

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**ABOLIÇÃO DA ESCRAVIDÃO E IMIGRAÇÃO
ESTRANGEIRA: O PROCESSO E AS
CONSEQUÊNCIAS ECONÔMICAS EM SÃO PAULO E
NO RIO DE JANEIRO (1850-1930)**

LEONARDO FIGUEIREDO MONTEIRO DE MEDEIROS
matrícula nº 114095301

Orientador: Prof. Wilson Vieira

ABRIL 2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**ABOLIÇÃO DA ESCRAVIDÃO E IMIGRAÇÃO
ESTRANGEIRA: O PROCESSO E AS
CONSEQUÊNCIAS ECONÔMICAS EM SÃO PAULO E
NO RIO DE JANEIRO (1850-1930)**

LEONARDO FIGUEIREDO MONTEIRO DE MEDEIROS
matrícula nº 114095301

Orientador: Prof. Wilson Vieira

ABRIL 2019

As opiniões expressas neste trabalho são da exclusiva responsabilidade do autor

Dedico este trabalho à minha mãe Ivana e ao meu pai Edmundo, por não medirem esforços pela minha educação e serem os responsáveis por eu chegar até aqui.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à minha mãe Ivana, ao meu pai Edmundo e à minha irmã Juliana por sempre estarem próximos de mim durante toda a minha trajetória, por serem a base para tudo o que fiz na minha vida, estarem presentes em todas as minhas conquistas e sempre prezarem pelo melhor da minha educação. Agradeço também à minha namorada Beatriz, por ter me incentivado a nunca desistir e ter me acompanhado durante todo o processo difícil de escrever uma monografia.

Agradeço aos meus amigos de longa data que conheci na escola por manterem um contato tão duradouro até hoje e que me proporcionaram muitas risadas, momentos de descontração e lazer que puderam me dar incentivos para continuar meus estudos. Também aos meus amigos da UFRJ, que puderam dividir os momentos de angústia, dúvidas e incertezas que o curso de Economia pode trazer, por ajudar com materiais, resumos e dicas de apoio para todos os nossos obstáculos da faculdade.

Por fim, agradeço ao professor Wilson pelo conhecimento passado durante a graduação e pela orientação dessa pesquisa. Agradeço também a todos os professores que tive na vida, seja na escola, na faculdade, nos cursos de idioma, no curso pré-vestibular, no curso de música e nos cursos de esporte. Creio que carrego um pouco de cada um deles no ser humano que sou hoje e isso foi fundamental para que eu chegasse até aqui.

RESUMO

Esta pesquisa trata de analisar o impacto que a proibição do tráfico de escravos no Brasil em 1850, a subsequente abolição definitiva da escravidão em 1888 e a alternativa do trabalho assalariado imigrante trouxeram para a formação econômica brasileira do fim do século XIX até o fim dos governos da Primeira República em 1930, com foco de análise nos dois principais centros econômicos do país naquela época: Rio de Janeiro e São Paulo, explicitadas suas diferenças, semelhanças, vantagens e desvantagens. O Brasil do século XIX era totalmente dependente da economia exportadora cafeeira. Juntamente com o café, vinha o trabalho negro escravo, profundamente enraizado desde o período colonial. O objetivo dessa pesquisa é analisar como foi o processo de troca da mão de obra predominantemente servil para o sistema de trabalho assalariado imigrante no Brasil, suas consequências na economia cafeeira e na indústria dos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo e os motivos para que eles tenham ocorrido de maneiras diferentes, servindo de base para compreender o arranjo de desenvolvimento dessas regiões até os dias atuais. A metodologia utilizada será a abordagem histórica qualitativa e quantitativa, onde será feita uma análise dos dados coletados, buscando conceitos e princípios para estabelecer relações entre os elementos do tema, além de dados estatísticos para ilustração e orientação do mesmo. O propósito será descritivo através de pesquisa bibliográfica, tendo como fontes livros, artigos e outros textos de caráter científico publicados. Como resultado, verificou-se que o processo de abolição da escravidão foi lento e gradual, porém trouxe severas mudanças para o sistema econômico brasileiro e foi o ponto de partida para a divergência das duas regiões cafeeiras estudadas, que utilizaram ferramentas e se adaptaram de maneiras diferentes às novidades do novo sistema. Conclui-se que não somente a economia cafeeira foi afetada pela troca da mão de obra predominante, pois essa troca também serviu como base para notar diferenças consideráveis na infraestrutura (principalmente industrial), financeira (diversificação de investimentos) e social (novas classes sociais).

Palavras-chave: Abolição; Escravidão; Imigração; Rio de Janeiro; São Paulo; Economia; Brasil.

SUMÁRIO

Introdução	7
Capítulo I – Da abolição do tráfico à abolição da escravidão (1850-1888)	10
I.1 – O processo da lei de 1850 e as dificuldades de acabar com o tráfico	10
I.2 – O fracasso do sistema de imigração por parcerias	13
I.3 – Gêneros alimentícios, transportes e técnicas de beneficiamento do café.....	18
I.4 – Panorama geral do café e as diferenças entre Rio de Janeiro e São Paulo.....	23
I.5 – Primeiros passos da indústria brasileira	27
Capítulo II – Da abolição da escravidão ao fim da Primeira República (1888-1930)	32
II.1 – O processo da abolição	32
II.2 – O sucesso da imigração pelo sistema de colonato	37
II.3 – Panorama econômico do café após a abolição até 1930.....	40
II.4 – Consequências da abolição e da imigração para os complexos cafeeiros	43
II.5 – Consequências da abolição e da imigração para a indústria	48
Conclusão	58
Bibliografia	61

INTRODUÇÃO

A mão de obra dominante de um sistema econômico é de extrema importância para entendermos como esse sistema se desenvolve e quais são as suas perspectivas futuras, seja de curto ou longo prazo. Mais ainda, ela serve como base de todo um complexo econômico, ditando o ritmo de crescimento e influenciando diretamente nos principais indicadores econômicos de uma nação.

Com o fim do Pacto Colonial, a chegada da família real ao Rio de Janeiro em 1808 e a formação do Estado Nacional, houve a criação dos primeiros bancos e uma maior liberdade de comércio e indústria. Todo esse movimento, que foi organizado com capitais vindos do setor mercantil, se baseou em um produto visando promover o Brasil na economia internacional: o café, que nas primeiras três décadas do século XIX teve um aumento significativo na generalização do seu consumo pelo mundo.

Por se tratar de um consumo cada vez mais demandado ao redor do mundo com imposição de uma escala mínima de produção lucrativa, necessitar de investimentos vultuosos (que servia como barreira para entrada de outros produtores), grandes quantidades de terras e trabalhadores, essa economia teve como base o latifúndio escravista, onde o tráfico de escravos e a sua superexploração eram fundamentais para a margem de lucro do fazendeiro cafeicultor. A consolidação desse sistema no início do século XIX trouxe mudanças no espaço econômico e populacional do Brasil. O açúcar perdera a sua importância relativa como principal produto exportado e, já em 1830, a população escrava já era maior do que a população livre na província do Rio de Janeiro:

Quadro 1

Café e Açúcar: Quantidades Exportadas e População das Regiões Cafeeira e Açucareira da Província do Rio de Janeiro, 1811-1850

Anos	Açúcar			Café		
	Sacas Exportadas	População Escrava	População Livre	Sacas Exportadas	População Escrava	População Livre
1811-1820	72.000	-	-	88.397	-	-
1821-1830	292.200	52.966	45.037	276.691	15.145	15.200
1831-1840	167.760	101.983	89.735	813.839	81.208	54.713
1841-1850	263.079	-	-	1.644.631	-	-

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Marcondes (1995), Censo de 1907, Stein (1961) e Taunay (1945).

Nota: (-) Dado não disponível.

Desde os primórdios da colônia, passando pelos canaviais de açúcar, depois pelas minas de ouro e naquele momento na expansão das plantações de café, o negro foi sinônimo de trabalho. Figura familiar na paisagem brasileira, o escravo era também sinal de *status* e distinção social: o cidadão com maior posse de escravos era o mais respeitado, eram concedidas terras aos senhores com certo número de cativos, representavam a figura do capital investido e da possibilidade de prosperar e produzir. Em uma sociedade totalmente espoliativa, o trabalho trazia um significado de degradação e, portanto, pertencia ao negro. Para a elite branca, o fim da escravidão iria desabar o país por completo, pois todo o processo de produção era baseado no trabalho servil: as raízes da escravidão já eram profundas demais. A abolição, que a princípio parecia improvável, teve como uma das causas a aceitação popular que o movimento abolicionista brasileiro atingiu principalmente na década de 1880.

O sucesso de um movimento abolicionista depende de algumas variáveis: as possibilidades de transição para o trabalho livre (papel preenchido pela imigração estrangeira); o tipo de economia e seu nível de produtividade; a ação consciente dos que lutaram contra a escravidão; o grau de resistência dos setores mais dependentes do trabalho escravo. O conjunto dessas variáveis pode determinar: a maior lentidão ou rapidez de um processo de mudança na base da mão de obra; o grau de violência que esse processo pode trazer; as consequências econômicas e o tempo de adaptação das áreas afetadas por essa mudança.

Havia duas províncias de destaque na produção de café que, apesar de compartilharem muitas semelhanças, como a existência da grande propriedade latifundiária e a utilização espoliativa do trabalhador negro escravo, também tinham diferenças no clima, relevo, solo e, a mais importante delas: a diferença cronológica na exploração dessas áreas. Essas províncias eram Rio de Janeiro e São Paulo, que são o foco da pesquisa por se tratarem de duas áreas de extrema importância econômica no século XIX que, apesar de suas semelhanças e diferenças, ditaram o ritmo de crescimento econômico brasileiro e trouxeram consequências significativas para o século seguinte e até mesmo para os dias atuais por se tratarem de províncias que se tornaram os Estados no período republicano com maior atividade econômica e industrial. As diferentes experiências que essas regiões tiveram com o fim da escravidão e as alternativas de imigração foram fundamentais para entender o motivo de seus crescimentos econômicos.

O Brasil do século XIX passou por uma revolução no que diz respeito à base fundamental de sua estrutura: a mudança, ainda que lenta e gradual durante todo o século, da mão de obra do sistema servil escravo para a mão de obra livre composta por imigrantes

estrangeiros. Essa mudança na mão de obra do sistema econômico brasileiro e o seu impacto na formação econômica do país é o objeto de estudo dessa pesquisa. De maneira geral, ela tem o objetivo de analisar o processo de troca da mão de obra vigente no Brasil do século XIX e quais foram suas consequências para a economia brasileira do século XX no tocante aos complexos cafeeiros e industriais dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

O tema está delimitado de acordo com dois pontos chave para o estudo da transição da troca da mão de obra escrava para a imigrante: a Lei Eusébio de Queiroz em 1850, que tornou proibido o tráfico de negros para o Brasil, e a Lei Áurea em 1888, que aboliu de forma definitiva a escravidão. Portanto, esse trabalho está dividido em dois grandes capítulos: o Capítulo 1 trata dos antecedentes da Lei de 1850 e seus desdobramentos até 1888, enquanto o Capítulo 2 trata dos antecedentes do processo de abolição da escravidão e suas consequências até 1930.

Ambos os capítulos são divididos em cinco itens. No Capítulo 1, o item I.1 conta como foram os antecedentes da Lei de 1850, quais fatos contribuíram para a sua aprovação, se a lei teve efeitos imediatos e se havia alguma alternativa de imigração consolidada. O item I.2 explicita como funcionaram as primeiras tentativas de imigração pós 1850 e os motivos para o seu fracasso. O item I.3 trata dos motivos do aumento dos preços dos gêneros alimentícios e dos escravos e das melhorias no sistema de transportes e técnicas de beneficiamento do café. O item I.4 questiona quais mudanças ocorreram na produção cafeeira e quais eram as diferenças entre os fazendeiros paulistas e cariocas. O item I.5 demonstra a trajetória inicial da indústria brasileira no século XIX e seus incentivos.

No Capítulo 2, o item II.1 questiona como se deu o processo de emancipação e como as ideias abolicionistas puderam obter sucesso. O item II.2 explicita a tentativa e fracasso do sistema de imigração por salário fixo e o motivo do sucesso do sistema de colonato. O item II.3 conta o panorama geral da produção de café de 1888 até 1930. O item II.4 demonstra as diferenças entre Rio de Janeiro e São Paulo após a abolição, as alternativas que o Rio de Janeiro buscou para não perder sua superioridade e toda a mudança que a abolição e a imigração estrangeira trouxeram ao complexo cafeeiro¹. O item II.5 trata do progresso industrial após a abolição e sucesso da imigração, além dos fatores que favoreceram São Paulo e prejudicaram o Rio de Janeiro.

¹ Por complexo cafeeiro, entende-se: tudo que estava envolvido na produção do café, desde a sua plantação, passando pelo transporte, maquinário e mão de obra utilizados até a sua exportação.

CAPÍTULO I – DA ABOLIÇÃO DO TRÁFICO À ABOLIÇÃO DA ESCRAVIDÃO (1850-1888)

I.1 – O processo da lei de 1850 e as dificuldades de acabar com o tráfico

No ano de 1831, o governo brasileiro cedia às primeiras pressões inglesas e declarava que todos os escravos vindos de fora do território brasileiro a partir daquele período estariam livres. Além disso, foram impostas severas penalidades não somente para traficantes, mas também para todos os que de alguma forma participassem da importação: quem auxiliasse o desembarque, aplicasse fundos na atividade e até mesmo os compradores, que ficariam encarregados das despesas de reexportação dos africanos. Além disso, forneciam-se recompensas àqueles que contribuíssem para a apreensão de escravos ilegais e embarcações criminosas.

Todo esse mecanismo, porém, não surtiu os efeitos necessários para cessar o tráfico. Os interesses dos grandes latifundiários resistiam à pressão e tinham como principal argumento que a intromissão inglesa feria a honra nacional. Desde 1810, quando o mercado brasileiro foi invadido pelos produtos ingleses por cláusulas excepcionais, reiteradas em 1826, foi despertado um sentimento de xenofobia inglesa na população local, que via essa “invasão” como a causa de todos os males, gerando até mesmo revoltas. Desse modo, os interessados no tráfico de escravos ganhavam um apoio, ainda que indireto, da opinião pública em geral, contribuindo assim para a permanência do tráfico.

Essa situação de rivalidade ficou mais intensa quando o governo brasileiro aprovou a Tarifa Alves Branco em 1844, aumentando as taxas alfandegárias sobre os produtos importados ingleses, com tributações de 30% até 60%. O governo inglês, por outro lado, aprovava em 1845 o Bill Aberdeen, onde os navios britânicos estariam autorizados a apreender qualquer navio brasileiro suspeito de contribuir com o tráfico de escravos. A marinha inglesa muitas vezes cometia punições severas, desrespeitando as águas brasileiras e causando agitações tanto nas câmaras dos deputados quanto na população. Todo esse ambiente, porém, não foi suficiente para combater o tráfico, pois a partir de 1845, o número de escravos no território brasileiro aumentaria significativamente. “Se, de 1840 a 1845, a média fora, como vimos, de vinte a trinta mil escravos por ano, a partir de 1845, sobe a mais de cinquenta mil (1846 – 50.324; 1847 – 56.172; 1848 – 60.000 e 1849 – 54.000).” (COSTA, 1997: 80).

A pressão inglesa chegou a um certo ponto onde havia uma ameaça de guerra entre os países caso o Brasil não acabasse com o tráfico escravo. Além disso, em 1850, o fim do tráfico ganhava um apoio cada vez maior de agricultores, devido ao acirramento da rivalidade destes com os traficantes de escravos, pois se viam endividados e com riscos de hipotecar suas fazendas. Esses fatores contribuíram fortemente para que a lei proposta em 1850 pudesse ser aprovada e o número de escravos desembarcados caísse bruscamente:

Quadro 2

Estimativa de desembarque de escravos no Brasil 1821-1855

Quinquênio	Escravos Desembarcados
1821-1825	181.200
1826-1830	250.200
1831-1835	93.700
1836-1840	240.600
1841-1845	120.900
1846-1850	257.500
1851-1855 (a)	6.100

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. Rio de Janeiro, 1990 – 2ª edição – p. 60.

Nota: (a) Não foi registrado nenhum desembarque entre 1853 e 1855. Apenas um navio, transportando aparentemente 300 escravos, chegou ao Rio de Janeiro em 1856.

Os contrabandistas conseguiram prorrogar o tráfico por mais alguns anos, pois foram registrados desembarques clandestinos até 1856. Mesmo com o alto risco, se dizia na época que, caso uma embarcação clandestina conseguisse desembarcar em solo brasileiro, já cobriria os gastos de outras dez expedições fracassadas. Os habitantes do litoral que lucravam com o tráfico ilícito, a dificuldade de patrulhar toda a costa brasileira e o apoio de parte dos agricultores dificultavam toda a ação estatal para encerrar definitivamente o tráfico.

Havia também, por parte do governo, o receio de ferir os interesses dos grandes proprietários de terra interessados no comércio ilegal. A justiça se via totalmente nas mãos dos cafeicultores, onde na maioria das vezes os próprios membros da justiça eram familiares ou amigos próximos da oligarquia cafeicultora. Figuras representativas na sociedade e influentes no ponto de vista de projeção social e político, as famílias de fazendeiros gozavam de monopólios na administração pública em postos-chave de alguns municípios, resultando em sérias dificuldades para a administração pública:

“Em Taubaté, por exemplo, no ano de 1856, encontramos vários membros da família Moura em postos da administração e na política. Honorato de Moura, deputado à Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo, Joaquim Francisco de Moura, delegado; seu irmão, primeiro suplente de delegado, seu sobrinho por afinidade, promotor da comarca, outro sobrinho seu, João Bonifácio de Moura, ocupava o lugar de subdelegado. Além disso, o referido deputado estava encarregado da abertura de uma estrada, seu irmão, Antônio Bonifácio de Moura, de outra, e seu outro irmão, Joaquim Francisco de Moura, tinha também a seu cargo a construção de uma estrada” (COSTA, 1997: 88).

Em 1853, setores do governo que não eram ligados às oligarquias cafeicultoras tornavam mais rígidas as medidas contra o tráfico. Nomeação de funcionários sem suspeita de contribuir com os latifundiários para fiscalizar os portos, aumento das multas por africanos apreendidos, investigação dos suspeitos de favorecer o comércio ilegal, ameaça de deportação a estrangeiros (a maioria dos traficantes eram portugueses) e vistorias nos navios que chegavam ao porto, separando os negros que não falavam bem o idioma português, foram medidas que tornaram cada vez mais difícil e custoso o risco do comércio ilegal. A rivalidade entre as facções, porém, foi o fator que mais contribuiu para o desaparecimento do tráfico internacional (o tráfico interprovincial permaneceria ocorrendo), pois elas denunciavam umas às outras.

Com o tráfico internacional definitivamente extinto, a economia cafeeira brasileira continuava a funcionar em marcha acelerada. O estilo de produção dessa economia, que tem como características a cultura extensiva, grandes latifúndios e a falta de processos de mecanização naquela época obrigava os cafeicultores a utilizar uma mão de obra muito numerosa. A mão de obra imigrante, que a princípio seria uma alternativa para substituir os escravos, era muito escassa e não havia incentivos para que os imigrantes se interessassem pelo Brasil. Ainda não havia um sistema organizado para conduzir a imigração.

Imediatamente após o encerramento do tráfico, os fazendeiros recorreram à mão de obra escrava que havia no Nordeste, gerando assim um tráfico interprovincial dessa região para as fazendas de café do Rio de Janeiro e de São Paulo. Essa grande procura pela mão de obra servil do Nordeste causou um aumento no seu preço: de 1855 a 1875, o preço dos escravos quase triplicou, fazendo com que a adoção dessa mão de obra ficasse cada vez mais custosa e se afluíssem as primeiras ideias da formação de um sistema consolidado de imigração europeia. Apesar disso, as fazendas continuavam a se povoar de escravos em larga escala.

Essa contínua povoação de cativos ocorria em ambas as regiões produtoras que, desde 1836, já demonstravam suas primeiras diferenças: o Vale do Paraíba (incluía a região fluminense, mineira e leste paulista) e a zona centro-oeste da Província de São Paulo, que ainda estava em estágio embrionário, porém viria a se tornar a maior área de produção cafeeira no

fim do século. Somente na década de 1850 que a população escrava iria começar a se concentrar na região do centro-oeste paulista:

“Moji-Mirim, Casa Branca, São João da Boa Vista, São José do Rio Pardo, Caconde, Mococa, São Simão e Cajuru, em 1836, praticamente despovoados, apresentavam, por volta de 1850, população escrava superior a mil habitantes por município. (...) A população escrava representava, em certos distritos, cerca de 30% da população local. Enquanto nas áreas de povoamento recente a proporção só excepcionalmente alcançava essa taxa, na zona do centro-oeste paulista e no vale ela chegava muitas vezes a 50% e até mais. Em Bananal, nos meados do século, para 11.482 habitantes, havia 7.621 escravos; em Areias, num total de 11.663 habitantes, 6.168 eram escravos; em Pindamonhangaba, em 14.645 habitantes, contavam-se 5.628 escravos. Campinas, sobre um total de 14.201 habitantes, registrava 8.190 escravos.” (COSTA, 1997: 99).

O maior número de escravos concentrados estava na região fluminense, pois foi onde as primeiras plantações de café foram desenvolvidas, atingiram o máximo da sua produção e também entraram em declínio. Nos anos 1850, a maioria das cafeiculturas brasileiras estavam nessa região, que muitas vezes tinham o número de escravos superior ao número da população livre, com destaque para Pirai e Valença, com mais de 70% da população total sendo escrava.

Quadro 3

População Escrava das Principais Regiões Produtoras de Café, 1819 a 1887

Província	1819	1823	1873	1882	1885	1887
Corte	-	-	47.084	35.568	28.000	-
Minas Gerais(a)	168.543	215.000	311.304	279.010	226.000	191.252
Rio de Janeiro	146.660(b)	150.549(b)	301.352	268.881	218.000	162.421
São Paulo	77.667	21.000	174.622	130.500	128.000	107.829
Espírito Santo	20.272	60.000	22.207	20.717	15.000	13.381

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Stein (1961).

Notas: (a) apesar de grande, considerável parte do número de escravos de Minas Gerais não estava ligado ao café e sim a outras atividades da região; (b) Rio de Janeiro e Corte; (-) Dado não disponível.

I.2 – O fracasso do sistema de imigração por parcerias

Emancipação e imigração estiveram sempre interligadas no Brasil do século XIX, visto que a necessidade para suprir os braços necessários para as lavouras do café era um fator de suma importância na economia brasileira. Desde a época de D. João VI houve tentativas da introdução de imigrantes alemães, suíços ou açorianos, porém, naquela época, elas se caracterizavam puramente como medida demográfica. Essas tentativas, entretanto, se tornaram sempre falhas e foi assim criado um debate sobre a imigração para o Brasil já no início do século XIX.

Entre 1827 e 1837, mil e duzentos colonos foram introduzidos em diferentes pontos da província do Rio de Janeiro. Em zonas de difícil acesso, cobertos por florestas, solos de péssima qualidade e longe dos mercados consumidores, eles viviam em um nível de vida comparável às populações nativas e acabavam abandonando seus lotes. O governo brasileiro insistia em introduzir estrangeiros, pois a expansão cafeeira se dava cada vez mais rápida e eram necessários braços não somente para esta, mas também para a construção de estradas, pontes e outros serviços públicos. Os fazendeiros alugavam os seus escravos para esses serviços, porém por um alto preço, e os africanos livres estavam em pouco número.

A opinião pública em geral era a favor da implantação dos núcleos coloniais, porém estes passavam por fracassos consecutivos. A imigração espontânea raramente procurava o Brasil como um lugar para imigrar e, além disso, havia o grande empecilho da concorrência com a mão de obra escrava. Até 1850, eram precárias as possibilidades oferecidas aos colonos e os escravos eram a preferência dos fazendeiros, já habituados a uma longa tradição que não seria extinta sem a abolição do tráfico.

A economia de tipo rural, tropical, latifundiária de exportação, sustentada sobre um único produto que era a base da riqueza nacional e que dependia do mercado internacional e suas oscilações eram fatores que minavam a possibilidade do colono. Fora desse espectro, havia as poucas lavouras de subsistência em níveis rudimentares e precários de vida e as indústrias, que eram muito pouco expressivas, resultando, assim, em perspectivas muito limitadas para o trabalho assalariado. A obtenção de terras era extremamente difícil para o povo e para os estrangeiros, pois estava monopolizada por um pequeno grupo de latifundiários, herança de uma tradição colonial. Com o avanço da fronteira do café, os grandes proprietários de terra iam desalojando os posseiros ou incorporando-os aos seus territórios, tornando cada vez mais difícil o desenvolvimento da pequena propriedade.

Além desse problema, havia a concorrência da imigração espontânea para os Estados Unidos, que fornecia condições muito mais favoráveis para o europeu. A maior proximidade com o continente europeu resultava em transporte mais barato, havia melhores condições econômicas, oportunidades de ascensão social, condições climáticas similares à da Europa, oportunidades de acesso à propriedade, organização política democrática, escravidão já extinta em certas regiões e maior liberdade religiosa.

“Entre 1819 e 1856, saíram dos estados alemães 1.799.853, dos quais mais de um milhão e duzentos com destino aos Estados Unidos. (...) Enquanto uma família de cinco pessoas teria que pagar 1.200 francos para chegar ao Brasil, não despendia mais de quinhentos e poucos francos

para ir aos Estados Unidos (573 francos). Com quantia inferior à desembolsada com o transporte de Hamburgo para o Rio de Janeiro, podia não só pagar sua passagem para aquele país, como ainda comprar cem braças de terra.” (COSTA, 1997: 118).

O fim do tráfico de escravos em 1850 serviu como estímulo para a adoção de medidas para impulsionar a imigração europeia. Foi em 1845 que Nicolau de Campos Vergueiro criou a *Vergueiro & Cia.*, se tornando a primeira empresa a lidar com a imigração de uma maneira mais ampla e sistemática em São Paulo e fundando assim o sistema de imigração por parcerias.

O sistema funcionava entre parceria privada e pública. O governo da província oferecia empréstimos de vinte contos anuais, sem juros, com o prazo de pagamento em três anos e subvenção anual de 1:500\$000 [1conto e 500 mil réis] por mil colonos. A empresa, por outro lado, se comprometia em introduzir mil colonos anualmente, onde os fazendeiros a procuravam quando quisessem importar colonos para suas fazendas. Além disso, a partir de 1856 o governo também era responsável a garantir as despesas de transporte e colher informações sobre os potenciais colonos na Europa, recebendo garantias dos fazendeiros.

Chegados ao Brasil, os colonos eram direcionados para as fazendas e todas as suas despesas com transporte e manutenção teriam que ser pagas aos poucos com o seu próprio trabalho. Cada família ficava responsável por uma porção de cafeeiros, onde deveriam cultivar, colher e beneficiar, além do plantio de alimentos para a sua subsistência, que deviam ser divididos com o fazendeiro caso houvesse excedentes. Após vender o café, metade de todo o lucro líquido (descontando-se o transporte do produto, comissão de venda, impostos, etc.) produzido pelo colono pertencia ao fazendeiro.

Sobre a dívida que os colonos adquiriam logo ao pisar na fazenda com os fazendeiros, “os adiantamentos feitos corriam juros de 6%, às vezes até 12%.” (COSTA, 1997: 137). O colono era o responsável pela sua dívida e por manter o cafezal que utilizasse limpo, sendo obrigado a replantar as possíveis falhas que viessem a ocorrer e que o senhor não estivesse de acordo. Além disso, nenhum colono poderia deixar a fazenda sem que antes saldasse todas as suas dívidas com o fazendeiro.

Muitos estabelecimentos, como a firma *Vergueiro & Cia* foram criados entre 1852 e 1854, sendo a maioria localizada no oeste paulista e trazendo imigrantes principalmente para essa região. As firmas cresciam em rápida velocidade, importando um número de colonos cada vez maior. Havia alguns fazendeiros que importavam colonos por conta própria, mas todos utilizavam sistemas similares à firma de Vergueiro.

Apesar do inicial sucesso, o sistema de parcerias começaria logo a apresentar problemas. Os colonos reclamavam de sua desilusão, julgando-se enganados por virem ao Brasil. Diziam eles que os fazendeiros reservavam os melhores cafeeiros para os escravos, deixando os mais novos e improdutivos ou os velhos e esgotados para os estrangeiros, tornando a atividade pouco produtiva. Além disso, consideravam o sistema de divisão de lucros sobre a produção obtida desonesta, alegando injustiças nos cálculos de conversão de moeda e nos juros abusivos cobrados sobre as dívidas, onde muitas vezes eram maiores dos que os estipulados nos contratos iniciais e se tornavam impossíveis de serem quitadas.

Reclamavam da mesquinhez dos pagamentos realizados próximos ao fim das safras, onde o único lugar que poderiam gastar era nos armazéns que pertenciam aos próprios fazendeiros, que vendiam gêneros alimentícios por um preço muito maior do que o praticado nos mercados locais. Consideravam injusta a divisão dos excedentes desses gêneros com os proprietários. Queixavam-se das arbitrariedades dos fazendeiros, que obrigavam os colonos a fazer atividades que estavam fora do contrato, como reparar estradas, caminhos, construir cercas e etc. Havia o desconforto das casas que lhes eram dadas, que nada mais eram do que senzalas improvisadas, eram impedidos de terem os casamentos reconhecidos caso não fossem católicos e as crianças não obtinham registro se não fossem batizadas.

Os proprietários de terra, por outro lado, também criticavam os colonos. Para eles, os colonos eram indisciplinados, preguiçosos, desordeiros, violentos, viciados em bebidas e se recusavam a cumprir tarefas caso não estivessem especificadas no contrato, pedindo sempre aumentos de salários e indenizações. Diziam que eram pouco produtivos e incapazes de produzir a quantidade suficiente de pés de café, sempre comparando-os com os escravos, afirmando que podiam cuidar de 3.000 pés em média enquanto o colono cuidava de aproximadamente 500.

Era comum os fazendeiros alegarem que os colonos não eram feitos para trabalhos árduos como o da cafeicultura. Passadas as colheitas, se queixavam que os trabalhadores livres não se preocupavam com atividades de manutenção dos cafezais, não aceitavam os poucos produtivos e abandonavam a produção, pondo em risco todo o sistema. Não tinham cuidado suficiente nas colheitas, misturavam as bagas verdes com as maduras e muitas vezes abandonavam as fazendas antes de saldar suas dívidas.

O resultado de todos esses atritos foi a multiplicação de abandonos por parte dos colonos e as revoltas, colocando os fazendeiros em situação de desespero:

“Já em 1853, Souza Barros fora obrigado a solicitar intervenção policial para sufocar a agitação que se generalizara entre seus colonos. Também em Ubatuba, ocorreram incidentes dessa natureza. O mais sério assumiu o aspecto de uma grande revolta em fevereiro de 1857, em Limeira, na Fazenda Ibicaba, a pioneira na adoção do sistema de parceria. Atingiu tais proporções que provocou uma série de inquéritos, promovidos uns pelo governo imperial, outros pelo governo provincial.” (COSTA, 1997: 128).

O Brasil começava a perder a credibilidade internacional devido aos relatos dos imigrantes que aqui viviam. Todas as reclamações relatadas pelos colonos chegavam em solos europeus, onde se espalhava que o governo brasileiro era incapaz de fiscalizar ou confrontar os absurdos cometidos pelos proprietários de terra, fazendo o país ficar com a fama de importar “escravos brancos” da Europa. Os governos germânico, português e suíço fizeram sérias restrições ao sistema de imigração ao Brasil, inclusive proibindo por certo período de tempo que a imigração ocorresse, como foi o caso da Alemanha.

O sistema de parceria assim perdia o seu prestígio. Os colonos se sentiam escravos, enquanto os fazendeiros se sentiam lesados pelo investimento fracassado. O padrão de comportamento do homem europeu, já acostumado com sindicatos, não combinava com o padrão de comportamento do cafeicultor latifundiário extremamente enraizado às tradições escravistas coloniais. Enquanto o primeiro se recusava a realizar atividades fora do contrato e se revoltava ao perceber a impossibilidade de ascender socialmente devido às dívidas impagáveis, ao desconforto e ao desamparo religioso, o segundo insistia em um sistema servil retrógrado e despreparado para a mão de obra livre, acostumado a impor o seu poder através de castigos e injustiças. As colônias de parceria foram pouco a pouco desaparecendo, até que em 1863, poderia ser considerada praticamente extinta pela falta de interesse tanto dos europeus como dos fazendeiros no negócio:

Quadro 4

Imigrantes desembarcados no Brasil – 1841 até 1870

Quinquênio	Imigrantes
1841-1845	1.870
1846-1850	4.925
1851-1855	39.078
1856-1860	82.669
1861-1865	50.940
1866-1870	46.542

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Brasil: 500 anos de povoamento. Rio de Janeiro, 2000, Apêndice: Estatísticas de povoamento. p.225.

I.3 – Gêneros alimentícios, transportes e técnicas de beneficiamento do café

A abolição do tráfico negreiro em 1850 e a expansão cada vez maior das fazendas de café, apesar de suas oscilações após esse ano, trouxeram mudanças significativas para a economia brasileira. Ocorreu uma liberação do capital anteriormente empregado com o tráfico, podendo assim ser empregado em diferentes atividades que antes não tinham destaque, fazendo com que o crédito, principalmente no Rio de Janeiro, fosse aumentado. Dentre essas atividades, estavam operações bancárias, financiamento de empresas e companhias de transporte, comércio de importação e exportação, etc.

Enquanto o café gerava uma maior margem de lucro, exigia menos capitais empregados, cuidados mais simples e estava menos sujeito a problemas derivados do mau estado das estradas que levavam até os portos em comparação com outros gêneros de exportação, como o açúcar, as fazendas brasileiras foram se tornando aos poucos monoculturas de café. Os poucos escravos que havia nas pequenas propriedades eram em grande parte alugados para a construção e manutenção de obras públicas, principalmente estradas, impedindo que as pequenas propriedades pudessem obter um excedente para comercializar com as grandes.

A especialização na cultura do café se tornou tão intensa que inclusive os gêneros alimentícios foram sendo substituídos pelos pés de café, onde os fazendeiros começaram a optar por importar esses gêneros de outras regiões, visando o maior lucro que a cafeicultura poderia trazer. Além disso, o fracasso do sistema de imigração por parcerias forçou os fazendeiros a procurar a sua mão de obra nos escravos que já estavam dentro do país, comprando-os em larga escalas os espalhados por todo o território nacional, especialmente do Nordeste, onde havia grande população escravizada. Agora com poucas perspectivas de aumentar o número de mão de obra escrava devido ao fim do tráfico, o fazendeiro colocava toda a sua força de trabalho voltada para o café.

A especialização do café e esse intenso tráfico interno para a região cafeeira gerou um aumento tanto no preço dos gêneros alimentícios quanto no preço dos escravos. Também é importante observar que a conjuntura internacional também contribuía para o aumento do preço dos alimentos, que estavam em alta nos Estados Unidos e na Europa Ocidental no mesmo período: a descoberta de novas minas de ouro e a consequente emissão de papel moeda em larga escala causavam oscilações nos preços internacionais dos gêneros alimentícios.

Quadro 5
Preços de Atacado no Rio

Mercadoria	1850-1851	1854-1855	1858-1859
Arroz (arroba)	1\$520	1\$410	3\$300
Açúcar (arroba)	1\$770	2\$050	3\$750
Carne Seca (arroba)	2\$720	2\$830	5\$500
Feijão (alqueire)	2\$300	3\$980	4\$980
Milho (alqueire)	1\$150	1\$530	3\$750
Toucinho (arroba)	3\$540	7\$980	8\$500

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Stein (1961).

Quadro 6
Preços do Varejo em Vassouras

Mercadoria	1850-1851	1855-1856	1858-1859
Arroz (kg)	0\$150	0\$300	0\$600
Açúcar (arroba)	2\$200	5\$400	8\$800
Carne Verde (kg)	0\$110	0\$320	0\$400
Milho (alqueire)	1\$600	2\$500	8\$000
Toucinho (kg)	0\$180	0\$500	0\$800
Bacalhau (kg)	0\$150	0\$300	0\$600
Queijo de Minas	0\$800	1\$280	1\$600
Alho (penca)	0\$200	0\$500	1\$000
Sal	0\$100	2\$560	-

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Stein (1961).

Nota: (-) Dado não disponível.

O resultado de tudo isso foi a transformação de uma parcela de custos inicialmente não-monetária (produção doméstica de alimentos) em monetária (importação de alimentos), sendo necessário para isso um aumento do capital circulante do fazendeiro, o que trouxe mais juros imputados nos custos de produção. As culturas de cana-de-açúcar, arroz, milho e mandioca se encontravam estagnadas, e o Brasil se encontrava até mesmo importando milho, arroz e feijão dos Estados Unidos e da Europa. O trabalhador livre, principalmente o urbano, era o que mais sofria com a crise dos gêneros alimentícios, desfavorecendo assim o crescimento nessas áreas.

Apesar do problema da falta de gêneros alimentícios, a revolução no sistema de transportes das cafeiculturas brasileiras foi responsável por uma das mudanças mais importantes na economia. A melhoria das vias de transportes ao longo da segunda metade do

século XIX, com a melhor conservação das estradas, traçados de novos caminhos e abertura de ferrovias contribuiu tanto para o processo de urbanização e crescimento demográfico quanto para modificar as relações de produção, facilitando assim a imigração e a transição da mão de obra servil para a assalariada.

Até metade do século XIX, muitas regiões contavam com carência de estradas, enquanto haviam outras com estradas em abundância, porém seu traçado estava sob interesse de seus proprietários e todas se encontravam em péssimas condições, sendo muitas vezes interditadas dependendo da época do ano. Era possível apenas a passagem por tropas de burro, quando não fossem extremamente estreitas, gerando até mesmo transtornos e brigas quando duas tropas se encontravam em sentidos diferentes.

Até mesmo as principais vias do sistema cafeeiro, como a estrada que ligava Santos a São Paulo, estavam em estado precário. No Rio de Janeiro, a situação não era diferente. A adoção de máquinas importadas encontrava extrema dificuldade de penetrar o território brasileiro e com isso prejudicava a implantação de indústrias, visto a dificuldade encontrada no transporte, principalmente nas regiões mais altas e de interior, onde as mulas eram incapazes de atravessar certos lugares com muito peso.

Havia um grande número de acidentes, os animais se perdiam, se machucavam, a carga estragava e se desvalorizava, chuvas inesperadas tornavam todo o percurso mais difícil. Havia ausência de pontes, obrigando os tropeiros a atravessarem rios a pé ou a fazerem diversas paradas obrigatórias pelo percurso quando era necessário esperar pela manutenção de alguma rota ou ponte. A abertura das estradas era feita de maneira improvisada e sem planejamento, faltavam engenheiros competentes, operários e dados geográficos que auxiliassem os melhores traçados. A mão de obra assalariada era escassa e o governo era obrigado a alugar escravos por altos preços para a manutenção de estradas.

Não havia um órgão administrativo que regulasse a manutenção e os recursos financeiros voltados para essa área. O poder municipal, o poder provincial e os fazendeiros se eximiam dessa responsabilidade, colocando a culpa uns nos outros pelas péssimas condições, mesmo eles sendo os maiores interessados na melhoria das vias. O governo contratava a construção de estradas com particulares que na maioria das vezes desviavam verbas e construía as estradas em áreas de interesse individual dos fazendeiros, resultando em rotas desnecessárias e onerosas, possibilitadas pelos fracos meios de repressão a essas empresas.

A produção agrícola brasileira e a demanda externa pelo café estavam em ascensão, enquanto a situação das vias trazia problemas para todo o processo de produção, pois os lavradores se viam impossibilitados de exportar toda a safra. Além disso, os fazendeiros eram obrigados a desviar grande parte do seu capital para a formação de tropeiros de carga, incluindo escravos e animais, que muitas vezes se perdiam ou se invalidavam e traziam prejuízos indesejados. Isso começou a mudar apenas na década de 1860, com a introdução das ferrovias:

“Em 1867, inaugurava-se a estrada de ferro entre Santos e Jundiaí; em 1872, os trilhos da Paulista atingiam Campinas e, quatro anos após, chegavam a Rio Claro, estendendo-se também em direção a Descalvado. O prolongamento até Rio Claro resultou da ação conjugada de vários proprietários para a organização da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, iniciada com cerca de seiscentos associados e um capital de cinco mil contos. A maioria dos acionistas provinha dos meios rurais. Em 1873, ligava-se Itu a Jundiaí e, nos anos seguintes, estendiam-se os trilhos a Piracicaba e a São Pedro. De 1875 a 1882, São Paulo era ligada a Ipanema e a Tietê, e, em 1886, a Estrada de Ferro Sorocabana alcançava Botucatu. Inaugurada a Companhia Mojiana em 1872, pouco mais de dez anos após, já havia ligado Campinas a Moji-Mirim, com ramal para Casa Branca, São Simão e Ribeirão Preto. (...) No Rio, esse ritmo assumia aspecto febril entre 1870 e 1888. O traçado das ferrovias obedecia ao interesse das áreas econômicas mais importantes: zonas de café e do açúcar. A estrada que ligou Cantagalo a Rio Bonito foi aberta entre 1869 e 1879. Pouco depois, entre 1873 e 1883, ligava-se Campos a Macaé. Também dos anos 70 datam as de Cantagalo, Passagem, Barão de Araruama, Campos, Carangola, União, Valença, Resende, Areias, Bananal.” (COSTA, 1997: 215-216).

A construção das linhas férreas trouxe mudanças significativas para a produtividade cafeeira brasileira. Os capitais anteriormente empregados no transporte poderiam ser aplicados em outras atividades, os escravos empregados em transporte poderiam ficar produzindo nas fazendas, os fretes seriam mais baixos, as terras mais próximas às ferrovias seriam valorizadas, o café não sofreria a degradação das longas viagens e poderia obter preços superiores no mercado internacional devido à sua melhor qualidade. Toda essa maior possibilidade de lucros para os proprietários de terra criou possibilidades mais sólidas para a transição para o trabalho livre.

Além disso, o processo de urbanização foi extremamente favorecido pela implantação das ferrovias, facilitando a circulação tanto de homens livres como também de escravos. Essa maior possibilidade de circulação exerceu papel fundamental no processo de abolição da escravidão porque ao mesmo tempo que criava uma nova possibilidade de fuga para os escravos, também criava uma nova possibilidade de investimento para os fazendeiros, que anteriormente aplicavam grande parte dos seus capitais na compra de escravos como forma de investimento e reserva de valor. Enquanto o preço do escravo aumentava, criava-se novas possibilidades rentáveis para o capital.

Quadro 7
Malha Ferroviária do Rio de Janeiro – 1885

Ferrovias	Extensão (km)	Capital (contos de réis)	Propriedade
Pedro II	832	952.453	União
Rio de Ouro	69	1.165	União
Corcovado	4	400	Nacional Privada
7Northern	71	2.000	Estrangeira
Grão Pará	92	4.000	Nacional Privada
Cantagalo	309	10.861	Província
Carangola	188	6.000	Nacional Privada
Ramal Cantagalo	86	-	Nacional Privada
União Valenciana	63	1.080	Nacional Privada
Macaé/Campos	104	8.000	Nacional Privada
Sto. Antônio de Pádua	93	-	Nacional Privada
Sta. Isabel do Rio Preto	75	3.800	Nacional Privada
Piraiense	56	3.000	Nacional Privada
Barão de Araruama	41	800	Nacional Privada
Campos/S. Sebastião	18	600	Nacional Privada
Comércio/Rio das Flores	27	790	Nacional Privada
Resende/Areias	28	2.200	Nacional Privada
Bananalense	12	810	Nacional Privada
São Fidélis	15	-	Nacional Privada
Vassourenses	6	-	Nacional Privada
Rio Bonito/Jutanaíba	9	-	Nacional Privada

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Ribeiro Pessoa (1886) apud Melo (1993).

Nota: (-) Dados não disponíveis.

Outra revolução que ocorreu a partir de meados do século foi a introdução de técnicas de beneficiamento do café. Essa introdução foi colocada em prática lentamente pois encontrou a resistência dos cafeicultores às inovações, extremamente apegados aos hábitos tradicionais e rotineiros, temendo novas técnicas e modificações:

“Nos anos 30, na Província do Rio de Janeiro, havia três processos de beneficiamento de café: no pilão, no monjolo ou batido a vara. Anos mais tarde, começaram a aparecer novos sistemas, ensaiando-se algumas máquinas novas: despoldadores, ventiladores feitos de folha de flandres, e separadores. (...) Custavam 350\$000, mas eram capazes de separar 550 arrobas em doze horas, quando movidos a mão, e mil, quando movidos por força hidráulica. Realizavam o trabalho de quinze mulheres catadeiras de café. Apesar dessas vantagens, não conseguiam entusiasmar a maioria dos fazendeiros que continuavam, ainda, apegados à rotina.” (COSTA, 1997: 220).

No Rio de Janeiro, era possível registrar nos anos 1850 a introdução de estufas para secagem rápida, evitando danos que a chuva poderia vir a causar nos pés de café. Também era observado o aparecimento de planos inclinados de madeira, facilitando o transporte do café colhido em regiões montanhosas, onde seriam levados pelo próprio peso. Novos tipos de despoldadores também apareciam aos poucos, operando com maior rapidez e resultando em um café de maior qualidade e preço.

Em 1864, o governo reduziu as tarifas alfandegárias para os produtos estrangeiros de beneficiamento do café, visando estimular a introdução das melhores técnicas e máquinas, além de conceder privilégios para indivíduos que fizessem adaptações de maneira satisfatória nesses instrumentos para a lavoura cafeeira ou que os produzisse nacionalmente.

A monocultura do café e a introdução em massa das ferrovias e técnicas de beneficiamento do café foram consequências da Lei Eusébio de Queiroz de 1850 e do fracasso do sistema de imigração por parcerias, pois resultaram em um alto preço de escravos, o que consequentemente fez com que os fazendeiros e o governo brasileiro buscassem alternativas para que a produção de café continuasse de maneira satisfatória.

I.4 – Panorama geral do café e as diferenças entre Rio de Janeiro e São Paulo

A proibição do tráfico negreiro em 1850 influenciou a economia do café que, até esse ano, vinha em vertiginosa ascensão devido à generalização do consumo nos mercados internacionais. Após consolidar o latifundiário brasileiro escravista, a produção do café após a Lei Eusébio de Queiroz se deu a custos crescentes e com margens decrescentes de lucro, apresentando oscilações e consequentemente diminuindo o ritmo e o potencial acumulativo.

A economia cafeeira se manteve estagnada até o ano de 1857, quando foi salva por uma alta dos preços. Essa subida foi causada principalmente pela recuperação da economia europeia, que era a principal consumidora do café brasileiro, pela diminuição da oferta, causada principalmente pela contínua limitação da mão de obra (devido ao fim do tráfico e ao fracasso das tentativas imigratórias) e também pela infestação de pragas.

O aumento dos custos do transporte do café, que se dificultava cada vez mais conforme a fronteira cafeeira se estendia para oeste, foi relativamente contrabalanceado por essa alta dos preços (vale lembrar que a introdução das ferrovias se deu posteriormente, como dito no item anterior), mantendo assim uma perspectiva positiva para o negócio do café. O crescimento foi

considerável e a receita de divisas aumentou até 1863, quando a nova capacidade produtiva foi introduzida e houve expansão tanto da produção brasileira quanto da produção da América Central, da Ásia e da África, gerando uma diminuição dos preços internacionais.

Também contribuiu para essa diminuição a Guerra de Secessão dos Estados Unidos entre 1861 e 1865, que reduziu a demanda pelo café desse país, um dos maiores consumidores juntamente com a Europa. Esse cenário começou a mudar em 1868, devido à expansão do consumo dos norte-americanos e europeus, e também devido à quebra da safra tanto brasileira como da América Central, gerando altos preços internos e externos e consequentemente ótimas receitas até 1875.

Após esse ano, a oferta começava a se estabilizar com a demanda anteriormente em expansão e os preços se mantiveram relativamente estagnados, apresentando leves quedas. Eles não diminuíram de maneira brusca devido às péssimas condições climáticas que os cafezais sofreram no período, impedindo um número maior de cafés plantados. A década de 1880 apresentou oscilações da produção cafeeira, que encontrariam apenas em 1885 um aumento dos preços considerável, explicados pelo fim das crises europeia (1882) e norte americana (1884):

“(…) as safras de 1885/86 e de 1886/87, que foram, respectivamente, de 5,6 milhões de sacas e de 6,2 milhões, denotam que houve uma forte expansão da produção, e a safra de 1887/88, que foi de 3,3 milhões, mostra, ao contrário, uma quebra de 50% (comparativamente às produções anteriores). O patamar anterior é recuperado na safra de 1888/89, que foi de 6,5 milhões e volta a diminuir novamente (porém, com menos intensidade do que 1887/1888) em 1889/90, que foi de 4,6 milhões. Essas flutuações, originadas do próprio ciclo cafeeiro, explicam as elevações de preços processadas entre 1885 e 1890 no mercado internacional, chegando a duplicá-los.” (VIEIRA, 2000: 18).

Paralelamente às oscilações dos preços do café, a distribuição regional das cafeiculturas brasileiras também estava em constante mudança nesse mesmo período. Como já foi citado no item I.1, era possível dividir essas áreas em dois grandes grupos: o Vale do Paraíba (regiões fluminense, mineira e leste paulista) e o Oeste Paulista. A primeira, mais antiga e em decadência; a segunda, mais nova e em grande ascensão.

A expansão das ferrovias citadas no item I.3 teve um papel diferente nessas diferentes regiões. Foi a partir da década de 1870 que a fronteira cafeeira se expandiu em larga escala para o Oeste Paulista, juntamente com a revolução que ocorria nos transportes, o que permitiu que as ferrovias realizassem um papel de “criadoras de terras” nessa região e que daria os seus primeiros passos com os baixos custos de transporte.

A década de 1880 marcou a aproximação de São Paulo ao Rio de Janeiro no número da produção exportável de café em sacas e, posteriormente, na década de 1890, viria a ultrapassá-lo, tornando-se a maior região produtora de café. A cafeicultura do Rio de Janeiro atinge seu nível máximo de produção em 1882, entrando em constante decadência a partir desse ano. Um dos principais fatores que marcaram essas diferenças foi a escravidão e a imigração.

Os paulistas estavam mais suscetíveis introduzir os novos meios de beneficiamento do café e de mão de obra, sendo eles os pioneiros dos sistemas de imigração por parcerias e, posteriormente, o de colonato (que será tratado com mais detalhes no capítulo II). As máquinas e instrumentos de beneficiamento do café necessitavam de um alto valor de investimento e chegaram a partir da década de 1870, quando muitas das fazendas do Vale do Paraíba já haviam chegado às suas capacidades máximas e começavam a se esgotar. Muitos dos fazendeiros que tinham o interesse na mecanização acabavam não podendo arcar com os riscos de trazer essas máquinas e se viam reféns da compra dos poucos escravos que restavam para suprir sua mão de obra necessária.

Na década de 1870 já eram observadas técnicas divergentes usadas no Oeste Paulista em comparação ao Vale do Paraíba. Havia um maior uso do arado e de máquinas carpideiras, possibilitadas pela vantagem do oeste paulista na topografia. Essas técnicas podiam substituir o uso de até seis escravos, fazendo com que os fazendeiros paulistas pudessem alocá-los em outras áreas necessárias. A fertilidade das novas terras e idade mais jovem dos cafeeiros paulistas também proporcionavam uma produção muito mais satisfatória do que os do Rio de Janeiro, obtendo produtividade cinco vezes maior. Essas diferenças em relação às mecanizações, somadas à da mão de obra, trariam vantagens ainda maiores para os paulistas na década de 1880.

Enquanto os meios de beneficiamento do café se tornavam mais acessíveis e aperfeiçoados e a situação da mão de obra escrava se tornava cada vez mais custosa e improdutiva, os cafeicultores do oeste paulista se aproveitavam da alta produtividade das suas terras jovens. A partir da década de 1880, foram investidos altos valores em maquinaria e mão de obra imigrante (é importante destacar que as fazendas paulistas não abandonaram completamente o trabalho escravo, utilizando ao mesmo tempo mão de obra livre e escrava), onde o café era agora transportado para casas de máquinas, pilado, descortiçado, escolhido, brunido, ensacado e pesado, sendo todo esse processo feito mecanicamente e resultando assim na ultrapassagem de São Paulo sobre o Rio de Janeiro na produção de café.

I.5 – Os primeiros passos da indústria brasileira

A mudança na mão de obra vigente, como já foi destacado, traz consequências diretas para toda a produção de um país. Assim como a produção cafeeira, a industrialização é um importante ponto a se destacar nesse aspecto. Neste item, vamos observar como a indústria brasileira se comportou no período entre a abolição do tráfico e da escravidão e toda sua relação com o café.

No período de 1808 até 1840, era possível observar uma “pré-indústria” no território fluminense, com alguns ofícios urbanos, manufaturas concentradas e oficinas empregadoras de pouca mão de obra. Em 1808 apareciam os primeiros empreendimentos governamentais, com destaque para o Arsenal de Marinha e as Fábricas do Exército, que tiveram um bom desenvolvimento. As outras iniciativas não tiveram tanto sucesso devido aos déficits acumulados na época.

Quadro 8

Fábricas Organizadas pelo Governo

Fábrica	Ano de Instituição
Real Colégio das Fábricas	1809
Real Fábrica de Fiação e Tecidos de Algodão	1809
Real Fábrica de Fiação de Algodão, Tecidos e Pano e Malha de Lagoa das Tretas (a)	1821
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro	1808
Fábricas do Exército	1811

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Oliveira (1987).

Nota: (a) Atual Lagoa Rodrigo de Freitas.

Dentre as fábricas privadas, se destacaram os ramos de fabricação de chapéus e o de sabão e velas, com grande volume de produção no Rio de Janeiro:

“Temos os exemplos de sete estabelecimentos chapeleiros que juntos produziam (aproximadamente) 183.000 unidades por ano, dando para abastecer a região inteira e ainda exportar alguma quantidade para as demais províncias. Esse ramo teve apreciável êxito na Corte até após a década de 1850/60, resistindo à concorrência estrangeira (como veremos mais adiante). O ramo de sabão e velas (com predomínio da organização oficial) produzia 156.000 caixas de sabão por ano, de 30 a 40 libras de peso, garantindo a autossuficiência para a Província do Rio de Janeiro. Esse setor sofreu mudança radical na década de 1850/60, com a incorporação da organização Lajoux por Mauá, passando a se tornar Companhia Luz Steárica e se tornando um modelo no ramo” (VIEIRA, 2000: 44).

Alguns estabelecimentos também se destacaram no ramo de fundição e máquinas, dentre eles: a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor (fabricação de caldeiras e maquinismos); o empreendimento de Alexandre Davidson em Campos (fundição de ferro, bronze e outros metais, conserto de caldeiras de máquinas a vapor, fabricação de barcas a vapor e caldeiras para atividade açucareira); oficina do inglês John Mac Tavesch em Campos (fusão de caldeiras de ferro).

Quadro 9

Estabelecimentos Manufatureiros Particulares que funcionaram entre 1850 e 1860 no Município Neutro e na Província do Rio de Janeiro

Ramo	Número de estabelecimentos
Sabão e velas	26
Chapéus	21
Fundição e máquinas	14
Rapé	7
Cerveja	5
Têxtil	4
Calçados	3
Couros	3
Selins e arreios	3
Vidros	3
Papel	3
Produtos químicos	3
Móveis	2
Cordoaria	2
Gás líquido	2
Galões e fitas	1
Vinagre	1
Óleos vegetais	1
Asfalto	1
Metalurgia de ouro e prata	1
TOTAL	106

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Soares (1984).

Também é importante destacar o estabelecimento de *Ponta d'Areia*, comprado por Mauá, se tornando o maior no setor de fundição e máquinas e o maior empreendimento entre os anos 1840 e 1850 após solicitar provisões para a Junta de Comércio. Tinha como maior cliente o governo do Estado imperial, fornecendo embarcações para a Marinha de Guerra e sendo o estabelecimento responsável pela navegação de todo o litoral do Rio de Janeiro a Campos, Paraty e Baía de Guanabara, sempre fornecendo barcos e seus estaleiros para abastecimento, inclusive para outras províncias.

Após um período próspero nos seus primeiros anos, o estabelecimento entrou em declínio a partir da metade da década de 1850 por questões de fim de isenção de direitos para importação de ferro, chapas e barras de ferro, redução de tarifas sobre os produtos acabados concorrentes, abertura da navegação de cabotagem aos navios estrangeiros a partir de 1860, tarifas aduaneiras de caráter liberal e um incêndio que a empresa sofreu em 1857. Mauá, entretanto, também teve participação fundamental no empreendimento da iluminação a gás hidrogênio carbonado na cidade do Rio de Janeiro em 1851, sendo construído um prédio para a fábrica de gás, onde os lampiões posteriormente utilizados na iluminação eram fabricados pela própria *Companhia Ponta d'Areia*.

Além dos empreendimentos privados, também vale destacar a colaboração dos governos provinciais para a industrialização. Na produção de seda, a província do Rio de Janeiro concedeu recursos para a construção de uma fábrica em Itaguaí. Em 1853, com o nome de *Imperial Companhia Seropédica de Itaguay*, a província assume a sua produção. Paralelo a esse projeto, também foram de autoria da província as fábricas de papel, produtos químicos, extração de sal, fabricação de cal a partir de mariscos e extração de óleos e azeites. Em 1848, também foi provincial a iniciativa de iluminação a gás de Niterói, obtendo um sucesso inicial, porém a partir de 1854 a *Companhia Ponta d'Areia* passou a ser a responsável por esse serviço, inclusive fornecendo iluminação a gás também para Campos.

É importante destacar o papel da Tarifa Alves Branco durante todo esse processo, que foi responsável por taxar os produtos estrangeiros em níveis mais elevados (de uma média de 15%, as taxas subiram para 30% quando não havia algum produto similar nacional e até mesmo 60% no caso de haver produtos nacionais similares), sendo de fundamental importância nos anos 1840 e nos seguintes. Houve medidas de estímulo às manufaturas de algodão, como é o caso da lei de 8 de agosto de 1846, que previa dispensas do serviço militar para um determinado número de trabalhadores livres do ramo, isenções nos direitos de transportes dos produtos,

isenção sobre as máquinas importadas para realizar as atividades (com o controle da quantidade feita pelo governo). A lei de 8 de julho de 1847 também teve seu destaque por isentar as manufaturas do pagamento de taxas alfandegárias para matérias primas importadas.

Com isso, triplicaram-se os números de estabelecimentos manufatureiros na década de 1850, concentrados principalmente no Rio de Janeiro e sendo os de maior importância os setores: têxtil, calçados e papel, além dos já citados chapéus, sabão, velas, fundição e máquinas. Apesar disso, a década de 1860 não foi favorável e as manufaturas passaram por dificuldades devido às reformulações tarifárias de 1857 e 1860 que retiravam os incentivos dados anteriormente por pressão dos agricultores, que reclamavam dos altos preços dos gêneros alimentícios. A chamada “lei dos entraves” de 1860, que proibia a venda de ações antes da integralização total do capital das empresas, também dificultou o desenvolvimento das manufaturas.

Com o fim do tráfico de africanos e o consequente aumento dos preços dos escravos, a mão de obra negra ainda restante foi alocada para as fazendas de café, fazendo com que o trabalho livre fosse aos poucos sendo colocado em prática nas cidades e resultando em crescimento conjunto de urbanização e assalariados. Esse fenômeno podia ser observado em maiores proporções nos anos 1870, onde as manufaturas eram marcadas por trabalho livre e cada vez mais máquinas movidas a força motriz.

A partir dessa década, as manufaturas brasileiras conseguiram novamente alcançar algum avanço, favorecidas pelas políticas monetárias expansionistas de financiamento para a Guerra do Paraguai, que promoveu uma maior facilidade de créditos e a introdução de máquinas mais potentes. Apesar do desenvolvimento, os ramos de chapéus, calçados, móveis, fundição e máquinas nunca conseguiram enfrentar de maneira satisfatória os produtos europeus. O ramo têxtil, entretanto, foi o primeiro a se desenvolver a ponto de ser chamada de uma indústria fabril mecanizada (ver quadro 10).

Houve mais um período de dificuldades entre 1874 e 1879 devido a uma redução no crédito, porém logo em seguida foi feita a reforma tarifária do Ministro Assis Figueiredo, que foi responsável por elevar em grande escala as tarifas para produtos industrializados importados e sendo fundamental para o avanço das manufaturas durante toda a década de 1880. Ao final desse período, ocorreria de vez o fim do modo de produção escravista-mercantil (transição detalhada no capítulo II) para dar início ao desenvolvimento capitalista.

Quadro 10

Indústria Têxtil no Município Neutro e na Província do Rio de Janeiro em 1882

Estabelecimento	Fundação	Local	Metros de Tecido Produzidos	Operários
Santo Aleixo	1849	Magé	1.800.000	-
Santa Thereza	1866	Parati	500.000	-
Brasil Industrial	1872	Macacos	3.800.000	-
São Pedro de Alcântara	1874	Petrópolis	1.200.000	-
Petropolitana	1874	Petrópolis	1.500.000	200
Santa Rita	1877	M. Neutro	350.000	100
Pau Grande	1878	Raiz da Serra	500.000	150
São Lázaro	1878	M. Neutro	-	70
Rink	1879	M. Neutro	1.500.000	130
Aliança	1880	M. Neutro	2.000.000	210
Niterói	1882	Niterói	-	-

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Soares (1984).

Nota: (-) Dado não disponível.

Apesar de apresentar decadência na produção do café, foi no Rio de Janeiro que surgiram os primeiros focos industriais brasileiros. Pelo fato de ser a capital e o centro comercial e financeiro do país, essa cidade pôde ser beneficiada por maiores gastos do governo e seus habitantes puderam receber amplos empregos públicos e serviços. Além disso, toda a região de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo pagavam tributos ao estado do Rio de Janeiro, pois era nele que toda a produção cafeeira era exportada (o porto de Santos viria a ser construído somente em 1892).

Com essa apropriação de parte dos lucros das outras regiões cafeeiras, a burguesia do Rio de Janeiro reproduziu seu capital, criando assim os primeiros focos de espaços financeiros, comerciais e industriais. De 1808 até a década de 1870, o desenvolvimento industrial brasileiro ocorreu em surtos descontínuos e controlado principalmente por leis de tarifas alfandegárias que muitas vezes não eram feitas com a intenção direta de promover a indústria e sim de caráter fiscal e cambial. Após a abolição da escravidão, com a generalização do trabalho assalariado e os maiores excedentes gerados pelo café, a indústria brasileira ganharia novos impulsos tanto no Rio de Janeiro como em São Paulo (assunto detalhado no capítulo 2).

CAPÍTULO II – DA ABOLIÇÃO DA ESCRAVIDÃO AO FIM DA PRIMEIRA REPÚBLICA (1888-1930)

II.1 – O processo da abolição

Em 1868 já havia no parlamento a tentativa de alguns políticos em adotar medidas mais radicais em relação à abolição da escravidão. Porém, foram estabelecidas medidas paliativas, como por exemplo a lei de 28 de setembro de 1871 (a Lei do Ventre Livre), que concedeu a liberdade todos os filhos de mulheres escravas a partir daquela data e a lei de 28 de setembro de 1885 (Lei dos Sexagenários ou Lei Saraiva-Cotegipe), a qual garantia a liberdade a todos os escravos que chegassem aos 60 anos de idade. As referidas leis teriam efeito praticamente nulo, dada a baixa natalidade dos escravos alta mortalidade infantil e os raros casos de algum chegar aos 60 anos. Elas foram, acima de tudo, medidas que botavam em evidência o clima de insegurança de manter um regime que estava a cada dia mais ameaçado.

Até a década de 1870, o aumento dos preços dos escravos se mantinha relativamente razoável, visto que a economia cafeeira também estava num processo de expansão crescente. Nessa fase, apenas na cidade a escravidão dava os primeiros sinais de real desaparecimento, porém, nas fazendas, o escravo ainda representava a principal força de trabalho dos cafeicultores latifundiários e mesmo os seus altos preços não prejudicavam o lucro dos fazendeiros. A partir dos anos 1870, além da implantação de restrições sobre a circulação interprovincial de escravos, impostos sobre a entrada e saída deles e o contínuo aumento dos seus preços, juntou-se a constante queda dos preços do café observada a partir de 1875 e resultou assim em uma dificuldade cada vez maior na obtenção de escravos. Em 1885, foi observada uma depreciação do preço deles pela primeira vez desde a abolição do tráfico.

“Na década de 1870, os preços de escravos passam de 1:500\$000 a dois e até três contos, enquanto os das diferentes mercadorias, inclusive o do café, começavam a cair. (...) Foi só a partir de 1885 que houve uma depreciação do escravo e os preços caíram a 1:500\$000 e 1:000\$000. Desde a cessação do tráfico, tornara-se difícil a renovação da população escrava.” (COSTA, 1997: 246-247).

Paralelo às dificuldades de obtenção dos escravos devido aos seus preços, era possível observar de pouco a pouco uma mudança em toda opinião pública em relação ao trabalho servil, e isso foi de extrema importância para a abolição definitiva em 1888. A opinião de que ela viria a trazer uma catástrofe sem limites, um prejuízo irreparável para o seu patrimônio e uma perturbação profunda na economia se tornava cada vez mais escassa, limitando-a aos fazendeiros mais antigos e de terras esgotadas do Vale do Paraíba.

O novo grupo dos cafeicultores que estavam se aproveitando de altos lucros e das altas fertilidades das suas terras do Oeste Paulista, a partir da década de 1870, já não se preocupavam tanto com a possível ameaça de abolição, apesar de ainda utilizarem o braço escravo. Foi nessa época que a imigração encontrou sua melhor fase até então, com a instituição do sistema de colonato em ascensão (ver item II.2), fazendo com que a permanência do sistema escravista se mostrasse como um empecilho à imigração europeia. Em São Paulo, ainda dez anos antes da abolição, a população de trabalhadores livres já superava em grande número a de escravos.

O sistema servil se mostrava cada vez mais improdutivo e oneroso dentro da nova realidade econômica que estava por vir. Novas condições de trabalho livre eram impostas, principalmente nas cidades (que estavam em larga expansão), devido à contínua multiplicação das ferrovias, técnicas de beneficiamento do café e especializações nas fazendas. Os fazendeiros antigos das zonas esgotadas e decadentes se viam impossibilitados de oferecer salários altos o suficiente como os do Oeste Paulista, que viviam o auge de seus cafezais e podiam oferecer condições melhores aos seus trabalhadores.

Impossibilitado de obter trabalhadores livres, os cafeicultores do Vale do Paraíba compensavam a sua baixa produtividade explorando cada vez mais o escravo, exigindo que cuidasse de mais pés de café ao mesmo tempo e ampliando os horários de trabalho, além de diminuir suas recompensas e dificultar suas alforrias, visto que o escravo representava a parte mais importante do seu patrimônio. O debate de emancipação já estava em pauta por toda parte e a única opinião que os cafeicultores do Rio de Janeiro e de São Paulo compartilhavam era na indenização em caso de abolição.

Os escravizados não tiveram uma participação efetiva na luta pelo fim da escravidão. Proibidos de obter porte de armas, presos com pouca possibilidade de circulação, comunicação e informação, eles ficavam marginalizados em relação ao que acontecia fora da fazenda e muitas vezes acreditavam que realmente faziam parte de uma espécie inferior ao homem branco. Seduzidos pela maior obtenção de recompensas e cartas de alforrias, muitas vezes os próprios escravos denunciavam aos fazendeiros os planos de fuga que eram planejados na senzala, tornando ainda mais difícil a ocorrência de revoltas.

Isso também começou a mudar a partir dos anos 1870, com a chegada da propaganda abolicionista, fazendo com que os escravos desenvolvessem um maior pensamento crítico ao sistema servil e comessem a participar de forma mais ativa das fugas em massa:

“Escravos fugidos ou libertos, cada vez mais numerosos, trabalhavam como agitadores inscrevendo-se nos quadros do movimento abolicionista. Viam-se escravos a discutir o direito de propriedade e a duvidar da legitimidade e procedência desse direito. Um escravo, que matara o senhor em São João do Rio Claro, indagado dos motivos que o haviam levado a cometer o crime, respondeu que não sabia por que razão deveria trabalhar toda a sua vida em proveito exclusivo de um homem igual a ele. A situação havia mudado, já não era a mesma de outros tempos, e os proprietários estavam bem conscientes disso.” (COSTA, 1997: 354).

Conforme cresciam os números de negros livres e alforriados, ficava mais difícil de diferenciar aqueles que estavam em fuga daqueles que estavam em liberdade, facilitando assim as fugas e revoltas, fato que não poderia ocorrer anteriormente. Além disso, as preferências por trabalhadores assalariados iam crescendo gradualmente devido à ampliação do mercado de trabalho livre, fazendo com que o escravo fugitivo pudesse encontrar trabalho com mais facilidade, principalmente nos centros urbanos.

A aceitação da ideia de que o regime servil causava mazelas para a sociedade também estava diretamente ligada ao âmbito internacional. Mesmo após a Lei Eusébio de Queiroz em 1850, a pressão internacional para o fim da escravidão não cessou. Nos parlamentos europeus, as discussões sobre o fim do regime servil haviam se multiplicado, pressionados principalmente pela contradição que se havia com o desenvolvimento da revolução industrial. As colônias inglesas e francesas já começaram a aderir ao movimento abolicionista desde o início e meados do século XIX, assim como os países latino-americanos. Nos Estados Unidos, ocorria em 1866 a abolição da escravidão após a Guerra Civil Americana.

Todos esses movimentos ao redor do mundo começaram a formar uma opinião pública internacional cada vez mais ativista em relação ao fim do regime, e conseqüentemente traziam uma maior pressão ao Brasil, que nos anos 1870 já se encontrava juntamente com Cuba como os dois únicos países do Ocidente a não abolir a escravidão. Cada vez mais as ideias abolicionistas eram importadas dos outros países, e isso se intensificou após a abolição nos Estados Unidos: livros, ideias e panfletos começavam a aparecer com cada vez mais frequência em território brasileiro.

Ideias que anteriormente não tinham grande repercussão agora passaram a ter, e resultavam em maior movimentação de grupos e debates parlamentares. Argumentos que estavam presentes desde meados do século agora eram mais efetivos: a escravidão trazia efeitos ruins para a industrialização e ao trabalho livre; um desrespeito ao direito natural e ao cristianismo; era uma atividade pouco produtiva, favorecia a ignorância e gerava violência; era responsável pela manutenção de uma economia extensiva voltada para o exterior, imobiliza os capitais e impede que os direcione para atividades mais produtivas.

Por outro lado, os ideais dos fazendeiros que defendiam a manutenção da escravidão pareciam não mais fazer efeito. Ainda na década de 1870 e 1880, era utilizado o argumento de que, vindo ao Brasil, o negro escapava da barbárie e da civilização selvagem africana, onde estavam sujeitos a uma escravidão cruel, mortes brutais, um clima agressivo, sem leis, sem moral, vítimas de guerras bárbaras e dos déspotas que governavam sua região de origem. Segundo eles, escravidão era como um ato de caridade, pois os negros eram bem nutridos, vestidos, bem cuidados, recebiam recompensas, não eram obrigados a trabalhar mais do que podiam e eram salvos por meio da imposição do cristianismo em suas vidas. Toda a propaganda nacional, internacional e o sucessivo sucesso do trabalho livre contribuíram para que houvesse cada vez menos adeptos dessas ideias.

Na década de 1880, Joaquim Nabuco foi um importante personagem de todo o processo da abolição. Em 1883, publicou *O Abolicionismo*, e em 1886, *O Eclipse do Abolicionismo*. Nabuco foi político e promoveu comícios, conferências, reuniões e fundou clubes, sendo de grande importância para que o movimento abolicionista se tornasse popular.

“(...) é a nossa vez de perguntar se não chegou ainda o momento de livrar as vítimas do tráfico, do cativo em que vivem até hoje. Pensem os brasileiros que esses africanos estão há cinquenta anos trabalhando sem salário, em virtude do ato de venda efetuado na África por menos de noventa mil-réis. Pensem eles que até hoje esses infelizes estão esperando do arrependimento honesto do Brasil a reparação do crime praticado contra eles, sucessivamente pelos apresadores de escravos nos seus países, pelo exportador da costa, pelos piratas do Atlântico, pelos importadores e armadores, na maior parte estrangeiros, do Rio de Janeiro e da Bahia, pelos traficantes do nosso litoral a soldo daqueles, pelos comissários de escravos, e por fim pelos compradores, cujo dinheiro alimentava e enriquecia aquelas classes todas.” (NABUCO, 1883: 105-106).

O acontecimento fundamental para o sucesso do movimento abolicionista foi a criação de uma nova classe social que estava fora do espectro exportador cafeeiro. Essa nova “classe média”, que não estava presa e dependente dos interesses ligados à terra e aos fazendeiros, foi formada essencialmente devido ao fim do tráfico, à revolução ferroviária, à urbanização, ao aparecimento das primeiras indústrias, companhias de seguro, organismos de crédito e o maior desenvolvimento de comércios varejistas. A partir disso, juntavam-se os estudantes, jornalistas, médicos, professores, classes populares que trabalhavam no comércio e atividades artesanais, imigrantes e negros livres. Todas essas ocupações estavam em número cada vez maior devido ao crescimento das cidades.

Por toda parte se fundavam clubes e associações com o objetivo de facilitar a libertação dos escravos. Em São Paulo se fundava já em 1870 a *Sociedade Redentora de Crianças* e a *Sociedade Emancipadora Fraternidade* e posteriormente, na década de 1880, se multiplicavam

os movimentos juvenis e acadêmicos. No Rio de Janeiro, também em 1870 se fundavam a *Sociedade de Libertação* e a *Sociedade Emancipadora de Elemento Servil*, que também deram origem às diversas sociedades e agremiações dos anos 1880: o *Clube dos Libertos de Niterói*, *Clube Abolicionista dos Empregados do Comércio*, *Centro Abolicionista Ferreira Menezes*, *Caixa Libertadora José do Patrocínio*, *Libertadora da Escola Militar*, *Libertadora da Escola de Medicina*, entre outras. Não apenas nas associações o movimento encontrava a sua popularidade, pois também foi assim na arte e na imprensa:

“O movimento de opinião que se esboçava encontrará em Castro Alves seu maior poeta. Suas obras de vigoroso protesto aparecem ainda como esforço isolado a clamar contra a escravidão. Já Fagundes Varela retratara o sofrimento do escravo torturado, amarrado a ferros, seviciado, desrespeitado no mais íntimo de sua humanidade, às vezes vingativo, odiando o senhor. (...) Também o teatro acolheu os dramas sociais que passaram a predominar na década de 1860. Em 1857, Alencar compunha *O demônio familiar*, comédia de costumes, revelando os hábitos das camadas superiores do Rio de Janeiro, denunciando os malefícios da escravidão. Pouco depois, escrevia *Mãe*, igualmente inspirada no drama do cativo. Em 1861, representava-se pela primeira vez a peça de Pinheiro Guimarães, *História de uma moça rica*, na qual pretendia demonstrar que a escravidão era um mal para os escravos e, também, para os senhores. Anos mais tarde, Artur Azevedo lançava *O escravocrata*. (...) Em São Paulo, o *Correio Paulistano*, *A Província de São Paulo*, periódicos tradicionais, dedicavam espaço cada vez maior à propaganda em prol do trabalho livre e da emancipação. Os órgãos abolicionistas multiplicavam-se: *Jornal do Comércio*, *A Onda*, *A Abolição*, *Oitenta e Nove*, *A Redenção*, *A Vida Semanária*, *Vila da Redenção*, *A Liberdade*, *O Alliot*. Também no Rio de Janeiro, a atividade era grande. Em 1880, publicou-se *O Abolicionista*, órgão da Sociedade Brasileira contra a Escravidão e a *Gazeta da Tarde*, dirigida por Patrocínio, transformava-se num porta-voz do movimento. Muitos periódicos apareciam com igual objetivo (alguns não passavam de panfletos): *A Terra da Redenção*, *O Amigo do Escravo*, *Confederação Abolicionista*, *O Governo e a Escravidão*, e outros. A *Revista Ilustrada*, sob a direção de Angelo Agostini, desenvolvia, entre 1878 e 1888, intensa campanha em prol da emancipação. As caricaturas que ridicularizavam os escravistas eram, talvez, mais atuantes do que os inflamados artigos abolicionistas.” (COSTA, 1997: 454, 456-457).

O resultado foi a Lei Áurea em 1888, abolindo a escravidão do Brasil e reduzindo a zero o número de escravos (que já vinha diminuindo bruscamente nos anos antecedentes). Também é interessante observar a concentração de escravos na Região Sudeste, que conseqüentemente seria a área mais afetada pela abolição.

Quadro 11

População Escrava no Brasil e nas Regiões

Regiões	1864	1874	1884	1887
Brasil	1.715.000	1.540.829	1.240.806	723.419
Extremo Norte	101.000	107.680	70.394	43.981
Nordeste	774.000	435.687	301.470	171.797
Sudeste	745.000	856.659	779.175	482.571
Oeste e Sul	95.000	140.803	89.767	25.070

Fonte: REIS, J. J. *Presença Negra: conflitos e encontros*. In: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Brasil: 500 anos de povoamento Rio de Janeiro*, 2000. p.91.

II.2 – A imigração pelo sistema de colonato

Após o fracasso no sistema de imigração de parcerias que se deu na década de 1860, é importante destacar uma segunda tentativa de manutenção dos fluxos migratórios: através da introdução da remuneração por salários fixos. No caso, eram pagas remunerações previamente estabelecidas aos imigrantes que trabalhavam nas cafeiculturas, mantendo-se os mesmos termos de incentivo e relações públicas e privadas anteriormente utilizados no sistema de imigração por parcerias. Nos primeiros anos de sua implantação, o sistema de salário fixo deu uma sobrevida às correntes migratórias que estavam em decadência na década de 1860, porém, não foram satisfatórias por muito tempo.

O colono agora estava livre das incertezas que as oscilações do preço do café no mercado internacional poderiam trazer e se sentiam menos enganados ou injustiçados pelos proprietários, pois não havia mais uma divisão de lucros sobre a venda do café. Os fazendeiros, que agora estavam mais sujeitos aos prejuízos das especulações, também aprovaram o sistema, principalmente por pagar baixíssimos salários e pelos colonos que agora se viam menos sujeitos a revoltas, por já saber previamente o valor de seu pagamento. “Os fazendeiros pagavam quatrocentos réis por alqueire colhido. (...) Para os colonos, o pagamento de quatrocentos réis por alqueire colhido resultava, nessa época, um pouco inferior ao que lhes caberia normalmente em regime de parceria.” (COSTA, 1997: 149).

Ao final da década de 1860, o sistema de salários fixos começou a se deteriorar, devido principalmente à baixa remuneração. Os colonos, principalmente os de origem alemã, se recusavam a receber um salário onde não pudessem ter a esperança de um dia se tornar proprietários de terra, resultando em um nível relativamente baixo de imigrantes alemães em relação às outras nacionalidades. Na França, a imigração ao Brasil foi até mesmo proibida. “Em circular, datada de 31 de agosto de 1875, o conde de Meaux, em nome do governo francês, proibia terminantemente a emigração para o Brasil.” (COSTA, 1997: 166). A partir do início século XX, também há um grande número de imigrantes japoneses, ultrapassando o número de italianos (ver quadro 12).

Foi a partir desse ponto que começava a se desenvolver uma nova alternativa para a imigração, que foi também ajudada indiretamente pela decadência cada vez mais nítida do sistema servil da escravidão, deixando claro que uma alternativa ao sistema fracassado de imigração pelos salários fixos se mostrava cada vez mais urgente para abastecer a mão de obra.

Quadro 12
Imigração por nacionalidade 1884-1933

Nacionalidade	1884-1893	1894-1903	1904-1913	1914-1923	1924-1933
Alemães	22.778	6.698	33.859	29.339	61.723
Espanhóis	113.116	102.142	224.672	94.779	52.405
Italianos	510.533	537.784	196.521	86.320	70.177
Japoneses	-	-	11.868	20.398	110.191
Portugueses	170.621	155.542	384.672	201.252	233.650
Sírios e Turcos	96	7.124	45.803	20.400	20.400
Outros	66.524	42.820	109.222	51.493	164.586
TOTAL	883.668	852.110	1.006.617	503.981	717.223

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Brasil: 500 anos de povoamento*. Rio de Janeiro, 2000. Apêndice: Estatísticas de 500 anos de povoamento. p. 226.

“Entre a parceria e o salário fixo, é difícil saber qual dos dois tenha sido mais precário: se o primeiro, prometer juridicamente a divisão dos lucros, criava a ilusão de grandes ganhos ao parceiro, e por isso mesmo aumentava-lhe a insatisfação e a ineficiência, quando recebia o “seu” quinhão; ou o de salário fixo, embora não criasse quaisquer ilusões ao trabalhador, dava-lhe entretanto, um rendimento ainda mais inferior do que o recebido pelos parceiros” (CANO, 1975: 26).

Foi a partir de 1870 que o sistema de colonato passou a ser implantado lentamente, tendo em 1883 se expandido de maneira acelerada. O sistema funcionava como um misto entre salário fixo e variável: o colono ficava responsável pelo tratamento de uma certa quantidade de pés de café, o que rendia para eles o pagamento de um salário fixo, porém, além disso, haveria um pagamento variável de acordo com a qualidade da colheita do café que estivesse em sua área. Por fim, o colono também ganhava uma porção de terra para plantar os seus alimentos e criar animais, podendo vendê-los e ficar com os lucros.

Esse novo sistema possibilitou atrair uma quantidade muito maior de imigrantes, visto que suas condições melhoraram significativamente. Conforme o sistema servil ia se degradando e o movimento abolicionista crescendo, as condições dos colonos foram melhorando aos poucos, aumentando significativamente o número de imigrantes no Brasil a partir de 1871 e, mais ainda, a partir de 1888, como podemos observar abaixo no Quadro 13:

Quadro 13
Imigração total por ano 1860-1919

Ano	Imigrantes	Ano	Imigrantes	Ano	Imigrantes
1860	15.774	1880	30.355	1900	37.807
1861	13.003	1881	11.548	1901	83.116
1862	14.295	1882	29.589	1902	50.472
1863	7.642	1883	34.015	1903	32.941
1864	9.578	1884	23.574	1904	44.706
1865	6.422	1885	34.724	1905	68.488
1866	7.699	1886	32.650	1906	72.332
1867	10.842	1887	54.932	1907	57.919
1868	11.315	1888	132.070	1908	90.536
1869	11.528	1889	65.165	1909	84.090
1870	5.158	1890	106.819	1910	86.751
1871	12.431	1891	215.239	1911	133.575
1872	19.219	1892	85.906	1912	177.887
1873	14.742	1893	132.589	1913	190.343
1874	20.332	1894	60.182	1914	79.232
1875	14.590	1895	164.831	1915	30.333
1876	30.747	1896	157.423	1916	31.245
1877	29.468	1897	144.866	1917	30.277
1878	24.456	1898	76.862	1818	19.793
1879	22.788	1899	53.610	1919	36.027

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Brasil: 500 anos de povoamento. Rio de Janeiro, 2000. Apêndice: Estatísticas de 500 anos de povoamento. p. 225.

Além da mudança na estrutura do sistema de imigração no tocante à relação entre fazendeiro e colono citada acima, que favoreceu o sucesso da imigração, o papel exercido pelo governo também foi de fundamental importância para o novo regime. Um dos maiores problemas do sistema de imigração por parcerias eram as altas dívidas em que os colonos adquiriam ao pisar no Brasil, fazendo com que gerasse todas as revoltas e contribuísse para o fracasso do sistema. A partir de 1874, o Estado chamava para si cada vez mais a responsabilidade do financiamento dos custos dos colonos e das propagandas de imigração internacionais, dando benefícios para os estrangeiros como: passagens e conduções gratuitas nas estradas de ferro, hospedagem nos alojamentos e auxílios pecuniários.

“Pelo contrato celebrado entre o governo e a Associação de Colonização, comprometia-se aquele a auxiliar com a quantia de 60\$000 por colono a ser empregado como simples trabalhador nos estabelecimentos rurais, e 70\$000 em se tratando de contratos de parceria. Aos menores de quatorze anos e maiores de dois, seria atribuída quantia correspondente à metade oferecida aos adultos. Na hipótese de serem os imigrantes estabelecidos pelo sistema de propriedade, o governo se obrigava a pagar a quantia de 150\$000 por adulto e 75\$000 por criança. A Lei Provincial n.36, de 21 de fevereiro de 1881, consignava 150 contos para o pagamento de passagens de imigrantes e determinava a construção de uma hospedaria. Em 1884, novos créditos foram concedidos, visando à criação de núcleos coloniais e auxílio à imigração destinada à grande lavoura. Em 1885, outras leis nesse sentido. Entre 1881 e 1882 e 1890 e 1891, as despesas feitas pelo Tesouro do Estado com a obra da colonização, estimulando a iniciativa particular, montou a elevada soma de 9.244:226\$550. Apenas num exercício, o de 1886-1887, despendeu a província a soma de 1.133:422\$681.” (COSTA, 1997: 230-231).

Também é importante destacar a aprovação de diversas leis que favoreciam a imigração entre 1884 e 1888, dentre elas: Lei Provincial de 29 de março de 1884, lei de 11 de fevereiro de 1885, de 21 de março de 1885, de 28 de maio de 1886 e de 11 de abril de 1887. Além disso, houve a reorganização e ampliação dos núcleos coloniais de povoamento, sendo restaurados muitos dos que haviam sido abandonados e também criados novos: *Conselheiro Rodrigo Silva* (1887), *Barão de Jundiá* (1887), *São Caetano* (1887), *São Bernardo* (1887), *Senador Antônio Prado* (1887).

II.3 – Panorama econômico do café após a abolição até 1930

Após a abolição definitiva da escravidão e o sucesso do sistema de imigração por colonato, o crescimento da produção cafeeira continuou elevado entre 1886 e 1898, principalmente em São Paulo, que aproveitava de suas amplas disponibilidades de terras, expansão contínua da malha ferroviária, do trabalho abundante devido ao sucesso da imigração e seus baixos custos para obter assim uma diferenciada condição de acumulação. Todo esse ambiente favorável foi ajudado em grande parte pela subida dos preços internacionais do café a partir de 1886, que teve como causa a quebra das safras brasileiras de 1887/88 e 1889/90 e o crescimento da demanda nos mercados mundiais, principalmente pelos Estados Unidos.

Esse grande período de prolongamento da aceleração da expansão cafeeira em larga escala entre 1891 e 1894 resultou em um aumento da capacidade produtiva e conseqüentemente em uma pressão para uma queda dos preços internacionais em 1898. Além disso, também é importante citar a política do *Encilhamento* realizada pelo ministro Rui Barbosa na tentativa de modernizar o país, que liberou crédito nos bancos e emissões, gerando grande inflação. Também no ano de 1898, assume a Presidência da República Campos Sales, que optou por assinar o *Funding Loan*, com o objetivo pagar a dívida externa, e também por não intervir na questão cafeeira mesmo com a grande pressão dos cafeicultores para que algo fosse feito.

Por um lado, o café só poderia ser financiado por emissões de moeda, o que provocaria desvalorizações e inflação, por outro, o governo estava disposto a seguir sua política ortodoxa estabelecida pelo *funding loan*. Apesar disso, a crise durou pouco tempo, se alongando até aproximadamente 1905, pois as colheitas e o volume de exportações cresceram muito e já haviam recuperado o valor das receitas de exportação ao nível de 1894.

“A partir de 1897, entretanto, os preços externos e internos do café caem, provocando uma longa crise, que terminaria por volta de 1910-1911. Note-se que nos treze anos que compreendem o período 1898 a 1910 é diminuto o acréscimo das plantações, tendo em vista, não apenas os preços baixos, mas, principalmente, os efeitos decorrentes da política deflacionista que se inicia com o governo Campos Salles (1898-1902) e que continua no de Rodrigues Alves (1902-1906). A instituição, por um quinquênio, de um imposto de dois contos de réis sobre cada novo alqueire plantado com café, a partir de 1902, prorrogado por mais cinco anos, e, as demais restrições decorrentes das normas estabelecidas pelo Convênio de Taubaté, em 1906, tornava praticamente proibitivo, qualquer novo plantio.” (CANO, 1975: 29).

Mesmo com essa crise, um grande montante da capacidade produtiva do café continuou o mesmo, contribuindo assim para o constante aumento das safras, mesmo o Estado de São Paulo tendo proibido novos plantios. Os cafeicultores anunciavam que uma safra sem precedentes estava por vir, e essa situação só foi resolvida através da política de valorização que foi iniciada com o Convênio de Taubaté de 1906. Liderado por São Paulo e posteriormente assinada por Rio de Janeiro e Minas Gerais, o convênio tinha como principais objetivos: a proibição da exportação de cafés de baixa qualidade; manutenção dos preços do café de acordo com os interesses dos cafeicultores (entre 55 e 65 francos a saca); criação de um imposto ao plantio de novos pés de café; a negociação de um empréstimo externo de 15 milhões de libras para financiar a intervenção no mercado; a criação de uma Caixa de Conversão destinada a estabilizar o câmbio e impedir a sua valorização.

A manutenção dos preços internos e externos do café até 1909, a elevação dos mesmos em 1910 até 1912 e a estabilidade da taxa de câmbio durante todo esse período demonstram que o Convênio de Taubaté foi um sucesso. A Caixa de Conversão fixava o câmbio a um nível acima do mercado para atrair moeda estrangeira que seria comprada mediante notas de estabilização com o objetivo de desestimular operações internacionais de arbitragem.

Após as reformas fiscais contracionistas de 1899 a 1902, os investimentos estatais passaram a ganhar um pouco mais de espaço: o Estado investiu em uma política de reerguimento econômico e ocorreram grandes investimentos públicos, principalmente em infraestrutura, transportes e melhoramentos urbanos que foram financiados pela receita em expansão do governo devido à recuperação econômica após 1903 e também por empréstimos externos. Esse aumento dos gastos públicos teve grande importância para a expansão da

atividade econômica em 1906, obtendo uma aceleração significativa até 1909, quando há uma queda drástica das importações devido à crise do comércio exterior.

Em 1913, devido à ameaça da Primeira Guerra Mundial, a expansão deixa de ocorrer. Nesse período, foi registrado um déficit comercial, pois uma corrida às importações e queda dos preços internacionais do café estavam ocorrendo e, além disso, havia uma corrida por divisas, o que contribuía para uma carência da liquidez. O governo então adquire um novo *Funding Loan*, pois o câmbio entra em colapso, onde não era possível saldar os compromissos externos: “a dívida externa passara de 40,5 milhões de libras em 1897 para 162 milhões em 1914” (VIEIRA, 2000: 63).

Em 1917, São Paulo decide realizar a Segunda Valorização do café, devido principalmente aos elevados estoques, a dificuldade de importá-los devido à Primeira Guerra Mundial e a valorização da taxa de câmbio. O Estado paulista, recorre “a empréstimos junto à União para realizar a operação de retirada de 3.100.000 sacas do mercado ao preço de 4\$900 por 10 kg, impedindo uma grande crise no complexo exportador cafeeiro” (VIEIRA, 2000: 64). Em 1918, os preços do café foram apreciados devido a uma forte geadada que causou a quebra da safra, danificando cerca de 40% da sua capacidade. A falta de liquidez foi resolvida por meio de emissões.

Em 1921, foi realizado um terceiro Plano de Valorização cafeeiro, agora feito pelo próprio governo federal, devido principalmente às baixas expectativas para aquele ano: elevada safra esperada e a crise que os Estados Unidos estavam passando (do pós guerra até 1921). O plano obteve novamente sucesso e com isso passou a ser realizado permanentemente e pela responsabilidade do governo federal até 1924 que, durante esse período, construiu armazéns reguladores ao longo das estradas de ferro das regiões cafeeiras com objetivos de desviar os problemas fiscais.

“Nos armazéns reguladores, o fazendeiro recebia apenas como prova do café armazenado, o conhecimento de transporte e armazenagem, título este sem negociação bancária. Assim, ainda que os preços externos e internos estivessem altos, a situação financeira do cafeicultor e do intermediário na compra e venda do café era de falta de liquidez, o que colocava o fazendeiro numa inferior posição de negociação, obrigado a vender seu café por preços inferiores às cotações vigentes. Durante o conturbado período do governo de Arthur Bernardes (1922-1926) praticamente limitou-se a política cafeeira à instituição do sistema de armazéns reguladores. Estes dois fatos certamente contribuíram para que a expansão do plantio em 1924 e 1925 se desse de forma relativamente moderada.” (CANO, 1975: 30).

Depois desse período a defesa continua permanente, mas passa para a responsabilidade do Estado de São Paulo, mais precisamente pelo que ficou conhecido como o *Instituto Paulista*

da Defesa Permanente do Café, e posteriormente chamado de *Instituto do Café de São Paulo e do Banco do Estado de São Paulo*. Durante esse período, foi também criado por parte do governo a Caixa de Estabilização, com o objetivo de evitar a valorização monetária devido ao aumento dos preços internos do café em 1924 e à entrada de recursos externos. Além disso, também é importante destacar o Segundo Convênio Cafeeiro, onde os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo se juntaram para estabelecerem uma defesa conjunta, de acordo com os planos do Instituto, em 1927.

Os planos de valorização do café e a criação de órgãos e mecanismos para facilitar a sua manutenção foram de extrema importância e perduraram até 1929. Nesse ano, além de uma expectativa de enorme safra, explodia a crise financeira mundial, que puxou os preços do café para baixo. Em 1930, os preços alcançavam 45% do preço de 1928. Porém, ainda assim estavam superiores aos preços vigentes durante a longa crise de 1897-1909, o que permitiu que se acreditasse que o sistema de defesa permanente pudesse superar mais uma vez a situação. Desse modo, a contínua expansão do plantio que ocorria desde 1926 só terminou no fim de 1930, quando a crise já estava sem controle, resultando na queima de cerca de 14 bilhões de quilos de café em 1931 por mando de Getúlio Vargas.

II.4 – Consequências da abolição e da imigração para os complexos cafeeiros

Como já foi citado anteriormente, o desenrolar da abolição da escravidão gerou consequências diferentes nas diversas regiões produtoras de café. Desde a abolição do tráfico de africanos em 1850, foram feitas tentativas de suprir a mão de obra servil pela assalariada imigrante, que por sua vez também tiveram resultados diferentes nas regiões de cultivo de café. Da mesma forma, a introdução de ferrovias, técnicas de beneficiamento do café e ideais abolicionistas tiveram suas particularidades quando comparadas as regiões do Oeste Paulista com as do Vale do Paraíba. A partir da abolição definitiva da escravidão e do sucesso da imigração pelo sistema de colonato, diferenças entre essas duas principais regiões permaneceram visíveis.

A produção cafeeira do Rio de Janeiro continuava em decadência quando comparada às outras regiões do Sudeste. São Paulo, por outro lado, já se tornava a região líder ao ultrapassar a produção do Rio de Janeiro na década de 1890 (que se manteve oscilando em uma média de 920 mil sacas até 1930), abrindo larga vantagem nas décadas seguintes (ver quadro 14). “Até o período de 1911 a 1920, a produção paulista perfazia cerca de 70% a 75% da produção nacional e, na década seguinte, pouco mais de 60%”. (CANO, 1975: 32). Além disso, também é

interessante observar um crescimento contínuo do número de cafeeiros (ver quadro 15), que foi uma consequência das políticas de valorização do café a partir de 1918, estimulando o plantio.

Quadro 14

Produção Exportável de Café das Principais Regiões Produtoras (em sacas)

Ano (média)	Rio de Janeiro	São Paulo	Minas Gerais	Espírito Santo
1881-1890	2.176.000	2.138.000	1.200.000	250.000
1891-1900	911.000	4.775.000	1.787.000	416.000
1901-1910	995.000	9.252.000	2.772.000	579.000
1911-1920	812.000	9.306.000	2.446.000	700.000
1921-1930	945.000	11.131.000	3.445.000	1.210.000

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Cano (1985) apud (SP, RJ e MG). Taunay (1943), Fraga (1963) (Dados ajustados aos de Taunay), (ES): Rocha & Cossetti (1983).

Quadro 15

Número de Cafeeiros Existentes nas Regiões Produtoras

Ano	Rio de Janeiro	São Paulo	Minas Gerais	Espírito Santo	Brasil
1920	155.569.712	823.942.616	488.036.200	114.583.122	1.708.418.893
1921	160.239.100	843.592.700	511.252.100	122.500.000	1.780.855.850
1922	160.700.000	871.897.400	519.300.000	124.700.000	1.832.359.160
1923	161.000.000	899.239.100	533.200.000	126.000.000	1.883.724.300
1924	162.500.000	949.149.450	546.900.000	128.220.000	1.956.916.600
1925	163.200.000	951.288.450	560.700.000	161.500.000	2.021.342.850
1926	165.000.000	966.142.590	574.500.000	194.800.000	2.099.643.490
1927	172.000.000	1.047.496.350	588.284.500	237.934.900	2.253.180.950
1928	193.631.750	1.123.232.770	600.901.000	241.892.700	2.381.604.200
1929	201.804.680	1.152.520.960	623.118.600	256.158.100	2.482.584.200
1930	210.505.000	1.188.058.350	650.961.700	265.932.000	2.587.845.700

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Anuário Estatístico do café (1939/1940).

Quanto à mão de obra, foi possível observar uma maior dificuldade por parte dos fazendeiros do Rio de Janeiro para suprir o problema de mão de obra, pois houve logo após a abolição uma migração interna, principalmente de escravos recém libertos, para os centros urbanos e para as fazendas de São Paulo. A isso se somava a decadência da economia

fluminense, resultando em poucas condições para que os proprietários de terra pudessem atrair mão de obra para suas fazendas.

Houve tentativas de imigração exclusivamente para o Rio de Janeiro, promovidas pela própria província a partir de 1896, seguindo o aumento dos preços do café. Foram criados núcleos coloniais com sistema de meação, porém essa política não foi levada a fundo devido à queda gradual dos preços que se deu logo em seguida. A União, por outro lado, também foi responsável por instalar novos núcleos coloniais não somente no Rio de Janeiro como também em São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina. No Rio, núcleos de Visconde de Mauá e Itatiaia obtiveram um sucesso inicial, porém não conseguiram se manter por muito tempo e se tornaram um centro de população imigrante pobre.

O grande fracasso dessas experiências pode ser atribuído à falta de infraestrutura e de comunicação com os centros consumidores, que dificultava a distribuição da produção agropecuária. Além disso, essa imigração vinha com o objetivo de suprir justamente a mão de obra da lavoura exportadora, porém muitas vezes os núcleos coloniais não se adaptavam a essa realidade. Outras alternativas foram realizadas sem sucesso, como a imigração japonesa (que só viria a ocorrer em larga escala a partir de 1908, sem sucesso no Rio de Janeiro), que era ainda considerada como um elemento transitório entre o escravo e o colono europeu, além de algumas tentativas realizadas por particulares em suas fazendas, sem obter êxito.

Além do problema da mão de obra, a abolição trouxe também diferenças para os Estados no tocante aos transportes ferroviários, às técnicas de beneficiamento de café e à comercialização. O Rio de Janeiro apresentava problemas de decadência nas estradas de ferro, onde mesmo nas zonas mais centrais já eram observados sinais de problema. As ferrovias, que apresentavam traçados ineficientes, construídas por meio de interesses particulares dos fazendeiros e com materiais de péssima qualidade, começavam a se mostrar deterioradas, fato que ocorreu em menor escala em São Paulo.

Sobre o uso da tecnologia no Rio de Janeiro, as técnicas de cultivo permaneceram praticamente as mesmas durante todo o período, com a utilização de poucas máquinas de beneficiamento, diferentemente de São Paulo que teve um maior investimento em máquinas utilizadas (ver quadro 16). Na parte financeira e comercial, a mudança para a mão de obra assalariada causou grandes problemas para os comissários do café (que financiavam os fazendeiros), pois agora os cafeicultores necessitavam de maior capital de giro para realizar os pagamentos da mão de obra. Com poucos bancos dispostos a correr os riscos das fazendas

fluminenses em decadência, havia poucos recursos monetários disponíveis para a realização dessas operações, o que ocasionou em muitas falências desses comissários e também no enfraquecimento das tentativas de diversificação de suas atividades.

Quadro 16

Número de Estabelecimentos com Máquinas para Beneficiamento do Café

Estados	1881		1920	
	Estabelecimentos	%	Estabelecimentos	%
Rio de Janeiro	574	50	738	9
Minas Gerais	371	32	1.719	20
São Paulo	130	11	2.879	34
Espírito Santo	18	1	1.555	18
BRASIL	1.145	100	8.410	100

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Melo (1993).

Todos esses problemas pelos quais passava o Rio de Janeiro também ocasionaram na perda da liderança do seu porto como maior exportador do Brasil, passando o lugar para o Porto de Santos. Apesar disso, ele continuou se mantendo como o líder em importação de produtos estrangeiros:

“Contudo, a riqueza da antiga capital federal, juntamente com a tradição de seu comércio importador, contribuiu para que a cidade do Rio de Janeiro continuasse na liderança das importações de produtos estrangeiros e que até aumentasse sua participação, passando de 26% em 1893 para 46% em 1920 do total dos produtos importados pelo Brasil (lembrando que o Porto do Rio de Janeiro era o centro distribuidor de produtos importados para o mercado interno, papel que já havia se consolidado desde 1870).” (VIEIRA, 2000: 81).

Dentre as alternativas de sair da profunda decadência em que se encontrava a província, também é importante destacar o estímulo à policultura e à pecuária que ocorreu a partir de 1906. Apesar da cafeicultura continuar como carro chefe da economia da província fluminense, ganhando alguma sobrevida a partir dos planos de valorização do café, a diversificação agrícola aparecia como uma tentativa de salvar as finanças estaduais. Na tentativa da transformação da monocultura extensiva em policultura intensiva, foram criados núcleos coloniais, estações agrônomicas, centros agrícolas, foram distribuídos adubos químicos por parte do Estado, além dos incentivos à pecuária extensiva e do saneamento da Baixada Fluminense. Os primeiros resultados foram consideráveis, com destaques para a produção de arroz, açúcar, feijão e farinha de mandioca, chegando-se a exportar seus excedentes.

Quadro 17

Exportações Internas de Café e dos Principais Produtos da Dieta Alimentar (em toneladas)

Produtos	Média Anual do Período			
	1891/1900	1901/1910	1911/1920	1921/1930 (2)
Café	54.660,0	63.719,3	48.720,0	56.700,0
Açúcar	14.750,0 (1)	22.233,1	48.665,3	34.208,3
Arroz	-	789,1	931,3	1.194,6
Feijão	-	2.183,6	2.944,4	1.023,5
Farinha de Mandioca	-	5.051,0	3.408,7	1.649,0
Batata	-	558,2	2.328,9	3.204,8
Milho	-	2.063,5	31.247,8	13.883,5
Legumes e Frutas	-	8.434,5	28.961,2	37.259,6

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Mendonça (1977), Fraga (1963) e Cano (1985).

Notas: (1) Médias de 1895 a 1900. (2) Médias de 1921, 1924 e 1926. (-) Dado não disponível.

Porém, apesar de todos os incentivos e sucesso inicial, a atividade de policultura ainda se encontrava em fase embrionária quando comparada ao café. Os órgãos oficiais de apoio à diversificação ainda eram precários e de número insuficiente. Pode-se afirmar que a diversificação agrícola serviu para dar uma sobrevida às finanças do governo estadual, mas não foi uma alternativa de sucesso, visto que o café permaneceu como a principal fonte de recursos para a economia do Rio de Janeiro, tanto na quantidade produzida quanto na arrecadação em impostos, mesmo apresentando problemas de decadência.

De maneira geral, o sucesso do regime de trabalho livre e assalariado possibilitou ao complexo cafeeiro: um aumento da disponibilidade de mão de obra urbano industrial, gerado pelas crises do café; uma nova classe social com poder aquisitivo que poderia ampliar o mercado de bens de consumo; diversificação agrícola devido à maior liberdade que os colonos tinham no sistema de colonato; diminuição dos custos de produção e aumento da sua produtividade.

II.5 – Consequências da abolição e da imigração para a indústria

De fato, os problemas pelos quais passava o complexo cafeeiro fluminense também influenciaram o seu crescimento industrial. Porém, devido ao tamanho da sua indústria já formada, seu pioneirismo em relação a São Paulo e conseqüentemente a conquista de mercados,

fez com que a indústria do Rio de Janeiro tivesse uma sobrevida na liderança do país quando comparado ao complexo cafeeiro, que já havia perdido o posto de primeiro lugar para os paulistas.

Entre 1808 e 1860, houve incentivos estatais como tarifas protecionistas e subsídios para proteção da manufatura. Já entre 1860 e 1889, os incentivos teriam uma vertiginosa queda, gerando decadência e fazendo com que se desenvolvessem apenas as manufaturas de bens de consumo não duráveis. É importante destacar também os motivos para que a industrialização não tenha ocorrido de maneira mais efetiva no período imperial: a política cambial e tarifária que desfavorecia as indústrias, um sistema financeiro que operava quase totalmente em operações de curto prazo e a manutenção de um sistema escravista de produção.

Ao fim do Império, ocorre uma tendência mais protecionista que se estende pelos anos iniciais da República. O encilhamento teve papel de grande importância para a industrialização, pois, apesar de criar empreendimentos que muitas vezes faliram, foi responsável por criar uma onda de crédito facilitado na qual muitas indústrias puderam se desenvolver e novas empresas serem criadas. O fim da “lei dos entraves”, que dificultava a criação de sociedades anônimas e dificultava a emissão de ações das empresas, ajudou muito no impulso industrializador, além da nova lei das sociedades anônimas de 1890.

A partir de 1900, além do câmbio se manter alto e estável durante esse período e altas barreiras alfandegárias protecionistas estarem atuando para favorecer a indústria, foi feita uma reforma tarifária, trazendo mais estabilidade. Durante a Primeira Guerra Mundial, destacam-se o aumento da exportação de açúcar e carne frigorificada (ver quadro 18).

Na década de 1920, a acumulação de reservas financeiras durante a guerra pelas empresas industriais e o fim dos entraves para importações de bens de capital ocasionaram em um aumento considerável da capacidade produtiva brasileira. Entre 1921 e 1923, a produção industrial cresce devido ao encarecimento dos produtos industriais estrangeiros, além do inicial aumento da capacidade produtiva. Entre 1923 e 1926, a produção industrial tem uma queda e se mantém estagnada, apesar das importações de bens de capital continuarem aumentando até 1925 devido à política de contenção fiscal e monetária e à valorização cambial. Nos anos de 1927 e 1928 há novamente uma expansão junto com desvalorização e estabilização cambial, se mantendo até 1929.

“Em média, podemos afirmar que a taxa média de crescimento da indústria nacional no período 1920-1928 foi de 3,9%, inferior à registrada entre 1911 e 1919, que foi de 4,6%, cabendo destacar o desempenho do Estado de São Paulo, que teve um índice de crescimento industrial de 6,6%, se tomarmos 1920 como base (ou 5,7%, se o ano-base for 1919), ou seja, superior à média brasileira.” (VIEIRA, 2000: 94).

Quadro 18

Brasil – Exportações de Produtos Industriais

Anos	Tecidos de Algodão (milhões de m)		Açúcar (1.000 t)		Carne Frigorificada (1.000 t)		Banha (1.000 t)	
	Quant.	Contos de réis	Qtd.	Contos de réis	Quant.	Contos de réis	Quant.	Contos de réis
1912	0	0	4,8	839	-	-	-	0
1913	0	-	0,6	155	-	-	-	0
1914	0	-	11,3	2.127	0	0	-	0
1915	0	0	37,0	8.256	8,5	6.122	-	0
1916	0	0	40,9	20.851	33,7	28.193	-	0
1917	0,1	112	127,6	68.889	66,5	60.133	10,2	17.745
1918	0,7	1.116	106,6	94.565	60,5	60.755	13,3	26.161
1919	0,7	874	69,0	57.357	51,6	56.799	20,0	39.889
1920	0,8	1.649	80,3	83.764	60,9	53.614	11,2	22.459

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir de Villela & Suzigan (1973: 149).

Nota: (0) cifra insignificante

Ao fim da década de 1920, a proteção tarifária não era mais capaz de fornecer uma proteção eficaz à indústria de modo geral devido à grande inflação, às oscilações cambiais e às demais complicações trazidas pela crise mundial de 1929. É importante observar que o Rio de Janeiro se manteve como líder da expansão industrial brasileira até o ano de 1907, mesmo com todos os problemas enfrentados pela sua economia cafeeira. Essa sobriedade se deu principalmente pelos motivos das regiões cafeeiras fluminenses de Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo do Vale do Paraíba serem tributárias do Rio de Janeiro, além disso a cidade era o centro financeiro e comercial do Brasil, favorecido por ser a capital, e possibilitando a formação de um centro industrial mais sólido. Ao comparar os Censos de 1907 e 1920, podemos observar a ultrapassagem de São Paulo como maior produtor industrial (ver quadros 19, 20 e 21).

“A fase fabril foi atingida pela cidade do Rio de Janeiro basicamente nos setores de bens de consumo para trabalhadores, basicamente têxtil e alimentar. Segundo o Censo de 1907, representavam conjuntamente 47,3% do valor da produção industrial, 40,0% da força de trabalho e utilizavam 67,2% da força motriz industrial do então Distrito Federal.” (VIEIRA, 2000: 96).

Quadro 19

Capital Empregado na Indústria (em mil réis)

Estados	Anos	
	1907	1920
Antigo Distrito Federal	167.120:259\$000	441.669:448\$000
Rio de Janeiro	85.765:457\$000	126.206:050\$000
São Paulo	127.702:191\$000	537.817:439\$000

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1907 e Censo de 1920.

Quadro 20

Número de Operários na Indústria

Estados	Anos	
	1907	1920
Antigo Distrito Federal	34.856	55.476
Rio de Janeiro	13.632	16.798
São Paulo	24.186	82.900

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1907 e Censo de 1920.

Quadro 21

Valor da Produção Industrial (em contos de réis)

Estado	Anos					
	1907	% Regional	1920	% Regional	1929 (1)	% Regional
Antigo Distrito Federal	218.344	18,7	666.276	22,3	918.704	22,3
Rio de Janeiro	56.002	4,8	184.161	6,2	252.431	6,1
São Paulo	118.087	10,1	986.110	33,0	1.464.468	35,5
Demais Estados	773.699	66,4	1.152.629	38,5	1.487.547	36,1
TOTAL	1.166.133	100,0	2.989.176	100,0	4.123.149	100,0

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1907, Censo de 1920 e Anuário Estatístico do Brasil de 1936.

Nota: (1) Média de 1925 a 1929

A consolidação da indústria paulista se deu principalmente pela expansão cafeeira ocorrida no fim do século XIX, que foi consequência de uma resistência menor ao fim da escravidão quando comparada com os cafeicultores fluminenses. Somado a isso, o fato de as terras serem mais férteis e lucrativas possibilitou a formação de uma mão de obra livre em abundância e um mercado de trabalho e de bens-salário sólido. Os setores de comércio varejista, transportes urbanos, energia elétrica, equipamentos urbanos, comunicações e construção civil foram se desenvolvendo naturalmente a partir do avanço de outras atividades urbanas, como o comércio atacadista, o comércio de exportação e importação, bancos, escritórios, armazéns, oficinas de estradas de ferro e atividade industrial.

Outro ponto favorável à indústria paulista era a agricultura mais diversificada e dinamizada, possibilitando uma maior oferta de alimentos e consequentemente salários inferiores aos oferecidos no Rio de Janeiro, suprido pela mão de obra em abundância (enquanto os paulistas produziam o próprio algodão, o Rio de Janeiro precisava importá-lo para suprir suas necessidades). A maior dinâmica do progresso industrial paulista possibilitava que houvesse um “vazamento” de lucros para outros setores em maior escala, pois os cafeicultores tinham mais opções de diversificação de investimentos. Toda essa rede de conexões econômicas, que se inicia a partir da acumulação de capital gerada pelo sucesso do complexo cafeeiro paulista, possibilitou a São Paulo estabelecer uma indústria mais sólida que conseguia cada vez mais ocupar espaços anteriormente ocupados pela indústria fluminense e assumir a liderança na produção.

O Rio de Janeiro, por outro lado, não vivia um momento tão proveitoso quanto os paulistas. Além dos problemas já citados anteriormente relacionados ao fim da escravidão, a dificuldade da adoção da imigração estrangeira e da crise do complexo cafeeiro, a capital também enfrentava problemas de transportes, energia e salários. Em relação aos transportes, uma das vias mais importantes de distribuição de produtos industriais, a Estrada Ferro Central do Brasil, cobrava altos fretes para produtos manufaturados em comparação aos fretes paulistas.

Quanto à energia, a partir de 1907 as empresas deixaram de fornecer a sua própria distribuição de energia quando a prefeitura do Rio de Janeiro fechou acordo com a *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd.*, que ficou conhecida como *Light*, que ficaria responsável pela energia. Inicialmente, a empresa cobrava um preço único qualquer que fosse o consumo, o que possibilitou uma ampliação nas margens de lucro das indústrias. Porém, a partir de 1914, como se tratava de uma empresa estrangeira, ela passou a exigir que o pagamento

pela energia fosse feito em ouro, pois ocorria naquele momento o colapso de todo o sistema financeiro internacional vigente devido à guerra, abrindo assim uma janela de incertezas sobre o futuro. Em 1920, a empresa então decide calcular a tarifa de acordo com as faixas de consumo individuais a preços variáveis. Toda essa mudança tarifária a partir de 1914 prejudicou a indústria do Rio de Janeiro em grande escala.

Quanto à mão de obra, o então Distrito Federal tinha os salários mais altos do Brasil, fato que contribuiu para a ampliação do mercado local, porém prejudicava a capital na concorrência com os outros Estados da região. O custo de alimentação dos trabalhadores, causado pela carência de gêneros alimentícios (mesmo após a tentativa da policultura), somado à grande oferta de empregos estabelecido pelo Estado (que visava o pleno emprego na capital) foram fatores que contribuíram para o problema dos salários e consequentemente resultasse numa menor taxa de lucro no Rio de Janeiro em relação aos paulistas.

Quadro 22

Salário Médio Diário dos Trabalhadores Adultos dos Principais Setores Industriais em 1920

Unidade Federada	Indústria Têxtil	Indústria de Alimentação	Vestuário e Toucador
Distrito Federal	5\$942	4\$850	5\$899
Rio de Janeiro	4\$924	3\$099	3\$391
São Paulo	5\$206	4\$591	4\$924

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1920 e Guarita (1986).

Dentre outros fatores que contribuíram para o retrocesso relativo industrial do Rio de Janeiro estão a criação de taxas municipais sobre os produtos produzidos na cidade e vendidos em outras regiões e a criação de impostos interestaduais, que elevaram o preço das matérias primas adquiridas em outras regiões do país e ao mesmo tempo dificultava a entrada dos produtos em outros Estados. Entretanto, a crise do complexo cafeeiro que seu deu ainda no final do século XIX, causada principalmente pela transição da mão de obra escrava para a assalariada, também teve participação nos problemas industriais. A economia da cidade do Rio de Janeiro passaria então, segundo CANO (1998, p. 265 apud VIEIRA, 2000, p. 104):

"(...) a ter nas atividades terciárias, o seu núcleo principal. Já em 1919, o censo demográfico mostrava que apenas 38,4% de sua população economicamente ativa estava alocada na produção física, e os restantes 61,6% na produção de serviços (15% em serviços domésticos). Essas cifras são muito importantes quando se pode compará-las com as de São Paulo, que no mesmo período ocupava 80,5% de sua força de trabalho na produção física, ou mesmo com as cifras das demais regiões brasileiras, que apresentavam uma ocupação de 86,6% na produção física."

Quadro 23

Número de Estabelecimentos Industriais segundo Grupos de Indústrias em 1920

Grupos de Indústrias	Número de Estabelecimentos				
	Distrito Federal	Rio de Janeiro	São Paulo	Outros Estados	BRASIL
Têxtil	73	31	247	860	1.211
Couros, Peles e Outras Matérias Duras do Reino Animal	29	5	86	304	424
Madeiras	95	8	183	921	1.207
Metalurgia	131	7	142	229	509
Cerâmica	89	64	696	741	1.590
Produtos Químicos Propriamente Ditos e Análogos	232	26	265	427	950
Alimentícia	203	256	1.267	2.243	3.969
Vestuário e Toucador	422	32	736	798	1.988
Mobiliário	135	3	207	203	548
Edificações	65	18	55	193	331
Aparelhos de Transporte	41	4	239	249	533
Fabricação de Gelo	2	-	11	16	29
Indústrias Relativas às Ciências, Letras e Artes. Indústria de Luxo	24	-	11	12	47
TOTAL	1.541	454	4.145	7.196	13.336

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1920.

Quadro 24

Capital Empregado nos Diversos Grupos de Indústrias em 1920 (em mil-réis)

Grupos de Indústrias	Capital Empregado				
	Distrito Federal	Rio de Janeiro	São Paulo	Outros Estados	BRASIL
Têxtil	191.692:221\$	74.290:969\$	223.645:587\$	216.786:650\$	706.415:427\$
Couros, Peles e Outras Matérias Duras do Reino Animal	6.861:000\$	406:983\$	15.940:664\$	17.162:746\$	40.371:393\$
Madeiras	15.617:724\$	2.021:000\$	13.052:622\$	66.586:009\$	97.277:355\$
Metalurgia	19.735:981\$	696:937\$	28.491:040\$	18.233:102\$	67.157:060\$
Cerâmica	6.573:210\$	1.842:085\$	26.201:003\$	15.605:581\$	50.221:879\$
Produtos Químicos Propriamente Ditos e Análogos	47.431:306\$	18.030:496\$	39.138:648\$	46.439:1 07\$	151.039:557\$
Alimentícia	81.470:508\$	26.952:318\$	127.257:669\$	285.925:916\$	521.606:411\$
Vestuário e Toucador	38.872:507\$	1.567:060\$	42.917:343\$	18.322:959\$	101.679:869\$
Mobiliário	5.121:570\$	15:200\$	5.379:573\$	9.372:457\$	19.888:800\$
Edificações	3.250:450\$	344:802\$	3.818:695\$	2.177:893\$	12.694:236\$
Aparelhos de Transporte	11.231:374\$	38:200\$	8.511:597\$	5.460:952\$	25.242:123\$
Fabricação de Gelo	12.681:511\$	-	392:398\$	2.799:096\$	15.873:005\$
Indústrias Relativas às Ciências, Letras e Artes. Indústria de Luxo	1.130:086\$	-	3.070:600\$	1.488:210\$	5.688:896\$
TOTAL	441.669:448\$	126.206:050\$	537.817:439\$	709.463:074\$	1.815.156:011\$

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1920.

Quadro 25

Salários e Ordenados nos Diversos Grupos de Indústrias em 1920 (em mil-réis)

Grupos de Indústrias	Salários e Ordenados				
	Distrito Federal	Rio de Janeiro	São Paulo	Outros Estados	BRASIL
Têxtil	28.508:572\$	12.732:801\$	38.208:37 4\$	33.573:912\$	113.023:659\$
Couros, Peles e Outras Matérias Duras do Reino Animal	952:946\$	106:771\$	1.845:382\$	3.904:867\$	6.809:966\$
Madeiras	3.522:929\$	148:200\$	3.603:811\$	13.061:631\$	20.336:571\$
Metalurgia	7.997:262\$	122:402\$	9.228:942\$	5.345:939\$	22.694:545\$
Cerâmica	3.590:073\$	1.196:744\$	11.862:517\$	5.496:574\$	22.145:908\$
Produtos Químicos Propriamente Ditos e Análogos	6.082:307\$	2.424:938\$	6.870:567\$	5.343:825\$	20.721:637\$
Alimentícia	15.037:940\$	2.523:032\$	18.890:806\$	35.616:234\$	72.068:012\$
Vestuário e Toucador	18.328:824\$	532:244\$	15.442:140\$	7.904:565\$	42.207:773\$
Mobiliário	5.702:001\$	9:400\$	3.226:015\$	4.520:174\$	13.457:590\$
Edificações	1.554:192\$	101:336\$	856:544\$	2.333:749\$	4.845:821\$
Aparelhos de Transporte	2.822:014\$	8:850\$	2.696:653\$	2.131:689\$	7.659:206\$
Fabricação de Gelo	850:877\$	-	104:840\$	955:717\$	1.253:544\$
Indústrias Relativas às Ciências, Letras e Artes. Indústria de Luxo	999:461\$	-	1.315:804\$	102:652\$	2.212:613\$
TOTAL	95.449:398\$	19.906:718\$	114.152:395\$	119.958:334\$	349.466:845\$

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1920.

Quadro 26

Valor da Produção nos Diversos Grupos de Indústrias em 1920 (em mil-réis)

Grupos de Indústrias	Valor da Produção				
	Distrito Federal	Rio de Janeiro	São Paulo	Outros Estados	BRASIL
Têxtil	138.983:185\$	80.863:956\$	302.504:670\$	303.048:839\$	825.400:650\$
Couros, Peles e Outras Matérias Duras do Reino Animal	9.828:771\$	977:587\$	20.511:136\$	31.911:420\$	63.228:914\$
Madeiras	21.350:505\$	680:090\$	21.176:916\$	70.831:401\$	114.038:912\$
Metalurgia	31.491:969\$	1.238:052\$	47.092:208\$	23.823:586\$	103.645:815\$
Cerâmica	9.599:816\$	3.114:308\$	39.192:227\$	19.777:935\$	71.684:286\$
Produtos Químicos Propriamente Ditos e Análogos	63.962:275\$	33.471:656\$	69.031:856\$	70.849:214\$	237.315:001 \$
Alimentícia	242.138:325\$	61.053:291\$	343.783:980\$	553.143:225\$	1.200.118:821\$
Vestuário e Toucador	107.439:362\$	2.228:779\$	93.432:227\$	43.101:192\$	246.201:560\$
Mobiliário	14.391:457\$	26:300\$	11.080:172\$	14.560:606\$	40.058:535\$
Edificações	5.939:479\$	419:650\$	9.335:535\$	9.820:145\$	25.514:809\$
Aparelhos de Transporte	16.609:020\$	87:741\$	24.180:404\$	8.591:481\$	49.468:646\$
Fabricação de Gelo	2.543:101\$	-	487:182\$	1.025:579\$	4.055:862\$
Indústrias Relativas às Ciências, Letras e Artes. Indústria de Luxo	1.998:494\$	-	4.301:745\$	2.144:231\$	8.444:470\$
TOTAL	666.275:759\$	184.161:410\$	986.110:258\$	1.152.628:854\$	2.989.176:281\$

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1920.

Quadro 27

Número de Operários nos Diversos Grupos de Indústrias em 1920

Grupos de Indústrias	Número de Operários				
	Distrito Federal	Rio de Janeiro	São Paulo	Outros Estados	BRASIL
Têxtil	20.054	10.752	36.477	50.482	117.765
Couros, Peles e Outras Matérias Duras do Reino Animal	703	47	1.341	3.485	5.576
Madeiras	1.794	182	2.534	10.257	14.767
Metalurgia	5.535	135	6.146	4.136	15.952
Cerâmica	2.545	1.273	10.449	7.272	21.539
Produtos Químicos Propriamente Ditos e Análogos	4.510	2.442	5.521	5.995	18.468
Alimentícia	9.126	2.398	14.630	37.919	64.073
Vestuário e Toucador	12.472	686	12.316	8.028	33.502
Mobiliário	3.081	13	2.430	3.816	9.340
Edificações	1.035	144	822	2.278	4.279
Aparelhos de Transporte	2.138	19	1.894	2.102	6.153
Fabricação de Gelo	353	-	94	221	668
Indústrias Relativas às Ciências, Letras e Artes. Indústria de Luxo	336	-	471	267	1.074
TOTAL	63.682	18.091	95.175	136.208	313.156

Fonte: Vieira (2000). Elaborado a partir do Censo de 1920.

CONCLUSÃO

Ao longo da pesquisa explicitada neste trabalho, muitas conclusões puderam ser tomadas. Primeiramente, ficou claro como a mão de obra é importante dentro de um sistema econômico, justamente por servir de base para todo o processo produtivo e abrir possibilidades para o futuro. Esse era o caso da escravidão no Brasil, que exercia papel fundamental desde os seus primórdios. De fato, a troca desse paradigma para algo totalmente não foi causa direta das mudanças a seguir, mas serviu como ponto de partida para elas, como por exemplo:

- i) Econômicas: os preços dos escravos no período anterior à 1888, dos gêneros alimentícios e o comportamento do café no mercado internacional.
- ii) Sociais: transformação da opinião pública em geral sobre o trabalho servil e a introdução de novas classes sociais.
- iii) Financeiros: criação de novas possibilidades de diversificação de investimentos.

Dentre as conclusões tiradas ao longo do trabalho, podemos destacar abaixo:

Quanto ao processo de abolição do tráfico com a Lei Eusébio de Queiroz de 1850, pudemos observar que a pressão inglesa não surtiu muitos efeitos no Brasil, visto que o fator de maior importância para a aprovação da lei foram as rivalidades entre os cafeicultores e os traficantes de escravos, além da rivalidade entre os diferentes grupos de cafeicultores que se denunciavam entre si. O tráfico parou de fato poucos anos depois, em 1856, e o Brasil não tinha uma alternativa concreta para o então problema de mão de obra.

A tentativa mais sólida, inicialmente, para estimular a imigração foi adotada no sistema de parcerias, que funcionava através de uma parceria pública e privada de incentivos que obteve sucesso imediato. Porém, os atritos gerados entre os fazendeiros e os imigrantes culminaram no fracasso do sistema. Desiludidos, os imigrantes não conseguiam se livrar das dívidas, eram privados de liberdade religiosa, viviam em ambientes insalubres e não tinham possibilidade de ascensão social. Por outro lado, os fazendeiros reclamavam da baixa produtividade do trabalhador estrangeiro, da sua falta de interesse no trabalho e falta de compromissos.

Sobre as primeiras consequências da Lei de 1850, está o preço dos gêneros alimentícios, causado pelos altos lucros do café, os menores custos de produção e a conjuntura internacional. Além disso, os preços dos escravos também cresciam em larga escala devido ao fracasso do sistema de parcerias e pelo esgotamento das possibilidades de importação dos escravos

nordestinos. Todos esses problemas incentivaram a melhoria das vias de transportes e a introdução de novas técnicas de beneficiamento do café. Isso contribuiu tanto para o processo de urbanização e crescimento demográfico quanto para modificar as relações de produção, facilitando assim a imigração e a transição da mão de obra servil para a assalariada.

A proibição do tráfico negreiro em 1850 influenciou a economia do café que, até esse ano, vinha em vertiginosa ascensão. A produção do café após a Lei Eusébio de Queiroz se deu a custos crescentes e com margens decrescentes de lucro, apresentando oscilações e conseqüentemente diminuindo o ritmo e o potencial acumulativo. A década de 1880 marcou a aproximação de São Paulo ao Rio de Janeiro e, posteriormente, na década de 1890, viria a ultrapassá-lo, tornando-se a maior região produtora de café. A cafeicultura do Rio de Janeiro atinge seu nível máximo de produção em 1882, entrando em constante decadência a seguir.

A cafeicultura do Oeste Paulista começou a produção em larga escala após a Lei Eusébio de Queiroz de 1850, quando o tráfico de escravos já havia sido abolido, diferentemente dos do Vale do Paraíba, que se instalaram em condições diferentes de mão de obra. A adoção das máquinas e instrumentos de beneficiamento do café necessitavam de um alto valor de investimento e chegaram a partir da década de 1870, quando muitas das fazendas do Vale do Paraíba já haviam chegado à sua capacidade máxima e começavam a se esgotar. Os paulistas foram os pioneiros dos sistemas de imigração por parcerias e, posteriormente, o de colonato. Os fazendeiros do Vale do Paraíba, por outro lado, estavam apegados ao conservadorismo.

Sobre os primeiros passos da indústria, no período de 1808 até 1840, era possível observar uma “pré-indústria” no território fluminense, com alguns ofícios urbanos, manufaturas concentradas e oficinas empregadoras de pouca mão de obra. Se destacaram os ramos de fabricação de chapéus e o de sabão e velas, com grande volume de produção no Rio de Janeiro. Apesar de apresentar decadência na produção do café, foi nessa província/estado que surgiram os primeiros focos industriais brasileiros. Pelo fato de ser a capital e o centro comercial e financeiro do país, foi beneficiado por maiores gastos do governo e seus habitantes puderam receber amplos empregos públicos e serviços. Além disso, as províncias/estados ao redor pagavam tributos ao Rio de Janeiro, pois era nele que toda a produção cafeeira era exportada.

A mudança em toda opinião pública em relação ao trabalho servil foi de extrema importância para a abolição definitiva em 1888. Novas condições de trabalho livre que eram impostas nas cidades faziam com que a aceitação da ideia de que o regime servil causava mazelas ganhasse força. A pressão internacional, a arte, a imprensa e a criação de uma nova

classe social que estava fora do espectro exportador cafeeiro foram fundamentais para o processo. Essa nova “classe média” começou a ser formada com o fim do tráfico, fundou de clubes e associações com o objetivo de facilitar a libertação dos escravizados.

Sobre a alternativa da imigração, foi a partir de 1870 que o sistema de colonato passou a ser implantado. O sistema funcionava como um misto entre salário fixo e renda: o colono ficava responsável pelo tratamento de uma certa quantidade de pés de café, o que rendia para eles o pagamento de um salário fixo, porém, além disso, haveria um pagamento variável de acordo com a qualidade da colheita do café que estivesse em sua área. Por fim, o colono também ganhava uma porção de terra para plantar os seus alimentos e criar animais, podendo vendê-los e ficar com os lucros. Além disso, houve a importância do Estado no financiamento dos custos dos colonos e das propagandas de imigração internacionais, dando benefícios para os estrangeiros como: passagens e conduções gratuitas nas estradas de ferro, hospedagem nos alojamentos e auxílios pecuniários.

Quanto à mão de obra, foi possível observar uma maior dificuldade por parte dos fazendeiros do Rio de Janeiro para supri-la. Além disso, as consequências da abolição trouxeram diferenças para os estados no tocante aos transportes ferroviários, às técnicas de beneficiamento de café e na comercialização. De maneira geral, o sucesso do regime de trabalho livre e assalariado possibilitou ao complexo cafeeiro um aumento da disponibilidade de mão de obra urbano-industrial, diversificação agrícola devido à maior liberdade que os colonos tinham no sistema de colonato, diminuição dos custos de produção e aumento da sua produtividade.

Ao se tratar da indústria, ao fim do império, ocorre uma tendência mais protecionista que se estende pelos anos iniciais da República. O encilhamento e o fim da “lei dos entraves”, ajudou muito no impulso industrializador. O Rio de Janeiro se manteve como líder da expansão industrial brasileira até o ano de 1907, porém, a indústria paulista se favoreceu por obter uma agricultura mais diversificada e dinamizada, possibilitando uma maior oferta de alimentos e conseqüentemente salários inferiores aos oferecidos no Rio de Janeiro, possibilitando assim assumir a liderança da produção. O Rio de Janeiro, além dos problemas já citados anteriormente relacionados ao fim da escravidão, a dificuldade da adoção da imigração estrangeira e da crise do complexo cafeeiro, também enfrentava problemas de transportes, energia e salários.

BIBLIOGRAFIA

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 1975. 334f. Tese de doutorado - Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP, Campinas, 1975.

COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à colônia**. 5.ed. São Paulo: Editora UNESP, 2010. 514p.

NABUCO, Joaquim. **O abolicionismo**. Edições do Senado Federal - Vol.7. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 2003. 214p.

SÉRIES Estatísticas Retrospectivas (Censo de 1907). Vol. 2- O Brasil, suas Riquezas Naturais, suas Indústrias. Tomo 2 - Indústria Agrícola. Edição fac-similar (original publicado em 1908). Rio de Janeiro, IBGE, 1986.

SÉRIES Estatísticas Retrospectivas (Censo de 1907). Vol. 3- O Brasil, suas Riquezas Naturais, suas Indústrias. Tomo 3- Indústria de Transporte e Indústria Fabril. Edição fac-similar (original publicado em 1909). Rio de Janeiro, IBGE, 1986.

VIEIRA, Wilson. **Apogeu e decadência da cafeicultura fluminense (1860-1930)**. 2000. 128f. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP, Campinas, 2000.