, tal como esperado, como uma centralidade econômica nas Minas. O impulso atribuído ao Decreto n. 1516, responsável pelo surgimento do primeiro “parque industrial” da cidade foi interrompido pelo Prefeito Cornélio Vaz de Melo em 1916. “Os favores concedidos às indústrias não correspondem, segundo penso, aos sacrifícios que com eles faz a Prefeitura. (...) Com a energia elétrica às indústrias, despense a Prefeitura quantia superior à orçada”⁵. Assim, esse Prefeito encerra os benefícios disponibilizados aos investidores industriais atrelando a decisão principalmente à problemática relacionada ao fornecimento de energia e seu custo.

Empreendimentos industriais significativos para a época são facilmente vinculados às práticas de beneficiamento promovidas pelo Estado, o que confirma seu compromisso com o projeto de modernização. Entretanto, o curioso é que por mais que os gestores da capital idealizassem um projeto de industrialização, a configuração de uma infraestrutura capaz de promover tal feito é adiada. A inoperância das políticas de implantação de alguns setores relacionados ao fornecimento de energia e transporte demonstrava ainda certo amadorismo frente à demanda do projeto industrial.

Esse distanciamento entre a representação do espaço e a produção do espaço da representação revela uma das características do processo de modernização periférica.

⁵<http://bairrosdebelohorizonte.webnode.com.br/news/o-desenvolvimento-industrial/> Último acesso: 15/09/2014.

Essa é uma prática comum nos países subdesenvolvidos que, ao almejar o processo de modernização via industrialização, não conseguem angariar e mobilizar instrumentos políticos e econômicos suficientes e eficientes para produzirem especialmente uma rede capaz de promover tal feito. Esse descompasso entre o que se idealiza, chamado por Gomes (2006) como “tempo planejado” e o representado, “tempo que se realiza”, se pode perceber desde a origem da capital.

Belo Horizonte, ainda na sua jovialidade, presencia esse descompasso, sendo muitas vezes erroneamente interpretada como uma cidade sem aspirações e desejos industriais. Talvez seja essa a revelação da modernidade nesse tempo. Modernidade almejada, prometida, mas que pela sua essência contraditória, mostra-se incipiente, por vezes até mesmo fracassada.

Referências Bibliográficas

BELLO Horizonte. Bilhete postal Coleção Otávio Dias Filho. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2010.

BENJAMIM, Walter. Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001. 368 p.

CORCINIO JUNIOR, Givaldo Ferreira. Espaços da memória: um estudo da poética dos monumentos urbanos. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana. UERJ – 18 a 22 de novembro, 2013.

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

DULCI, Otávio Soares. Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

GOMES, Gláucia Carvalho. A economia política do/no espaço e as (im)possibilidades do Urbano na metrópole contemporânea. Dissertação (mestrado). Belo Horizonte. IGC/UFMG, 2006.

IGLESIAS, Francisco. Trajetória e significado de Belo Horizonte. In: Memória da Economia da Cidade de Belo Horizonte. BH 90 anos. (Monteiro Corrêa Promotores Associados LTDA). Iniciativa Cultural Empresas BMG. 1987.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. Belo Horizonte: a cidade planejada e a metrópole em construção. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís (coord.). Belo Horizonte: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: Cedeplar/PBH, 1994.

PEREIRA, Lígia Maria Leite. Imigração italiana e desenvolvimento em Minas Gerais. 2007.

http://www.ponteentreculturas.com.br/media/textos_palestras/imigracao_italiana_e_desenvolvimento_em_Minhas_Gerais_Ligia_Maria_Leite_Pereira.pdf.

Último acesso: 20/06/2014.

SANTOS, Luís Alberto Brandão. Saber de Pedra – o livro das estátuas. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.

SINGER. Paul. Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Editora Nacional, 1977.