

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA

Henrique Silveira Gomes

**O TRABALHO ESCRAVO NA COMPANHIA UNIÃO INDÚSTRIA**

Juiz de Fora

2018

Henrique Silveira Gomes

**O TRABALHO ESCRAVO NA COMPANHIA UNIÃO INDÚSTRIA**

Monografia de conclusão de curso  
submetida à Universidade Federal de Juiz  
de Fora como requisito parcial à obtenção  
do título de Licenciado em História.

Orientadora: Prof. Dra. Maria Fernanda  
Vieira Martins

Juiz de Fora

2018

Henrique Silveira Gomes

## **O TRABALHO ESCRAVO NA COMPANHIA UNIÃO INDÚSTRIA**

Monografia de conclusão de curso submetida à Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciado em História e aprovada pela seguinte banca examinadora:

Aprovada em:

---

Prof. Dra. Maria Fernanda Vieira Martins (Orientadora)

Universidade Federal de Juiz de Fora

---

Prof. Dr. Fernando Gaudereto Lamas(Leitor crítico)

Colégio de Aplicação João XXIII

## RESUMO

A Companhia União indústria foi criada em 1853 pelo cafeicultor Mariano Procópio Ferreira Lage, a partir de uma concessão imperial que visava a construção e manutenção da Rodovia que liga Juiz de Fora à Petrópolis (Rodovia União Indústria) e também a de outras rodovias na região da Zona da Mata. O contrato firmado entre Mariano Procópio e o Estado imperial - a partir do decreto nº 1.031 de 7 de Agosto de 1852 - proibia expressamente o uso de trabalho de cativos na construção das rodovias. Porém, como confirmado em pesquisas anteriores (como Luiz José Stheling, Domingos Giroletti e Sérgio Oliveira Birchal) houve sim a participação de cativos nas construções realizadas pela companhia, burlando o contrato firmado com governo Imperial. No presente trabalho busquei analisar de que forma a Companhia conseguiu burlar esse decreto para empregar cativos, de que maneira se dava esse contrato entre a Companhia União Indústria e o cativo, a relação com as elites locais e qual será a reação do Estado Imperial perante o descumprimento do contrato.

**PALAVRAS-CHAVE:** Trabalho escravo, Companhia União Indústria, Mariano Procópio

## **ABSTRACT**

Companhia União Indústria was created in 1853 by the coffee grower Mariano Procópio Ferreira Lage, from an imperial concession that aimed at the construction and maintenance of the Highway connecting Juiz de Fora to Petrópolis (Union Industry Highway) and also to other highways in the region of Wood zone. The contract signed between Mariano Procópio and the imperial state - from Decree No. 1,031 of August 7, 1852 - expressly prohibited the use of captive labor in the construction of highways. However, as confirmed in previous researches (such as Luiz José Stheling, Domingos Giroletti and Sérgio Oliveira Birchal), there was rather the participation of captives in the constructions carried out by the company, circumventing the contract signed with the Imperial government. In the present work I tried to analyze how the Company managed to circumvent this decree to employ captives, in what way was this agreement between Companhia União Indústria and the captive, the relationship with local elites and what will be the reaction of the Imperial State before the breach of contract.

**KEY WORDS:** Slave labor, Companhia União Industria, Mariano Procópio

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>7</b>
<b>1. MARIANO PROCÓPIO FERREIRA LAGE: RELAÇÕES FAMILIARES E ELITES LOCAIS.....</b>	<b>9</b>
<b>2. A COMPANHIA UNIÃO INDÚSTRIA .....</b>	<b>18</b>
<b>3. <i>CONSTANTE USO DE NÃO DIMINUTO PESSOAL</i>.O EMPREGO DE MÃO DE OBRA ESCRAVA NA COMPANHIA UNIÃO INDÚSTRIA.....</b>	<b>26</b>
<b>Fontes.....</b>	<b>37</b>
<b>Referências.....</b>	<b>38</b>

## Introdução

Nesta pesquisa busquei analisar de que maneira se dava o trabalho cativo empregado pela Companhia União e Indústria em suas atividades, visto que a Companhia não podia utilizar mão de obra escrava devido às normas contratuais e pelo próprio posicionamento do governo imperial, que já começava restringir o uso do trabalho escravo em construções de estradas e ferro e rodagem e obras públicas em geral.

A Companhia União e Indústria foi organizada em 1853 pelo cafeicultor Mariano Procópio Ferreira Lage, através de uma concessão imperial que dava a responsabilidade para a Companhia de construir e conservar estradas entre a província de Minas Gerais e Rio de Janeiro pelo tempo de meio século. A principal estrada construída pela Companhia foi a Estrada União e Indústria, que liga Juiz de Fora à Petrópolis e sua construção foi realizada entre os anos de 1855 e 1861.

A Estrada União e Indústria, inaugurada em 1861, foi um grande marco para a época, principalmente para a região da Zona da Mata mineira, pois representou um sistema viário tecnologicamente avançado para o período que permitiu uma ligação mais eficaz entre a cidade de Juiz de Fora e o Rio de Janeiro, facilitando assim o escoamento da produção cafeeira da Zona da Mata para os portos da cidade fluminense.

A abertura da Estrada vai ser crucial também para o município recém-formado de Juiz de Fora. Segundo Domingos Giroletti, em seu livro “A industrialização de Juiz de Fora”, a construção da rodovia vai transformar a cidade em um entreposto comercial, proporcionando o desenvolvimento do comércio e a maior concentração de capital.<sup>1</sup>

O desenvolvimento e a construção da União e Indústria e as demais estradas construídas pela Companhia foi realizada em um contexto marcado pela recente proibição do tráfico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz de 1850, e também por medidas através de decretos e concessões que visava proibir o uso de trabalho cativos na construção de rodovias e também na construção de estradas de ferro e estimulava a vinda de imigrantes para realizar este trabalho.

O próprio decreto firmado por Mariano Procópio e o governo imperial, que constituiu a concessão que formou a Companhia União e Indústria é um exemplo dessa questão. O decreto (Decreto nº 1.031, de Agosto de 1852) estimulava a vinda de colonos para o país com o objetivo

---

<sup>1</sup> GIROLETTI, Domingos. Industrialização de Juiz de Fora (1850-1930). Juiz de Fora: EDUFJF, 1987, p.41

de trabalharem para a companhia , sendo dever da mesma garantir um local para esses colonos se estabelecerem.Por essa razão ,Mariano Procópio construiu a Colônia Dom Pedro II , que tinha o objetivo de receber os colonos , no caso os alemães.

Porém, como afirmado por diferentes e variadas pesquisas (como José Luiz Stheling , Domingos Girolleti , Sergio Oliveira Birchal , Luiz Eduardo Oliveira e Fernando Gaudereto Lamas) a Companhia União Indústria não utilizou somente mão de obra livre como obrigava o seu contrato com o governo imperial.Como confirmado pelos pesquisadores citados,e que procurei analisar com essa pesquisa dando prosseguimento a esse tema , investigando como a Companhia União Industria burlou esse decreto ,como se deu essa relação entre o trabalhador cativo e a Companhia e se houve reação do governo Imperial perante a essa questão.

Este trabalho encontra-se dividido em três capítulos. No primeiro, é feita uma análise sobre o presidente da companhia, o comendador Mariano Procópio Ferreira Lage e sua importante família, os Ferreira Armonde, que exercia uma grande influência na região da Zona da Mata mineira durante os séculos XVIII e XIX. O segundo capítulo é dedicado a abordar a constituição e a trajetória da Companhia União Indústria, e no terceiro é abordada especificamente a questão do uso de trabalho escravo pela empresa, sendo finalizado esta pesquisa com as considerações finais.



## **1- Mariano Procópio Ferreira Lage: Relações Familiares e Elites Locais**

O presidente da Companhia União Indústria, Mariano Procópio Ferreira Lage, é oriundo de uma tradicional família do contexto imperial, os Ferreira Armonde, o patriarca da família foi o bisavô de Mariano Procópio, o português natural do Arquipélago dos Açores Francisco Ferreira Armonde, nascido em 1691 e falecido em 1751. Francisco, junto com seus seis filhos, Maria Vicência de Jesus, Manoel Ferreira Armonde, Vicente, Francisco Ferreira Armonde (filho), Ana Maria de Jesus e José Ferreira Armonde, teria chegado ao Brasil no século XVIII e se estabelecido na vila de Barbacena, que no período pertencia à comarca do Rio das Mortes, na região da Zona da Mata mineira<sup>2</sup>.

Ao longo dos anos os Armonde foram se estabilizando e crescendo economicamente na região da Borda do Campo (atual cidade de Barbacena), a partir de um comércio de abastecimento que se desenvolveu para atender as necessidades e demandas da atividade mineradora daquela região, ligado principalmente ao Caminho Novo, no qual membros da família Ferreira Armonde em meados do século XVIII já estariam comprando sesmarias em suas margens.

O Caminho Novo surgiu com a intenção de encurtar a distância entre as regiões mineradoras e o porto do Rio de Janeiro. Antes de sua abertura o trajeto era realizado por um itinerário chamado posteriormente de “Caminho Velho”, que já existia em fins do século XVII e que fazia a ligação das regiões mineradoras com o porto do Rio de Janeiro pela cidade de Paraty. A autorização da abertura do Caminho Novo foi passada através de uma Carta Régia, no ano de 1699, ao então governador da capitania do Rio de Janeiro Artur de Sá Menezes, e cuja tarefa de realização da abertura ficou a cargo do bandeirante Garcia Rodrigues Paes.

O novo itinerário para o escoamento da produção mineradora já estaria aberto para circulação a partir da primeira década do século XVIII. O Caminho Novo partia da cidade do Rio de Janeiro e seguia até Vila Rica por via terrestre, encurtando o tempo de viagem para a região mineradora para cerca de um mês, um terço a menos do que o antigo caminho. Além de encurtar o tempo de duração da viagem para as minas, o Caminho Novo proporcionou uma grande dinamização do comércio, urbanização e da economia interna da região por onde se passava o trajeto, como é destacado por Edna Maria Resende:

---

<sup>2</sup> - LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas: Família, Fortuna, Poder e Redes de Sociabilidades Os Ferreira Armonde 1751-1850*.

A utilização desses caminhos viabilizou não apenas a entrada de mercadorias e a saída de ouro e diamantes como contribuiu sobremaneira para o desenvolvimento e a fixação de uma sociedade urbanizada e mais estável. O ir e vir das tropas requeria a existência de pontos de abastecimento que possibilitassem o empreendimento de longas viagens. Como se pode observar, na descrição do itinerário entre o Rio de Janeiro e a região das Minas são feitas inúmeras referências às diversas passagens, pousadas e roças que pontilhavam o trajeto. Nessas roças os viajantes podiam descansar nos ranchos oferecidos pelos fazendeiros, que, em troca, vendiam alimentos e cobravam o pasto para os animais. Além dessa atividade comercial que se desenvolveu ao longo dos caminhos, impulsionando o desenvolvimento agrícola, o comércio também exerceu papel fundamental na consolidação urbana. Já nas primeiras décadas do século XVIII, os primeiros povoados que surgiram em torno da lide mineratória começaram a adquirir um caráter mais estável, com a construção das capelas, que muitas vezes emprestaram seus nomes aos arraiais, e das primeiras moradias, concentradas em torno dos templos e aleatoriamente ao longo dos caminhos e suas bifurcações<sup>3</sup>.

Dentro deste contexto de dinamização e crescimento urbano e econômico potencializado pelo Caminho Novo que os Ferreiras Armonde se estabilizaram e expandiram sua fortuna e influência, iniciando com um comércio voltado para o fornecimento e abastecimento para as tropas do mercado minerador e aumentando ao longo dos anos suas atividades para o comércio de escravos, exportação e importação de gêneros agrícolas, além de possuir plantéis de escravos e propriedades rurais<sup>4</sup>. A rede de negócios da família estava localizada principalmente na região da Zona da Mata mineira, mas se estendia-se até a província do Rio de Janeiro.

O maior negociante e comerciante da segunda geração dos Ferreira Armonde foi Francisco Ferreira Armonde (filho), avô de Mariano Procópio, nascido em 1737 e falecido em 1814; casou-se com Felizarda Maria Francisca de Assis, com quem teve doze filhos: Francisco Antônio Ferreira Armonde (1777-1862), Mariano José Ferreira Armonde (1779-1837), José Joaquim Ferreira Armonde (1781-1849), Marcelino José Ferreira Armonde (1782-1850), Simplício Ferreira Armonde (nascido em 1784), Ana Quitéria Umbelina Barbosa (1786-1864), Joaquim José Ferreira Armonde (1788-1849), Honório Ignácio Ferreira Armonde (1790-1842), Manoel Ignácio Ferreira Armonde (1792-1854), Antônio José Ferreira Armonde (1795-1852), Flávio José Ferreira Armonde (1800-1865) e Lino José Ferreira Armonde (1802-1870)<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> RESENDE, Edna Maria. *Ecossistema do Liberalismo: ideários e vivências das elites regionais no processo de construção do Estado Imperial (1831-1840)*. Belo Horizonte: UFMG, 2008. (Tese de Doutorado em História), p.59-60

<sup>4</sup> MATTOS, Adalberto Alves de. *Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014, p.34

<sup>5</sup> LACERDA, Antonio Henrique Duarte. *Negócios de Minas: Família, Fortuna, Poder e Redes de Sociabilidades Os Ferreira Armonde*. p.98.

Para se compreender a dimensão da influência e do poder de Francisco Ferreira Armonde (filho) na sociedade barbacenense, cito uma passagem da tese de Antonio Henrique Duarte Lacerda, que aborda de maneira aprofundada a história da família Ferreira Armonde:

Para dimensionar a importância econômica de Francisco Ferreira Armonde (filho) no conjunto da sociedade barbacenense de fins do século XVIII e início do XIX, reporto-me aos resultados apresentados por Adriano Braga Teixeira (2007). No levantamento que este autor realizou na Vila de Barbacena, a partir de 214 inventários abertos no período 1791-1822, ele apontou Francisco Ferreira Armonde como a segunda maior fortuna da localidade. [...] Maior rebanho encontrado na pesquisa e também possuía o maior plantel de escravos da região.<sup>6</sup>

Além do grande potencial e prestígio conquistados pelos Ferreira Armonde no âmbito dos negócios e comércio, a família também estava presente dentro da política local e na política central, principalmente a partir da terceira geração familiar, tendo como principal intuito expandir cada vez mais as relações de poder da família.

Esse é o caso do pai de Mariano Procópio e filho de Francisco Ferreira Armonde (filho), o capitão Mariano José Ferreira Armonde, que ocupou o cargo de vereador pela Câmara Municipal de Barbacena durante os anos de 1820 e 1823, além de ter exercido voluntariamente o cargo de administrador do correio da Vila de Barbacena em 1823 e, ainda nesse mesmo ano, ter sido nomeado pela Câmara para servir como tesoureiro à “Subscrição Voluntária” da Marinha de Guerra do Império<sup>7</sup>.

Mariano José Ferreira também exerceu duas vezes o cargo de deputado provincial, entre os anos de 1833 e 1835, além de ter participado ativamente nos negócios familiares ao lado de seus irmãos Marcelino José Ferreira Armonde e Honório José Ferreira Armonde, realizando a compra de produtos no Rio de Janeiro e encaminhando para Minas Gerais.

Nesta geração da família Ferreira Armonde, quem teria obtido maior êxito e sucesso nos negócios e nas relações comerciais foi justamente Marcelino José Ferreira Armonde que, tendo se tornado um grande investidor em apólices da dívida pública, estabeleceu importantes relações comerciais e políticas na Corte. Além de ter sido o pioneiro e responsável pela expansão do seu núcleo familiar no âmbito político, exerceu cargos públicos importantes na província e recebeu o título de barão no ano de 1848, se tornando o primeiro barão de Pitangui.

---

<sup>6</sup> Idem, p.94

<sup>7</sup> BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência, genealogia*. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991. p.203.

Os Ferreiras Armondes tornaram-se sem dúvida um influente grupo familiar no contexto comercial e político da sociedade mineira, principalmente no eixo entre Barbacena e a Corte do Rio de Janeiro. Iniciando suas atividades comerciais e potencializando-as com a abertura do Caminho Novo no final do século XVIII, a família foi ampliando cada vez mais seus negócios a diversas atividades, como criação de gado, plantações de café, tráfico de escravos, além de investimentos em ações e financiamentos. Pode-se ressaltar que foram “homens de seu tempo”, se expandindo politicamente e mantendo contatos com o mundo europeu e norte americano, o que os deixaram atentos às transformações e evoluções tecnológicas em andamento durante o século XIX.<sup>8</sup>

Após a terceira geração da família Armonde, dois nome entre seus descendentes se destacaram no âmbito econômico e político durante o período do segundo Reinado. São eles o próprio Mariano Procópio Ferreira Lage e seu primo Camilo Maria Ferreira Armonde, que seriam respectivamente presidente e vice presidente da Companhia União Indústria.

Camilo Maria Ferreira Armonde era filho de Marcelino José Ferreira Armonde, o barão de Pintagui, e foi médico formado no ano de 1837 na Academia de Medicina de Paris. Seguiu o caminho do pai no âmbito político, tendo se filiado ao Partido Liberal desde sua juventude e sido responsável pela reorganização do partido na cidade de Barbacena durante o ano de 1840. Dois anos depois, participou ativamente da Revolução Liberal (1842), como uma de suas principais lideranças. Em consequência de sua participação no movimento, ficou preso durante alguns meses, sendo absolvido em 1843. Mesmo após sua prisão, Camilo Ferreira Armonde atuou assumindo diversos cargos políticos, sendo Deputado Geral entre os anos de 1848 e 1849, 1864 e 1868 e 1878 e 1881, além de ter ocupado o cargo de presidente da província do Rio de Janeiro nos anos de 1878 e 1879, presidente da Assembleia Geral entre os anos de 1864 e 1866 e 1878 e 1881, tendo sido ainda Conselheiro de Estado nomeado em 1879 e se tornado Conde de Prados no ano de 1881.<sup>9</sup>

Mariano Procópio Ferreira Lage, o personagem mais relevante desta pesquisa, nasceu no município de Barbacena - especificamente na Chácara do Matinho, onde atualmente é sediada a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) - no dia 23 de junho de 1821<sup>10</sup>. Como já mencionado anteriormente, seu pai era o capitão Mariano José Ferreira Armonde e sua mãe, Maria

---

<sup>8</sup> RESENDE, Edna M. *Ecossistema do Liberalismo: ideários e vivências das elites regionais no processo de construção do Estado Imperial (1831-1840)*. Belo Horizonte: UFMG, 2008. (Tese de Doutorado em História), p.146-147.

<sup>9</sup> BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência, genealogia*. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991.p.188-189

<sup>10</sup> Idem, p.14

José Santana; era o filho mais velho do casal, sendo seus irmãos Marciano Maximiliano Ferreira Lage, Mariana Barbosa de Assis Ferreira e Maria José Ferreira Lage (Baronesa de Pitangui)<sup>11</sup>.

Sobre sua infância e início da adolescência, destaca Wilson de Lima Bastos, autor de uma obra com caráter biográfico de Mariano Procópio:

As primeiras letras foram adquiridas em sua própria casa, em Barbacena e demais noções elementares ministradas por sua ilustre mãe, até que aos quinze anos de idade, matriculou-se no colégio de Congonhas do Campo, que se encontrava sob direção dos padres do Caraça. Era o ano de 1836. Terminando o curso, dedicou-se ao comércio, no Rio de Janeiro, onde, todavia foram curtas a sua atividade e sua permanência. Em retornando ao convívio familiar, percebendo seu pai suas inclinações pela ciência e tecnologia, sendo admirável a capacidade com que aprendia o Francês, o inglês e outras línguas, proporcionou-lhe uma viagem de estudos na Europa.<sup>12</sup>

Na sua juventude, entre seus 15 e 17 anos de idade, Mariano iniciou-se nos negócios da família trabalhando como sócio na Companhia Maia e Cunha, comércio atacadista e importadora de artigos para fazendas, que se localizava na rua dos pescadores, na Corte. Após esse pequeno período no Rio de Janeiro, realizou uma viagem para estudos financiada pelo seu pai, inicialmente para Europa e em seguida para os Estados Unidos.

Foram suas viagens ao exterior, principalmente aos Estados Unidos, que inicialmente inspiraram e estimularam Mariano Procópio a construir a estrada União Indústria, pois foi em terras norte americanas que o então jovem Mariano conheceu as mais novas técnicas de construção e reparos de estradas, a recém-descoberta forma de revestimento de autopista baseada na mistura de cascalho e piche, criada pelo escocês Mac Adam e nomeada como Macadame. Além de enxergar a possibilidade de obter lucro com a estrada a partir da cobrança de pedágios, taxas de trânsitos e cobranças de transportes<sup>13</sup>.

Regressou de suas viagens repleto de ideias para colocar em prática, mas antes casa-se no ano de 1851 com Maria Amália Coelho de Castro, casamento que demonstra como a família Ferreira Armonde estava atenta às transformações da sociedade e conseguia manter e ampliar suas

---

<sup>11</sup> MATTOS, Adalberto Alves de. *Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014, p.41

<sup>12</sup> BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência, genealogia*. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991. p.15

<sup>13</sup> BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência, genealogia*. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991, p.16

redes de negócios através de casamentos entre famílias importantes, como é o caso da família de Maria Amália:

(...) a filha de José Machado Coelho de Castro, Amália Coelho de Castro pertencente a um núcleo familiar que possuía ligações financeiras importantes na Corte e com a alta sociedade pernambucana, através da viscondessa de Cavalcanti, filha de Constantino Machado Coelho e casada com Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, visconde de Cavalcanti, membro de um dos mais tradicionais troncos familiares de Pernambuco. O casal possuía muito prestígio social na corte, sendo anfitrião de um dos mais elegantes salões da alta sociedade carioca entre os anos de 1875-1878.<sup>14</sup>

Com o casamento, Maria Amália, muda o sobrenome de Coelho de Castro e passa a se chamar Maria Amália Ferreira Lage. O casal teve três filhos, sendo eles: Elisa Ferreira Lage(1856-1871), Frederico Ferreira Lage(1862-1914) e Alfredo Ferreira Lage(1865-1944).

Após seu casamento, Mariano Procópio passa a se dedicar exclusivamente a seu principal objetivo, que seria constituir a Companhia União Indústria com o intuito de construir uma estrada ligando o município de Petrópolis a regiões da Província de Minas Gerais, objetivo inicialmente alcançado com a assinatura do Decreto Nº 1031 de agosto de 1852, que representava uma concessão imperial para Mariano - com o prazo de cinquenta anos –realizar a constituição da Companhia União Indústria com o intuito de construir e reparar estradas de rodagem entre Petrópolis e regiões da província mineira.

Abordaremos o decreto de criação e a trajetória da Companhia posteriormente, porém é quase impossível desvincular a Companhia União Indústria da figura pessoal e principalmente política de seu presidente, Mariano Procópio Ferreira Lage, que buscou sempre utilizar como argumento para sua progressão política os feitos e realizações gerados pelos empreendimentos de sua empresa.

Ao contrário de se seu primo Camilo Maria Ferreira Armonde, o Conde de Prados, que era um liberal clássico e membro do Partido Liberal, Mariano Procópio era filiado ao Partido Conservador, porém, seu discurso era marcado por um ideal progressista desprendido de questões ideológicas partidárias, que sempre ressaltava que o desenvolvimento do império estava acima das ideias políticas em voga.

Logicamente que este discurso de ideal progressista era utilizado tendo como base os feitos concretos de sua Companhia, que no contexto da época era um “símbolo” do progresso na região da Zona da Mata Mineira. Justamente no ano da inauguração da Estrada União Indústria, em 1861,

---

<sup>14</sup> MATTOS, Adalberto Alves de. Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). *Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014, p.36-37

Ferreira Lage se candidatou para as eleições gerais aproveitando a popularidade advinda do maior feito de sua empresa, se pautando em um discurso desapegado se pretensões políticas, como podemos observar em uma publicação do período:

Outra do Sr. Mariano Procópio Ferreira Lage que diz não se apresentar como candidato conservador nem liberal aos eleitores de Barbacena, mas sim como candidato do Rio Piabanha e do Paraibuna; pronto a acompanhar os Brasileiros que mais *utilidade produzem* para o país, seja qual for a opinião política que professem.<sup>15</sup>

Porém, sua trajetória política teve um começo difícil e fracassado, principalmente na região da Vila de Santo Antonio do Paraibuna - localidade então recém-emancipada de Barbacena no ano de 1850 - onde Mariano tentou duas vezes se eleger como vereador da Câmara Municipal da Vila, nos anos de 1856 e 1861, não conseguindo obter êxito em ambas as tentativas. O presidente da Companhia União Indústria nunca teve uma boa relação com os fazendeiros e elites locais da Vila de Santo Antônio do Paraibuna, e esta relação hostil inicia-se em 1855 com o primeiro fracasso e desilusão de Ferreira Lage com os fazendeiros locais.

Em 1855, com a Companhia União Indústria recém-chegada na região de Santo Antônio do Paraibuna, Mariano Procópio convidou os mais importantes fazendeiros locais e propôs a criação de uma Sociedade Promotora dos Melhoramentos Materiais para a Vila, uma ação com o intuito de agradar e de se aproximar dessas elites que tinha grande influencia na localidade. Sua ideia foi bem recebida e aprovada pelos presentes, porem seu nome não foi indicado para a presidência da Sociedade como ele esperava<sup>16</sup>.

Ferreira Lage foi convidado apenas para ocupar o cargo de vice-diretor da instituição que ele mesmo criou, sendo eleito presidente o comendador José Antônio da Silva Pinto, Barão de Bertioga, e oito diretores: comendador Henrique Guilherme Fernando Halfeld, comendador Francisco de Paula Lima, tenente-coronel José Ribeiro de Rezende, João Nogueira Penido, comendador major Caetano Rodrigues Horta e o professor Josué Antônio de Queiroz (farmacêutico), em uma eleição secreta em que ele sequer foi votado.

O comendador Mariano Procópio, frustrado, recusou o convite para a vice diretoria da Sociedade Promotora dos Melhoramentos Materiais, porém tal humilhação fez com que o presidente da Companhia União Indústria se utilizasse da própria empresa e do decreto imperial, para de certa maneira se vingar dos fazendeiros que lhe causaram esta grande decepção. Como fazia

---

<sup>15</sup> Correio Mercantil, 1861. Disponível em: <http://memoria.bn.br>.

<sup>16</sup> GENOVEZ, Patrícia Falco. As Malhas do Poder: uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 2002.

parte da Concessão da companhia construir estradas na região onde se localizava a Vila de Santo Antônio do Paraibuna (atual cidade de Juiz de Fora), Ferreira Lage ao invés de construir a estrada passando pela própria Vila, como esperavam as elites locais, modificou o trajeto e concebeu o novo caminho contornando a região do Paraibuna.

Esta iniciativa era uma forma de isolar os fazendeiros locais pois sem a passagem da estrada no interior do município, o mesmo perderia investimentos financeiros e não estimularia seu crescimento. O caminho passaria justamente nas terras de Mariano Procópio – no período conhecida como região do Rio Novo, onde atualmente se localizam os bairros da atual cidade de Juiz de Fora Mariano Procópio, Vale do Ipê, entre outros - contornando de fato a Vila de Santo Antônio Paraibuna, que se separava da área do Rio Novo pelo Morro da Gratidão, atual Morro da Glória.

A atitude de Mariano Procópio gerou um grande ressentimento nas elites locais, o que acabou por criar de vez uma grande rivalidade entre os fazendeiros da região contra Ferreira Lage, pois a decisão do comendador traria muitos prejuízos para a cidade e sobretudo para os proprietários de terras na localidade, como destaca Patrícia Genovez:

Uma decisão que não apenas deixou o centro da cidade sem uma estação, como impediu a valorização dos terrenos dos grandes proprietários que acompanhavam o traçado do Caminho Novo, como o Barão de Bertioga, as famílias Tostes, Halfeld e os Paula Lima. Ao escolher outro traçado para a rodovia o comendador Mariano valorizou suas próprias terras. Alias terras que foi adquirido fora do perímetro urbano da cidade, sempre às margens da Rodovia. O processo de aquisição das terras vem descrito no registro de terras que o comendador Mariano fez, mostrando sua disposição em cercar a cidade. Pelos limites que constam no documento, o avanço marianista só encontrou resistência junto às propriedades dos Halfeld e dos Paula Lima, famílias que já contavam com raízes bem profundas quando a cidade era apenas a vila de Santo Antônio do Paraibuna, em 1850. Adquirindo terras descontínuas, Morro do Imperador, Mariano Procópio, São Pedro, Borboleta, Cresotagem, Benfica e Grama.<sup>17</sup>

Além desta ação de Mariano Procópio ter estimulado a rivalidade e os receios das elites locais, sua origem familiar também estimulava olhares desconfiados por parte dos fazendeiros da região do Paraibuna, pois como é observado novamente por Patrícia Genovez:

A distância que foi colocada também podia significar um entendimento entre líderes locais no sentido do afastamento do Comendador Mariano das decisões municipais temendo um futuro domínio da família Armonde como já ocorria em Barbacena, cidade da qual a vila de Santo Antônio do Paraibuna se desligara poucos anos antes, causando muitos prejuízos à antiga comunidade política barbacenense tendo em vista a vivacidade econômica da região recém emancipada.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> GENOVEZ, Patrícia Falco. As Malhas do Poder: uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. Juiz de Fora: Clío Edições Eletrônicas, 2002

<sup>18</sup> Idem, p.37



No entanto, os conflitos e o isolamento político promovidos pelos fazendeiros locais em relação ao comendador Ferreira Lage na região de Juiz de Fora, não impediram que Mariano conseguisse alcançar suas pretensões políticas, conquistando seu primeiro êxito na disputa eleitoral no ano de 1861- como já mencionado, ano de inauguração da estrada de rodagem União Indústria – para o cargo de deputado geral pela província de Minas Gerais, vitória alcançada em virtude de sua influência na Corte que resultava justamente do então sucesso da Companhia União Indústria, bem como da influência de sua família, que ainda persistia na região.<sup>19</sup>

No ano de 1868 o comendador lançou sua candidatura ao Senado por Minas Gerais, sendo sua Companhia novamente a fonte de seu maior prestígio, principalmente em relação a corte., Sobre a grande influência de sua empresa em sua candidatura observa-se a publicação do jornal *O Correio Mercantil* no referido ano:

Uma escola normal de agricultura, exposições industriais, isto é, a teoria e a prova de sua aplicação, deverão brevemente coroar a obra de tanta providência e dedicação. Se estes títulos não podem ser vantajosamente atendidos na sua exibição perante o corpo eleitoral de Minas, se não podem legitimar a pretensão de um assento no senado, então adeus melhoramentos industriais: O país não os quer porque os não aprecia. É tempo perdido lavrar na areia.<sup>20</sup>

Mariano Procópio nunca conseguiu obter sucesso no cenário político provincial pois continuava sendo rejeitado pelas elites locais. Embora sua influência na Corte ainda continuasse intacta, podendo ser observada pelos vários títulos nobiliárquicos recebidos pelo comendador<sup>21</sup>, ela não foi suficiente para que superasse a rejeição dos eleitores mineiros e conseguisse se eleger para o Senado por Minas Gerais, no ano de 1868.

Conseguiu ainda se eleger novamente para o cargo de deputado geral pela província de Minas Gerais para o mandato de 1869-1872, mas não completou todo seu mandato em virtude de sua morte, em 14 de fevereiro de 1872, “segundo relatos em decorrência de acesso pernicioso, levantando-se as hipóteses de doença decorrente da febre amarela ou um infarto fulminante”.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> MATTOS, Adalberto Alves de. Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). *Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014, p.48-50

<sup>20</sup> *Correio Mercantil*, 1868. Disponível em: <http://memoria.bn.br>

<sup>21</sup> BASTOS, Wilson de Lima Bastos. Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991

<sup>22</sup> MATTOS, Adalberto Alves de. Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). *Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014, p.48-50

## 2-A Companhia União Indústria

A Companhia União Indústria pode ser considerada uma das mais importantes empresas da região da Zona da Mata Mineira no contexto da segunda metade do século XIX, principalmente pela realização de sua principal obra, a rodovia macadamizada que leva o nome da Companhia e liga a cidade de Petrópolis a Juiz de Fora e outras cidades da Zona da Mata mineira, sendo de extrema importância para o escoamento da economia cafeeira da região, que neste momento representava grande parte da produção de Minas Gerais.

Segundo Wilson de Lima Bastos, a Companhia tinha como principal objetivo realizar a integração entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro e, conseqüentemente, com a Corte. Assim estariam ligando várias regiões produtoras agrícolas que até então estariam isoladas e esse isolamento impedia o crescimento econômico do Império, de forma que a construção da estrada de rodagem teria como missão acabar com esta ausência de uma via de comunicação e com a barreira que estaria impedindo o desenvolvimento econômico do governo imperial.<sup>23</sup>

Partindo de uma perspectiva diferente de análise, Luiz Eduardo Oliveira e Fernando Lamas, abordam da seguinte maneira a constituição da empresa do Comendador Mariano Procópio:

Contemporânea dos primeiros ramais ferroviários implantados no Brasil, a *União Industria* deve ser encarada, a princípio, como parte do esforço realizado pelas elites escravistas para se adequarem aos novos padrões impostos pela *segunda revolução industrial*, que primavam pela modernização dos meios de transportes visando a agregar valor aos produtos primários<sup>24</sup>.

Podemos afirmar que ambos os autores tem razão em suas afirmativas. A construção da estrada seria importante tanto para as elites locais, como para o Império, sendo importante ressaltar que neste período a atividade agrícola - especialmente a produção cafeeira - representava a principal fonte de renda da Corte, logo a empresa do Comendador Mariano Procópio atendia conjuntamente os interesses dos fazendeiros locais e do governo Imperial.

A constituição da Companhia União Indústria se dá em um contexto de crescimento e de abertura econômica, ligado principalmente à implantação do Código Comercial, que de certa

---

<sup>23</sup> - BASTOS, Wilson de Lima Bastos. Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, descendência, genealogia. Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991

<sup>24</sup> - LAMAS, Fernando Gaudereto; OLIVEIRA, Luis Eduardo. As vicissitudes da escravidão e imigração em Minas Gerais: a Companhia União e Indústria, os escravos e os alemães (1852 -1879). In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MEREDIONAL, 3. Anais... Florianópolis, 02-04 maio 2007

maneira influenciou o grande aumento no número de companhias, que passaram de apenas dezessete durante os anos de 1830 e 1850, para 155 companhias após 1850, ano de decretação do código comercial, até 1860, o que representa um crescimento considerável.<sup>25</sup>

A constituição administrativa da Companhia União Indústria reflete mais uma vez a questão do fortalecimento de laços familiares, sendo que os cargos mais importantes da empresa eram ocupados por parentes do presidente Mariano Procópio Ferreira Lage, como é o caso do seu primo Camilo Maria Ferreira Armonde, que assumiu o posto de vice-presidente; o cargo de secretário foi assumido por José Machado Coelho de Castro, sogro de Ferreira Lage e um renomado negociante que já havia ocupado vários cargos importantes nas principais companhias e bancos da Corte, como, por exemplo, a presidência do Banco do Brasil nos anos de 1872 a 1877 e 1881 a 1886.<sup>26</sup>

A Companhia constituída celebrou sua primeira concessão frente ao governo Imperial no dia 07 de agosto de 1852, sendo o contrato registrado no decreto Imperial nº1031 de 07 de setembro do mesmo ano, com a devida aprovação na Assembleia Legislativa quatro dias depois, pelo decreto nº670, de 11 de setembro de 1852. Segue a principal cláusula do contrato:

Concede a Mariano Procopio Ferreira Lage privilegio exclusivo pelo tempo de cinquenta annos, a fim de incorporar huma companhia para construir, melhorar e conservar duas linhas de estradas na Provincia de Minas Geraes.

Attendendo ao que Me representou Mariano Procopio Ferreira Lage, pedindo a faculdade de incorporar huma Companhia para construir, melhorar e conservar, á sua propria custa, duas linhas de estrada que, começando nos pontos mais apropriados à margem do Rio Parahyba, desde a Villa deste nome até ao Porto novo do Cunha, se dirijão, huma até a barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, e com hum ramal desta Cidade para a de São João d'El-Rei; e outra pelo Municipio do Mar de Hespanha, com direcção á Cidade de Ouro Preto; e Desejando promover, quanto for possivel, o beneficio da agricultura e do commercio das indicadas localidades, facilitando as communicações entre aquelles pontos, e as relações entre as duas Provincias do Rio de Janeiro e Minas Geraes: Hei por bem Conceder-lhe o privilegio exclusivo, pelo tempo de cinquenta annos, para incorporar huma Companhia para o dito fim, sob as condições que com este baixão, assignadas por Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio; ficando, porém, este contracto dependente d'approvação da Assembléa Geral Legislativa. O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em sete de Agosto de mil oitocentos cinquenta e dous, trigésimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> BASILE, Marcello Otávio N. de C. “O Império Brasileiro: Panorama Político” In: LINHARES, Maria Yedda(org.). História Geral do Brasil. 9 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

<sup>26</sup> MATTOS, Adalberto Alves de. Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). *Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014, p.58

<sup>27</sup> [www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1031-7-agosto-1852-559374-publicacaooriginal-81570-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1031-7-agosto-1852-559374-publicacaooriginal-81570-pe.html)

Além do decreto firmado com a Corte, a empresa de Mariano Procópio também estabeleceu um contrato junto ao governo da província de Minas Gerais, estabelecendo a utilização do traçado da antiga estrada do Paraibuna. Tal contrato está registrado no dia 31 de janeiro de 1853, sendo aprovado pelo legislativo provincial na lei nº 631, de 10 de junho de 1853. Na descrição do relatório provincial de 1854, podemos observar que Mariano ainda se encontrava em viagem nos Estados Unidos, de onde traz as principais referências técnicas para a construção da estrada:

Por contrato datado de 31 de Janeiro do corrente ano e aprovado pela lei 631 foi cedida a parte d'esta estrada, desde a cidade de Barbacena até Ponte na divisa da Província, ao Cidadão Mariano Procópio Ferreira Lage, empresário da Companhia União indústria, afim de estabelecer os transportes em carros e diligências, na forma do Privilégio que lhe foi concedido pelo Governo Imperial. Continua entretanto por conta da Província a conservação das diversas seções da mesma estrada, até o 1 de janeiro de 1854 época em que efetivamente aquele empresário ou companhia deve tomá-la a seu cargo. Segundo notícias ultimamente recebidas de Londres, consta haver o Cidadão Mariano Procópio concluído todos os arranjos relativos à companhia mencionada, tendo já engajado em França os artífices, operários, e Engenheiros, e partindo com estes para os Estados Unidos, a fim de observarem o modo porque ali se executam trabalhos similares aos de sua empresa. Até novembro estará ele em Santo Antônio do Paraibuna para dar começo aos trabalhos projetados.<sup>28</sup>

A Companhia União Indústria também estaria ligada a uma questão crescente no contexto da segunda metade do século XIX, que seria a proibição do trabalho escravo na empresa e o estímulo para a imigração, tendo como principal objetivo incentivar a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, questão que começou a se tornar presente principalmente a partir de 1850, com a proibição do tráfico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz e sendo reforçada pelo governo Imperial com a proibição, através de decretos e concessões, do uso de cativos nas construções de rodovias e nas estradas de ferro.

No decreto que estabelece a concessão para o funcionamento da Companhia está claro este incentivo à imigração, presente na cláusula número 22 do decreto que estabelecia a distribuição de terrenos para a formação de núcleos coloniais, que se tornaria a Colônia Dom Pedro II, constituída pela empresa:

22ª-O Governo concederá aos colonos introduzidos no Paiz para o serviço da Companhia terrenos devolutos na Provincia de Minas Geraes, onde os houver, com preferencia nas margens do Rio de S. Francisco, ou de seus Confluentes, proporcionadamente ao numero dos mesmos colonos, sendo a despeza da demarcação e divisão feita á custa da Companhia<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Relatório província de Minas Gerais, 1853, Relatório Província de Minas Gerais, 1854. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil>

<sup>29</sup> <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1031-7-agosto-1852-559374-publicacaooriginal-81570-pe.html>

A Colônia Dom Pedro II foi fruto de uma parceria entre a Companhia União Indústria e a Associação Central de Colonização, através de um contrato assinado entre a associação e a Repartição Geral das Terras Públicas – no dia 2 de março de 1857 – a qual tinha como objetivo principal a introdução de 50 mil imigrantes no prazo de cinquenta anos dentro do território nacional, como é possível observar no relatório do Ministério do Império:

Por este contrato obrigou-se a Associação Central da Colonização a introduzir no Império, dentro do prazo de cinco anos, cinquenta mil colonos industriais e moralizados, dos quais quarenta mil pouco mais ou menos devem provar que são homens afeitos aos trabalhos agrícolas<sup>30</sup>

Além da Companhia União Indústria, outras companhias do mesmo tipo também estavam presentes na parceria com a Associação Central de Colonização, como podemos observar no fragmento abaixo do mesmo relatório citado anteriormente, no qual também é possível identificar o crescente aumento do número de colonos no interior do país.

O governo fez distribuir, até meados do mês de abril, a soma de Rs. 277:557\$ como auxílios prestados às colônias de D. Francisca e de Blumenau, na província de Santa Catarina; à empresa de Mucury, na de Minas Gerais; à colonização do Rio Doce, projetada pelo Dr. França Leite; à de Montravel, Silveiro e Cia., na de S. Pedro, à colônia que pretende fundar a Companhia União Indústria nas margens e proximidades da excelente estrada de rodagem que está construindo; e finalmente ao novo núcleo colonial de Santa Leopoldina, na província do Espírito Santo. Eleva-se, em maio do ano de 1856, a cerca de 39,000 o número de colonos, cuja importação se havia contratado com diferentes empresas; e em consequência dos novos contratos que o governo celebrou, subiu, em maio de 1857, aquele algarismo a 46,650, não entrando em conta os que já têm vindo aumentar, e que devem completar os diversos núcleos coloniais. Isto se refere à questão da fundação de colônias que tem por base a propriedade – por compra ou aforamento -, e que constitui a questão de futuro, ou a de população.<sup>31</sup>

A Colônia Dom Pedro II foi construída paralelamente à Estrada União Indústria – que iniciou suas obras no ano de 1855, sendo concluída em 1861. Foi inaugurada em 1858, mesmo ano que marca a chegada dos alemães que foram se estabelecendo ao longo dos anos em três regiões distintas; a maior parte residia na área denominada na época como Villagem (onde atualmente se situa a Rua Bernardo Mascarenhas e o bairro Fábrica, em Juiz de Fora); o restante se dividiu entre as “colônias de baixo”(região onde hoje se situa o bairro Borboleta) e “colônia de cima” (atual bairro de São Pedro). Apenas dois anos após sua fundação, em dezembro de 1860, a Colônia de imigrantes já contava com um total de 1.144 indivíduos.<sup>32</sup>

O programa que era desenvolvido pela Associação Central de Colonização em parceria com diversas companhias previa como formato de organização o sistema de colônias subsidiadas, que

---

<sup>30</sup> Almanak Lammert, 1857 (Relatório Ministro do Império Sr. Manoel Felizardo de Souza). Disponível em: em: <http://www.crl.edu/brazil>

<sup>31</sup> Idem.

<sup>32</sup> STEHLING, Luiz José. *Juiz de Fora, a Companhia União e Indústria e os alemães*. Juiz de Fora. FUNALFA, 1979

consistia no fornecimento de terras e subsídios para os colonos até que o núcleo colonial conseguisse se emancipar financeiramente.

Este sistema que ocorreu na Colônia Dom Pedro II, porém, não se viabilizou de uma maneira harmoniosa, pois devido aos altos preços cobrados pela empresa de Mariano Procópio e a grande demora para demarcação e distribuição das terras, os colonos se revoltaram e realizaram um protesto ainda em 1858, no mesmo ano em que chegaram na cidade do Paraibuna, como destaca Adalberto de Matos:

Recém-chegados à colônia Dom Pedro II, em dezembro de 1858, os colonos promoveram um protesto, pelo qual os imigrantes, indignados com as péssimas condições em que se encontravam, reclamavam da demora no recebimento dos lotes, dos altos preços praticados no armazém da colônia organizado pela Companhia, considerados mais elevados do que os preços praticados na cidade (Santo Antônio do Paraibuna), e dos atrasos nos pagamentos dos salários<sup>33</sup>

As reclamações feitas por parte dos alemães chegaram através de cartas para a Europa, o que causou grande transtorno para o programa de imigração brasileiro que passou a receber diversas críticas, causando ainda em 1860 uma visita de representantes do governo da Prússia - região de origem de grande parte dos imigrantes que trabalhavam para a Companhia União Indústria - chefiada pelo diplomata barão Meusebach para inspecionar a Colônia Dom Pedro II. O barão protestou formalmente contra “os maus tratos e as explorações que constatara pessoalmente nas visitas”. Além destas acusações, o diplomata prussiano aconselhou os colonos a se recusarem a pagar as dívidas acumuladas para empresa.<sup>34</sup>

Como já mencionado, a Estrada de rodagem União Indústria foi inaugurada no ano de 1861, no dia 23 de junho, contando com festividades e a presença da família imperial e sua comitiva, além de outras diversas autoridades. Porém não compareceram na solenidade de inauguração os membros do legislativo municipal, segundo Patrícia Falco Genovez devido às grandes rivalidades criadas entre as elites locais - que dominavam a política da região - e o comendador Mariano Procópio, depois de sua chegada na área de Santo Antônio do Paraibuna.

No período de sua inauguração, a Companhia União Indústria já passava por problemas financeiros; devido ao alto custo para a execução da obra, foi necessário recorrer constantemente a empréstimos, o que causou uma grande dívida para a empresa de Ferreira Lage, dívida esta que se

---

<sup>33</sup> MATTOS, Adalberto Alves de. *Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014

<sup>34</sup> STEHLING, Luiz José. *Juiz de Fora, a Companhia União e Indústria e os alemães*. Juiz de Fora. FUNALFA, 1979, p206-207

agravou logo após a inauguração, uma vez que sua utilização elevava progressivamente devido aos altos custos para a manutenção da estrada.

Os elevados custos para os reparos podem ser justificados pelo modelo de construção que foi utilizado pela Companhia de forma equivocada. O projeto da estrada de rodagem foi inspirado na técnica amplamente utilizada pelos norte-americanos no período, denominada de *Macadame*, porém, como é destacado por Wilson de Lima Bastos, a mistura para a composição do Macadame estudada por Mariano Procópio na Europa e principalmente nos Estados Unidos, era constituída inicialmente no tratamento do solo chamado de subleito; em seguida ocorria a aplicação da base acrescentando pedaços de pedra compactada na altura de 20 cm, finalizando com revestimento.

Nesta última etapa se encontrava o principal erro cometido pela empresa; o revestimento deveria conter brita fina e alcatrão, porém o comendador Ferreira Lage alterou o alcatrão que seria um elemento essencial para dar liga à mistura por água, fazendo com que se adulterasse a fórmula original causando uma variação do macadame hidráulico, atitude que acabou interferindo drasticamente na durabilidade da obra, fazendo com que a estrada se danificasse rapidamente e levando a Companhia União Indústria a gastar cada vez mais em sua manutenção.

A elevação de gastos realizados pela empresa do comendador Mariano Procópio em virtude principalmente da constante manutenção da pavimentação da estrada, fez com que ainda em 1863 - apenas três anos após a inauguração do trajeto - Ferreira Lage solicitasse a transferência de sua companhia para o governo imperial. Podemos observar a grave situação financeira da Companhia União Indústria, em um trecho do relatório apresentado á assembleia dos acionistas da companhia, datado de 1863:

Ministério da Fazenda. Aviso de 30 de Janeiro de 1863 – Á presidência de Minas Gerais, acusando o recebimento do seu officio nº 54 de 20 de dezembro do ano próximo findo, no qual participa 1º que ato de 10 de Novembro do dito ano se mandou cumprir o aviso deste ministério de 27 de Outubro anterior, ordenando-se consequentemente o embargo da importância da garantia que os cofres Provinciais pagam à Companhia União indústria visto como esta Companhia está em débito para com a Fazenda Nacional Imperial em Londres com o empréstimo de 1860, operado em benefício da mesma Companhia, a qual tem faltado até hoje ao solene compromisso que contraiu pelo contrato aprovado por Decreto de 16 de Novembro de 1859, colocando assim o Tesouro Nacional em graves embaraços em consequência das consideráveis despesas que há feito e continua ainda a fazer em proveito dela, e 2º que pela Lei Provincial nº1145 ultimamente promulgada se tornou o pagamento dos juros garantidos pela fazenda Provincial à dita Companhia, dependente da seguinte condição: Que desde logo o Diretor da Companhia e Indústria provasse perante esta Presidência haverem sido pagos aos acionistas os juros de suas ações relativos aos semestres anteriores.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Relatório da Assembleia geral dos acionistas da Companhia União Indústria, 1863. Disponível em: em: <http://www.crl.edu/brazil>

Em virtude da imensa crise que se encontrava a Companhia, em 1864 o governo Imperial realizou uma nova renovação de contrato com a empresa de Mariano Procópio, através do decreto nº 3325 de 29 de Outubro de 1864 e concedido pela autorização nº 1231 de 10 de Setembro de 1864, que transferia a propriedade da Estrada de Rodagem União Indústria para o Estado, além de deixar outras obrigações à companhia:

A Companhia obriga-se:

§ 1º A conservar por espaço de quinze annos, a estrada, os ramaes existentes e os que construir, de modo a darem bom transitio para a viação de carros em todas as estações do anno, sujeitando-se á fiscalisação do Governo.

§ 2º A continuar na direcção da Colonia D. Pedro II, mantendo a expensas suas, e renunciando qualquer auxilio do Governo geral, as escolas actuaes, e o culto catholico e protestante emquanto não fôr a mesma colonia emancipada.

§ 3º A liquidar suas contas com os colonos dentro do prazo de quatro mezes, a abater em beneficio delles tanto quanto baste para que o valor das terras, medição e caminhos coloniaes não importem mais de dez réis por braça quadrada, e a entregar-lhes dentro daquelle prazo, os títulos definitivos de suas propriedades, podendo a Companhia garantir-se pelo saldo das referidas contas com hypotheca das mesmas terras e bem feitorias.

§ 4º A estabelecer dentro do prazo de dous annos, e em contiguidade á colonia D. Pedro II, cinquenta familias de colonos nacionaes, com propriedade livre e nas mesmas condições do contracto feito com os colonos allemães, vendendo-lhes terras por preço que não exceda o seu custo, inclusive as despezas relativas a caminhos coloniaes, medição dos lotes e arranchamentos provisorios; e bem assim a fundar e manter uma escola pratica de agricultura onde se ensinem gratuitamente os methodos aperfeçoados de lavoura e de criação de animaes domesticos.

§ 5º A concluir, sem dispendio do Estado, o ramal que da estação da Serraria se dirige á Cidade do Mar de Hespanha.

§ 6º A conduzir as malas do Correio para a Provincia de Minas, quando findar o respectivo contracto, e emquanto tiver a Companhia a seu cargo a conservação da estrada, por preço nunca excedente ao que presentemente recebe do empregario daquelle serviço.<sup>36</sup>

Pela interpretação de Wilson de Lima Bastos, a renovação e modificação do contrato ocorreu em virtude da boa relação entre Mariano Procópio e o imperador Dom Pedro II. Porém, para Albino Esteves de Oliveira, a mudança do contrato não representava uma forma de beneficiar o presidente da Companhia, mas sim a possibilidade de incorporar a estrada para a ampliação da estrada de ferro Pedro II.<sup>37</sup>

Através do novo decreto a Companhia União Indústria acabou por acumular maiores responsabilidade e, conseqüentemente, maiores despesas, pois deveria continuar na administração da Colônia Pedro II, concluir os ramais já iniciados, liquidar as dívidas com os colonos, e ainda

---

<sup>36</sup> <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3325-29-outubro-1864-555091-publicacaooriginal-74175-pe.html>

<sup>37</sup> ESTEVES, Albino de Oliveira. “Mariano Procópio Ferreira Lage” In. ESTEVES, Albino de Oliveira. “Mariano Procópio Ferreira Lage” In. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Vol.230. Março de 1956. p. 25.



construir uma escola Agrícola<sup>38</sup>. Estas grandes responsabilidades, com os elevados gastos que representavam, acabaram levando à falência da empresa, no ano de 1879.

---

<sup>38</sup> A escola Agrícola foi inaugurada em 1869, sobre ela ver MATTOS, Adalberto Alves de. Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). *Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014

### **3- Constante uso de mão diminuto pessoal. O emprego de mão de obra escrava na Companhia União Indústria**

A presença do trabalho escravo na Companhia União Indústria ainda é pouco estudada na historiografia, não possuindo nenhum trabalho que aborde esta questão de maneira específica e aprofundada. Porém, o uso de mão de obra escrava por parte da empresa de Mariano Procópio já foi comprovado em diversas obras, embora nenhuma tivesse como objetivo tratar este tema especificamente.

A historiografia tradicional do município de Juiz de Fora, na qual podemos considerar os autores Paulino de Oliveira e Wilson de Lima Bastos, possuía ainda um caráter de produzir uma história memorialística e tradicionalista, com o objetivo de enaltecer grandes nomes da cidade, como o próprio Mariano Procópio, além de Bernardo Mascarenhas e Guilherme Henrique Halfed. Dessa forma, a utilização do trabalho escravo pela Companhia não é mencionada, criando inicialmente um mito de que a empresa teria seguido o que o decreto estabelecia e não houvesse utilizado mão de obra cativa nas obras realizadas.

No livro *A História de Juiz de Fora*, de Paulino de Oliveira, publicado em 1966 e escrito pelo autor a convite da Prefeitura de Juiz de Fora com a proposta de criar uma história escrita da cidade, ao abordar os trabalhos realizados pela Companhia União Indústria, Paulino afirma que todos os trabalhadores empregados em atividades da companhia eram homens livres<sup>39</sup> e utiliza uma nota de rodapé de trecho do livro *Viagens ao Brasil (1865-1866)*, dos naturalistas Louis Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz, para comprovar seu argumento. Segue o trecho:

Por direito nenhum escravo pode ser empregado pela Companhia. Os trabalhadores são alemães ou portugueses. Assim o exige um regulamento que se aplica a todos os trabalhos públicos de certa importância. Os contratos aprovados pelo Governo proíbem expressamente o emprego de escravos.

<sup>40</sup>

Assim como Paulino de Oliveira, o historiador Wilson de Lima Bastos em sua obra *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência, genealogia*, que tinha um caráter laudatório sobre Mariano Procópio e foi publicada no ano de 1961 como comemoração dos cem

---

<sup>39</sup> OLIVEIRA, Paulino. *História de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: Dias Cardoso, 1966.p. 49

<sup>40</sup> AGASSIZ, Luís; AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil (1865-1866)*. Apud OLIVEIRA, Paulino. *História de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: Dias Cardoso, 1966.p. 49

anos da inauguração da Companhia União Industria, não mencionou o uso de trabalho escravo nas obras da empresa.

Suponho que estes autores não tenham mencionado em suas obras o uso de trabalho escravo pela companhia de Mariano Procópio devido à falta de fontes que o comprovasse, tendo utilizado como fontes muitas vezes os relatos dos viajantes europeus que passaram pela região no período da construção da estrada, como é o caso de Paulino de Oliveira, que cita o casal de viajantes naturalista Agassiz para justificar seu argumento.

A primeira obra a citar e “desvendar” o mito criado da não utilização de mão de obra escrava na construção da estrada foi o livro *Juiz de Fora, a Companhia União e Indústria e os alemães*, de Luiz José Stheling, publicado em 1979. A pesquisa também foi a primeira a trabalhar sobre a Companhia União Indústria, porém focado totalmente na questão da imigração alemã em Juiz de Fora, fazendo um trabalho minucioso que a transformou em uma das principais referências sobre esse tema até os dias atuais.

Na obra, quando vai abordar os trabalhos realizados pela companhia, Stehling reserva uma pequena parte denominada “Empregados Escravos”, a qual inicia afirmando que “alguns historiadores nacionais e mesmo estrangeiros, afirmam erroneamente que na construção não foi empregado o trabalho de escravos, o que provarei a seguir”; em seguida, cita o trecho de Paulino de Oliveira que mencionei anteriormente, e descreve a sua contestação:

Na construção da estrada, nos dois setores em que ela foi dividida, trabalharam cerca de dois mil escravos, como provo com as transcrições que retirei da “Coleção Tereza Cristina”, pertencente a nossa terceira imperatriz, que contem vários relatórios enviados por Mariano Procópio aos governos Imperial e Provincial.

Ei-los :

“O numero total de escravos a serviço da Companhia, nesta secção Aquém-Paraíba, monta a 900 pouco mais ou menos. Neste numero, porém se acham compreendidos: 48 velhos e menores, alguns dos quais são empregados em fazer carvão; 96 ocupados como oficinas, aprendizes e serventes nas diversas oficinas, secções de pedreiros, cozinheiros etc; os restantes 756 formam as diversas secções de empregados no trabalho da estrada ,quer novos, quer de reparação(...)”<sup>41</sup>

José Stheling ainda cita um trecho que retirou de outro relatório, no qual afirma que o número de escravos presentes na companhia “monta a 804”; também utiliza como comprovação do uso de escravos outro fragmento, retirado, segundo ele, de “uma folha de pagamento para verbas gastas com escravos”, que demonstra que a empresa de Mariano Procópio teria alugado escravos das companhias inglesas de mineração de Cocais e Congo-Soco, além de outros proprietários. O

---

<sup>41</sup> STEHLING, Luiz José. *Juiz de Fora, a Companhia União e Indústria e os alemães*. Juiz de Fora: FUNALFA, 1979.p144-145

autor finaliza esta pequena parte de seu livro afirmando que “está desfeita a lenda que conta que na construção da estrada União e Indústria não trabalharam negros escravos”.<sup>42</sup>

Utilizando as mesmas fontes trabalhas por Stheling, Domingos Giroletti também faz referência ao uso de escravos pela companhia de Mariano Procópio em seu livro *A industrialização de Juiz de Fora*, de 1987. O autor aborda a importância da construção da Estrada de Rodagem União Indústria para a recém-formada Juiz de Fora, que após a abertura da estrada irá se transformar em um entreposto comercial, permitindo assim o maior crescimento do comércio e, conseqüentemente, maior concentração de capital, proporcionado a expansão do município.<sup>43</sup>

Domingos Giroletti também aborda a relação da estrada com a produção cafeeira da Zona da Mata Mineira, afirmando que o café gerou direta ou indiretamente os capitais que financiaram a construção da rodovia União Indústria, além das outras diversas estradas de rodagem e também de ferro que surgiram no mesmo contexto. Giroletti demonstra a grande importância da produção cafeeira da região matense afirmando que entre os anos de 1847 e 1851 representava 99% da produtividade de Minas Gerais.<sup>44</sup>

Sobre a questão do uso de mão de obra cativa pela empresa do comendador Ferreira Lage, como já mencionado, Domingos utiliza as mesmas fonte de Stheling, com a mesma citação, e faz a seguinte análise:

Talvez o equívoco desta tenha sido de tornar como real aquilo que não passava de um preceito legal sujeito a interpretação ambígua ou possível de ser facilmente burlado. A rigor, a Companhia União Indústria não poderia ter escravos de sua propriedade, mas poderia utilizar-se de mão de obra escrava, conquanto fosse alugados. Parece-nos que efetivamente foi isto que ocorreu.<sup>45</sup>

No artigo *O mercado de trabalho mineiro no século XIX*, publicado em 1998 por Sergio Oliveira Birchal, o uso de mão de obra escrava é abordado de uma maneira totalmente quantitativa e são utilizadas fontes inéditas em relação às usadas nas pesquisas anteriores. Birchal utiliza como fontes principais alguns relatórios da assembleia geral dos acionistas da companhia entre os anos de 1856 e 1860, fazendo uma análise de caráter quantitativo e demonstrando que a utilização de escravos representava grande parte da mão de obra da Companhia União Indústria:

A companhia (União & Indústria) empregava 1.102 pessoas; entre elas, 900 escravos que constituíam quase 82% da força de trabalho total. Dos 900 escravos, 48 eram empregados na produção de carvão; 96 eram empregados como pedreiros, cozinheiros etc., e como seus

---

<sup>42</sup> Idem

<sup>43</sup> GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora (1850-1930)*. Juiz de Fora: EDUFJF, 1987, p.41

<sup>44</sup> Idem, p. 30

<sup>45</sup> Idem, p.63

assistentes e aprendizes, nas várias oficinas e seções da estrada; os 756 restantes trabalhavam na construção e manutenção da rodovia. (...) Em 1857, havia 804 escravos trabalhando para a companhia, mas não há informação acerca do total de trabalhadores empregados. (...) Em 1858, a companhia empregava 2.636 trabalhadores: 1.136 eram empregados na seção da rodovia entre Juiz de Fora e Paraíba (do Sul). Deste número, 800 eram escravos; isto é, 70%. (...) Os outros 1.500 eram empregados na seção entre Petrópolis e Paraíba do Sul, mas não há informação acerca do status destes trabalhadores (...), porém, é razoável supor que a mão de obra escrava representava uma grande parcela.<sup>46</sup>

Em sua pesquisa, Birchal também conseguiu evidenciar a participação dos fazendeiros locais no aluguel de escravos para a empresa de Mariano Procópio, inclusive sendo um dos membros das elites locais que participou desta ação o tio de Mariano, José Lino Ferreira Armonde, além de José Antonio da Silva Pinto, o Barão de Bertioga. De acordo com Sergio Birchal:

No relatório de 1857, o presidente agradeceu dois acionistas pelos serviços prestados à companhia: José Antonio da Silva Pinto e Lino José Ferreira Armonde. Entre outras coisas, Pinto alugou à companhia mais de 100 escravos de seu próprio plantel que estavam trabalhando na construção da rodovia entre Mathias e a ponte sobre o rio Parahybuna<sup>47</sup>.

Os trabalhos mais recentes e os únicos que abordam essa temática de uma maneira mais aprofundada, não apenas citando e comentando ou partindo de uma abordagem quantitativa, são os artigos *As Vicissitudes da escravidão e da imigração em Minas Gerais: A companhia União Indústria, os escravos e os alemães (1852-1879)*, de 2007, e *Escravidão, imigração e suas funções em uma economia exportadora-Juiz de Fora, segunda metade do XIX: o caso da Companhia União e Indústria*, publicado em 2011, ambos escritos pelos historiadores Fernando Gaudereto Lamas e Luiz Eduardo de Oliveira; foram estes textos que me instigaram a pesquisar essa temática.

Ambos os artigos fazem uma análise geral sobre a Companhia União Indústria e sua variada força de trabalho, analisando tanto a presença do trabalho cativo na empresa como também sobre os imigrantes e brasileiros que trabalharam na companhia pelo trabalho Livre. Em relação ao uso de mão de obra escrava pela empresa de Mariano Procópio, os autores fazem um balanço geral de tudo o que foi escrito sobre esta temática - comentando os trabalhos de José Luiz Stheling, Domingos Girolleti e Sergio de Oliveira Birchal - e acrescentam novas informações a partir de fontes inéditas encontradas por eles.

As novas fontes trabalhadas por Lamas e Oliveira são escrituras de aluguel de escravos que estão sob a custódia do Arquivo Histórico da Cidade de Juiz de Fora, correspondente aos anos de 1853 e 1856, como afirmado pelos autores:

---

<sup>46</sup> BIRCHAL, Sergio de Oliveira. O mercado de trabalho mineiro no século XIX. *História Econômica & História da Empresa*, São Paulo, Hucitec, n1,1998, p.8-12

<sup>47</sup> Idem, p 9

Contudo, ao analisarmos a documentação cartorária sob custódia do Arquivo Histórico do Município de Juiz de Fora, encontramos nos livros de compra e venda da Comarca de Barbacena dos anos de 1853 a 1855, no livro de escrituras públicas de compra e venda da Comarca do Paraibuna e no livro de escrituras públicas de compra e venda do cartório do Primeiro Ofício de Notas, ambos referentes aos anos de 1854 a 1856, a Companhia União & Indústria alugando escravos para trabalhar na construção da dita rodovia. A utilização de escravos em obras públicas era vetada por lei, porém esta foi claramente burlada por Mariano Procópio, contrariando dessa forma o consenso entre a historiografia local acerca da não utilização de escravos na construção da Rodovia União & Indústria.<sup>48</sup>

As pesquisas realizadas por Fernando e Luiz Eduardo foram muito importantes para evidenciar a presença do trabalho escravo na Companhia União Indústria, pois descobriu-se que o número de cativos que teriam sido alugados pela empresa era maior do que apontados nas pesquisas anteriores, como a de Birchall. De acordo com os autores, a partir de onze escrituras de aluguel de escravos entre Mariano Procópio e fazendeiros de Juiz de Fora e Barbacena, foram encontrados o total de 127 cativos durante os anos de 1855 e 1856, anos iniciais das obras da estrada de rodagem construída pela Companhia, sendo que esses escravos não estavam na conta realizada por Birchall em sua pesquisa quantitativa<sup>49</sup>. Segue a tabela feita por Lamas e Oliveira, que demonstra a quantidade de escravos alugados e a divisão mensal entre os anos de 1855 e 1856:

**Tabela 1-Escrituras Públicas de engajamento de escravos firmadas entre a Companhia União Indústria e proprietários da região - 1855-1856**

Ano	Mês	Nº de escrituras	Nº de mancípios engajados
1855	Janeiro	01	19
	Fevereiro	03	23
	Maior	01	25
1856	Agosto	04	40
	Junho	01	10
	Dezembro	01	10
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>127</b>

**Fonte:** LAMAS, Fernando Gaudereto; OLIVEIRA, Luis Eduardo. As vicissitudes da escravidão e imigração em Minas Gerais: a Companhia União e Indústria, os escravos e os alemães (1852-1879). In: Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 3. Anais... Florianópolis, 02-04 maio 2007, p6 ; Arquivo Histórico da Cidade de Juiz de Fora. 1º ofício de notas. Caixas 1: Livro 2, fls 06-30, 1855 e Livro 3, fls 01 e 02, 1856.

<sup>48</sup> LAMAS, Fernando Gaudereto; OLIVEIRA, Luis Eduardo. Escravidão, imigração e suas funções em uma economia exportadora-Juiz de Fora, segunda metade do XIX: o caso da companhia união e indústria. *História econômica & História de empresas XIV*. 2, p.55-78, 2011, p.62

<sup>49</sup> LAMAS, Fernando Gaudereto; OLIVEIRA, Luis Eduardo. As vicissitudes da escravidão e imigração em Minas Gerais: a Companhia União e Indústria, os escravos e os alemães (1852 -1879). In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MEREDIONAL, 3. Anais... Florianópolis, 02-04 maio 2007, p.5

Nos dois artigos também é de grande importância para temática, além do aspecto quantitativo, as informações sobre como eram estabelecidos os contratos dos alugueis de escravos em relação a condições, prazos e valores. Segundo os autores, os acordos de locação eram de pequenos períodos, sendo na maioria das vezes de seis meses podendo ser renovados por esse mesmo prazo; sobre as condições,

Caso durante o contrato o escravo adoecesse, fugisse ou se ferisse a Companhia se responsabilizaria com os gastos. Se após 15 dias, o escravo doente não se recuperasse ou o escravo fugido não fosse encontrado, o locatário seria responsabilizado, ficando ao encargo deste o tratamento ou recuperação do escravo. Se a empresa de Mariano Procópio julgasse que o escravo alugado era inválido para o tipo de trabalho a ser exercido, avisaria ao locatário para tomar as devidas providências e substituir o referido escravo por outro mais apropriado.<sup>50</sup>

A partir principalmente destes dois artigos me interessei pela temática e busquei aprofundar sobre o uso de mão de obra escrava pela Companhia União Indústria com este trabalho, porém encontrei bastantes dificuldades devido à falta de fontes que ainda não foram trabalhadas e também pelo número muito reduzido de trabalhos que tem como tema a companhia de Mariano Procópio.

Acho de extrema importância este tema, pois o mito de que a Estrada de Rodagem União Indústria e todo o núcleo urbano de Juiz de Fora teriam sido construídos apenas por imigrantes permaneceu mesmo com os trabalhos citados e diversos outros que abordam a questão da escravidão na região, construindo uma memória de uma cidade construída apenas por europeus e colonos, deixando de lado a grande presença da mão de obra escrava, que foi utilizada na constituição deste município.

Busquei nesta pesquisa analisar se houve algum tipo de reação do governo imperial e provincial perante a utilização de força de trabalho escrava nas atividades realizadas pela Companhia União Indústria, que dessa maneira estaria burlando as regras estabelecidas no decreto que regulamentou o seu funcionamento. Para isso procurei se esta situação estaria presente nos relatórios do Conselho de Estado ou da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, além dos Ministérios do Império e da Agricultura.

Nos relatórios do Ministério do império em nenhum momento é feito algum tipo de referência ao uso de escravos nas obras realizadas pela empresa do Comendador Mariano Procópio, sendo a mesma citada apenas sobre como está o andamento dos trabalhos realizados pela companhia e questões a respeito da situação financeira, que sempre foi conturbada.

---

<sup>50</sup> LAMAS Fernando Gaudereto; OLIVEIRA, Luis Eduardo. Escravidão, imigração e suas funções em uma economia exportadora-Juiz de Fora, segunda metade do XIX: o caso da companhia união e indústria. *História econômica & História de empresas XIV*. 2, p.55-78, 2011, p.63-64

Nos relatórios da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, podemos observar menção ao uso de mão de obra cativa nas obras da estrada de rodagem, principalmente em um relatório do ano de 1856, já mencionado no artigo de Lamas e Oliveira, que aborda sobre o andamento da obra e afirma que está sendo necessário o constante uso de “*não diminuto pessoal*”; sobre a questão, Lamas e Oliveira afirmam:

(...)“A reparação, e conservação da estrada actual do Parahybuna tem exigido constante *emprego de não diminuto pessoal* (...)” . Como é notório, os imigrantes alemães chegaram a Juiz de Fora apenas no ano de 1858 logo, podemos concluir que o “*não diminuto pessoal*” referia-se à mão de obra escrava alugada aos proprietários locais por Mariano Procópio.<sup>51</sup>

Os historiadores afirmam ainda que os escravos que estariam sendo utilizados no momento que o relatório citou seriam de propriedade do fazendeiro residente da Vila de Barbacena, Jorge Afonso de Golveias, que teria alugado vinte e cinco cativos para a Companhia União Indústria.<sup>52</sup>

No mesmo relatório encontrei outras referências ao uso de mão de obra escrava, no momento quando são informadas as principais dificuldades que podem interferir no andamento da obra. Estão listadas entre elas “*O receio da invasão de chorelas morbus que induziu a muitos proprietários de escravos a retirar-los do serviços da estrada em quanto não se convencerão de que estavam ali mais expostos que sua própria casa*”.<sup>53</sup>

Em outro relatório, datado do mês de maio de 1856, o tema é citado novamente sobre a questão da epidemia de cólera (*chorelas morbus*) que mobilizou os fazendeiros que haviam alugado os escravos para a empresa, a retirarem os mesmos com receio de que se contaminassem com a doença. O trecho informa ainda que a ausência dos cativos causou a paralisação de atividades da obra, que acabou atrasando a conclusão de trechos, e afirma que os escravos já estariam retornando:

Epidemia - Espalhada que foi a noticia dos estragos que a epidemia fazia em diversos pontos da Provincia do Rio de Janeiro, e que provavelmente a nossa seria tambem invadida, muitos proprietários que tinhao o seus escravos ao serviço da companhia, apossarão-se de receios, aparte delles resolverão retirar-los, e daí seguio-se a paralisação de trabalhos que poderão já esta terminados. Convencidos porem de que não se achavão os escravos mais expostos aqui que em suas casas e fazendas, tornaram agora a reenvia-los.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Idem, p. 67

<sup>52</sup> Idem

<sup>53</sup> Relatório que a Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou na abertura da sessão ordinária de 1856. Conselheiro: Herculano Ferreira Penna, Presidente da Mesma Província. Ouro Preto. 1856. p.13 disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/461/000013.html>

<sup>54</sup> Relatório que a Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou na abertura da sessão ordinária de 1856. Conselheiro: Herculano Ferreira Penna, Presidente da Mesma Província. Ouro Preto. 1856. Disponível em <http://brazil.crl.edu>



Essas são as únicas referências que encontrei nas fontes mencionadas que fazem alusão ao uso de mão de obra escrava pela companhia do comendador Ferreira Lage. No entanto, mesmo sendo poucos os exemplos, podemos observar que pelo menos por parte das autoridades mineiras não houve, ao menos inicialmente, nenhum tipo de retaliação, pois o uso do trabalho escravo é citado de maneira explícita, aparentando ser uma prática comum neste momento de início de construção da estrada, por volta dos anos de 1855 e 1856.

A constituição da Companhia União Indústria aconteceu em um contexto onde o governo Imperial já sofria muitas pressões da corte britânica para coibir o tráfico ilegal ou contrabando, o que levou a coroa brasileira a aumentar as medidas para diminuir o uso de mão de obra cativa principalmente, nas obras públicas e, sobretudo, nas construções das estradas de ferro; de fato, desde os anos de 1830 as primeiras concessões que tinham como objetivo iniciar as construções de linha férrea possuíam cláusulas contratuais que já buscavam vetar o uso de escravos.<sup>55</sup>

Sabemos que a obra realizada pela companhia de Mariano Procópio não se trata de uma estrada de ferro, mas sim de rodagem, porém podemos relacionar ambas, uma vez que a intensificação de construções de linhas férreas ocorre principalmente a partir de 1850, no mesmo contexto em que se iniciam as atividades da companhia. Inclusive, é interessante ressaltar que a concessão para a construção da primeira estrada de ferro do Brasil - a Recife-São Francisco Railway (RSFR) – foi aprovada no decreto nº 670 de 11 de setembro de 1852, o mesmo que aprovava a criação da Companhia União Indústria e ambos possuíam as mesmas cláusulas, entre elas a proibição do emprego de escravos<sup>56</sup>.

Essas concessões, tanto a da Recife-São Francisco Railway (RSFR) como a da empresa de Ferreira Lage, foram as primeiras a serem aprovadas após a proibição do tráfico internacional de escravos em 1850, através da Lei Eusébio de Queiroz, o que nos leva a crer que neste momento a presença da escravidão ainda era intensa nos diversos trabalhos de construções, sendo então realizados esforços por parte do governo imperial para tentar acabar com este tipo de trabalho; entre essas ações estariam a proibição através de decretos e concessões da utilização da mão de obra escrava e estimulando a vinda de imigrantes, questão que já ocorria anteriormente mas é intensificada com a lei de 1850.

Porém, mesmo com decretos deixando clara a proibição do engajamento de escravos pelas empresas, tais regras eram muitas vezes burladas principalmente, pela falta de consistência da

---

<sup>55</sup> LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX. *Economia, Selecta*, Brasília (DF), v.9, n.4, p.215–245, dezembro 2008.p220

<sup>56</sup> Decreto n. 670 de 11 de setembro de 1852. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-670-11-setembro-1852-558822-publicacaooriginal-80433-pl.html>

proibição que acabava dando algum tipo de brecha para o emprego de mão de obra escrava pelas companhias. Sobre esta questão, de acordo com Maria Lucia Lamounier:

Apesar das proibições, em leis e contratos, do emprego de escravos pelas companhias ferroviárias, existem evidências de que a regra nem sempre era seguida; especialmente durante as obras de construção. A regra se aplicava apenas à companhia e aos empreiteiros principais. A condição não se aplicava aos empreiteiros menores, subempreiteiros e várias outras firmas que prestavam serviços para a companhia ferroviária. São inúmeras as evidências de emprego de escravos nos trabalhos de construção das ferrovias.<sup>57</sup>

Esta condição facilitou o modo com que os donos das companhias, em parceria com os fazendeiros locais, burlassem a regra a partir da criação, principalmente, de subempreiteiras, que por não ter nenhuma relação com o governo imperial, logo não poderiam ser vetadas de utilizar a mão de obra escrava. De acordo com Benévolo, não houve lei que conseguisse impedir a utilização de cativos; segundo o autor:

(...) nas construções das linhas – nos cortes, nos aterros e obras de arte – não foi possível evitar o braço servil, porque as empresas empreitavam pequenos trechos, e os tarefeiros não tendo contrato com o governo, empregavam seus escravos alugados nas suas turmas.<sup>58</sup>

Este modelo de subdividir os trechos concedidos por determinadas empreiteiras, transformando-as em subempreiteiras seria uma estratégia constantemente utilizada pelas diversas companhias para assim poder fazer uso de escravos nas obras, como destacado novamente por Benévolo, fazendo referência às obras de prolongamento da Estrada de Ferro Cantagalo:

Esta política de dividir em pequenos trechos os grandes contratos ferroviários, já vem assim de muito tempo [...] Não havendo braços livres suficientes para os trabalhos, os contratantes apelaram para o braço servil, e como não podiam empregá-los diretamente nos trabalhos por proibição legal, interessaram os senhores de escravos dando-lhes subempreitadas.<sup>59</sup>

A própria empresa Recife-São Francisco Railway (RSFR) também teria utilizado escravos em suas atividades, da mesma maneira que a Companhia União Indústria, a partir de aluguel dos cativos, como podemos observar em um anúncio publicado no ano de 1857 que se referia as obras sob responsabilidade da RSFR, no periódico *Diário de Pernambuco*, onde se lê: “A pessoa que tiver

---

<sup>57</sup> LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX. *Economia, Selecta*, Brasília (DF), v.9, n.4, p.215–245, dezembro 2008.p223

<sup>58</sup> Benévolo, A.. Introdução À História Ferroviária do Brasil. Estudo Social, político e Histórico. Folha da Manhã, Recife.1953 ,p416

<sup>59</sup> Idem p323

escravos e quiser alugar para trabalhar na estrada de ferro, pagando-se mil rs. por dia, ou mesmo gente forra que se queira a sujeitar, dirija-se a rua estreita do Rosário n.25, segundo andar”<sup>60</sup>

Além da Recife-São Francisco Railway, diversas outras empresas ferroviárias teriam realizado o uso de mão de obra escrava na construção das linhas férreas mesmo sendo proibido, entre elas a Bahia-São Francisco Railway (BSFR), São Paulo Railway (SPR), a responsável pela Estrada de Ferro Cantagalo, entre outras demais companhias.<sup>61</sup>

O uso de mão de obra escrava também era comumente utilizado nas obras públicas, principalmente nas estradas de rodagem, de acordo com Costa, que afirma que “a maior parte das estradas de rodagem foi construída com o auxílio do braço escravo, que os fazendeiros, em virtude da variação da safra do café, entendiam mais lucrativo, em certas ocasiões, alugar às obras públicas”<sup>62</sup>. Sobre essa questão, destaca Lamounier que:

O emprego de escravos do Estado e/ou de particulares e africanos livres (e/ou “emancipados”) na construção de estradas de rodagem era frequente. Em 1843, o presidente da província de Minas Gerais propôs buscar africanos livres na África para que fossem empregados, por um determinado número de anos, em construção de estradas. Em São Paulo, em 1846 foi aprovada uma lei que obrigava os fazendeiros a ceder “os seus escravos por dez dias” para obras de reparo e manutenção das estradas de rodagem, na razão “de vinte por cento, do número total de escravos” (Lei n. 1 de 29 de janeiro de 1846, São Paulo. Collecção das Leis, 1853). Mais tarde, as posturas municipais complementaram a legislação referente ao trabalho dos escravos em obras públicas.<sup>63</sup>

---

<sup>60</sup>LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX. *Economia, Selecta*, Brasília (DF), v.9, n.4, p.215–245, dezembro 2008, p.224.

<sup>61</sup> Idem, p.223-226

<sup>62</sup> Costa, E. V. 1982). *Da Senzala À Colônia*. Brasiliense, São Paulo, p.151

<sup>63</sup> LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX. *Economia, Selecta*, Brasília (DF), v.9, n.4, p.215–245, dezembro 2008, p. 224

## Considerações Finais

Observando os exemplos comentados podemos chegar à conclusão de que a utilização de escravos por parte da Companhia União Indústria, burlando o que seu contrato estabelecia, não era uma ação exclusiva da empresa de Mariano Procópio; grande parte das companhias que também tinham concessões proibindo o engajamento de mão de obra cativa empregavam o trabalho escravo nas atividades exercidas em suas empresas, principalmente nas construções das estradas de ferro que ganham grande intensidade na segunda metade do século XIX.

Mesmo com o intenso esforço do governo para estimular a vinda de mão de obra imigrante a partir de decretos e concessões instituídos para empresas e proibição do emprego de escravos, não foi possível evitar que isso ocorresse, ainda mais em uma sociedade onde a utilização de mão de obra escrava era ainda generalizada o que pouco parece se alterar mesmo após 1850, com a extinção do tráfico. O uso de escravos ainda era muito presente nos meios urbanos, de acordo com o censo de 1872, em todo território nacional apresenta um total de 4.013 escravos empregados na construção, 5.599 como carpinteiros, 1.517 como artesãos, 1.075 como trabalhadores metalúrgicos, 769 como mineiros e trabalhadores de pedreiras<sup>64</sup>.

Assim, podemos concluir que a empresa de Mariano Procópio apenas seguiu o que ocorria de maneira comum nesta conjuntura mesmo com todos os embargos tentados pelo governo para barrar a utilização de mão de obra escrava em obras e empreendimentos que resultavam de suas concessões oficiais.

---

<sup>64</sup> CORAND, R.. Os Últimos Anos da Escravatura no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975, p360.

## **Fontes**

### **Primarias Impressas**

Relatório província de Minas Gerais, 1853, Relatório Província de Minas Gerais, 1854

Almanak Lammert, 1857 (Relatório Ministro do Império Sr. Manoel Felizardo de Souza)

Relatório da Assembleia geral dos acionistas da Companhia União Indústria, 1863

Relatório que a Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou na abertura da sessão ordinária de 1856

### **Jornais Pesquisados**

Correio Mercantil

### **Sites consultados**

<http://www2.camara.leg.br>

<http://www.crl.edu/brazil>

<http://memoria.bn.br>

### **Arquivos Pesquisados**

Arquivo Histórico Municipal de Juiz de Fora

## **Bibliografia**

- BASILE, Marcello Otávio N. de C. “O Império Brasileiro: Panorama Político” In: LINHARES, Maria Yedda(org.). História Geral do Brasil. 9 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.
- BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida , sua obra, sua descendência, genealogia.* Juiz de Fora: Edições Paraibuna, 1991.
- BENÉVOLO, A.. Introdução À História Ferroviária do Brasil. Estudo Social, político e Histórico. Folha da Manhã, Recife, 1975.
- BIRCHAL, Sergio de Oliveira. O mercado de trabalho mineiro no século XIX. *História Econômica & História da Empresa*, São Paulo, Hcitech, n1, 1998.
- CORAND, R.. Os Últimos Anos da Escravatura no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.
- COSTA, E. V. Da Senzala À Colônia. Brasiliense, São Paulo, 1982.
- ESTEVES, Albino de Oliveira. “Mariano Procópio Ferreira Lage” In. ESTEVES, Albino de Oliveira. “Mariano Procópio Ferreira Lage” In. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Vol.230. Março de 1956
- GENOVEZ, Patrícia Falco. As Malhas do Poder: uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 2002.
- GIROLETTI, Domingos. Industrialização de Juiz de Fora(1850-1930). Juiz de Fora: EDUFJF, 1987.
- GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 5º ed. São Paulo: Ática, 1988.
- GUIMARÃES, Elione Silva; GUIMARÃES, Valéria A. *Aspectos cotidianos da escravidão em Juiz de Fora*. Juiz de Fora: Funalfa, 2001.
- LACERDA, Antônio Henrique Duarte. *Negócios de Minas: Família, Fortuna, Poder e Redes de Sociabilidades Os Ferreira Armonde 1751-1850*. Juiz de Fora: FUNALFA, 2013.
- LAMAS, Fernando Gaudereto; OLIVEIRA, Luis Eduardo. As vicissitudes da escravidão e imigração em Minas Gerais: a Companhia União e Indústria, os escravos e os alemães (1852 - 1879). In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MEREDIONAL, 3. Anais... Florianópolis, 02-04 maio 2007.

LAMAS Fernando Gaudereto; OLIVEIRA, Luis Eduardo. Escravidão, imigração e suas funções em uma economia exportadora-Juiz de Fora, segunda metade do XIX: o caso da companhia união e indústria. *História econômica & História de empresas XIV*. 2 ,p.55-78,2011.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX. *Economia, Selecta*, Brasília (DF), v.9, n.4, p.215–245, dezembro 2008.

MATTOS, Adalberto Alves de. Pela moralização do trabalho e prosperidade da indústria nacional: A escola agrícola União Indústria (1864-1884). *Dissertação* (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014.

OLIVEIRA, Luis Eduardo. *Os trabalhadores e a cidade: a formação do proletariado de Juiz de Fora e suas lutas por direito (1877 - 1920)*. Juiz de Fora:Funalfa/Rio de Janeiro:FGV,2010.

OLIVEIRA, Paulino. *História de Juiz de Fora*. Juiz de Fora:Dias Cardoso, 1966.

STEHLLING, Luiz José. *Juiz de Fora, a Companhia União e Indústria e os alemães*. Juiz de Fora: FUNALFA, 1979.

RESENDE, Edna Maria. *Ecossistema do Liberalismo: ideários e vivências das elites regionais no processo de construção do Estado Imperial (1831-1840)*. Belo Horizonte: UFMG, 2008. (Tese de Doutorado em História)