



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

TÉLIO ANÍSIO CRAVO

**CAMINHOS DO MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL DO SÉCULO XIX: LIVRES,
LIBERTOS E ESCRAVIZADOS NAS CONSTRUÇÕES DE PONTES E ESTRADAS DA
PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS**

**CAMPINAS
2018**



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

TÉLIO ANÍSIO CRAVO

**CAMINHOS DO MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL DO SÉCULO XIX: LIVRES,
LIBERTOS E ESCRAVIZADOS NAS CONSTRUÇÕES DE PONTES E ESTRADAS DA
PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS**

Prof. Dra. Milena Fernandes de Oliveira – orientadora

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Econômico, área de concentração de História Econômica.

Este exemplar corresponde à versão final da Tese de Doutorado defendida pelo aluno Télió Anísio Cravo e orientada pela prof. Dra Milena Fernandes de Oliveira.

Orientadora

**CAMPINAS
2018**

Agência(s) de fomento e nº(s) de processo(s): FAPESP, 2014/06264-2
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0907-780>

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Economia
Mirian Clavico Alves - CRB 8/8708

C855c Cravo, Têlio Anísio, 1985-
Caminhos do mercado de trabalho no Brasil do século XIX : livres, libertos e escravizados nas construções de pontes e estradas da província de Minas Gerais / Têlio Anísio Cravo. – Campinas, SP : [s.n.], 2018.

Orientador: Milena Fernandes de Oliveira.
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.

1. Transporte. 2. Trabalhadores. 3. Escravidão - Brasil - Séc. XIX. 4. Escravidão - Minas Gerais - Séc. XIX. I. Oliveira, Milena Fernandes de., 1977-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: Paths of the labour market in nineteenth-century Brazil : free, freedmen and slaves during the construction of roads and bridges in the Minas Gerais province

Palavras-chave em inglês:

Roads and bridges

Workers

Slavery - 19th century Brazil

Slavery - 19th century Minas Gerais

Área de concentração: História Econômica

Titulação: Doutor em Desenvolvimento Econômico

Banca examinadora:

Milena Fernandes de Oliveira [Orientador]

Maria Alice Rosa Ribeiro

Ricardo Figueiredo Pirola

João Antônio de Paula

Wilma Peres Costa

Data de defesa: 31-08-2018

Programa de Pós-Graduação: Desenvolvimento Econômico



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

TÉLIO ANÍSIO CRAVO

**CAMINHOS DO MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL DO SÉCULO XIX: LIVRES,
LIBERTOS E ESCRAVIZADOS NAS CONSTRUÇÕES DE PONTES E ESTRADAS DA
PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS**

Defendida em 31/08/2018

COMISSÃO EXAMINADORA

Profa. Dra Milena Fernandes de Oliveira – Presidente
Instituto de Economia / Unicamp

Prof (a) Dr (a): Maria Alice Rosa Ribeiro
Centro de Memória (CMU) / Unicamp

Prof (a) Dr (a): Ricardo Figueiredo Pirola
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas / Unicamp

Prof.(a) Dr.(a): João Antônio de Paula
Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional CEDEPLAR/ UFMG

Prof.(a) Dr.(a): Wilma Peres Costa
Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas / UNIFESP

A Ata de Defesa, assinada pelos membros da Comissão Examinadora, consta no processo de vida acadêmica do aluno.

AGRADECIMENTOS

Esta pesquisa recebeu a contribuição de diversas pessoas e instituições. Gostaria de agradecer a orientação da professora Milena Fernandes de Oliveira, que me acolheu como orientando e também demonstrou rara sensibilidade durante os caminhos da pesquisa e uma leitura atenta da tese. Além disso, proporcionou uma convivência agradável durante os anos do doutoramento. Muito obrigado pelos ensinamentos e a forma como direcionou as minhas dúvidas e aflições.

Agradeço aos professores Ricardo Pirola e Maria Alice pelas críticas elaboradas durante o exame de qualificação. Procurei incorporar ao máximo as indicações e considero que elas contribuíram de maneira essencial para a sequência deste trabalho.

Sou grato ao Núcleo de Pesquisa em História Econômica e Demográfica do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Universidade Federal de Minas Gerais (NPHEd/CEDEPLAR/UFGM) que possibilitou consultar distintas bases de dados sobre a economia e a população do Brasil do século XIX. Além disso, no NPHEd/CEDEPLAR, entre 2007 e 2016, tive a oportunidade de desenvolver parte desta pesquisa e ajudar na criação do Banco de Dados dos Processos Construtivos de Pontes e Estradas de Minas Gerais (1840-1889). Quero também agradecer ao professor Marcelo Magalhães Godoy com quem mais uma vez pude contar nessa travessia e a quem sou grato mais do que é possível enunciar. Por direcionar as etapas de trabalho do Banco de Dados, a confiança e as críticas durante o regime de coorientação. Obrigado pelos cafés, o convívio e a paciência.

Ao professor Roberto Borges Martins que gentilmente cedeu o Banco de Dados dos Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças (Liphis/UFRJ/ IPEA). Ao colega Philippe Scherrer Mendes que generosamente forneceu os dados sobre as finanças de Minas Gerais. A professora Silvia Figuêroa que ajudou na elucidação das nossas dúvidas sobre a origem educacional dos engenheiros brasileiros formados nas grandes *Écoles* francesas. A professora Ângela Kageyama pela gentileza e disposição em colaborar na análise dos dados quantitativos sobre os trabalhadores que formam o apêndice desta tese. Aos professores Ricardo Pirola, Lucilene Reginaldo, Fernando e Robert Slenes pelos comentários e sugestões para o aperfeiçoamento do projeto de pesquisa. Aos funcionários do Arquivo Público Mineiro (Denis, Elma, Héliida e Márcia) pela forma atenciosa e a solidariedade com que atenderam todas as minhas solicitações durante esses anos de pesquisa.

Aos familiares que participaram de diferentes formas e ajudaram para que este trabalho se concretizasse. A meus pais, José Antônio Cravo (*in memoriam*) e Maria Cristina

do Carmo Cravo, que acompanharam o percurso acadêmico e os contratempos enfrentados durante o itinerário. A Débora, minha esposa, pela amizade, amor e apoio incondicional durante esses anos de pesquisa. Seus gestos de afeto, sua paciência e sua alegria trouxeram luz para este trabalho nos momentos mais delicados, obrigado por tudo!

Agradeço ao financiamento concedido pela FAPESP e CAPES, processo nº2014/06264-2, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), durante os anos do doutoramento e também aos pareceres anônimos dessa instituição pelas críticas e indicações bibliográficas. Por fim, saliento que os equívocos e omissões deste trabalho são de minha inteira responsabilidade.

RESUMO

O tema desta pesquisa refere-se à especificidade dos trabalhadores empregados na construção/manutenção de pontes e estradas na província de Minas Gerais (1834-1888). Valendo-se deste universo do trabalho, temos a intenção de analisar o processo de transição do trabalho escravo para o livre. A construção viária ensejou a participação intensiva de mão de obra, bem como a atuação de engenheiros, além da condição financeira da província para investimentos em infraestrutura. Tais obras envolveram uma teia específica de atores: assembléia provincial, presidente de província, engenheiros e contratantes das obras. Com base nos indivíduos empregados, constata-se a presença concomitante de trabalhadores livres, libertos, escravos, africanos livres e imigrantes, a estrutura ocupacional e a dominância e persistência do sistema de aluguel de escravos. Pontes e estradas indicam a ausência de legislação proibitiva do uso de cativos; a interação entre política e edificações viárias; os limites explicativos do modelo *“ferrovia, agroexportação e trabalho assalariado”* e o perfil qualitativo e quantitativo dos proprietários alugadores de escravos.

PALAVRAS-CHAVE: TRANSPORTE; TRABALHADORES; ESCRAVIDÃO; MINAS GERAIS; SÉCULO XIX

ABSTRACT

The question of this research refers to the specificity of the workers employed in the construction/maintenance of bridges and roads in the province of Minas Gerais (1834-1888). Using this universe of work, we intend to analyze the process of transition from slave labor to free labor. The construction of roads led to the intensive participation of labor force, as well as of engineers, besides the financial condition of the province for investments in infrastructure. These works involved a specific web of actors: provincial assembly, provincial president, engineers and contractors of the works. Based on the employed individuals, we observed the concomitant presence of free workers, freedmen, slaves, free Africans and immigrants, the occupational structure, and the dominance and persistence of the slave rental system. Bridges and roads indicate the absence of legislation banning the use of captives; the interaction between politics and road constructions; the explanatory limits of the “*railroad, agroexport and wage labor*” model and the qualitative and quantitative profile of the slave renting owners.

KEY WORDS - ROADS AND BRIDGES; WORKERS; SLAVERY; NINETEENTH-CENTURY BRAZIL; MINAS GERAIS

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

TABELAS

TABELA 1 – POPULAÇÃO POR CONDIÇÃO SOCIAL – BRASIL E AS PROVÍNCIAS (1832 e 1872)

TABELA 2 – NÚMERO DE ENGENHEIROS QUE PARTICIPARAM DOS PROCESSOS CONSTRUTIVOS DE PONTES E ESTRADAS EM MINAS GERAIS, SEGUNDO O BANCO DE DADOS DO NPHE/CEDEPLAR/UFMG (1840-1889)

TABELA 3 – DISTRIBUIÇÃO DOS PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS, MINAS GERAIS, 1840-1889

TABELA 4 – EXTENSÃO TERRITORIAL, SEGUNDO A REGIONALIZAÇÃO

TABELA 5 – DISTRIBUIÇÃO POPULACIONAL DE MINAS GERAIS EM 1832 E 1872, SEGUNDO A REGIÃO

TABELA 6 – DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO (1872) E DOS PROCESSOS DE ESTRADAS E PONTES, MINAS GERAIS, 1840-1889

TABELA 7 – DISTRIBUIÇÃO DOS DOCUMENTOS DE PONTES E ESTRADAS, SEGUNDO A REGIÃO

TABELA 8 – DOCUMENTOS DE AUTORIA DE ENGENHEIROS, SEGUNDO A REGIÃO

TABELA 9 – OBRAS VIÁRIAS, SEGUNDO O MODO DE EXECUÇÃO (1871-1875)

TABELA 10 – TEMÁTICA MÃO DE OBRA, SEGUNDO A AUTORIA

TABELA 11 – ESCRAVOS DESEMBARCADOS NO SUDESTE BRASILEIRO E AS REMESSAS DE ESCRAVOS NOVOS (1801-1850)

TABELA 12 – REMESSAS DE ESCRAVOS NOVOS POR PROVÍNCIAS

TABELA 13 – ESCRAVOS DESEMBARCADOS NO SUDESTE BRASILEIRO E AS REMESSAS DE ESCRAVOS NOVOS (1821-1830)

TABELA 14 – EMISSÃO DE APÓLICES PARA A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO PARAIBUNA

TABELA 15 – PORTOS E EMBARCAÇÕES DA 1ª SEÇÃO DAS OBRAS PÚBLICAS DO RIO DE JANEIRO (1841)

TABELA 16 – ORÇAMENTO DA DESPESA DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS (1836-1840)

TABELA 17 – ESTRADA DO PARAIBUNA ENTRE A VILA DE BARBACENA E PARAIBUNA (JANEIRO A MARÇO DE 1837)

TABELA 18 – ESTIMATIVA DA TAXA DE RETORNO BRUTO ANUAL DO ALUGUEL DE ESCRAVOS NA CONSTRUÇÃO VIÁRIA E EM UMA PEQUENA FUNDIÇÃO

TABELA 19 – ESTIMATIVA DA TAXA DE RETORNO BRUTO ANUAL COM O ALUGUEL DE ESCRAVOS PARA A SAINT JOHN d'EL REY MINING (1835-1842)

TABELA 20 – CONDIÇÃO SOCIAL E A OCUPAÇÃO DOS TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA PONTE DO PARAIBUNA (1843-1844)

TABELA 21 – CONDIÇÃO SOCIAL E JORNAL DIÁRIO, NÚMERO DE DIAS TRABALHADOS E VENCIMENTO MENSAL DOS TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA PONTE DO PARAIBUNA (1843-1844)

TABELA 22 – ESTIMATIVA DA TAXA DE RETORNO BRUTO ANUAL DO ALUGUEL DE ESCRAVOS NA CONSTRUÇÃO DA PONTE DO PARAIBUNA

TABELA 23 – NÚMERO DE PROPRIETÁRIOS, SEGUNDO A FAIXA DO NÚMERO DE ESCRAVOS ALUGADOS (1843-1844)

TABELA 24 – ESCRAVOS ALUGADOS PELOS PROPRIETÁRIOS LIBERTOS

TABELA 25 – DOMICÍLIO DO MESTRE PEDREIRO MANOEL GOMES TEIXEIRA (1831)

TABELA 26 – ESCRAVOS ALUGADOS DE PROPRIEDADE DO MESTRE PEDREIRO MANOEL GOMES TEIXEIRA (1843-1844)

TABELA 27 – SALÁRIOS VENCIDOS PELOS COLONOS ARTÍFICES, DURANTE O MÊS DE FEVEREIRO DE 1838, ENGAJADOS PELO GOVERNO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS PARA AS OBRAS DA ESTRADA DO PARAIBUNA

TABELA 28 – GÊNEROS EXPORTADOS EM DIREÇÃO À ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA DE 1854-1859

TABELA 29 – ORÇAMENTO DA ESTRADA DO FALCÃO (1854)

TABELA 30 – VALOR E PARTICIPAÇÃO RELATIVA NO ORÇAMENTO PROVINCIAL DA DESPESA COM OBRAS PÚBLICAS E DA DESPESA COM A ESTRADA DO FALCÃO (1854-1856)

TABELA 31 – DIÁRIA MÁXIMA QUE PODERIA SER PAGA AOS TRABALHADORES DA ESTRADA DO FALCÃO, CONFORME A PORTARIA DE 1854

TABELA 32 – NÚMERO DE TRABALHADORES E OCUPAÇÃO, SEM DISTINÇÃO DE CONDIÇÃO SOCIAL DOS EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO FALCÃO (1854-1856)

TABELA 33 – ORÇAMENTO DA DESPESA DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS (1855-1865)

TABELA 34 – ORÇAMENTO DA DESPESA PROVINCIAL COM OBRAS PÚBLICAS E A DESPESA COM PONTES, ESTRADAS E JUROS PAGOS À COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA (1855-1865)

TABELA 35 – OBRA VIÁRIA, ADMINISTRADOR E O NÚMERO DE LISTAS NOMINAIS DE TRABALHADORES (1867-1873)

TABELA 36 – TRABALHADORES, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1867-1873)

TABELA 37 – ATIVIDADES MANUAIS E MECÂNICAS, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1867-1873)

TABELA 38 – MÉDIA E MEDIANA DOS JORNAIS, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1867-1873)

TABELA 39 – MÉDIA DE DIAS TRABALHADOS, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1867-1873)

TABELA 40 – NÚMERO E SEXO DOS PROPRIETÁRIOS DE ESCRAVOS ALUGADOS, SEGUNDO A OBRA VIÁRIA (1867-1873)

TABELA 41 – DISTRIBUIÇÃO RELATIVA DOS PROPRIETÁRIOS DE ESCRAVOS ALUGADOS (1867-1873)

TABELA 42 – DISTRIBUIÇÃO RELATIVA DOS ESCRAVOS ALUGADOS (1867-1873)

TABELA 43 – ESTIMATIVA DA TAXA DE RETORNO BRUTO ANUAL DO ALUGUEL DE ESCRAVOS NA CONSTRUÇÃO VIÁRIA (1867-1873)

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – DESPESA PROVINCIAL COM PONTES E ESTRADAS, 1836-1888 (EM RÉIS)

GRÁFICO 2 – ESTIMATIVA DO NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS POR MÊS NA CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS (1840-1887)

GRÁFICO 3 – COMPARAÇÃO ENTRE O NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO FALCÃO (1855) E NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DOM PEDRO II (1858-1865)

GRÁFICO 4 – DISTRIBUIÇÃO QUINQUENAL DOS DOCUMENTOS DOS PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS E PONTES, MINAS GERAIS, 1840-1889

GRÁFICO 5 – DISTRIBUIÇÃO DOS DOCUMENTOS DOS PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS E PONTES, MINAS GERAIS, 1840-1889, SEGUNDO A REGIÃO

GRÁFICO 6 – DOCUMENTOS DE AUTORIA DE ENGENHEIROS POR QUINQUÊNIOS (1836-1890)

GRÁFICO 7 – ESCRAVIZADOS DESEMBARCADOS NO SUDESTE BRASILEIRO (1801-1860)

GRÁFICO 8 – COMPOSIÇÃO DAS DESPESAS MENSAS EM RÉIS, SEGUNDO A MÃO DE OBRA E/OU ALUGUEL E AQUISIÇÃO DE MATERIAL (1843-1844)

GRÁFICO 9 – CONDIÇÃO SOCIAL E NÚMERO DOS TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA PONTE DO PARAIBUNA (1843-1844)

GRÁFICO 10 – ORÇAMENTO DAS DESPESAS COM OBRAS PÚBLICAS DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS, 1836-1856 (CONTOS DE RÉIS)

GRÁFICO 11 – PARTICIPAÇÃO RELATIVA DAS DESPESAS COM OBRAS PÚBLICAS NO ORÇAMENTO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS, 1836-1856

GRÁFICO 12 – DESPESA MENSAL COM A MÃO DE OBRA E O MATERIAL PARA A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO FALCÃO (1854-1856)

GRÁFICO 13 – NÚMERO DE TRABALHADORES NA ESTRADA DO FALCÃO, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1854-1856)

GRÁFICO 14 – PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS TRABALHADORES NA ESTRADA DO FALCÃO, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1854-1856)

GRÁFICO 15 – PREÇOS MÉDIO DE ESCRAVOS HOMENS DE 15 A 40 ANOS (1850-1860)

GRÁFICO 16 – DISTRIBUIÇÃO MENSAL DOS TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO SANTA BÁRBARA, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1867-1869)

GRÁFICO 17 – PARTICIPAÇÃO RELATIVA DE TRABALHADORES LIVRES E ESCRAVOS NA CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO SANTA BÁRBARA (1867-1869)

GRÁFICO 18 – DISTRIBUIÇÃO MENSAL DOS TRABALHADORES NA ESTRADA DE JUIZ DE FORA A BARBACENA, SEGUNDO A CONDIÇÃO SOCIAL (1872-1873)

GRÁFICO 19 – PARTICIPAÇÃO RELATIVA DE TRABALHADORES LIVRES E ESCRAVOS NA ESTRADA DE JUIZ DE FORA A BARBACENA (1872-1873)

MAPAS

MAPA 1 – REGIONALIZAÇÃO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS

MAPA 2 – MATA MINEIRA, SEGUNDO A REGIONALIZAÇÃO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS

QUADROS

QUADRO 1 – NOME E OCUPAÇÃO DOS COLONOS ARTÍFICES CONTRATADOS PELA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS (1838)

QUADRO 2 – PRINCIPAIS TRONCOS DO PLANO VIÁRIO DE 1864 E SUAS RESPECTIVAS ESTRADAS

FIGURAS

FIGURA 1 – RANCHO NA ESTRADA DO PARAIBUNA / AUTOR: F. HALFELD (1838)

FIGURA 2 – ESTRADA DO PARAIBUNA (1837-1853)

FIGURA 3 – ESTRADA DO PARAIBUNA (1844)

LISTA DE ABREVIATURAS

APM	Arquivo Público Mineiro
BN	Biblioteca Nacional
CLI	Coleção das Leis do Império
LLM	Livro da Lei Mineira

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	17
 CAPÍTULO 1 – OUTRA FACE DO DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES NO BRASIL IMPÉRIO: HISTORIOGRAFIA, TRABALHO COMPULSÓRIO E PONTES E ESTRADAS EM MINAS GERAIS NO SÉCULO XIX.....	39
1 CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	39
1.1 TRANSPORTE, CAPITALISMO E ESCRAVIDÃO: VISÕES SOBRE O TRABALHO E A INFRAESTRUTURA NO BRASIL DO SÉCULO XIX	45
1.2 INFRAESTRUTURA VIÁRIA, ENGENHARIA E TRABALHO COMPULSÓRIO: ASPECTOS DOS PROCESSOS CONSTRUTIVOS DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS NO SÉCULO XIX ..	60
1.3 POPULAÇÃO, REGIÃO E ECONOMIA: A MONTAGEM DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA NA MAIOR PROVÍNCIA ESCRAVISTA DO BRASIL IMPÉRIO	62
1.4 ENGENHEIROS E OUTROS ATORES NA CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS EM MINAS GERAIS	71
1.5 TRAÇOS DO SISTEMA DE EXECUÇÃO DAS OBRAS PÚBLICAS NO BRASIL IMPÉRIO	78
1.6 ADMINISTRAR E ARREMATAR PONTES E ESTRADAS EM MINAS GERAIS: O MODO DE EXECUÇÃO DAS OBRAS PROVINCIAIS.....	79
1.7 TRABALHO COMPULSÓRIO E AS LISTAS NOMINAIS DOS TRABALHADORES EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS	81
 CAPÍTULO 2 – DE UM BRASIL AFRICANO ÀS MINAS DO TRÁFICO: POLÍTICA DA ESCRAVIDÃO, TRANSPORTES E INTEGRAÇÃO	86
2. INFRAESTRUTURA VIÁRIA, ECONOMIA E POLÍTICA	86
2.1. DA POLÍTICA INTEGRAÇÃO DO CENTRO-SUL À POLÍTICA DA ESCRAVIDÃO.....	86
2.2. MINAS, INTEGRAÇÃO DO CENTRO-SUL E TRÁFICO DE ESCRAVOS: APONTAMENTOS SOBRE A ECONOMIA DE MINAS GERAIS E O CONCEITO DE SEGUNDA ESCRAVIDÃO	93
2.3. DO PLANO VIÁRIO MINEIRO DE 1835 À BUSCA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL NAS DÉCADAS DE 1830 E 1840	103
 CAPÍTULO 3 – ESTADO, TRANSPORTES E MERCADO DE TRABALHO: LIVRES, LIBERTOS E ESCRAVOS EM OBRAS PÚBLICAS NA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS NAS DÉCADAS DE 1830-1840.....	118
3.1 ODOLOGIA PARA O CONTROLE DOS SUBALTERNOS	121

3.2 REGULAMENTOS, NEGOCIAÇÕES E O TEMPO DO TRABALHO NOS SERVIÇOS DA ESTRADA DO PARAIBUNA.....	123
3.3 UMA VIGOROSA ESFERA DE ACUMULAÇÃO: ALUGUEL DE ESCRAVOS NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO PARAIBUNA.....	131
3.4 PONTE DO PARAIBUNA: DISSEMINAÇÃO DO SISTEMA DE ALUGUEL, MOBILIDADE SOCIAL E UM CONTRATO ESCRITO DE TRABALHO (1843-1844)	140
3.5 ACUMULAÇÃO, MERCADO DE TRABALHO E TRANSPORTE: CONSIDERAÇÕES FINAIS	151

CAPÍTULO 4 - IMIGRAÇÃO INTERNACIONAL E CONTRATOS DE TRABALHO NO CENTRO-SUL DO BRASIL NA DÉCADA DE 1830: COLONOS ARTÍFICES NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO PARAIBUNA

4.1 UMA FACE DO APEGO À ESCRAVIDÃO: CONTRATOS E O TRABALHO COMPULSÓRIO DE COLONOS ARTÍFICES (1837-1838).....	154
4.2 DO RIO ÀS MINAS: CONTRATANTE, CONTRATOS E TRABALHADORES	161
4.3 “JULGADOS SEM SEREM OUVIDOS”.....	164
4.4 UMA HIPÓTESE SOBRE O TRABALHO COMPULSÓRIO E LIVRE NAS ESTRADAS DA MAIOR PROVÍNCIA ESCRAVISTA DO BRASIL IMPÉRIO (1830-1840)	166

CAPÍTULO 5 – CONFLITOS, CONJUNTURA E SEGREGAÇÃO SOCIAL NO INTERIOR DO BRASIL NA DÉCADA DE 1850: POLÍTICA SALARIAL E TRABALHO COMPULSÓRIO NAS ESTRADAS DE MINAS GERAIS APÓS A LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS (1854-1856)

5. INTRODUÇÃO	171
5.1 ENGENHEIROS, PROJETO E ORÇAMENTO DA ESTRADA DO FALCÃO (1854).....	174
5.2 ORÇAMENTO PROVINCIAL E O INVESTIMENTO NA ESTRADA DO FALCÃO (1854-1856).....	175
5.3 ESTADO, TRABALHO COMPULSÓRIO E SEGREGAÇÃO SOCIAL: LIVRES, ESCRAVIZADOS E AFRICANOS LIVRE	178
5.4 POLÍTICA SALARIAL, REAÇÕES E O JORNAL-PADRÃO MÍNIMO	180
5.5 INVESTIMENTO, TRABALHADORES E CONDIÇÃO SOCIAL.....	183
5.6 ESTRUTURA OCUPACIONAL	186
5.7 ANALFABETOS, BARGANHA E REIVINDICAÇÃO ESCRITA: O CASO DOS PEDREIROS LIVRES E OS EFEITOS DO REBAIXAMENTO SALARIAL DA PORTARIA DE 1854.....	188
5.8 DO ALUGUEL DE ESCRAVOS AO SIGNIFICADO DE TRABALHAR “PARA SI” AOS DOMINGOS E DIAS SANTOS: PROPRIETÁRIA, ENGENHEIRO E A CONJUNTURA DA ESCRAVIDÃO APÓS A LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS (1850).....	191

CAPÍTULO 6 – OBRAS VIÁRIAS CONSTRUÍDAS PELO SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO: LISTAS NOMINAIS DE OPERÁRIOS, MERCADO DE TRABALHO E O ALUGUEL DE ESCRAVOS EM MINAS GERAIS (1860-1880)

194

6. INTRODUÇÃO	194
6.1 DAS TRANSFORMAÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO PROVINCIAL ÀS LISTAS NOMINAIS DE TRABALHADORES: DIRETORIA GERAL DAS OBRAS PÚBLICAS E OS REGISTROS DO MUNDO DO TRABALHO NAS DÉCADAS DE 1860 E 1870	196
6.2 MUDANÇAS INSTITUCIONAIS E OS PLANOS VIÁRIOS DE 1864 E 1871	201
6.3 OPERÁRIOS NA CONSTRUÇÃO DO PLANO VIÁRIO DE 1864: LIVRES E ESCRAVOS NAS LISTAS NOMINAIS DE DUAS OBRAS EDIFICADAS PELO SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO (1867-1873)	205
6.4 PONTE SOBRE O RIO SANTA BÁRBARA (1867-1869).....	206
6.5 A ESTRADA DA CORTE: JUIZ DE FORA A BARBACENA (1872-1873).....	211
6.6 UMA ANÁLISE DAS LISTAS NOMINAIS: OS TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA PONTE DE SANTA BÁRBARA E DA ESTRADA DA CORTE (1867-1873)	214
6.7 PROPRIETÁRIOS ESCRAVISTAS E A DISTRIBUIÇÃO POR FAIXA DE CATIVOS ALUGADOS (1867-1873).....	218
6.8 UMA ESTIMATIVA DO RENDIMENTO BRUTO ANUAL COM O ALUGUEL DE ESCRAVOS (1867-1873).....	220
6.9 O SIGNIFICADO DOS OPERÁRIOS EM CONSTRUÇÃO, A CONJUNTURA POLÍTICA NACIONAL E OS LIMITES DA “TRANSIÇÃO” DO TRABALHO ESCRAVO PARA O LIVRE EM MINAS GERAIS (1860-1880).....	221
CONSIDERAÇÕES FINAIS	226
REFERÊNCIAS.....	230
GLOSSÁRIO.....	247
APÊNDICE A – BANCO DE DADOS DOS TRABALHADORES EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS COM BASE NAS LISTAS NOMINAIS DOS OPERÁRIOS DAS OBRAS VIÁRIAS (1835-1887).....	249
APÊNDICE B – DESPESAS COM OBRAS PÚBLICAS E ESTIMATIVA DOS GASTOS PROVINCIAIS COM CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1888)	255
APÊNDICE C – ESTIMATIVA DA DESPESA COM MÃO DE OBRA NA MANUTENÇÃO E CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS (1836-1888)	260
APÊNDICE D – ESTIMATIVA DA DESPESA PROVINCIAL COM MÃO DE OBRA EMPREGADA NA MANUTENÇÃO E CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1888)	262
APÊNDICE E – ESTIMATIVA DO NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS POR DIA E MÊS NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS (1841-1887) ...	264
APÊNDICE F – ESTIMATIVA DO NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS POR ANO NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS (1841-1887).....	271
ANEXOS I A XIII	272

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como objetivo colocar em perspectiva histórica a relação entre a formação e desenvolvimento do capitalismo no Brasil e a especificidade dos trabalhadores livres e compulsórios empregados na construção e manutenção de pontes e estradas na maior província escravista do país. Situada no interior do território, sem acesso direto ao oceano Atlântico e com a maior população do Brasil, Minas Gerais dependeu diretamente do modal não-ferroviário para garantir seus fluxos mercantis e de pessoas durante mais de seis décadas do século XIX.¹ Desse modo, este estudo, valendo-se das atividades construtivas em pontes e estradas, procura analisar as contradições e conflitos do processo histórico da “transição” do trabalho escravo para o livre. Assim, a pesquisa é delineada pela seguinte questão: qual o significado que as construções de pontes e estradas assumem na “transição” para o trabalho livre na maior província escravista do Brasil Império?

Desde a chegada da corte portuguesa ao Brasil a política externa foi demarcada pela resistência às pressões britânicas para a abolição do tráfico de escravo. No plano interno, a política associou os interesses dos traficantes e dos proprietários de escravos ao processo histórico-social de formação da nação.² Assim, de 1831 até 1850, a defesa do tráfico ilegal de escravos foi política do Estado brasileiro. Ao longo da primeira metade do século XIX, o trabalho compulsório escravidão foi associado às conjunturas do tráfico negreiro, bem como aos negócios do tráfico, que se tornaram mais eficientes com o uso de navios a vapor e o aumento da capacidade de pessoas transportadas.³

Este estudo considera que, o trabalho compulsório e livre nos serviços de construção da infraestrutura viária brasileira se relacionou com o comprometimento da Coroa com o fim

¹ Em 1869, a primeira estação férrea de Minas Gerais foi inaugurada. Cf. Francisco Iglésias. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889)*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958, p. 165; Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy. “Transportes, modernização e formação regional. Subsídios a história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940”. *Revista de História Regional*, v. 17, p. 162-203, 2012.

² Para Alencastro, a verdadeira questão nacional do século XIX foi a defesa do tráfico negreiro contra a pressão inglesa. Ver: Luiz Felipe de Alencastro. “La traite négrière et l’unité nationale brésilienne”. *Revue Française d’Histoire d’Outre-Mer*, n. 66, p. 394-418, 1979.

³ Ao longo do século XIX diferentes áreas experimentaram o fim da escravidão e as expectativas contidas no processo abolicionista: Haiti (1804), Martinica (1847), Saint Croix (1848), Suriname (1873), Porto Rico (1876), Estados Unidos (1865), Cuba (1886) e Brasil (1888). Esse transcurso foi conduzido por argumentos contra e a favor da emancipação escrava. Argumentos econômicos foram voltados para a defesa do trabalho livre como mais eficiente e capaz de gerar maior prosperidade econômica do que o trabalho escravo. Essa premissa foi utilizada pelos britânicos para atacar a instituição da escravidão e legitimar o discurso moral dos movimentos antiescravistas. Cf. Stanley Engerman. “Comparative approaches to the ending of slavery”. *Slavery & Abolition*, v. 2, n. 21, p. 281-300, 2000.

do tráfico negreiro e, conseqüentemente, com as pressões antiescravistas e as incertezas decorrentes das medidas de proibição do tráfico.⁴

Conforme esses aspectos precedentes, esta pesquisa se move entre três perspectivas concomitantes. A primeira, o fato de que o plano político-institucional de âmbito nacional oculta arritmias e contrastes marcantes entre áreas de um mesmo país (LINHARES, 1979, p.147/154). Ao mesmo tempo, a segunda perspectiva evidencia que o fim da escravidão transcende fronteiras nacionais (ENGERMAN, 2000, p. 286-294). E, por fim, a terceira descortina o peso dos distintos níveis estruturais da província de Minas Gerais: geográfico, demográfico, econômico e social (PAIVA; GODOY, 2002, p.54/55).

Ao longo do século XIX, a construção de pontes e estradas significou estimular e garantir o funcionamento das engrenagens das trocas mercantis elementares e de longa distância. Sob o impacto do investimento provincial, engenheiros e trabalhadores foram contratados e engajados na construção de pontes e estradas de Minas Gerais.⁵ A magnitude desse investimento torna-se inteligível quando considerada como parte da política de integração territorial, que se articula ao fenômeno histórico de passagem das estradas reais, coloniais, para estradas nacionais. Tal fenômeno está conectado ao surgimento de uma estrutura fiscal de arrecadação do Estado independente e da dinâmica produtiva provincial. Desse modo, como resultado desses eventos históricos, a política provincial, que interveio com seus próprios recursos na montagem da infraestrutura viária, elucida a condição laboriosa dos homens empregados na construção civil do Brasil Império.

Esse processo de integração territorial por meio de estradas e pontes entrelaçou-se ao processo de formação do Estado nacional de modo que as edificações viárias demonstraram profunda consonância com as formas de trabalho compulsório, análogas à escravidão, no século XIX. Com isso, durante a construção viária foram contratados e ajustados

⁴ A ação repressiva da Inglaterra sobre o tráfico internacional se baseou na imposição da assinatura de sucessivos tratados. Em 1810, limitou a restringir às áreas do tráfico lícito. Posteriormente, impôs a admissão da visita e busca em navios suspeitos de participação no tráfico ilícito, assim como estipulou um prazo para o término do tráfico. Em seguida, passou a exigir a dispensa da prova da presença efetiva de africanos nos navios e se apoiou em evidências indiretas para tipificar uma embarcação como negreira. Consultar: Robert Conrad. Os últimos anos da escravidão no Brasil 1850-1888. 2º ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978; Jaime Rodrigues. “O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil”. In: Keila Grinberg; Ricardo Salles (org). *O Brasil Imperial, vol. II: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009; Tâmis Parron. *A política da escravidão no império do Brasil, 1826-1865*. 288f. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 2009.

⁵ Os gastos provinciais com obras públicas oscilaram em torno de 20% do orçamento provincial entre a década de 1830 até meados da década de 1860; se situaram na margem de 15% da década de 1860 até o início da década de 1880; e declinaram para o montante de 10% da despesa total na década de 1880. Cf. Lidiany S. Barbosa; Marcelo M. Godoy; Philipe Mendes. “Transporte e finanças públicas”. In: Alcides G. Filho; Paulo Roberto Cimó (org). *Transporte e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed UFGD, 2011.

trabalhadores livres, libertos, escravos, africanos livres e imigrantes engajados. Em que pese essas diferenças jurídicas, uma permanência marca esse entrosamento entre Estado, trabalho compulsório e pontes e estradas: a persistência estrutural do sistema de aluguel de escravos até a década de 1880.

Essas obras viárias envolveram uma teia específica de atores: assembleia provincial, presidente de província, engenheiros (nacionais, estrangeiros e estrangeirados) e contratantes das obras. Assim, esta tese tem por objetivo contribuir para o debate historiográfico sobre os trabalhadores empregados na construção da infraestrutura viária de Minas Gerais.⁶

Entre 1832 e 1872 a taxa anual de crescimento da população livre de Minas Gerais atingiu a marca de 2,8% ao ano. No que se refere à população escrava o crescimento anual foi de 0,8%. Em termos percentuais se encontrava, em Minas Gerais, em 1832, aproximadamente, 16,6% da população do Império. Após quatro décadas, em 1872, a província possuía 20,6% da população do Brasil oitocentista. Em termos absolutos, a população de 1832 contabilizava a marca de 848.197 indivíduos (572.099 livres e 276.098 escravos). Em 1872, a população alcançava 2.083.545 indivíduos (1.705.419 livres e 378.126 escravos) (RODARTE, 2012, p. 55/118).

⁶ Recentemente, a historiografia elencou um novo objeto de pesquisa: o trabalho nos transportes. Assim, situa esse objeto como central para expandir as fronteiras da história do trabalho. Ela também reafirma a necessidade de evitar noções eurocêtricas sobre as relações de trabalho como a categoria analítica de trabalho livre, assim como os limites do padrão binário coerção e liberdade. Essa vertente historiografia apresenta como um dos seus deslocamentos a mudança de foco: do trabalho fabril para o estudo de formas variadas de trabalho. Dessa forma, propõe três problemas de pesquisa: I) trabalho nos transportes como impulsionador da mobilidade de mercadorias, pessoas e ideias; II) como fator de produção relevante para sociedades agrárias e industriais; III) o trabalho nos transportes inseridos em processos de globalização e de emergência do capitalismo global. Stefano Bellucci; Larissa Rosa Corrêa, Jan-Georg Deutsch; Chitra Joshi. "Labour in transport: histories from the Global South (África, Ásia and Latin America), 1750 to 1950". *International Review of Social History*, n. 59, p. 1-10, 2014.

Tabela 1 - População por condição social - Brasil e províncias (1832-1872)

1832						1872				
Províncias	Total	Condição Social				Total	Condição Social			
		Livres		Escravos			Livres		Escravos	
		N	%	N	%		N	%	N	%
Brasil	5.103.469	3.583.656	100,00	1519813	100,00	10.092.917	8.549.802	100,00	1.543.115	100,00
Minas Gerais	848.197	572.099	15,96	276.098	18,17	2.083.545	1.705.419	19,95	378.126	24,50
Bahia	740.513	548.113	15,29	192.400	12,66	1.379.616	1.211.792	14,17	167.824	10,9
Rio de Janeiro e Corte	658.858	400112	11,16	258.746	17,02	1.094.576	739.212	8,65	355.364	23,03
Pernambuco	596.596	458.292	12,79	138.304	9,10	841.539	752.511	8,80	89.028	5,8
São Paulo	306.208	213.835	5,97	92.373	6,08	837.354	680.742	7,96	156.612	10,15
Ceará	306.208	240.884	6,72	65.324	4,30	721.686	689.773	8,07	31.913	2,07
Rio Grande do Sul	154.635	110.235	3,08	44.400	2,92	446.692	377.277	4,41	69.685	4,5
Paraíba	152.594	128.607	3,59	23.987	1,58	376.226	354.700	4,15	21.526	1,4
Maranhão	281.711	127.076	3,55	154.635	10,17	360.640	285.367	3,34	75.273	4,9
Alagoas	165.863	88.800	2,48	77.063	5,07	348.009	312.268	3,65	3.741	0,24
Pará	163.821	126.566	3,53	37.255	2,45	275.237	247.779	2,90	27.458	1,8
Sergipe	154.635	120.442	3,36	34.193	2,25	234.643	204.524	2,39	30.119	2,0
Rio Grande do Norte	100.538	86.759	2,42	13.779	0,91	233.979	220.959	2,58	13.020	0,84
Piauí	97.476	78.083	2,18	19.393	1,28	211.822	186.897	2,19	24.925	1,62
Goiás	90.331	61.242	1,71	29.089	1,91	160.395	149.743	1,75	10.652	0,7
Santa Catarina	69.407	56.138	1,57	13.269	0,87	159.802	144.818	1,69	14.984	0,97
Paraná	72.469	61.242	1,71	11.227	0,74	126.722	116.162	1,36	10.560	0,68
Espírito Santo	71.449	52.055	1,45	19.394	1,28	82.137	59.478	0,70	22.659	1,5
Mato Grosso	43.379	30.110	0,84	13.269	0,87	60.147	53.750	0,63	6.667	0,4
Amazonas	28.581	22.966	0,64	5.615	0,37	57.610	56.631	0,66	979	0,06

Fonte: Mario Rodarte. *O trabalho do fogo: perfis de domicílio enquanto unidades de produção e reprodução nas Minas oitocentista*. 365 f. Tese (Doutorado em Demografia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Ciências Econômica, 2008, p. 92.

Diante desses aspectos, pode-se indagar como a província de Minas Gerais, afastada do litoral, com crescimento populacional médio anual de 2,3% ao ano entre 1832 e 1872, e inserida no processo histórico-social de formação do Estado nacional, conseguiu viabilizar a sua economia de mercado, seus fluxos mercantis e a circulação de pessoas.⁷

Aliado a isso, a economia se caracterizava pela presença de unidades agrícolas diversificadas (PAIVA; GODOY, 2002). No âmbito interno, o comércio demonstrava vigor na produção voltada para o autoconsumo e para a venda em mercados locais, bem como uma ampla produção de derivados da cana-de-açúcar, pequenas siderurgias, manufaturas têxteis direcionadas para o abastecimento da população e a exportação (PAIVA, 1996; PAIVA; GODOY, 2002; GODOY, 2008).

No que diz respeito à pauta de exportação, a mesma era constituída por gado bovino, gado cavalar, suíno, café, toucinho, fumo, mel de fumo, diamante, ouro, algodão em rama, panos de algodão, açúcar, rapadura, milho, feijão, queijos e couro de boi (RESTITUTTI, 2006, p. 323-326; MARTINS, 1983, 109-116; SLENES, 1988; LIBBY, 1988).

Tendo em vista esses aspectos e a estrutura demográfica, é necessário salientar outro ponto: as características da economia de Minas Gerais no século XIX.

Em 1959, Celso Furtado lançou a tese de que Minas Gerais, após o fim do “ciclo do ouro”, amargou forte decadência e dispersão populacional, sendo ela, um caso único, já que “em nenhuma parte do continente americano houve um caso de involução tão rápida e tão completa de um sistema econômico [...]”. (FURTADO [1959], 1980, p.86). Assim, o sistema produtivo mineiro, no início do século XIX, se “descapitalizava” com perdas substanciais para aqueles que investiram seus capitais em escravos. Em sintonia com o modelo interpretativo de ciclos econômicos e exportadores, Furtado considerou “natural que, com o declínio da produção de ouro, viesse uma rápida e geral decadência”. (FURTADO [1959], 1980, p. 84).

Na década de 1980 se iniciou o movimento de revisionismo da tese de Celso Furtado (1959) sobre a decadência econômica mineira.⁸ Em direção oposta às assertivas de Celso Furtado, Roberto Borges Martins descreve a economia escravista de Minas Gerais como altamente dinâmica com participação no tráfico negreiro internacional e crescimento

⁷ A respeito das conexões estabelecidas na economia de mercado entre pequenos produtores, comerciantes e consumidores, assim como uma análise das relações entre monopólio, grandes comércio, auxílio do Estado, reprodução e ampliação do capital. Consultar: Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1996, vol. 2, Os jogos das trocas, p. 306-313; 327-329.

⁸ Celso Furtado. *Formação Econômica do Brasil*. [1 ed. 1959]. 15 ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1977.

demográfico da população escrava.⁹ Do ponto de vista econômico, segundo Martins, a região conjugava autossuficiência na produção de gêneros alimentícios, diversificação econômica e uma agricultura e pecuária não ligada à exportação. Além disso, o autor nega que o setor cafeeiro tivesse sido o grande aglutinador de trabalhadores cativos. Martins avança enunciando que Minas não transferiu para as cafeiculturas paulistas e fluminense grande massa de escravos. Longe disso, o autor propõe que, ao longo do século XIX, a província teria participado do tráfico negreiro internacional, sendo um dos principais destinos dos escravos deslocados pelo tráfico interprovincial.

Desse modo, a dinâmica econômica mineira não poderia ser compreendida pelo paradigma da *plantation* agrário-exportadora. A capacidade de importar cativos não se devia à existência de uma *plantation* em seu território. Mas pelo dinamismo de uma economia diversificada internamente, que além de apresentar, diante do seu crescimento demográfico, grau de autossuficiência em seu abastecimento, exportava produtos agrícolas e manufatureiros para outras províncias do Brasil Império.¹⁰

Essa controvérsia impactou profundamente os estudos sobre a escravidão, o tráfico de escravos e a interpretação da economia do século XIX.¹¹

Esses novos impasses levaram o debate para outras questões: I) o crescimento da população escrava seria decorrente do tráfico negreiro ou da reprodução natural?¹²; II) como uma economia autossuficiente, introvertida, conseguiu adquirir capital-dinheiro para efetuar a compra de escravos?¹³; qual seria o tamanho do impacto dos setores exportadores na totalidade da economia mineira?¹⁴ Os questionamentos apresentam como ponto em comum o

⁹ Roberto Borges Martins. “A economia escravista de Minas Gerais no século XIX”. *Texto para discussão n° 10*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1980; Roberto Borges Martins. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: Tamás Szmerecsányi; José Roberto do Amaral Lapa (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2° ed. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130.

¹⁰ Roberto Borges Martins; Maria do Carmos Salazar Martins. “As exportações de Minas Gerais no século XIX”. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, n. 58, p. 105-120, 1984.

¹¹ Warren Dean. “Comments on “Slavery in a Nonexport Economy II”. *The Hispanic American Historical Review*, v. 63, n. 3, p. 582-584; Stanley Engerman; Eugene Genovese. “Comments on “Slavery in a Nonexport Economy III”. *The Hispanic American Historical Review*, v. 63, n. 3, p. 585-590, 1983.

¹² Laird W. Bergad. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004.

¹³ Wilson Cano e Francisco Vidal de Luna publicaram, em 1983, a primeira versão de “A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese”. *Cadernos do IFCH*, n° 10. Campinas: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, out., 1983. Em 1984, uma versão em espanhol também foi publicada: “La reproducción natural de esclavos en Minas Gerais: una hipótesis”. *HISLA – Revista Latinoamericana de Historia Económica y Social*, n° IV. Lima, 1984. Wilson Cano e Francisco Vidal de Luna publicaram, em 1983, a primeira versão de “A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese”. *Cadernos do IFCH*, n° 10. Campinas: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, out., 1983.

¹⁴ Robert W. Slenes publicou, em 1985, nos Cadernos do IFCH-Unicamp. E, em 1988, com título quase homônimo, publicou na Revista Estudos Econômicos, como se observa, respectivamente: Robert W. Slenes “Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX”. *Cadernos IFCH-*

desejo de explicar o crescimento demográfico da população escrava no interior da sociedade mineira.¹⁵ Além disso, os debates apontaram para uma economia diversificada internamente com a existência de atividades agrícolas e minerais que se dedicavam à exportação.

Ao longo das décadas de 1980 e 1990 até os anos 2000, como resultado dos dados demográficos e econômicos apresentados por um conjunto de autores, a explicação de Celso Furtado sobre a decadência da economia mineira perdeu força.¹⁶ Assim, apesar das divergências interpretativas, há um relativo consenso: a tese de Celso Furtado é insuficiente para explicar o comportamento econômico e demográfico de Minas Gerais.

Levando em consideração esses debates sobre a economia, a escravidão e a demografia, a tese tem por objetivo “alargar” o horizonte de interpretação sobre a História dos Transportes e contribuir para essas discussões.

Em vista da diversificação interna da produção agropecuária mineira, a presença de mineradoras¹⁷, manufaturas têxteis, a capilaridade de fluxos mercantis e do fato de serem pertinentes as ponderações sobre a tese de Celso Furtado, em Minas Gerais a vida material, a economia de mercado, a esfera da circulação, as comunicações horizontais entre diferentes localidades seria extremamente dinâmica e dependente do modal não-ferroviário.

Entretanto, mesmo diante desses aspectos, em relação à infraestrutura viária de Minas Gerais, cabe ressaltar que, até mesmo, a historiografia, que reconhece a diversificação produtiva da agricultura e pecuária mineira e a autossuficiência da província, pouco avançou sobre a questão dos aperfeiçoamentos viários para além da inauguração da União e Indústria em 1861 e a chegada da ferrovia D. Pedro II em 1869.¹⁸ Como corolário dessa narrativa, que

Unicamp, Campinas, n° 17, jun. 1985; Robert W. Slenes “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no Século XIX”. *Estudos Econômicos*. São Paulo, v.18, no. 3, p. 449-495, 1988. A primeira crítica elaborada por Slenes ao trabalho de Roberto Martins encontra-se publicada na *Hispanic American Review*. Cf. Robert W. Slenes . Comments on Slavery in a Nonexport Economy. *Hispanic American Historical Review*, v. 63:3, p. 569-581, 1983.

¹⁵ Sobre o comportamento demográfico da Província de Minas Gerais, consultar: Mario Rodarte. *O trabalho do fogo*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2012.

¹⁶ Clotilde Andrade Paiva. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. 229 f. Tese (Doutorado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 1996; Clotilde Andrade Paiva; Marcelo Magalhães Godoy. “Território de Contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX”. *Anais do X Seminário sobre Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar, 2002, p. 1-58.

¹⁷ Companhias estrangeiras de mineração na província de Minas Gerais no século XIX: Imperial Brazilian Mining Association, General Mining Association, National Brazilian Mining Association, Saint John D’el Rey Mining Company, Brazilian Company, Serra da Candonga Company, East D’el Rey Mining Company, Don Pedro North D’el Rey Mining Company, Santa Bárbara Gold Mining Company, Anglo Brazilian Gold Mining Company, Roça Grande Brazilian Gold Mining Company, Brazilian Consols Gold Mining Company, Pitangui Gold Mining Company, Brazilian Gold Mines Limited, Ouro Preto Gold Mines of Brazil e Societé des Mines d’or de Faria. Cf. Douglas Cole Libby. *Transformação e trabalho em uma economia escravista. Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1988, p. 267.

¹⁸ Encontra-se, por exemplo, no estudo de Roberto Martins e Mario do Carmo Salazar Martins a afirmação que considera como marco histórico do sistema viário de Minas Gerais apenas a inauguração das linhas férreas e da

destaca somente as ferrovias e a Estrada União e Indústria, a historiografia praticamente desconhece o universo do trabalho e as condições sociais dos homens empregados na construção de pontes e estradas.¹⁹

Assim, este estudo deseja evitar a aplicação da noção de ciclos econômicos exportadores para compreender os transportes em Minas Gerais. Ressalta-se que, de modo geral, essa interpretação associa o “ciclo do ouro” e a construção do Caminho Novo no século XVIII; o “ciclo do café” e a construção da Estrada União e Indústria (1861) e também a chegada das ferrovias (1869). Considera-se que essa perspectiva representa um relativo anseio de explicar os transportes como consequência direta das linhas de força do mercado agrário-exportador.

A historiografia sobre os transportes apresenta importantes contributos: ora pela ótica do mar;²⁰ em outros através da fiscalidade,²¹ assim como pela dimensão do abastecimento.²² Sobressaem poucas menções sobre pontes e estradas e pouquíssimas linhas sobre o universo do trabalho. Os estudos sobre trabalhadores inseridos na infraestrutura viária se voltam

Estrada União e Indústria, consultar: Roberto Borges Martins; Maria do Carmo Salazar Martins. “As exportações de Minas Gerais”. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, v. 58, p. 105-120, 1984. Em outro estudo sobre o comércio interprovincial mineiro, se constata uma assertiva mais radical sobre a infraestrutura viária: “Só há melhoramento dos transportes com a penetração das estradas de ferro desde a década de 1870 (...)”. (RESTITUTTI, 2006, p. 295). Cf. Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais (1839-1884)*. 335 f. Dissertação (Mestrado em Economia). Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista, 2006.

¹⁹ No tocante a este tema e o debate sobre a História da Engenharia. Ver: Bernard Lepetit. *Chemins de terre & voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740-1840*. Paris: Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1984, especialmente, p. 73-82; Antoine Picon. “Engineers and engineering history: problems and perspectives”. *History and Technology*, v. 20, n. 4, p. 421-436, 2004. Ana Cardoso de Matos; Maria Paula Diogo. “Bringing it all back home: portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)”. *HoST*, v. 1, p. 155-182, 2007; Edmundo Campos Coelho. *As profissões imperiais: Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro (1822-1930)*, São Paulo, Editora Record, 1999; Têlio Cravo. *Construindo pontes e estradas no Brasil Império: engenheiros e trabalhadores em Minas Gerais (1835-1889)*. São Paulo: Ed. Alameda, 2016.

²⁰ Herbert Klein. “A oferta de muarens no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880”. *Estudos Econômicos*, v. 19, n. 2, pp. 347-372, mai-ago, 1989.

²¹ Dois manuais demonstram a relação entre fiscalidade e a circulação de bens e pessoas no século XVIII e XIX, ver: Joze Diogo Mascarenhas Neto. *Methodo para construir as estradas em Portugal*. Porto: Officina de Antonio Alvarez Ribeiro, 1790; Barão d'Eschwege. *Odologia dos engenheiros constructores ou guia para a construção e conservação das estradas em Portugal e no Brasil*. Lisboa: Typ. da Sociedade Propagadora dos conhecimentos úteis, 1843. Sobre a fiscalidade em Minas Gerais. Consultar: Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884*. 335f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006.

²² Mafalda Zemella. *O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo, 1951; Carlos Magno Guimarães; Liana Maria Reis. “Agricultura e caminhos de Minas (1700/1750)”. *Revista do Departamento de História*. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, n.4, p. 85-99, 1987.

preponderantemente para as ferrovias, destacando a proibição normativa do uso de escravos na construção das linhas férreas.²³

Para o Brasil, a literatura sobre o desenvolvimento das linhas férreas apresenta três consensos. Em primeiro, assinala que a grande expansão ferroviária ocorreu após a promulgação da Lei nº 2.450 de 1873. Esta concedeu garantiu juros de até 7% sobre o capital empregado na construção férrea e subvenção quilométrica (COIMBRA, 1974, p. 114/123), o que explicita a atitude econômica intervencionista do Estado brasileiro no âmbito dos transportes.²⁴ Em segundo, os estudos indicam que as ferrovias atenderam, em grande medida, a produção da monocultura agrário-exportadora. Assim, a cafeicultura foi o setor produtivo beneficiado diretamente pelo avanço ferroviário, sobretudo, as regiões cafeicultoras de São Paulo e do Rio de Janeiro. O último consenso relaciona-se ao mundo do trabalho. Desde a década de 1970, a literatura aponta sérias dificuldades para encontrar fontes sobre os trabalhadores empregados na construção ferroviária.²⁵

No caso de Minas Gerais, em 1884, a província detinha 662 quilômetros de ferrovias construídas. Isto é, do total de 5.708 quilômetros já edificadas no Brasil, ela possuía apenas 11,6% da malha. Minas Gerais era a quarta província em extensão de ferrovias.²⁶ Na dianteira estava a província do Rio de Janeiro (1706 quilômetros, 29,89%), seguida por São Paulo (14 quilômetros, 25,53%) e Bahia (708 quilômetros e 12,4%) (ANEXO I e II).

Além disso, se considerarmos que o Censo de 1872 revela uma população de 10.092.917 habitantes e para o mesmo ano os registros sobre pessoas transportadas pelas ferrovias alcança 1.432.298, pode se afirmar que somente 14,2% da população usufruiu do

²³ Em relação à proibição normativa do Estado para o uso do trabalho escravos em ferrovias, ver: Wilma Peres Costa. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. 167f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – IFCH, Universidade Estadual de Campinas, 1976.

²⁴ A respeito da política do Estado para a garantia de juros e a construção de estradas de ferro no Brasil. Nota-se que o decreto imperial nº 641 de 1852 já garantia o pagamento de juros de 5% sobre o capital empregado na construção da estrada, assim como isentava de impostos materiais importados para a estrada de ferro e estabelecia o privilégio de uso de cinco léguas de cada lado da linha férrea. Ver: Almir Chaiban El-Karen. *Filha branca de mãe preta. A companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1982, p. 12-15; Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1981, p. 64-69.

²⁵ Sobre a dificuldade de encontrar registros primários sobre os trabalhadores empregados, bem como o não cumprimento da norma que impedia o uso de escravos nas atividades construtivas de ferrovias. Consultar: Maria Lúcia Lamounier. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

²⁶ A província de Minas Gerais concedeu para a expansão ferroviária garantia de juros, subvenção de 9 contos por quilômetro e isenção de impostos sobre as importações de máquinas e materiais para ferrovias. Em 1869, a Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurou o primeiro trecho ferroviário entre Entre Rios e Chiador. A expansão férrea do período imperial se concentrou nas regiões produtoras de café. Ver: Peter L. Blasenheinm “As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. *Locus*, v. 2, n. 2, p. 81-110, 1996.

transporte ferroviário (ANEXO II). Grande parte população brasileira do século XIX não recorreu às ferrovias para se deslocarem.

Quanto à navegação fluvial em Minas Gerais, em 1867, o engenheiro-chefe da província estimou mais de 3.600 quilômetros de rios navegáveis (APM, SPOP 3-3 Caixa 4, doc. 04).

Em relação às pontes e estradas, não encontramos estimativas para o período anterior ao ano de 1895. Apesar disso, os dados indicam a presença de mais de trezentas pontes com vãos superiores a quatro metros em 1895.²⁷ E, em 1930, mais de 9.000 quilômetros de estradas de terra, 2.525,8 quilômetros de estrada de terra “melhorada”, 500,0 quilômetros de estrada de pedra britada e 23,0 quilômetros de estrada macadamizada²⁸, o que totalizava 12.408,7 quilômetros.²⁹

Esta tese se assenta em uma proposta de mudança dos critérios de seleção dos eventos históricos, outra abordagem da História dos transportes, isto é, deslocando das ferrovias para a construção rodoviária (pontes e estradas).

Quanto ao estudo da infraestrutura viária de Minas Gerais, diversos pesquisadores debruçaram sobre a temática.³⁰ Na última década, pesquisadores do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDEPLAR/UFMG) revisitaram o problema do desenvolvimento dos transportes em Minas Gerais. Em 2008, Marcelo Godoy e Lidiany Silva analisaram a narrativa sobre o sistema de transporte no Brasil, inserindo no debate os impasses entre a economia mineira e o modal ferroviário agrário-exportadora em uma região não caracterizada pela monocultura agrícola.³¹ Decorrente dessa constatação, Philippe Scherrer

²⁷ Em Minas Gerais, na década de 1920, a administração estadual afirmava a existência de 682 pontes com vãos superiores a 4 metros. O levantamento apontava o predomínio de pontes de madeira, o crescente número de pontes de concreto armado e a existência de pontes metálicas e de alvenaria: pontes de alvenaria (60), pontes metálicas (27), pontes de concreto armado (183), pontes de madeira (412). Cf. Francisco Sant’Anna. *As pontes do Estado de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1929; Lourenço Baeta Neves. *Estradas de rodagem no Estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.

²⁸ Sobre as técnicas construtivas de pontes e estradas em Minas Gerais no século XIX, consultar: Têlio Cravo. *Construindo pontes e estradas no Brasil Império: engenheiros e trabalhadores nas Minas Gerais (1835-1889)*. São Paulo: Ed. Alameda, 2016.

²⁹ Departamento Nacional de Estatística. *Estatística dos meios de transporte no Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento Nacional de Estatística, 1933, p. 19-20.

³⁰ Valendo-se dos relatórios de ministros do Império e das provinciais de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais, Viviane Moraes analisa o sistema de administração imperial e provincial entre a Regência e o início da expansão ferroviária. A autora identifica que os agentes imperiais e seus congêneres provinciais traçaram políticas públicas de expansão da malha viária. Três intenções permearam as ações do Estado: promover de forma mais eficiente o escoamento da produção de exportação em direção aos portos, incrementar as relações dentro do mercado interno e promover maior controle do território. Consultar: Viviane Alves de Moraes. *Estradas interprovinciais no Brasil Central: Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais (1834-1870)*. Mestrado (História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010.

³¹ O Governo Provincial de Minas Gerais formulou três planos viários regionais Em todos planos viários (1835, 1864 e 1871) sobressaem à orientação de vias interprovinciais em direção à Corte. Cf. Marcelo Magalhães

Mendes realizou um extensivo levantamento nos relatórios e nas legislações sobre o investimento provincial mineiro. Como resultado demonstrou que, do ano financeiro de 1837 a 1888, Minas Gerais destinou, em média 18,7% do orçamento para as obras públicas.³² Simultaneamente a esses resultados, o Núcleo de Pesquisa em História Econômica Demográfica (NPHE/CEDEPLAR), entre 2004 e 2009, coletou, em 53 caixas, localizadas no Arquivo Público Mineiro (APM), mais de 23.000 documentos relativos aos processos construtivos de pontes e estradas (1840-1889). Dessa forma, Lidiany Silva, em 2011, apresentou os primeiros resultados oriundos desse conjunto documental, assim como revelou a evolução administrativa da Diretoria de Obras Públicas de Minas Gerais (BARBOSA, 2011, p. 210-301).

Em relação às ferrovias, com base nos dados relativos à quilometragem dos trilhos assentados em Minas Gerais no período de 1870 a 1940, Felipe Batista, em 2010, propôs uma periodização dividida em seis períodos: 1) o primeiro delineado pelo lento crescimento da expansão férrea e restrição espacial à Zona da Mata (1869-1878); 2) o segundo período inicia-se em 1879 e se finda no ano de 1898, tendo como principal característica o ritmo das linhas edificadas, alcançando a instalação de mais de 3.200 quilômetros; 3) o terceiro momento (1899-1907), demarcado pelo baixo crescimento e movimento de encampação pelo Estado das estradas de ferro; 4) o quarto período (1908-1916) apresenta uma média de construção de 271,3 km/ano, proporcionado um vigoroso crescimento da malha ferroviária mineira; 5) o quinto período, entre os anos de 1917 e 1928, demonstra uma desaceleração construtiva das ferrovias, sendo acrescida uma média de 130 km/ano; 6) por fim, o sexto período (1928-1940)

Godoy; Lidiany Silva Barbosa. “Uma outra modernização: transportes em uma província não exportadora - Minas Gerais, 1850-1870”. *Economia e sociedade*, Campinas, v. 17, n. 2, p. 331-358, 2008.

³² Em uma perspectiva política, Nathaniel Leff sustenta a tese de que a estrutura fiscal centralizada do Brasil Império afetou diretamente a capacidade do Estado em investir no setor de transporte (navegação, estradas e ferrovias). Contrária à tese da centralização e da homogeneidade das elites políticas, Dolhnikoff assinala a presença de um arranjo federalista por meio do Ato Adicional (1834) e a capacidade das assembleias provinciais para investir diretamente na infraestrutura viária antes da chegada das ferrovias. Ver: Nathaniel H. Leff. “A emergência do Estado desenvolvimentista brasileiro: o final do século 19”. *Estudos Econômicos*, v. 13, n. 3, p. 629-645, 1983; Miriam Dolhnikoff. “O lugar das elites regionais”. *Revista USP*, n. 58, p. 116-133, 2003. No âmbito de Minas Gerais, o estudo de Philipe Scherrer Mendes discrimina a estrutura orçamentária provincial e identifica o montante investido nas obras públicas. Dessa forma, reconfigura as teses historiográficas ao apontar a continuidade do investimento entre as décadas de 1830 e 1880. Cf. Philipe Scherrer Mendes. *Finanças públicas da província de Minas Gerais*. 2007. 50 f. Monografia (Graduação). Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Ciências Econômicas, 2007; Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

revela o esvaziamento do modal ferroviário e uma forte inclinação para as questões rodoviárias.³³

Em 2014, Marcelo Godoy e Lidiany Silva consolidaram as reflexões críticas em torno dos processos construtivos de pontes e estradas. Valendo da distribuição dos documentos por região e dos dados populacionais de Minas Gerais, os autores revelaram que mais de 60% dos processos construtivos da base de dados se concentram em três regiões: Mata, Mineradora-Central Oeste e Sudeste (BARBOSA; GODOY, 2014, p. 469).

Este trabalho é consequência dessas contribuições. Assim, esta tese se apoia em um extenso e diversificado conjunto de fontes primárias e secundárias: Banco de Dados dos Processos de Pontes e Estradas de Minas Gerais (1840-1889), Relatórios de Presidente de Província, correspondências sobre obras públicas recebidas pela Presidência da Província, jornais, legislação provincial, Lista Nominativa de 1830, Banco de Dados (Ipea) sobre Tráfico de Escravos, Banco de Dados (Slave Voyage) sobre Tráfico Transatlântico, Censo de 1872, série de preços de escravos de Minas Gerais, Listas Nominas dos Trabalhadores empregados nas construções de pontes e estradas.

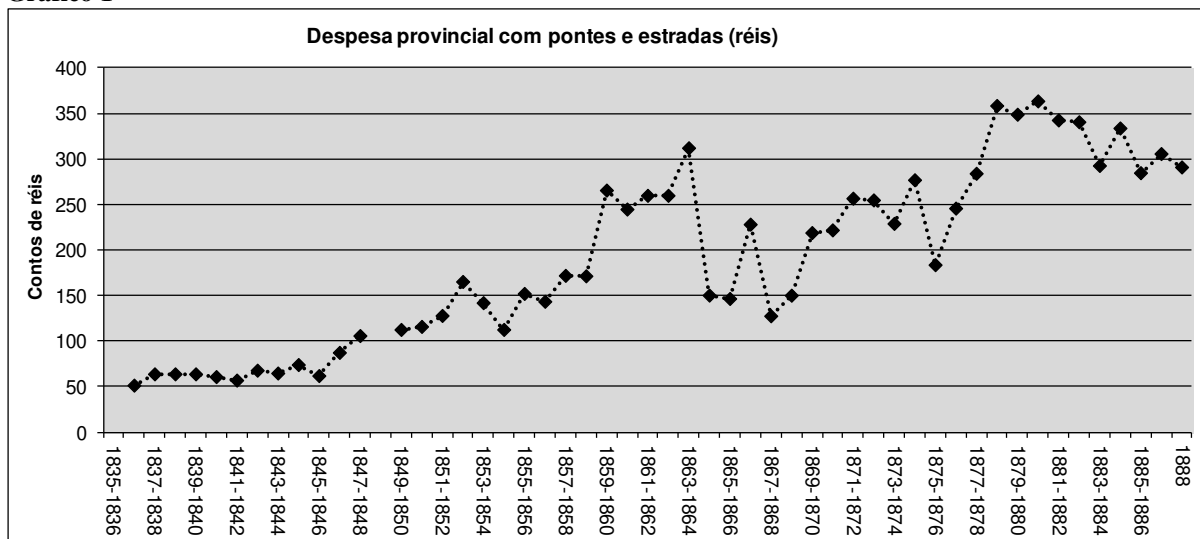
Em meados do século XIX, o governo provincial salientou que os melhoramentos materiais, a construção e a conservação de estradas exigiam “muitos capitais e trabalho”.³⁴ Entre 1836 e 1856³⁵, o desembolso provincial para pontes e estradas passou de 51:057\$000 para 151:748\$100 réis, o que representou, em vinte anos, uma elevação de 297% do investimento em obras públicas. Provavelmente, acontecimento singular, dentre as províncias do Império, haja vista a condição interiorana da província, a extensão territorial, a diversidade produtiva de sua economia e o fato de abrigar o maior contingente populacional do Brasil Império.

³³ Cf. Felipe de Alvarenga Batista. *O mito da modernização pelos trilhos: a “era ferroviária” em Minas Gerais, 1850-1940*. Belo Horizonte, Face/UFGM. Monografia de Bacharelado, 2010; Felipe de Alvarenga Batista; Lidiany Silva Barbosa; GODOY, Marcelo Magalhães Godoy. “Transportes, modernização e formação regional. Subsídios a história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940”. *Revista de História Regional*, v. 17, p. 162-203, 2012.

³⁴ *Relatório que a Assembleia provincial da província de Minas Gerais apresentou na sessão ordinária de 1853*. Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1853, p. 26.

³⁵ Refere-se ao ano financeiro de 1836-1837 e 1855-1856. Exercício do ano financeiro inicia-se no dia 1º de julho e findava-se em 30 de junho.

Gráfico 1



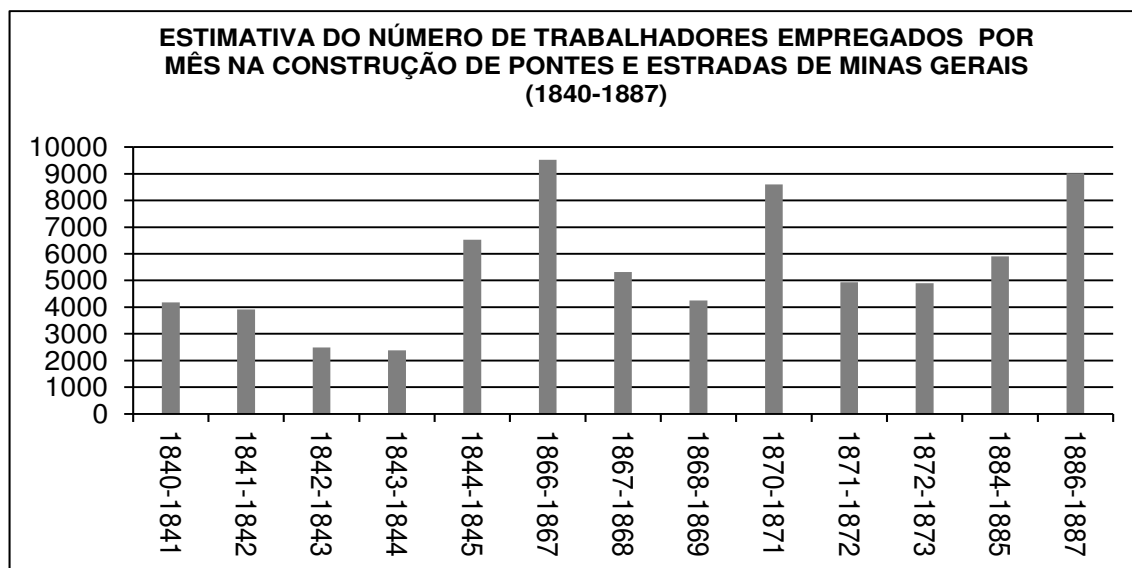
(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: iguala o ano financeiro ao civil. O exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248.

De cada montante anual direcionado para pontes e estradas, estima-se que o gasto com mão de obra, por ano financeiro, equivalia a 75,3% do valor alocado em pontes e estradas. Isto é, as destinações desses recursos impactaram diretamente o universo do trabalho. Com base nas Listas Mensais e Nominiais dos Operários, que contém dados sobre os vencimentos diários dos trabalhadores e o número de dias trabalhados, uma estimativa do número de homens empregados nas obras de pontes e estradas indica a admissão de milhares deles em treze anos financeiros.³⁶ No ano financeiro de 1840-1841, o ingresso por mês de mais de 4.000 trabalhadores nas obras de pontes e estradas. Em 1844-1845, a requisição alcançou pouco mais de 6.000 homens, no ano 1866-1867 cerca de 9.000 operários por mês e quase 5.000 trabalhadores em 1871-1872.

³⁶ Quanto à estimativa de trabalhadores nas construções de pontes e estradas, consultar o apêndice desta tese.

Gráfico 2



(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: igual o ano financeiro ao civil, o exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lista Nominal dos Trabalhadores Empregados nas Construções de Pontes e Estradas. Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

Desse modo, em consonância com o investimento provincial em pontes e estradas, intensidade da dinâmica construtiva e oposição a qualquer fenômeno de contração da economia, evidencia-se também a presença de engenheiros nos processos construtivos de pontes e estradas. No quinquênio de 1846 a 1850, identifica-se o desempenho de 8 engenheiros, entre 1851 e 1855 a atuação de 16 engenheiros, no quinquênio seguinte 17 engenheiros e, de 1871 a 1875, 22 engenheiros envolvidos nas atividades construtivas viárias da província de Minas Gerais.³⁷

³⁷ Em ordem alfabética, lista nominal dos engenheiros que participaram dos processos construtivos de pontes e estradas da província de Minas Gerais: Alberto Parreiras Costa, Alberto Schimer, Álvaro Rolemborg Bhering, Álvaro Vernay, Antônio Agostinho Horta Barbosa, Antônio Luiz de Souza Pitanga, Antônio Olinto de Almeida Gomes, Antônio Vieira Areas Júnior, Audemaro {Jubim}, Augusto de Andrade Souza, Augusto Eugênio Lemos, Bruno Von Sperling, Cândido José Coelho de Moura, Carlos C. Copsey, Carlos Peixoto de Melo, Catão Gomes Jardim, Chrispiniano Tavares, Cyrillo Eloy Pessoa de Barros, E. de La Martinière, Epaminondas Esteves Ottoni, Ernesto Von Sperling, Fernando Halfeld, Fernando Magalhães, Lucas Teixeira de Souza Magalhães, Francisco de Sousa Mello e Netto, Francisco Eduardo de Paula Aroeira, Francisco Januário Passos, Francisco Lemos, Francisco Teixeira de Miranda Azevedo, Frederico G. Magalhães, Godofredo Silveira da Mota, Henrique Dumont, Henrique Gerber, Henrique Guilherme Fernandes, Herculano José dos Reis, Higino Soares de Oliveira Alvim, Honório Henrique Soares do Couto, Horácio Antunes, Luiz Cezar do Amaral Gama, João Alves, João Camilo Afonso Costard, João Chrockatt de Sá Pereira de Castro, João José da Silva Teodoro, J. Liddel, João Pedro de Almeida, João Thomas Alves, João Vitor Magalhães Gomes, Joaquim Francisco de Paula, Joaquim Vieira Ferreira, John Hitchens, José Álvares de Araujo e Souza, José Caetano da Rocha, José Franklin Massena,

Tabela 2 - Número de engenheiros que participaram dos processos construtivos de pontes e estradas em Minas Gerais por quinquênio, segundo o Banco de Dados do NPHED/CEDEPLAR/UFMG (1840-1889)

Quinquênio	Número de Engenheiros
1836-1840	1
1841-1845	2
1846-1850	8
1851-1855	16
1856-1860	17
1861-1865	11
1866-1870	19
1871-1875	22
1876-1880	22
1881-1885	22
1886-1889	14

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

Ao lado do desembolso provincial, ingresso de engenheiros e da dinâmica econômica, as atividades construtivas de pontes e estradas conduziram ao emprego de milhares de trabalhadores de diferentes categorias jurídicas que desempenharam distintas ocupações. Em sincronia a esses aspectos, pode-se afirmar que, ao longo do século XIX, em Minas Gerais, os indicativos do desenvolvimento de uma economia agrícola e diversificada e com a presença de indústrias de transformação³⁸, revelam que o aumento dessas produções se valeu da incorporação de mão de obra e recursos naturais como também, pelo menos em parte, da abertura de estradas e manutenção das vias de comunicação. Nesse sentido, o poder provincial buscou conciliar o investimento em obras viárias, a expansão econômica, articular e fomentar a circulação de bens e pessoas ao construir pontes e estradas (GERBER, 2013, p. 117).

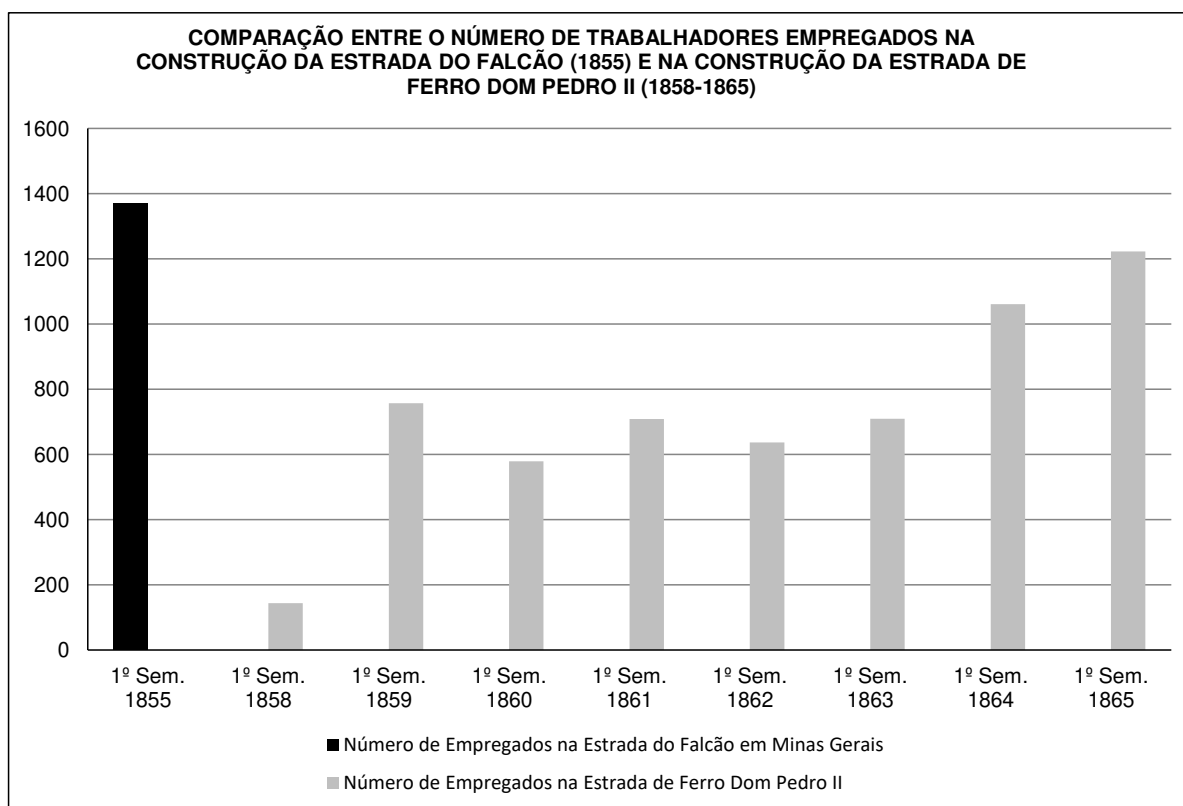
Em Ouro Preto, por volta de 1850, a decisão de aperfeiçoar as estradas próximas à capital da província, levou o Estado a investir, durante dois anos consecutivos, 6,0% do

José Freire Parreiras Horta, José Kleber, Josué de L. F., Júlio Augusto Horta Barbosa, Júlio Borel du Vernay, Júlio Cesar Queiroz Guimarães, L. d'Ordan, Luís Mariano Rodrigues da Costa, Luiz Monteiro, Luiz Sobral Pinto, Manoel Furquim de Almeida Magalhães, Martiniano da Fonseca Reis Brandão, Matheus Nogueira Brandão, Maximiliano Frederico Meyer, Modesto de Faria Bello, Paulo José Pereira, Pedro Bandeira, Pedro Luiz Toulous, Pedro Vítor Renault, Rodrigo Ribeiro, Silvestre Dias, Teive Argollo, Teófilo Benedicto Ottoni, {Thomar} Ridington, Thomaz H. de Oliveira Fontoura e Tomas Martins (Banco de Dados NPHED/CEDEPLAR/UFMG - Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57).

³⁸ Sobre a produção têxtil doméstica e a produção fabril de Minas Gerais. Consultar: Douglas Cole Libby. *Transformação e trabalho em uma economia escravista. Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1988, p. 196-204; 225-247.

orçamento da província na construção da Estrada do Falcão.³⁹ Houve, no primeiro semestre de 1855, o emprego de 1.371 trabalhadores nas obras dessa estrada (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02; doc. 04). Este total de operários ultrapassa o montante de trabalhadores empregados na construção ferroviária nos primeiros semestres de 1858 a 1865. Constatase que, em número de operários, as atividades da Estrada do Falcão superam a soma dos trabalhadores da Estrada de Ferro Dom Pedro II. De fato, tais dados contrariam a intuição e a experiência historiográfica em prol da análise dos trabalhadores nas linhas férreas e por esta razão torna-se necessário investigar o universo do trabalho durante a construção de outros modais.

Gráfico 3



(*) Número de trabalhadores na Estrada do Falcão: 174 em janeiro, 180 em fevereiro, 264 em março, 308 em abril, 270 em maio e 175 em junho.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02 ; doc. 04. Almir Chaiban El-Karen. *Filha branca de mãe preta. A companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1982, p. 72.

Além disso, em 1854, segundo a estimativa do engenheiro Gerber, a população de Minas Gerais alcançou 1.081.909 habitantes.⁴⁰ Observa-se que, em 1832, a província

³⁹ Nos exercícios financeiros de 1854-1855 e 1855-1856, o investimento provincial na Estrada do Falcão atingiu 86:748\$676 réis.

⁴⁰ Sobre a estimativa populacional de 1854, ver: Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. [1ª edição 1863]. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, p. 95-99.

registrou uma população de 848.147 habitantes.⁴¹ Portanto, em pouco mais de vinte anos, houve um aumento populacional de 27,5%. A dinâmica da maior província escravista do século XIX encontrava-se distante de qualquer indicativo de contração econômica.

Com base nas contribuições das pesquisas econômicas e demográficas, realizadas nas últimas décadas, que dissiparam a imagem da predominância da *plantation* escravista exportadora na economia brasileira do século XIX, a investigação explora dois eixos.

O primeiro eixo explorado é a História dos Transportes. Ao longo do século XIX, o papel do Estado foi essencial na formulação de projetos e investimentos nos transportes, sejam estes realizados na esfera regional pelos cofres da província de Minas Gerais, sejam no âmbito nacional pelo Governo Imperial. Entre as décadas de 1870 e 1930, os planos viários nacionais apresentaram as vias férreas como principal instrumento para integração.⁴² O surto ferroviário, a partir da década de 1870, significou uma ruptura na História dos Transportes no Brasil. No entanto, as assimetrias e os diferenciados ritmos de implantação das estradas de ferro demonstram a necessidade de novas abordagens que considerem a presença de atividades construtivas no modal não-ferroviário.

Os trabalhos em pontes e estradas abrangiam uma complexa teia de relações do arcabouço político-administrativo, revelando as negociações e conflitos do presidente de província, deputados provinciais, instâncias fiscais, Diretoria de Obras Públicas e grupos locais. As relações provenientes deste arcabouço foram analisadas mediante o segundo escalão do governo provincial: os engenheiros provinciais.⁴³ Estes, por sua vez, apresentam intensas relações com as seguintes instâncias da política do Império: presidente de província, deputados provinciais, câmaras municipais, Fazenda Provincial, Mesa das Rendas, juízes de paz, delegados, subdelegados, contratantes e administradores das obras.⁴⁴ Os engenheiros dimensionaram a circulação de bens e pessoas, analisaram solicitações e requerimentos endereçados ao presidente de província (Relatório de presidente de província, 1856, p. 7). Os engenheiros ajudam a esclarecer aspectos da vida política e administrativa em torno dos

⁴¹ A respeito do desempenho demográfico da população livre e escrava de Minas Gerais, consultar: Mario Rodarte. *O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2012, p. 83-118.

⁴² Seis projetos viários para o Brasil foram apresentados. Embora os proclames de unidade política, prosperidade econômica e integração de modais estejam consubstanciadas nos ditos planos, nenhum foi plenamente executado, demonstrando expressivos traços do lento processo de integração do país e os condicionamentos políticos e econômicos: Silvestre Rebelo (1838), Rebouças (1874), Ramos de Queiroz (1874 e 1886), Bicalho (1881), Bulhões (1882), Rodrigo da Silva (1886). Cf. Olímpio. J. de Arroxelas Galvão. “Os Transportes como um Problema de Política Pública: Uma Perspectiva Histórica”. *Planejamento e Políticas Públicas* (IPEA), Brasília, DF, v. 13, p. 183-213, 1996.

⁴³ Sobre a relação entre a atividade de engenheiro provincial, disputa político-partidária e presidente de província. Cf. Gilberto Freyre. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960, t. 1.

⁴⁴ Arquivo Público Mineiro (APM), Seção Provincial, Obras Públicas, 3/6. Caixas 2 a 28 e 32 a 57. Banco de Dados dos Processos de Construção de Pontes e Estradas.

serviços construtivos de pontes e estradas, por exemplo, a relação entre o primeiro escalão provincial, Presidência da Província, e o segundo, a Diretoria de Obras Públicas (CANDIDO, 2007, p. 15/18).

No caso de Minas Gerais, a legislação reiterou que o ato de nomear, demitir e substituir os engenheiros cabia somente ao presidente de província.⁴⁵ Esses funcionários de segundo escalão, nomeados pelo presidente da província, atuaram em consonância ou conflito com os embates políticos, os interesses fiscais e a complexa economia mineira. Envolto em disputas político-partidárias e na dinâmica econômica, os engenheiros trazem à luz a dimensão fiscal do arranjo institucional de 1834, já que as recebedorias, situadas nas áreas limítrofes da província, se constituíram importante fonte de arrecadação atrelada à circulação mercantil interprovincial. Diagnosticavam os fluxos comerciais de longa distância, direcionados para exportação e também a circulação mercantil interna, de curta distância, entre um arraial e outro.

O segundo eixo investiga o universo do trabalho e os trabalhadores empregados nas construções de pontes e estradas. Os processos construtivos se apresentam como *locus* da persistência do sistema de aluguel de cativos, do ombrear de livres, escravos, africanos livres, engajados e libertos, dos traços estruturais e conjunturais da economia mercantil escravista e de uma sociedade hierarquizada por distinções jurídicas e políticas, relações de domínio e sujeição, monopólio da violência e relações entre senhores e escravos (EISENBERG, 1989, p. 224/229; MATTOS, 1987, p. 109/129). Observam-se, por intermédio do altíssimo número de trabalhadores nas edificações, traços das mudanças conjunturais da busca pela reposição de mão de obra (ALENCASTRO, 1988, p.36/39); o apego à escravidão expresso na atuação do governo para resistir ao cumprimento da lei de 7 de novembro de 1831 (PARRON, 2009), as bases legais dos contratos de engajamento de imigrantes com base na Lei de Locação de Serviços de 1837 (MENDONÇA, 2012, p.68/79), a reescravização dos africanos livres, emancipados e postos sob a custódia do governo brasileiro entre 1821 e 1864,⁴⁶ as vinculações de Minas com as importações de africanos via tráfico transatlântico,⁴⁷ a

⁴⁵ Lei nº 3 de 9 de março de 1835; Regulamento nº 39 de 28 de março de 1857; Regulamento nº 53 de 2 de janeiro de 1866; Regulamento nº 68 de 7 de janeiro de 1873; Regulamento nº 78 de novembro de 1876; Regulamento nº 87 de outubro de 1879; Regulamento nº 101 de julho de 1883.

⁴⁶ Beatriz Gallotti Mamigonian. “Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres”. In: Manolo Florentino (org). *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. Aviso de 1834 o governo permitiu a distribuição dos africanos livres para o serviço público e de particulares no município da Corte. Em outro aviso de 1835 foi autorizada a distribuição dos africanos livres para o interior do Brasil. Constantes denúncias acusavam a reescravização dos africanos livres.

⁴⁷ João Luís Fragozo; Roberto Guedes. *Tráfico de escravos, mercados e fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças)*. Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001. Douglas Cole Libby. O

emancipação gradual da escravidão (CONRAD, 1978, p. 113/124), a permanência de estruturas de dominação atreladas a formas de exploração do trabalho, dando sentido a precariedade estrutural da liberdade (CHALHOUB, 2010, p.55).

A tese está dividida em seis capítulos. Em conjunto, eles articulam três movimentos que indicam a persistência de relações de trabalho similares ao cativo, suas formas de coerção e as conexões entre escravidão e os setores dominantes. Essas camadas conseguiram, ao mesmo tempo, se servir do sistema de aluguel de escravos como fator de acumulação de riqueza e tecer estratégias de autoproteção contra as ameaças antiescravistas e o fim do sistema escravocrata. Dessa forma, os movimentos colocam em evidência os diferentes ritmos de duração do tempo histórico.

O primeiro movimento enfatiza as realidades sociais não marcadas pelo evento, mas pela repetição. Assim, privilegia-se o arranjo institucional do Ato Adicional de 1834⁴⁸, o orçamento provincial, a permanência estrutural da locação de escravos até a década de 1880, a estrutura administrativa da Diretoria de Obras Públicas, a heterogeneidade geográfica de Minas Gerais e a demografia.

Como a arquitetura da realidade social não é uma relação fixa e invariável, o segundo movimento descortina os ritmos conjunturais: as incertezas do tráfico negreiro na década de 1830, os salários dos operários e a política salarial do Estado por meio dos orçamentos.⁴⁹

Já o último movimento se volta para o acontecimento, o evento, a petição trabalhistas de pedreiros livres, o “sumiço” de trabalhadores por não receberem os vencimentos, a reivindicação salarial publicada no jornal pelo calote sofrido, a fuga de africanos livres, a queixa senhorial sobre a proibição do trabalho escravo “para si aos domingos e dias de guarda”, o julgamento dos imigrantes engajados sem serem ouvidos pelo juiz de paz, o contrato de trabalho por peça com um mestre carpinteiro, a negociação entre o dono de escravo e os agentes do Estado (engenheiro, deputado provincial e presidente de província) para a formulação dos consensos dos termos do sistema de aluguel de escravos, a intervenção do presidente de província no mundo do trabalho, os mecanismos de admissão de

tráfico negreiro internacional e a demografia escrava nas Minas Gerais: um século e meio de oscilações. In: Júnia Ferreira Furtado (org). *Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África*. São Paulo: Annablume, 2008.

⁴⁸ Garantia às províncias, através da criação de assembleias provinciais, autonomia de decisões concernentes à tributação, orçamento (receita e despesa), empregos e a construção e a manutenção das estradas. Dessa forma, aperfeiçoar a infraestrutura viária representava investimento com garantia de retorno, propiciava o aumento do comércio e, por conseguinte, incrementava as rendas públicas. Ver: Miriam Dolnikoff. *O pacto Imperial: origem do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Globo, 2005, p. 112; 174/178.

⁴⁹ A respeito da história conjuntural e seus ritmos. Ver: Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1996, Vol. 3, O tempo do mundo, p. 59-70.

trabalhadores e de regulação do tempo do trabalho. E também os planos viários de 1835, 1864 e 1871.

Nessa rede de tempos diferenciados se entrelaçaram os transportes, a escravidão e a política. A defesa do tráfico ilegal, a presença do trabalho compulsório de engajados, africanos livres e escravizados, os impasses sentidos pelos trabalhadores ditos “livres” inseridos em uma sociedade escravista e as formas de ajustamento.

Mediante esses aspectos, adotou-se, por conseguinte, uma perspectiva oposta à noção de linearidade e transição completa do trabalho escravo para o livre. O olhar se direcionou para a incompletude da “passagem” do trabalho escravo para o dito trabalho “livre”, realçando o descompasso histórico entre o surgimento do Estado nacional e os entraves estruturais impeditivos da desagregação dos traços coloniais.

Segue-se uma trilha interpretativa já antiga, pois, no prefácio de “Formação do Brasil Contemporâneo (1942)”, Caio Prado assinala que o universo do trabalho nada mais revela que ainda “não completamos (...) a nossa evolução da economia colonial para a nacional” (Prado Jr., [1942] 1973, p. 11). A presença de precária liberdade e a fragilidade da noção de trabalho livre não escapou da percepção do autor:

No terreno econômico, por exemplo, pode-se dizer que o trabalho livre não se organizou ainda inteiramente em todo o país. Há apenas, em muitas partes deles um processo de ajustamento em pleno vigor, um esforço mais ou menos bem sucedido naquela direção, mas que conserva traços bastante vivos do regime escravista que o precedeu. [grifo nosso] (Ibidem,[1942] 1973, p.11).

Essa perspectiva denuncia as ilusões daqueles que acreditam que o simples progresso e a disseminação das relações capitalistas de trabalho e produção eliminam o legado escravista e suas formas mais brutas de exploração do trabalho.

Essa contradição expõe, simultaneamente, os traços do Estado nacional recém-independente, que se transmutou em Estado senhorial e escravista, e também o ponto de permanência do sistema colonial, traduzido nas relações precárias de trabalho com indeléveis marcas escravistas. Nesse sentido, os momentos iniciais de constituição de um mercado interno não-colonial foram perpassados pelo reconhecimento jurídico-político da escravidão.

O capítulo 1 será dedicado à análise da volumosa documentação que contém dados sobre os processos construtivos de pontes e estradas de Minas Gerais. Em um primeiro momento, exploram-se os problemas suscitados pelo debate historiográfico em torno do desenvolvimento dos transportes e do trabalho no século XIX.

O capítulo 2 tratará dos interesses da política de integração do Centro-Sul e da política da escravidão no Brasil Império. Argumenta-se que Minas Gerais contou com força econômica e uma política de integração. De um lado, foi uma das principais regiões importadoras de escravos de 1821 a 1830 e, de outro, no âmbito político, uma das primeiras províncias a promulgar um projeto viário, o Plano de 1835. Com isso, o capítulo busca analisar as conexões entre escravidão, tráfico negreiro e transporte numa economia diversificada e distante de uma *plantation* agrário-exportadora.

O terceiro capítulo direciona especial atenção para a Estrada do Paraibuna. Durante as décadas de 1830 e 1840, o Governo Provincial mineiro investiu diretamente na construção da Estrada do Paraibuna. A intervenção viária exigiu a contratação de trabalhadores braçais e qualificados. Pretende-se neste estudo explorar o ajustamento de trabalhadores livres, libertos e a disseminação do sistema de aluguel de escravos durante a execução das obras. Enfatiza-se a participação de artífices forros no sistema de aluguel e a negociação para o ajustamento contratual de trabalho de um mestre carpinteiro livre. Valendo-se do cruzamento de fontes primárias, analisa-se a mobilidade social ascendente de um mestre pedreiro livre. A pesquisa apresenta três resultados: (I) aponta para organização social laboral caracterizada pelo trabalho intermitente; (II) constata elevada taxa bruta de retorno obtida pelos donos de escravos alugados; (III) verifica a acumulação de capital-dinheiro e a inversão na importação de escravos provenientes do tráfico transatlântico negreiro. Para tanto, utiliza-se o *Banco de Dados dos Processos de Construção de Estradas e Pontes* da província de Minas Gerais.

O capítulo seguinte analisa as formas jurídicas de controle de trabalhadores livres no Brasil durante a década de 1830. Esta pesquisa explora o modo de contratação de imigrantes internacionais destinados para construir uma estrada em Minas Gerais em direção à capital do Império. Os arranjos de trabalho foram estabelecidos com intermediação direta de empresa privada de colonização, especializada no recrutamento e imigração de trabalhadores estrangeiros. Com apoio financeiro e político do governo mineiro, oito colonos artífices foram engajados no serviço de obras públicas, tendo como base os instrumentos coercitivos previstos na Lei de Locação de Serviços de 1837. O capítulo enfatiza os interesses e conflitos envolvidos na experiência de imigrantes livres na conjuntura de incerteza de continuidade do tráfico negreiro nos anos de 1830.

O capítulo 5 explora o investimento provincial na construção da Estrada do Falcão (1854-1856). A extensa documentação primária permite reconstituir as influências diretas da construção de pontes e estradas sobre a posição do trabalhador, distinguindo seus efeitos

sobre: 1) o número de operários empregados e a condição social dos mesmos; 2) a regularidade do emprego; 3) o tempo do trabalho; 4) a remuneração da mão de obra.

O último capítulo descortina as relações entre as obras públicas construídas pelo sistema de administração e a exploração do trabalho nas obras viárias. Privilegia as mudanças institucionais nas décadas de 1860 e 1870, assim como os registros dos trabalhadores empregados no setor da Construção Civil.

CAPÍTULO 1 – OUTRA FACE DO DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES NO BRASIL IMPÉRIO: HISTORIOGRAFIA, TRABALHO COMPULSÓRIO E PONTES E ESTRADAS EM MINAS GERAIS NO SÉCULO XIX

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O objetivo deste primeiro capítulo é apresentar a problemática central da tese. Este estudo explora a relação entre a formação da infraestrutura viária no Brasil recém-independente e as formas de trabalho que explorava. O capítulo procura atentar para os modos efetivos de controle do trabalho e a transição para o trabalho livre no Brasil do século XIX.

A explanação se desenvolve em torno do seguinte questionamento: afinal, como poderia uma economia diversificada, situada no interior, e com o maior plantel de escravos de todas as províncias do Império, prover e manter infraestrutura que assegurasse a circulação de bens e pessoas?

Na tentativa de responder a essa indagação principal, temos a seguinte hipótese: na província de Minas Gerais a construção de pontes e estradas dispôs da larga presença não apenas do sistema de aluguel de escravos, como de distintas formas de trabalho compulsório (escravos, africanos libertos e colonos artífices). Essa disponibilidade estaria amplamente assegurada pela conduta das autoridades do Governo Provincial. Os mecanismos ensejados durante as construções rodoviárias dotaram estes empreendimentos de alta lucratividade para os senhores de escravos (pequenos, médios e grandes). Simultaneamente, pontes e estradas teriam se constituído em espaço de possibilidade para a mobilidade econômica e social dos homens livres de cor.

A análise da formação da infraestrutura dos transportes constitui um tema crucial no estudo da formação e desenvolvimento do capitalismo no Brasil. A tradição dominante em nossa historiografia dos transportes volta-se para a construção das ferrovias⁵⁰ e dos seus respectivos trabalhadores.⁵¹ Noutros termos, subjaz a esse recorte o objetivo de encontrar na dinâmica da economia agroexportadora e na modernidade dos trilhos a chave para interpretar

⁵⁰ Cf. João Manuel Cardoso de Mello. *O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 4º ed. [1º ed. 1982]. São Paulo: Brasiliense, 1986; Sérgio Silva. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1976; Wilma Peres Costa. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. 167f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – IFCH, Universidade Estadual de Campinas, 1976.

⁵¹ Maria Lucia Lamounier. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012; Robério Santos Souza. *Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estrada de São Francisco: Bahia, 1858-1863*. 231f. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, IFCH, Campinas, 2013.

as transformações capitalistas no Brasil do século XIX.⁵² Decorrente disso prevalece a tríade interpretativa “ferrovia, agroexportação e trabalho livre/assalariado”.

Como resultado dessa tendência historiográfica, constata-se a existência de poucos estudos direcionados para o significado das edificações rodoviárias. Assim, o estudo tem como propósito contribuir para preencher essa lacuna e para o debate sobre a História dos transportes e do trabalho.

Contudo, o tema desta investigação e os problemas elencados para discussão não se esclarecem simplesmente pelo enunciado. Nesse sentido, é necessário apontar as diretrizes e as estratégias do estudo. Constitui um dos desafios da pesquisa ultrapassar os registros e ouvir os ecos da vida “dos de baixo”. Debruçar-se sobre a organização do trabalho numa sociedade escravista requer importantes cuidados metodológicos no que se refere às características das fontes primárias.

Não é objetivo demonstrar como funcionava o mercado de trabalho ou apresentar estatísticas que resumem as condições de vida do trabalhador e, muito menos, empregar uma noção formalista da economia do trabalho, atribuindo aos trabalhadores o esforço para obter o melhor emprego possível e aos empregadores como aqueles que desejavam ganhar mais dinheiro. E, portanto, o surgimento de um mercado de trabalho, no qual “[...] trabalhadores e as empresas entram [...] com objetivos diferentes – os primeiros tentam vender sua mão de obra por um preço mais alto, enquanto as empresas procuram comprar a mão de obra pelo menor preço.” (BORJA, 2012, p. 2). Tampouco demonstrar que restava apenas ao governo regular transações do mercado de trabalho: “Os tipos de trocas econômicas entre trabalhadores e empresas são limitados pelo conjunto de regras fundamentais que o governo impõe [...]” (Ibidem, 2012, p. 2).⁵³ Por trás dessas premissas estão atores norteados por expectativas racionais, a noção de equilíbrio em um mercado de trabalho e as curvas de oferta de trabalho e da demanda de trabalhadores.

Essa interpretação nada mais revela que a noção de uma esfera econômica independente do restante da sociedade. Nessa perspectiva, o medo da indigência e a ganância asseguram o funcionamento do mercado regido por leis especificamente econômicas,

⁵² Caio Prador Jr.. *Formação do Brasil Contemporâneo*. [1 edição 1942]. 13.ed. São Paulo: Brasiliense, 1973; Caio Prado Jr.. *História Econômica do Brasil*. [1 edição 1945]. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1970. Para o debate sobre o sentido da colonização, a proeminência da interpretação agroexportadora e a relação com a História dos transportes no Brasil. Consultar: Têlio Cravo. *Construindo Pontes e Estradas no Brasil Império*. São Paulo: Ed. Alameda, 2016. Especialmente a seção: “Limites do modelo explicativo agrário-exportador para a História dos Transportes: uma refutação da tríade modernização, ferrovia e Engenharia” (CRAVO, 2016, p. 145-174).

⁵³ George J. Borjas. *Economia do trabalho*. 5ª ed. Porto Alegre: AMGH, 2012.

deliberadas pela distribuição de recursos e, por conseguinte, guiada pelo poder aquisitivo e as escalas de preferências individuais (POLANYI, 1976, p. 286).⁵⁴

O pressuposto economicista transforma o agente histórico (um homem, uma família, uma sociedade inteira) em portador de uma racionalidade econômica, que procura através do ato de economizar, maximizar o tempo e a energia em prol do alcance máximo de objetivos na relação homem-natureza.⁵⁵ Essa concepção do termo econômico, que reduz as ações ao espectro da racionalidade dos movimentos de bens e pessoas, relaciona-se com as teses que enfatizam a especificidade teórica do aspecto econômico da ação social.

Segundo Polanyi, tal acepção, com forte penetração no imaginário popular, deve ser ultrapassada: “[...] hemos de desprendernos de la arraigada creencia de que la economia es un campo de actividad del que siempre han sido conscientes los seres humanos” (POLANYI, 1976, p. 288). Trata-se, em um primeiro plano, do reconhecimento de que a economia está submersa em complexas relações sociais.⁵⁶ E, em segundo plano, da urgente refutação e desconstrução da imagem mítica do século XIX: o dinheiro como face inevitavelmente transformadora da sociedade, criando mercados, forjando a divisão de trabalho e direcionando a “propensão natural do homem à permuta, à troca, à barganha” (POLANYI, [1944] 2000, p. 78).

O raciocínio economicista resulta da crença em uma economia com produção e distribuição de bens controlada, assegurada pelos preços e pelo comportamento voltado para aferir o máximo de ganho monetário: “[...] pressupõe mercados nos quais o fornecimento dos bens disponíveis (incluindo serviços) a um preço definido igualarão a demanda a esse mesmo preço” (Ibidem, [1944] 2000, p. 89-90). Em outros termos, um mercado auto-regulável que reivindica a falaciosa divisão institucional da sociedade em esferas econômica e política, capaz de subordinar trabalho, terra e dinheiro às leis do mercado, garantindo o fornecimento

⁵⁴ Karl Polanyi. “Aristóteles descubre la economía”. In: Karl Polanyi; Conrad M. Arensberg; Harry W. Pearson (Org.). *Comercio y Mercado en los Imperios Antiguos*. Barcelona: Labor Univ., 1976, p. 111-140.

⁵⁵ Karl Polanyi. “El lugar de la economía en la sociedad”. In: Karl Polanyi; Conrad M. Arensberg. Harry W. Pearson (Org.). *Comercio y Mercado en los Imperios Antiguos*. Barcelona: Labor Univ., 1976, p. 286-288.

⁵⁶ Polanyi sugere que os sistemas econômicos até o fim do feudalismo foram organizados segundo três princípios: I) reciprocidade (família e parentesco); II) redistribuição (produção e distribuição de mercadorias organizadas através da arrecadação, armazenamento e redistribuição); III) domesticidade (produção para uso próprio; produzir e armazenar para a satisfação das necessidades dos membros do grupo): “[...] o lucro não ocupava lugar proeminente. Os costumes e a lei, a magia e a religião cooperavam para induzir o indivíduo a cumprir as regras de comportamento, as quais, eventualmente, garantiam o seu funcionamento no sistema econômico” (POLANYI, [1944] 2000, p. 75).

dessas três mercadorias essenciais para o funcionamento da economia de mercado. Entretanto, nem terra, trabalho e dinheiro são produzidos para a venda (Ibidem, [1944] 2000, p. 94).⁵⁷

Como indica Polanyi, as discussões sobre “mercado livre de trabalho” só ganharam fôlego na última década do século XVIII. O termo atrai grande atenção. Compreendê-lo transforma-se num problema histórico, uma realidade com traços específicos, sobretudo para o caso brasileiro:

[...] entender a relativamente longa trajetória dos mercados no Brasil [...] como processo histórico – isto é, como processo de vivência das diferenças, do que é sempre singular e irrepetível, mesmo quando expressando conteúdos universais. É este o material do que é feito a história, o tecido que se tece a si mesmo pela intercorrência da cor local, pelas variadas maneiras como as sociedades se apropriam e aclimatam as realidades gerais. Assim, a implantação do mercado no Brasil não seguiu qualquer pauta prévia, não reproduziu qualquer padrão anterior, mas foi um processo único (PAULA, 2002, p. 12).

Deste modo, a tese pretende, através das fontes primárias, evidenciar as conexões entre a estrutura social e política e o universo da construção de pontes e estradas:

A estrutura social e o Estado provêm constantemente do processo de vida de indivíduos determinados, mas desses indivíduos não como podem aparecer na imaginação própria ou alheia, mas sim tal como realmente são, quer dizer, tal como atuam, como produzem materialmente e, portanto, tal como desenvolvem suas atividades sob determinados limites, pressupostos e condições materiais, independente de seu arbítrio (MARX, 2007, p. 93).

Investigar os trabalhadores da construção civil implica voltar a atenção para a história de sujeitos ativos no processo de produção da vida material e das trocas:⁵⁸

⁵⁷ Para Polanyi, o século XIX é marcado por um movimento sincrônico global: de um lado, a expansão dos mercados mundiais (mercadorias, capitais e moedas) e, de outro, as resistências concernentes às mercadorias fictícias. Na Inglaterra, a última mercadoria fictícia a ser mobilizada foi o trabalho. A lei Speenhamland, que vigorou entre 1795 e 1834, ocupou lugar estratégico, impedindo efetivamente o estabelecimento de um mercado de trabalho competitivo. A lei Speenhamland reforçava a organização do trabalho diante das perturbações populares, estabelecendo um “sistema de abonos”: “Os juízes de Berkshire [...] decidiram conceder abonos, em aditamento aos salários, de acordo com uma tabela que dependeria do preço do pão. Assim, ficaria assegurada ao pobre uma renda mínima independente dos seus proventos” (POLANYI, 2001, p. 100). Segundo E. P. Thompson, o fim do século XVIII é marcado pelo esforço de reinstituir a economia moral mais antiga em contraposição à economia livre de mercado: “Nisso receberam algum apoio de Justiças de Paz à antiga, que ameaçaram os açambarcadores, reforçaram o controle sobre os mercados ou proclamaram medidas contra monopolizadores que negociavam com o trigo ainda por colher. É contra este pano de fundo que se deve ver a decisão de Speenhamland, em 1795, para o subsídio dos salários de acordo com o preço do pão [...]” (THOMPSON, 2011, p. 85). Ver também sobre as leis de regulação dos salários e o uso de violência extraeconômica na Inglaterra do século XVII e XVIII: Karl Marx. “A assim chamada acumulação primitiva”. In: *O capital: crítica da economia política*. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

⁵⁸ Para um panorama das abordagens sobre a escravidão e o trabalho na historiografia brasileira. Cf. Sidney Chalhoub; Fernando Silva. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. *Cadernos AEL*, v. 14, n. 26, p. 15-45, 2009.

Tão logo seja apresentado esse processo ativo de vida, a história deixa de ser uma coleção de fatos mortos como para os empiristas ainda abstratos, ou uma ação imaginária de sujeitos imaginários, como para os idealistas (Ibidem, p. 95).

Para Florestan Fernandes (1994) a história dos de baixo representa ruptura com dois padrões da narrativa histórica.⁵⁹ O primeiro padrão, a “História Oficial”, na qual o Estado apossa-se do papel de personagem principal e realiza ocultamente a vontade coletiva das conciliações e reformas para os de cima: “[...] viabiliza imposições que provêm das classes dominantes e suas elites ou das instituições [...]. O Estado assume o papel de protagonista ostensivo da totalidade da nação” (FERNANDES, 1994, p. 1). E o segundo padrão, a narrativa dos que desfrutam da capacidade de difundir, através da dominação de classe, a ideologia da neutralidade do “Estado de Direito”:

A história dos que mandam, mesmo divididos em facções, mas entrosados por fins econômicos e valores sociais da sociedade civil. (...) A perspectiva historicista opera com a tendência hegemônica da história, como realidade e representação. Ela é, por isso, reducionista, quer lide com a dinâmica das partes ou do todo, com a metamorfose abrupta de gênese sincrônica ou com a evolução acumulativa de origem diacrônica. O todo, reconstruído pelo salto singular imprevisto ou pelas mutações sucessivas variáveis, só aparece por acaso como a “unidade do diverso”. Perdem-se, assim, nas sociedades complexas, particularmente nas sociedades de classes, as histórias simultâneas que se interpenetram (Ibidem, 1994, p. 1).

Como contraponto, a história dos de baixo, segundo Florestan Fernandes, não apenas desestrutura essa interpretação como também faz emergir e redefinir o comportamento das classes subalternas:

A característica da situação atual procede do ímpeto da história dos de baixo. Ela está deslocando os outros dois padrões de história, o que sinaliza o fim próximo da “pré-história” brasileira. A fórmula “Ordem e Progresso” desvanece-se como referencial, o que ilumina o cenário explosivo dos conflitos de classes [...]. A reviravolta é lenta, mas inexorável. A “gentinha” penetra a sociedade civil e volta-se do presente para o futuro (Ibidem, 1994, p. 1).

Intenta-se neste trabalho perceber os momentos de tensões e de instabilidade no mundo do trabalho; superar a narrativa de uma temporalidade uniforme e recuperar a imprevisibilidade da ação de grupos sociais distintos e os condicionantes das estruturas sociais e econômicas.⁶⁰

A estratégia de pesquisa procura ressaltar, através das evidências do trabalho na construção de pontes e estradas, que a concepção de progresso contida na ideia da transição

⁵⁹ Florestan Fernandes. “Correntes da história”. *Folha de S. Paulo*, Opinião, 23 de maio de 1994, p. 1.

⁶⁰ Michel Lowy. “Abertura da História”. In: *Walter Benjamin: aviso de incêndio*. São Paulo: Ed. Boitempo, 2005, p. 147-159.

do “trabalho escravo para trabalhador livre” é resultado da noção de um tempo histórico homogêneo.⁶¹ Segundo Hobsbawm (1975), em alguns casos, os debates sobre as formações econômico-sociais produziram análises unilineares e a busca de “leis fundamentais”:

[...] uma considerável simplificação do pensamento de Marx e Engels, reduz as principais formações econômico-sociais a uma simples escada que todas as sociedades humanas sobem, degrau por degrau, mas a diferentes velocidades de modo que todas, eventualmente, chegam ao cimo (HOBBSAWM, 1975, p. 59).

Diante disso, impõem-se considerações sobre uma questão fundamental à prática historiográfica: o problema do tempo histórico, o acompanhamento dos homens em suas mudanças, a descrição e a análise.

Defronta-se, portanto, com a pluralidade das durações e a dimensão social do tempo. A abordagem de Braudel introduziu a questão da duração no tempo histórico, entendendo a mesma como mudança e permanência, recusando a temporalidade breve do evento e o evolucionismo progressista e linear: “[...] precaução contra o acontecimento: não pensar apenas no tempo breve, não acreditar que só os setores que fazem ruído são os mais autênticos [...]” (BRAUDEL, 1990, p. 20). Cabendo ao historiador articular sucessão e simultaneidade; perceber os hábitos que permanecem; compreender o que obstrui a história e o que constitui os seus apoios (Ibidem, 1990, p. 14).

Valendo-se dessas considerações, este estudo busca explorar o universo do trabalho e sua dinâmica histórica, observando os arranjos sociais pelos quais os trabalhadores foram distribuídos, alocados e mobilizados.

A história dos trabalhadores empregados na construção de pontes e estradas é, sem dúvida, parte da complexa interface entre a emergência do Estado brasileiro e o da nação.⁶² Tal perspectiva representa um esforço em direção às tensões e conflitos que ajudaram a moldar os valores, os projetos e os horizontes de expectativa dos homens em meio aos debates antiescravistas e ao processo de abolição da escravatura.⁶³

⁶¹ Walter Benjamin. “Sobre o conceito de História”. In: *Obras escolhidas*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 222-232.

⁶² Equívoco reduzir a formação do Estado nacional brasileiro à ruptura de 1822, bem como aceitar a noção do Estado como demiurgo da nação. É necessário deslocar o eixo de interesses para a esfera das contradições, traçando os embates protagonizados na formação das estruturas nacionais: “[...] conexões entre Estado e nação [...] tiveram longa permanência no Brasil, a ponto de, até hoje, a coesão do Estado brasileiro estar muito longe de expressar simultânea coesão social fundada em critérios de vigência universal.” (JANCSÓ, 2003, p. 28). Cf. István Jancsó. “Este livro”. In: István Jancsó (Org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. São Paulo: Ed. Hucitec, 2003, p. 15-28.

⁶³ Na década de 1980 e 1990 o debate historiográfico discutiu a ideia de “transição” da escravidão ao trabalho livre (ou à ordem burguesa). Segundo Chalhoub, “é problemática porque passa a noção de linearidade e de previsibilidade de sentido no movimento da história” (CHALHOUB, [1990] 2011, p. 20). O autor, inspirado na leitura de Thompson e da micro-história, rejeitou a explicação da decadência e fim da escravidão a partir da

Numa sociedade em que a constituição do Estado-nação se fez com base em estruturas sociais e políticas fortemente vinculadas ao trabalho escravo, os interesses senhoriais, certamente, se manifestaram também no segmento dos transportes (alugar escravos, escolher os trajetos de estradas e os lugares onde construir pontes, obter isenções fiscais, adquirir moeda e controlar o crédito).⁶⁴ Esses interesses objetivavam o monopólio do Estado para obter privilégios, contratos, empregos, dinheiro e garantir a manutenção do *status quo* e estradas necessárias para a circulação mercantil.⁶⁵ A combinação de monarquia e elementos federativos presente no arranjo do Ato Adicional de 1834 garantiu a mediação institucional necessária para as relações sociopolíticas.⁶⁶ Estabeleceu assembleias provinciais dotadas de autonomia para decidir sobre tributação, empregos, instrução pública e, o que nos interessa em particular, o controle orçamentário das verbas destinadas para erguer e conservar pontes e estradas (DOLHNIKOFF, 2005, p. 112).

1.1 TRANSPORTE, CAPITALISMO E ESCRAVIDÃO: VISÕES SOBRE O TRABALHO E A INFRAESTRUTURA NO BRASIL DO SÉCULO XIX

Em meados da década de 1970, a dissertação de Wilma Peres Costa (1976) inseria no debate historiográfico o papel da expansão ferroviária e a viabilização do trabalho assalariado. Essa discussão proposta por Wilma Peres nada mais revela do que a centralidade do debate sobre a formação do capitalismo no Brasil. A análise buscava explicar o desenvolvimento da economia brasileira não apenas pelos condicionamentos externos (exportação de capitais e expansão férrea), mas também pela dinâmica interna da economia cafeeira e a introdução do trabalho assalariado numa ordem escravista. De um lado, a persistência da escravidão, de outro, a presença das exportações britânicas de capital.

lógica da produção e do mercado, procurando reconstituir o processo histórico valendo-se “da imprevisibilidade dos acontecimentos, esforço este que é essencial se quisermos compreender adequadamente o sentido que as personagens históricas de outra época atribuíam às suas próprias lutas” (Ibidem, p. 20). Sidney Chalhoub. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

⁶⁴ Florestan Fernandes. “A sociedade escravista no Brasil”. In: *Circuito fechado: quatro ensaios sobre o “poder institucional”*. São Paulo: Hucitec, 1976.

⁶⁵ Tamis Parron. *A política da escravidão no império do Brasil, 1826-1865*. 288f. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 2009.

⁶⁶ A autonomia tributária aponta para os seguintes interesses do Governo Central: I) evitava o surgimento de movimento separatista; II) transferia para a província os chamados impostos internos, tornando eficiente a arrecadação; III) autonomia receita/despesa da província desonerava o tesouro central; IV) ampliava os meios de comunicação entre o governo e as diversas localidades a fim de estender a autoridade política. Cf. Miriam Dolhnikoff, *O pacto imperial: origem do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Ed. Globo, 2005, p. 65; p. 93-99; p. 171-177.

Costa (1976) explora a contradição desse processo e estabelece uma interpretação que superestima a associação entre ferrovias e trabalho livre. Os empreendimentos férreos foram capazes de aliviar o fazendeiro dos altos custos do transporte de tropas, tornando mais suportável o aumento do preço dos escravos e, ao mesmo tempo, pouparam mão de obra escrava anteriormente empregada nos transportes tradicionais. Assim, os escravos foram concentrados nos trabalhos das lavouras. Em outras palavras, as ferrovias dinamizaram a economia mercantil-escravista, incrementando a rentabilidade, as perspectivas de lucro do investimento e a acumulação assentada no trabalho escravo. Entretanto, segundo Costa (1976), a legislação que proibia a participação de escravos nas construções ferroviárias obrigou a utilização de trabalho assalariado e, portanto, a criação de um núcleo de trabalho livre dentro da ordem escravista. Ao lado disso, as estradas de ferro incentivaram o processo de circulação de mercadorias e da rotação do capital. Esses aspectos constituem o cerne da contradição da economia mercantil escravista cafeeira, sendo a ferrovia viabilizadora do trabalho assalariado:

Dessa forma, a ferrovia deverá contar com mão de obra assalariada, configurando-se como exceção a utilização esporádica de escravos nos trabalhos. De qualquer maneira, a operação das vias férreas, deveria contar necessariamente com trabalhadores livres, o que permite pensar a via férrea como tendo sido o embrião de um mercado de trabalho assalariado em São Paulo. (COSTA, 1976, p. 149).

Costa ainda compartilha a crença no antagonismo entre a escravidão e o progresso técnico: “Enquanto técnica, a operação das ferrovias é incompatível com a escravidão.” (Ibidem, 1976, p. 150). Essa visão acredita que a introdução de técnicas proveniente de países centrais significa a incorporação imediata das mesmas relações de produção capitalistas contidas na maquinaria importada. As ausências de informações sobre trabalhadores e salários conduziram a autora a um exercício especulativo:

Infelizmente não se encontrou dados que permitissem reconstituir o quadro salarial das ferrovias. [...]. Se a mão de obra livre pode ser utilizada no que se refere aos trabalhos de derrubada e preparo do terreno, tarefas que já executava na própria lavoura cafeeira, é certo que os empregos que exigem maior especialização devem ter sido inicialmente preenchidos por estrangeiros, principalmente no que toca à operação das vias férreas e as oficinas. (COSTA, 1976, p. 153-160).

Neste estudo (COSTA, 1976), consolida-se a vertente interpretativa “ferrovia, agroexportação e trabalho assalariado”, na qual o trabalho escravo se coloca em oposição ao livre/assalariado e obstáculo para o desenvolvimento do capitalismo. O retardo da passagem

para o trabalho assalariado e a defesa de antigas formas de controle pelas classes dominantes dificultavam a própria acumulação.⁶⁷

Escravidão, trabalho assalariado e o desenvolvimento do capitalismo ganham uma imagem linear.⁶⁸ Como pano de fundo está a noção de liberdade como possibilidade de vender livremente a força de trabalho. Prevalece uma linearidade, cristalizada na ideia de “transição”, que conduz a narrativa da substituição do trabalhador escravo pelo trabalhador livre assalariado.⁶⁹ O trabalhador assalariado surge como decorrência da expansão do capitalismo em escala mundial e fruto das contradições internas da acumulação de capital.

O termo “transição” é sinônimo de uma premissa que considera o trabalho cativo necessariamente incongruente com a modernidade capitalista. Para essa tendência historiográfica, as forças econômicas, sobretudo as consolidadas no trabalho livre, dissolveriam os pilares essenciais da sociedade escravista. Segundo Tâmis Parron,

Muita tinta já foi gasta para dizer que a escravidão era incompatível com o capitalismo, com o progresso, por consequência, também com o liberalismo. Mas, para os sujeitos históricos do passado, essa contradição parece muitas vezes não ter existido. (PARRON, 2009, p. 23-24).

Também na década de 1970, convencido da falta de informações nas fontes primárias sobre as condições de trabalho nas construções ferroviárias, José Cechin (1978) centrou sua investigação no impacto das estradas de ferro no processo de industrialização, buscando identificar regularidades na inserção das ferrovias em economias com relativo atraso econômico. Cechin avaliou que sendo a especificidade da modernização nos transportes a redução dos custos e ampliação dos mercados, a ferrovia submeteu todas as unidades econômicas à lei da concorrência capitalista.

Na implantação das estradas de ferro no Brasil, Cechin elencou as condições necessárias para a construção férrea: i) grande volume de recursos financeiros; ii) técnicos de

⁶⁷ Os resultados e proposições de Wilma Peres apresentam forte convergência com as teses lançadas na obra “O Capitalismo Tardio (1975)” de João Manuel Cardoso de Mello. A autora privilegia uma narrativa que enfatiza o desenvolvimento das forças de produção e as contradições do capitalismo. Assim como Mello (1975), enfatiza o papel contraditório das ferrovias e das máquinas de beneficiamento, ao reforçar a economia mercantil escravista cafeeira e, ao mesmo tempo, se opor a ela criando condições para a emergência do trabalho assalariado e considera o progresso técnico como componente essencial ao avanço do capitalismo, mas inexistente em uma indústria com a presença do trabalho escravo (MELLO, [1975] 1986, p. 74-95).

⁶⁸ Cf. Alexandre Barbosa. *A formação do mercado de trabalho no Brasil: da escravidão ao assalariamento*. 374f. Tese (Doutorado em Economia Aplicada) Instituto de Economia, Unicamp, 2003, p. 44-119.

⁶⁹ Para uma perspectiva crítica sobre a historiografia da substituição do escravo pelo trabalho livre (branco e imigrante), ver: Silvia H. Lara. “Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil”. *Projeto História*, v. 16, p. 25-38, 1998 (especialmente p. 28-29; 34-35). Sobre importantes aspectos da experiência da liberdade para população “livre de cor” em uma sociedade escravista, cf. Flávio dos Santos Gomes; Olívia Maria Gomes da Cunha. *Que cidadão? Retóricas da igualdade, cotidiano da diferença*. In: *Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007, p. 7-19.

nível superior; iii) mão de obra com elevado grau de especialização; iv) enorme quantidade de mão de obra sem qualificação (Ibidem, 1978, p. 32).

A mão de obra desempenhou papel de extrema relevância no processo construtivo. Duas formas de organização do trabalho para execução dos projetos foram adotadas: 1) administração; 2) empreitada. Na primeira, a empresa assumia completamente a execução e também a administração de todos os trabalhadores (recrutamento, ferramentas e direção técnica). No segundo caso, extremamente disseminado e comum, o empreiteiro executava apenas uma seção ou toda a obra. O empreiteiro efetuava as obras por administração imediata, exercendo o recrutamento, contratação e pagamento dos homens empregados (Ibidem, 1978, p. 44-45).

Nas empreitadas os registros sobre trabalhadores nas ferrovias se distanciavam do controle administrativo dos escritórios das empresas ferroviárias, o que explica, em parte, a ausência nos arquivos de fontes primárias sobre os operários (Ibidem, 1978, p. 42).

Diante dos silêncios a respeito dos trabalhadores nas construções férreas, Cechin desconsidera as generalizações da vertente interpretativa que se emolduram na ideia das contradições do capitalismo e no alto grau de abstração do universo do trabalho os condicionantes da formação da mão de obra assalariada no Brasil (Ibidem, 1978, p. 53).

A dissertação de Cechin ainda reverbera nos debates historiográficos. O trabalho de Lamounier (2012) apresenta forte concordância com as principais argumentações de Cechin (LAMOUNIER, 2012, p. 152-153). Os resultados alcançados pela historiadora ampliam o espectro de análise sobre atores-chave como os empreiteiros, os contratadores de mão de obra, mas ainda nos diz muito pouco sobre os trabalhadores.

Lamounier se debruça sobre as contradições das relações que compõem o período referido pela historiografia de “transição e constituição do mercado de trabalho livre”, procurando desvendar a experiência dos trabalhadores engajados, as políticas de recrutamento das empresas férreas e a relação entre a agricultura de exportação e o setor ferroviário, e, sobretudo, indagar a historiografia que associa ferrovias e trabalho assalariado e livre (LAMOUNIER, 2012, p. 23-47). Literatura que se ergue ancorada na premissa de que a reorganização do trabalho na lavoura, a difusão do sistema de colonato, a imigração e a abolição instituíram relações capitalistas no mundo rural. (Ibidem, 2012, p. 24). Durante o século XIX prevaleceram restrições à mobilidade dos trabalhadores, as tentativas de regular, em termos normativos, os contratos de serviços, medidas punitivas como prisões para aqueles enquadrados como ociosos e vadios (Ibidem, 2012, p. 50-51).

Na historiografia prepondera uma relativa desconsideração sobre a construção de pontes e estradas e, conseqüentemente, o envolvimento direto de trabalhadores (Ibidem, 2012, p. 23).

É inquestionável a absorção de elevado número de trabalhadores pelas ferrovias. Contudo, se os arquivos brasileiros pouco nos dizem sobre os trabalhadores empregados pelas ferrovias, porque não investigar as relações de trabalho nas construções de pontes e estradas do século XIX como estratégia de pesquisa para ultrapassar o silêncio deixado pelos canteiros de trabalho ferroviários?

Certamente, muitas práticas de contratação e negociação das formas de trabalho não foram inauguradas automaticamente pela moderna rede férrea introduzida no país. Talvez possamos encontrar muitas dessas práticas na construção de pontes e estradas. O engenheiro inglês James Wells nos fornece indícios dessa possibilidade.

Em 1873, Wells chegou ao Rio de Janeiro para se juntar a equipe de engenheiros organizada pela Companhia de Construção de Obras Públicas de Londres. Sua chegada tinha por objetivo ajudar na execução de contrato entre ingleses e o governo brasileiro para levantamentos topográficos e explorações no interior do Brasil. O trabalho foi dividido em duas seções. A primeira seção consistia no levantamento ao longo dos vales do Rio Paraopeba e do Rio São Francisco até a cachoeira de Pirapora, visando a determinar as vantagens desse caminho, frente as de outro ao longo do Rio das Velhas para a extensão final da ferrovia D. Pedro II até a comunicação direta com a navegação do Rio São Francisco. A segunda seção efetuava levantamentos de estradas e relatórios sobre os distritos entre os rios São Francisco e Tocantins.

Na apresentação do livro, Wells expressava sua experiência como engenheiro em critérios de neutralidade e de descrição das coisas como se passaram: “[...] transmitir uma viagem imparcial dos assuntos de que tratei [...] relatar fielmente e sem exagero e não as pesquisas e descobertas de um especialista, mas as experiências concretas de um engenheiro [...]” (WELLS, vol. 1, 1995, p. 34-35). A pretensa declaração de isenção contradiz aos seus relatos recheados de juízos de valor, além de referências culturais ao seu país como personagens e escritores da literatura inglesa. Porém, o que nos chama a atenção é que as atividades de engenheiro conduziram Wells para a necessidade de recrutar trabalhadores. Diante desta incumbência, Wells, como engenheiro pouco afeito às formas de ajustamento dos trabalhadores nos revela o diálogo e o conselho de um abastado fazendeiro para obter sucesso nas negociações para empregar homens nos levantamentos técnicos da linha férrea:

O Senhor José recebeu-me de maneira franca e direta e disse que teria muito prazer em fazer algo por mim e que sua casa estava às minhas ordens. [...]. Disse ainda que muitos trabalhadores poderiam ser obtidos a um mil-réis por dia, mas que eu teria de lhes fornecer alimentação. [...]. A nova seção compreendia uma extensão de treze e meia milhas e ocuparia setenta e oito dias de levantamento, um contraste muito favorável com minha primeira seção de 17 milhas, que exigira 135 para ser coberta; todavia, é impossível estimar quanto tempo pode ser necessário para se projetar um trecho de ferrovia no Brasil. Isso não depende apenas da habilidade e capacidade de trabalho do engenheiro, mas muito mais da natureza da região – se ela é acidentada ou plana, enflorestada ou coberta de capim. Naquela época, um grande levantamento estava sendo feito no Paraná, e uma seção que em linha direta media 15 milhas ocupou uma equipe numerosa e bem equipada de engenheiros ingleses por quase cinco meses para fazer o levantamento do percurso da ferrovia (WELLS, vol. 1, 1995, p. 184-185, grifo nosso).

O fazendeiro revelava que o trabalhador livre nacional somente se embrenharia no mato para ajudar no levantamento topográfico da ferrovia se, no jornal diário, estivesse incluído o fornecimento de gêneros alimentícios. As fontes primárias, sobretudo os orçamentos construtivos de pontes e estradas, ressaltam a presença de duas modalidades de pagamento ofertado tanto aos ditos livres e aos escravizados: “jornal inclusive sustento”; “jornal a seco”. Essa diferença permite avaliar um dos aspectos constitutivos do processo de negociação entre empregadores e empregado no século XIX.

Além disso, duas características estão presentes tanto nas construções ferroviárias como nas construções rodoviárias: a sazonalidade e o sistema de empreitada. A primeira revela os condicionamentos do calendário agrícola, das doenças e das chuvas tropicais que impediam o andamento dos trabalhos, o que propiciava arranjos temporários de trabalho. Já a segunda característica conduzia ao sistema de trabalho, no qual os trabalhadores eram designados para desempenhar funções específicas ou receber pagamentos pelos trabalhos diários. No sistema de empreitada cabia ao engenheiro avaliar os trabalhos executados em uma estrada de ferro no final dos meses para pagar as prestações aos empreiteiros:⁷⁰ “Depois de feita a locação de uma estrada de ferro, procede-se à construção por empreitada ou por administração. Em ambos os casos faz-se em todo o fim de mês a medição dos trabalhos executados até essa data, dando-se-lhe o nome de medição mensal” (Engenheiro Fomm Junior, 1879, p. 2).

A arrematação ou administração das construções rodoviárias de Minas Gerais nos legaram numerosas fontes primárias que se encontram sob a guarda do Arquivo Público Mineiro (APM):

⁷⁰ Engenheiro Fomm Junior. “Engenharia Civil. Cálculos de Movimento de Terra”. *Revista de Engenharia*. Rio de Janeiro. Ano I, nº 4, p. 1-6, 1879.

O trabalho por empreitada era a forma que parecia ser mais conveniente em uma sociedade basicamente rural – marcada pela sazonalidade e pelas oscilações de uma economia agroexportadora e escravista –, do que a submissão a uma disciplina de trabalho mais exigente com remuneração regular. Os padrões de trabalho nas obras de construção das ferrovias seguiam as regras e os mecanismos instáveis de um mercado de trabalho bem peculiar, fortemente condicionado pela agricultura voltada à exportação em uma sociedade baseada no trabalho escravo. (LAMOUNIER, 2012, p. 25).

Lamounier apresenta novas considerações sobre as empreitadas. Com informações sobre o sistema de empreitada na Inglaterra, sugere similitudes com as práticas construtivas férreas no Brasil. Mesmo diante do quase completo silêncio sobre o mundo do trabalho e dos trabalhadores nos canteiros da construção de ferrovias no Brasil e com base nas características imputadas aos *navvies* pela literatura, a autora arrisca inferências que se demonstram pertinentes, mas com grau de generalidade e homogeneidade:

[...] não foi possível verificar se os trabalhadores engajados na construção de ferrovias no Brasil desenvolveram algumas das características atribuídas aos *navvies* em outros países. Ainda assim, parece que a natureza do trabalho na construção criava mesmo uma atmosfera muito peculiar, o que permitiria inferir essa possibilidade. De um lado havia grande mobilidade, dada a necessidade de mudança de acordo com o andamento do trabalho; de outro, grande isolamento, pois viviam longe das cidades, separados da família e dos amigos, normalmente em regiões distantes, na fronteira. Trabalhando em grupos, vivendo juntos em acampamentos ao longo da linha, dividindo ansiedades, perigos e doenças, tudo isso ajudava a criar laços especiais, sobretudo diante das precárias condições de trabalho. A natureza e a severidade do trabalho (especialmente a escavação, a construção de túneis e de pontes), assim como as diferenças étnicas e a pobreza geravam atritos dentro do grupo, o que pode ser provado pela preocupação constante de empreiteiros e engenheiros com a segurança nos acampamentos; a presença da polícia nos locais de trabalho atesta conflitos e situações de potencial violência em que os trabalhos de construção se realizavam. (LAMOUNIER, 2012, p. 122-123).

Conforme a passagem acima, é possível afirmar que ainda são desconhecidos pela historiografia os traços da vida desses trabalhadores. A identificação do perfil dos empreiteiros que alocavam os trabalhadores, os contratos de trabalho, os acordos sobre o tempo de trabalho e os salários pagos constituem obstáculos defrontados pela historiografia social do trabalho.

Nas décadas de 1960 e 1970, a história social do trabalho e as questões adstritas a essa linha de pesquisa encontraram nas discussões e proposições do historiador britânico E. P. Thompson grande impulso em direção à pesquisa sobre os valores, escolhas e ações dos de baixo, dos dominados.⁷¹ A obra de E. P. Thompson emerge do diálogo com o marxismo e da

⁷¹ Sobre as controvérsias das interpretações e análises da conformação histórica da estrutura de classes na Inglaterra envolvendo E. P. Thompson e Perry Anderson nas décadas de 1960 e 1970, ver: Renata H. Dalaqua. “O debate no interior da New Left britânica: o significado da controvérsia entre Perry Anderson e E. P.

recusa da noção simplificada de classe trabalhadora postulada na síntese: surgimento da energia a vapor mais desenvolvimento do sistema industrial resulta automaticamente no desabrochar da classe trabalhadora.⁷² Travava-se um debate sobre o tema da disciplina do trabalho, os motins de fome, os valores comunitários, as mudanças nos padrões familiares de conduta e lazer, as feiras e mercados da Inglaterra pré-industrial.⁷³ Advertia-se sobre o uso inadequado de modelos na análise histórica:

A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas) sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. (THOMPSON, [1963], 2011, p. 10).

Para Thompson, interessa examinar a dinâmica do processo social, reconstruindo a cultura estabelecida pelo costume, transmitido oralmente e expresso em símbolos e ritos totalmente distintos da cultura dos dominantes. A tarefa do historiador consiste em analisar os grupos sociais díspares e intentar compreender o sistema de valores e consciência. Como contraponto ao universo normativo do Direito, ao historiador cabe evidenciar a defesa de práticas antigas de direitos comuns, ultrapassar as postulações das autoridades dirigentes, decifrar os conteúdos de resistência e lutas dos subalternos, descobrir as regras invisíveis de ação: “[...] recobrar el significado de estos símbolos com respecto a un universo simbólico más amplio y así encontrar su fuerza, tanto como afrenta a la hegemonia de los poderosos y como expresión de las expectativas de la multitud [...]” (THOMPSON, 1979, p. 46). O autor aborda o aspecto político-cultural da formação da classe operária inglesa. Enfatiza o “autofazer-se” da classe trabalhadora, a cultura de resistência, identificando os conflitos ativos entre a lógica capitalista e o comportamento não-econômico (THOMPSON, 1979, p. 46-47).

No Brasil, os traços da presença de Thompson emergem quando parte das interpretações historiográficas questionaram as categorias e terminologias estáticas como “classe”, “consciência dos trabalhadores”, “peculiaridades do desenvolvimento do capitalismo”, “transições” e se inclinaram para as investigações que dimensionaram a vida

Thompson”. *História Social*, n. 16, p. 215-232, 2009. E também, ver: Perry Anderson. “In memoriam: Edward Thompson”. In: *Espectro: da direita à esquerda no mundo das ideias*. São Paulo: Boitempo, 2012.

⁷² Edward P. Thompson. *A formação da classe operária inglesa*. vol. 1. A árvore da liberdade. [1º ed. 1963]. 6º ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

⁷³ Edward P. Thompson. “A história vista de baixo”. In: Antonio Luigi Negro; Sergio Silva (Org.). *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. [1º ed. 2001]. 2º ed. Campinas: Ed. Unicamp, 2012.

cotidiana, as tensões internas e as lutas dos sujeitos sociais.⁷⁴ Essa mudança historiográfica evidencia o exame de novas fontes, transformações na escala das interpretações, o desejo de compreender as escolhas dos sujeitos e diferentes noções de liberdade.⁷⁵

Nos anos 2000, estudos revisionistas além de refutarem certa interpretação linear contida na proposição da “transição do trabalho escravo para o livre”, direcionaram seus interesses para uma “visão ajustada à observação da experiência de indeterminação pertinente aos sujeitos que viveram e testemunharam essas mudanças históricas [...]” (AZEVEDO et al., 2009, p. 12). Essa historiografia tem como diretriz o interesse pelo cotidiano, capaz de proporcionar no detalhe inusitado a percepção de elementos abrangentes dos processos históricos. (Ibidem, p. 12):

No horizonte da escravidão a lição que fundamentava a exploração do trabalho era a dependência pessoal, enfeixada na condição de propriedade, de coisa tida e havida, conferida ao escravizado. No mundo sem escravidão, mas muitas vezes coetâneo dela, permeado de início por ideias e práticas incertas sobre como ordenar o trabalho, fincou-se aos poucos a fantasia da liberdade do trabalho livre para ir e vir ao sabor do mercado, deus caprichoso do desemprego e da precariedade em meio a estruturas supostamente impessoais de vigilância e controle social (Ibidem, p. 12-13).

Essa guinada pressupõe distinguir livres e escravos, mas sem seccionar a experiência dos atores sociais, matizar as oportunidades de recurso às leis, as estratégias de negociação e os conflitos, entendendo a cultura como forma de articulação de experiências coletivas em práticas e instituições específicas.

Dentro desta vertente, Chalhoub (2009) procura dimensionar a qualidade da liberdade em contextos específicos e as instituições delimitadoras ao invés de se centrar nas vias de acesso à liberdade. Explora uma das faces do domínio senhorial escravista: o descumprimento à Lei de 1831, que “[...] dependia da criação e do fortalecimento de práticas cotidianas e rotinas institucionais que [...] tornavam “natural” o cativo dos africanos e limitavam severamente o significado da liberdade para pessoas portadoras de sinais claros de africanidade [...]” (CHALHOUB, 2009, p. 26). A lei representou ameaça à propriedade escrava e, ao mesmo tempo, serviu como aglutinador das expectativas do domínio senhorial. Tal domínio alcançava operacionalidade na dimensão do cotidiano fundamentada na convivência das autoridades com a escravização ilegal e na pressuposição “de que todo preto é escravo até prova em contrário” (Ibidem, 2009, p. 25). Portanto, os costumes senhoriais como

⁷⁴ Sobre os usos e recepções da obra de E. P. Thompson. Cf. Antonio Luigi Negro. “E. P. Thompson no Brasil”. *Revista Crítica Marxista*, n. 39, p. 151-161, 2014.

⁷⁵ Silvia Hunold Lara. “Na perspectiva dos escravos”. *Teoria e Debate*, São Paulo, v. 45, jul./ago, p. 68-71, 2000.

a reescravização de pessoas livres de cor e de negros suspeitos de serem cativos fugidos impactaram diretamente nas experiências de liberdade.⁷⁶

Robério Souza (2013) intenta superar as dificuldades inerentes à busca de dados sobre a experiência do mundo do trabalho na construção ferroviária. Com base em informações das fontes administrativas da companhia inglesa *Bahia and São Francisco Railway Company*, nas correspondências entre engenheiros e autoridades provinciais e em documentos policiais, tece o argumento central de sua tese, que consiste em destacar a tênue fronteira entre a escravidão e a liberdade, ressaltando as experiências comuns de escravos, libertos, livres e estrangeiros. Procura, sobretudo, analisar como a precariedade da vida em liberdade forjara uma identidade social entre os livres e os escravizados. O autor enfatiza, tendo como recorte as obras da ferrovia entre Salvador e Alagoinhas, na província da Bahia, entre 1858 e 1863, as circunstâncias de trabalho, nas quais os trabalhadores expressaram solidariedades e conflitos (SOUZA, 2013, p. 211). Realça o jogo complexo e contraditório presente nas experiências comuns dos trabalhadores: laços afetivos, violência e identidades. Descortina a fragilidade da lei que impedia o uso de escravos na construção férrea, delineando os interesses escravistas envolvidos e as manobras dos administradores da estrada de ferro para alegar o desconhecimento da condição jurídica dos homens empregados:

[...] empreiteiros sublocavam [...] a alguns senhores de escravos, que, por sua vez, utilizavam os seus respectivos cativos para executarem estas, abrindo mais uma brecha para que o decreto imperial de restrição da mão de obra escrava nas ferrovias fosse amplamente desrespeitado (Ibidem, 2013, p. 42).

Ao reconstituir o perfil demográfico e social dos trabalhadores, indica que em fevereiro de 1859, 350 trabalhadores (183 nacionais e 167 italianos) eram empregados e, em março de 1860, 2.639 trabalhadores eram empregados (2.069 brasileiros, 446 italianos, 107 ingleses, 11 alemães, 4 franceses e 2 suíços) (Ibidem, 2013, p. 49). Dentre os “nacionais”, havia aqueles que se declaravam como livres, mas eram escravos fugidos ou homens condenados pela lei que se escondiam das forças policiais e também nacionais em fuga do recrutamento militar. Segundo Souza (2013), esses trabalhadores estavam desprovidos de qualquer segurança contratual:

A contratação, ou engajamento desses trabalhadores, imigrantes e nacionais, contemplou diferentes formas de contratos e arranjos de trabalho nos serviços da

⁷⁶ Sidney Chalhoub. “Costumes senhoriais: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império”. In: Elciene Azevedo et al. *Trabalhadores na cidade: cidade e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2009, p. 23-62. (especialmente, p. 26 e 30; 37-41; 53-56).

estrada de ferro baiana. No que se refere à forma de engajamento desta mão de obra estrangeira e nacional, há uma diferença fundamental, que definiu suas desiguais condições de trabalho: os trabalhadores imigrantes italianos, por exemplo, contavam com a tutela do Consulado Sardo e com garantias previstas em contratos formais de trabalho. Em contraposição, os trabalhadores nacionais estavam desprovidos destas prerrogativas contratuais e da proteção institucional (Ibidem, 2013, p. 119).

De outro lado, imigrantes italianos, tutelados pelo Consulado e protegidos por prerrogativas firmadas com o empreiteiro inglês recebiam pagamentos quinzenais, deviam trabalhar dez horas por dia e pelo tempo mínimo de dez anos, sendo o empreiteiro obrigado a possibilitar o contato entre os imigrantes e suas famílias e reportar o estado de saúde dos mesmos. Tais condições não impossibilitaram que houvesse reivindicações sobre a má qualidade dos alimentos, o cumprimento das dez horas de trabalho sem descanso, a precariedade das condições de moradia e a retenção de parte do salário.

Quanto aos nacionais, a querela girava em torno do desconto inapropriado no valor das diárias de trabalho. A reclamação enviada ao presidente de província deixa claro que o pagamento da jornada diária de trabalho incluía o desconto pelo fornecimento de comida, bebidas e charutos. Os trabalhadores queixavam do desconto de quatro ou cinco dias de serviços feito pelo “apontador da estrada de ferro [...]” sob a justificativa de que aquele valor se destinava ao pagamento de cervejas.” (Ibidem, 2013, p. 124).

Souza baseia parte de suas conclusões em duas fontes primárias. No caso dos imigrantes, em um contrato escrito; e, dos nacionais, em uma petição enviada ao presidente de província pelos trabalhadores (Ibidem, 2013, p. 156-157).

O autor traça significativas contribuições para a superação das narrativas historiográficas que sustentam a oposição entre o trabalho livre e o escravo, evidenciando as restrições à mobilidade espacial, solidariedades horizontais e também os conflitos.

Entretanto, ao discutir sobre o papel do engenheiro fiscal da província baiana, Souza interpreta o mesmo como burocrata com grande apego às normas e destituído de qualquer interesse, apresentando-o com traços de impessoalidade e com algum sentimento nacionalista para que as normas de proibição do emprego de cativos fossem cumpridas pelos ingleses e o emprego de estrangeiros nas funções de “guarda-cancelas” e “mestres da estação” fossem vetados, conforme estabelecido na legislação. Essa interpretação apoia-se num jogo de oposição estrangeiro *versus* nacional, empresa *versus* burocracia provincial, que coloca o engenheiro Firmo José como um burocrata moderno:⁷⁷

⁷⁷ Na interpretação de Souza, o engenheiro é obediente à regra estatuída, delimitada e especializada em acordo com as suas respectivas exigências profissionais. O engenheiro se aproxima do funcionário descrito por Max Weber como típico da dominação legal: “Seu ideal é: proceder *sine ira et studio*, ou seja, sem a menor influência

Homem apegado às leis de seu país, Firmo José Melo levou aquele assunto às últimas consequências, causando embaraços políticos entre o Ministério dos Negócios do Império e a Presidência da Estrada de Ferro da Bahia, localizada em Londres, e, provavelmente não satisfeito com a questão, publicou uma correspondência, em 6 de dezembro de 1860, no Diário da Bahia em que problematizava a situação dos arbitramentos das desapropriações de terrenos feitos pela companhia ferroviária (Ibidem, 2013, p. 34, grifo nosso).

O autor caracteriza o engenheiro fiscal Firmo José como “defensor incondicional de que determinados postos da estrada de ferro fossem ocupados pelos trabalhadores nacionais, conforme estabelecia a legislação.” (Ibidem, 2013, p. 37). Segundo Souza, o engenheiro fiscal, designado pelo presidente de província, para fiscalizar as obras, denunciava constantemente o indevido uso de escravos nas construções férreas da *Bahia and São Francisco Railway Company*:

[...] o engenheiro fiscal dizia que a identificação dos escravos que, sem dúvida, estavam empregados na via férrea era um procedimento fácil, caso fossem solicitadas as “papeletas” que atestariam se eram escravos ou livres. O apego ao cumprimento da legislação que proibia cativos na ferrovia por parte do engenheiro fiscal se opunha frontalmente aos interesses escravistas dos administradores da estrada de ferro. As evidências apontam que os homens de negócios ingleses usaram os mesmos códigos e utilizaram o mesmo modus operandi dos senhores de escravos (Ibidem, 2013, p. 41, grifo nosso).

Souza (2013), ao examinar a atuação do engenheiro fiscal, não infere nenhum interesse escravista. Ao interpretá-lo como funcionário administrativo vigilante às normas, deixa à margem os interesses do sistema de aluguel de escravos num cenário de tendência de alta dos preços de compra de cativos e de proibição do tráfico transatlântico (1850):⁷⁸

Firmo José Melo mostrava estar atento aos burburinhos produzidos nas ruas da capital da Bahia, ao registrar em suas denúncias as expectativas de homens livres pobres acerca das oportunidades de trabalho na estrada de ferro. Assim, narra o engenheiro, “os trabalhadores livres ali estão todos os dias a dirigirem-me amargas queixas por terem sido a eles preferidos os escravos”, o que sinaliza para o

de motivos pessoais e sem influências sentimentais de espécie alguma, livre de arbítrio e capricho e, particularmente, “sem consideração da pessoa”, de modo estritamente formal segundo regras racionais ou, quando elas falham, segundo pontos de vista de conveniência “objetiva”. O dever de obediência está graduado numa hierarquia de cargos, com subordinação dos inferiores aos superiores, e dispõe de um direito de queixa regulamentado. A base do funcionamento técnico é a disciplina do serviço.” (WEBER, 2003, p. 129). Cf. Max Weber. “Os três tipos puros de dominação legítima”. In: Gabriel Cohn (Org.). *Max Weber*. 7ª ed. São Paulo: Ed. Ática, 2003, p. 128-141. Outra perspectiva interpretativa acerca do funcionalismo público no Brasil (século XIX). Ver: Antônio Candido. *Um funcionário da monarquia*. Ensaio sobre o segundo escalão. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 2007.

⁷⁸ Uma das teses defendidas pelo autor afirma que o Estado nacional é uma face da política de domínio senhorial, isto é, reforça o não cumprimento de normas como a Lei de 1831. Silencia-se sobre a escravização ilegal de milhares africanos e apoia os costumes senhoriais (CHALHOUB, 2009; 2010). Se o engenheiro é nomeado pelo presidente de província, agente do governo, por que, então, o engenheiro não iria compor uma das faces da mesma política de domínio senhorial, favorecendo também interesses escravistas nas obras ferroviárias?

comportamento em prol do engajamento dos trabalhadores nacionais em um período em que eram comuns imagens negativas em relação à sua predisposição para o trabalho. [...] Firmo José Melo sabia dos desdobramentos políticos das acusações contundentes que fez contra os engenheiros ingleses. Não é de estranhar que, diante do contexto político tão emblemático do discurso abolicionista britânico e de sua crescente pressão sobre o Governo Imperial brasileiro para a repressão ao tráfico de escravos, o engenheiro fiscal recorresse a uma espécie de retórica nacionalista para defender a sua posição contrária ao desrespeito das leis restritivas referentes ao uso de escravos nas ferrovias por parte dos ingleses. Assim, sublinhava: “E quando eu, buscando cumprir meu dever, procuro ao mesmo tempo fazer justiça e dar meio de subsistência ao brasileiro, sou charqueado fora de todo propósito pelo estrangeiro que em meu próprio país zomba da lei [...]!” (Ibidem, 2013, p. 43-44).

Surge, portanto, o engenheiro fiscal, dotado de atribuições regulares, estável e defensor da oportunidade de trabalho para homens livres pobres, atuante no cumprimento incondicional das leis (Ibidem, 2013).

É inegável a relevância do estudo do trabalho para a compreensão da experiência da liberdade no século XIX. Essa contribuição relaciona-se profundamente com o conceito de precariedade estrutural da liberdade. Tal conceito direciona para as dificuldades da vida em liberdade numa sociedade escravista. Procura identificar os mecanismos que tornaram a experiência da liberdade precária, possibilitando reescravizações, revogações de alforrias condicionais, restrições dos direitos políticos e civis (CHALHOUB, 2010). Mecanismos, segundo Chalhoub, que foram institucionalizados através do modo de ação do poder público, sobretudo autoridades locais (polícia, juízes de paz e juízes municipais). (Ibidem, 2010, p. 56):

[...] as restrições constitucionais aos direitos políticos dos libertos, a interdição dos senhores à alfabetização de escravos e o acesso diminuto de liberto e negro livres em geral à instrução primária, o costume de conceder liberdades sob condição, a possibilidade de revogação de alforrias, as práticas da escravização ilegal de pessoas livres de cor, a conduta da polícia nas cidades de prender negros livres sob a alegação de suspeição de que fossem escravos fugidos. [...]. O cerne do conceito de precariedade estrutural da liberdade no Brasil oitocentista está na vigência de longa duração dos feitos e jeitos de interação social que tornaram amiúde incertas e porosas as fronteiras entre escravidão e liberdade (Ibidem, 2010, p. 34-55).

Sugere ainda matizes na experiência de liberdade dos escravos alforriados. Assim, destaca a hipótese de que a alforria comprada pelo escravo (auto-compra) pudesse propiciar maior autonomia em relação ao ex-senhor do que as alforrias condicionais suscetíveis de revogação (Ibidem, 2010, p. 43-46).

Num estudo pioneiro, publicado em 1983, Manuela Carneiro da Cunha já chamava a atenção de que pesava sobre os livres de cor a constante ameaça do alistamento militar, prisões, ações judiciais; em outros termos, o interesse do Estado pelo controle da população

livre de cor, o desejo de discipliná-la. Aos libertos, os laços de subordinação e dependência pessoal não se rompiam com a carta de alforria. Cabia somente ao senhor concedê-la ou negá-la, assim como revogá-la por ingratidão, desobediência ou calúnia.⁷⁹ As alforrias desempenharam importante papel na constituição de uma população dependente conferida pela centralidade do controle privado das manumissões:⁸⁰

Aliado a uma política oficial de suspeição dos negros libertos e mais particularmente ainda dos africanos libertos, conseguiu fixar junto às grandes propriedades, contingentes significativos de agregados e moradores. Nesse Brasil do início do século XIX, um negro e sobretudo um africano de sotaque e escarificações reconhecíveis, tinham de provar que não eram escravos para serem tidos por livres: de medo de serem re-escravizados, muitos libertos negros ou fixavam residência nas imediações das fazendas onde haviam sido escravos e, onde, pelo menos, sua condição de forro era conhecida, ou iam se estabelecer junto aos escravos fugidos, nos quilombos (CUNHA, 1983, p. 20).

Teciam-se, diante desse arcabouço costumeiro, laços de subordinação e dependência. Pairava sobre os libertos os riscos da reescravização: “Tornar-se liberto não era o mesmo que tornar-se livre” (OLIVEIRA, 1988, p. 11).

Existia uma divisão tácita do controle político entre o Estado e os particulares. Aos senhores, cabia o controle dos cativos, exceto em casos de insurreição e de assassinatos. Reconhecia-se não só o direito de propriedade do senhor como reservava somente ao mesmo a concessão da liberdade ou a sua revogação. Somente com a Lei de 28 de setembro de 1871, o Estado interveio nas relações entre senhor e escravo, reconhecendo o direito de alforria.⁸¹

Como resultado do debate historiográfico sobre a sociedade escravista brasileira, Chalhoub postulou o conceito de “precariedade estrutural da liberdade”.⁸² Para tanto, buscou apresentar os mecanismos que afetaram diretamente a escravidão e a liberdade (CHALHOUB, 2010). O autor concentrou-se, sobretudo, na dimensão da condição jurídica dos homens e seus reveses (alforrias condicionais, riscos de revogação das mesmas, bloqueios constitucionais de acessos aos direitos políticos dos libertos); nas amarras que

⁷⁹ Manuela Carneiro da Cunha. “Sobre os silêncios da lei. Lei costumeira e positiva nas alforrias de escravos no Brasil do século XIX”. *Cadernos IFCH/Unicamp*, Campinas, nº4, p. 1-27, 1983.

⁸⁰ Sobre alforrias em Minas no século XIX, ver: Tarcisio Botelho. “As alforrias em Minas Gerais no século XIX”. *Varia História*, Belo Horizonte, v. 23, p. 61-76, 2000.

⁸¹ Art. 4º da Lei de 28 de novembro de 1871. In: *Lei nº 2040 de 28 de setembro de 1871 sobre o Estado servil e decretos regulando a sua execução*. São Paulo: Typ. Americana, 1872, p. 7-8. Sobre a discussão da Lei do Ventre Livre e os debates no Instituto da Ordem dos Advogados Brasileiros, ver: Eduardo Spiller Pena. *Pajens da Casa Imperial*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.

⁸² Segundo o autor, o objetivo é oferecer “(...) um panorama das dificuldades da vida em liberdade numa sociedade escravista, na expectativa de provocar alguma reflexão sobre a complexidade do legado da escravidão entre nós” (CHALHOUB, 2010, p. 34). A tênue fronteira entre escravidão e liberdade constituiu “(...) nexos indispensáveis à reprodução das relações de dependência pessoal e da ideologia paternalista, pertinente tanto a trabalhadores escravos quanto livres” (CHALHOUB, 2010, p. 37).

impossibilitaram a emancipação política (cidadania) e a livre mobilidade pelo território.⁸³ O conceito considera a fronteira incerta entre escravidão e liberdade condicionante estrutural da vida social brasileira no século XIX.⁸⁴ Certamente, o ambiente urbano da cidade portuária do Rio de Janeiro deixaram mais visível os condicionantes estruturais da vida sociocultural do escravo e da população livre de cor e, por conseguinte, emergindo com menor dificuldade para o historiador.

Conforme se procurou demonstrar ao longo dessa seção, quase sempre a História dos Transportes do século XIX é contada através das ferrovias. Elas representam nas narrativas históricas o auge do progresso técnico do século XIX, simbolizando os efeitos da revolução industrial e da modernidade capitalista. Nessa medida, a questão do trabalho escravo no setor ferroviário tende a ser analisado dentro de um processo progressivo do capitalismo. Neste sistema, por sua vez, a imagem do seu êxito constitui a proeminência do trabalho livre. A escravidão se apresenta como um enxerto que o capitalismo comercial ainda permite, mas, que em um estágio adiantado será eliminado. Desse modo, estudos destacam os trabalhadores empregados na edificação férrea com o intuito de analisar as contradições do capitalismo e a emergência do trabalho livre no Brasil do século XIX. Esse debate se estrutura em uma oposição quase irreconciliável entre liberdade e trabalho escravo. Em outros termos, as investigações buscam compreender os meandros da passagem de um Brasil colonial escravocrata para um Brasil moderno e capitalista. Assim, as ferrovias constituem o objeto privilegiado de análise. Contudo, apesar das contribuições dessa historiografia, esta tese desloca o eixo de observação para além da dicotomia escravidão e liberdade a fim de analisar situações intermediárias, precárias de liberdade, análogas à escravidão, presentes nas relações de trabalho das construções de pontes e estradas em Minas Gerais. A análise busca se distanciar, portanto, de uma imagem progressiva de uma forma de trabalho a outra a fim de examinar as coerções legais e jurídicas direcionadas para os trabalhadores, o caráter compulsório dos contratos de trabalho e o “ombrear” nos serviços de estradas e pontes de homens de distintas categorias jurídicas (imigrantes engajados, escravos, livres, libertos e africanos livres). Mas, antes de avançar, a próxima seção apresentará a base de dados elaborada a partir de documentos não publicados. A partir da mesma, enfatizam-se as propriedades gerais de uma enorme quantidade de casos individuais com o objetivo de

⁸³ Reitera as críticas acerca de narrativas evolucionistas sobre o sentido da “transição” do trabalho escravo para o trabalho livre, assim como sobre a compreensão de que a “liberdade de trabalho” se apresenta como oposição ao trabalho escravo. Ver: Henrique Espada Lima. “Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX”. *Topoi*, v. 6, n. 11, p.289-326, 2005.

⁸⁴ Ver: Sidney Chalhoub. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

caracterizar essas fontes primárias e ampliar complexidade das explanações em torno da infraestrutura viária de Minas Gerais.⁸⁵

1.2 INFRAESTRUTURA VIÁRIA, ENGENHARIA E TRABALHO COMPULSÓRIO: ASPECTOS DOS PROCESSOS CONSTRUTIVOS DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS NO SÉCULO XIX

O objetivo desta seção é adentrar no universo das fontes documentais, traçando parte de suas histórias e avaliando seus conteúdos. Busca-se demonstrar o árduo trajeto percorrido entre a localização de documento no arquivo e a sua utilização.

As proposições centrais desta tese baseiam-se em um extenso conjunto de fontes primárias relativas às características da montagem e manutenção da infraestrutura viária de Minas Gerais entre 1834 a 1888. Ao longo do capítulo, examina-se a dinâmica construtiva de pontes e estradas, esboçando o quadro geral das obras públicas.

O “Banco de Dados dos Processos Construtivos de Pontes e Estradas” permite analisar as desigualdades e conflitos durante o processo histórico de integração do interior do território e a ascensão demográfica notável que permitiu a formação e ocupação do espaço mineiro no século XIX.⁸⁶

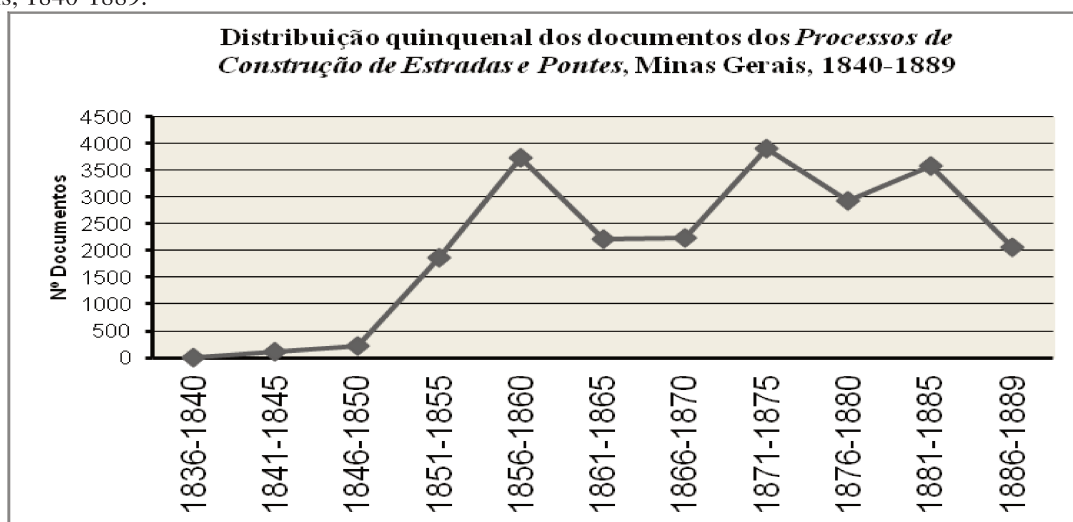
Conforme se pode verificar no gráfico abaixo, temos, no quinquênio de 1871 a 1875, a maior concentração de documentos, configurando o percentual de 16,3%. Em seguida, o quinquênio de 1856 a 1860 com 15,58% e o total de 3725 documentos. A análise do movimento quinquenal da documentação revela forte crescimento após 1850 e estabilidade na década de 1861 a 1870. O gráfico ressalta a baixa representatividade dos três primeiros

⁸⁵ Sobre as etapas de construção de bases de dados, assim como a formalização e codificação de informações para analisá-las. Cf. Konrad Jarausch; Kenneth Hardy. *A quantitative methods for historians: a guide to research, data, and statistics*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1991, especialmente, p. 37-49. No que diz respeito à estatística, ver: Pedro Luiz de Oliveira Costa Neto. *Estatística*. São Paulo: Ed. Edgard Blucher, 1989, p. 5-38.

⁸⁶ Numa primeira etapa foi necessária a compilação dos processos construtivos de pontes e estradas através de planilhas, cuja formatação permitiu o recolhimento das seguintes informações: identificação da caixa e número do documento; identificação do processo da obra pública; número de páginas; nome da localidade e *status* administrativo; data; nome e função pública do autor e do destinatário; e sinopse do documento. Em 2004, iniciou-se o cotejamento das informações. A coleta das mesmas se prolongou até o ano de 2008, quando foi concluída a etapa de levantamento, catalogação e indexação dos processos construtivos de pontes e estradas. Posteriormente, em 2009, criou-se o Banco de Dados de Estradas e Pontes, iniciando a etapa de codificação dos dados. O banco de dados é desenvolvido no Núcleo de Pesquisa em História Econômica e Demográfica do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Universidade Federal de Minas Gerais (CEDEPLAR/UFMG). O desenvolvimento do *Banco de Dados dos Processos Construtivos de Estradas e Pontes* é coordenado pelo professor Marcelo Magalhães Godoy. O recolhimento de dados no Arquivo Público Mineiro foi realizado pelos bolsistas de Iniciação Científica Elaine Costa Aguiar, Wanessa Ferreira de Souza, Phillipe Scherrer Mendes e Têlio A. Cravo.

quinquênios. O primeiro, 1836 a 1840, possui apenas 1 documento; o segundo, de 1841 a 1845, 119 registros documentais e o terceiro, de 1846 a 1850, 214 documentos. Tais elementos apontam que 94,14% (22.507 documentos) dos Processos de Construção de Pontes e Estradas estão concentrados entre 1850 e 1889.⁸⁷ Esse período é, por excelência, o momento crucial do processo histórico de desagregação do escravismo.

Gráfico 4 – Distribuição quinquenal dos documentos dos Processos de Construção de Estradas e Pontes, Minas Gerais, 1840-1889.



Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

Quanto à distribuição por tipologia de obra viária, é notória a prevalência dos processos construtivos de pontes. Os processos de estradas perfazem 37,3% e os de pontes 62,7%.

No entanto, deve-se salientar que um documento sobre ponte pode conter informações sobre estrada e vice-versa; ou até mesmo informações sobre construção de canais, igrejas, mercados, cadeias, chafarizes e cemitérios.

⁸⁷ Cabe lembrar que 1.066 documentos não apresentam referência de data, o que corresponde a 4,46% dos Processos de Construção de Estradas e Pontes.

Tabela 3 – Distribuição dos Processos de Construção de Pontes e Estradas, Minas Gerais, 1840-1889

Quinquênio	Estradas		Pontes		Total	%
	N	%	N	%		
Sem Data	236	1,0	830	3,5	1066	4,5
1836-1840	1	0,0	0	0,0	1	0,0
1841-1845	70	0,3	49	0,2	119	0,5
1846-1850	138	0,6	76	0,3	214	0,9
1851-1855	1109	4,6	769	3,2	1878	7,9
1856-1860	1655	6,9	2070	8,7	3725	15,6
1861-1865	899	3,8	1309	5,5	2208	9,2
1866-1870	760	3,2	1486	6,2	2246	9,4
1871-1875	1312	5,5	2585	10,8	3897	16,3
1876-1880	792	3,3	2135	8,9	2927	12,2
1881-1885	1164	4,9	2409	10,1	3573	14,9
1886-1889	790	3,3	1263	5,3	2053	8,6
Total	8926	37,3	14981	62,7	23907	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

Ressalta-se que a montagem da infraestrutura viária se relaciona diretamente com as dinâmicas de ocupação do território e a diversidade da economia mineira. A próxima seção destaca a questão da regionalização de Minas Gerais e o debate historiográfico dos anos de 1980 e 1990.

1.3 POPULAÇÃO, REGIÃO E ECONOMIA: A MONTAGEM DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA NA MAIOR PROVÍNCIA ESCRAVISTA DO BRASIL IMPÉRIO

O importante debate sobre as características regionais de Minas Gerais é resultado direto das discussões historiográficas iniciadas na década de 1980, tais como: prolongamento dos avanços historiográficos, o desejo de compreender as especificidades e a diversidade das regiões no interior do território mineiro levou ao direcionamento de questões voltadas para a formulação de uma regionalização adequada ao desenvolvimento socioeconômico no século XIX. Esse desafio ganhou força na década de 1990.

Na década de 1980, o modelo interpretativo da economia mineira proposto por Roberto Martins (1982) rompeu com os ditames da interpretação historiográfica que postulava

que os escravos “semi-ociosos”, remanescentes do “ciclo do ouro”, formaram o reservatório de mão de obra que viabilizou a expansão cafeeira.⁸⁸

Martins demonstra que Minas Gerais, durante o século XIX, mantivera numeroso e crescente número de escravos. O singular crescimento demográfico não se explicava pela demanda do setor cafeeiro. Para Martins, a economia de Minas combinava diversificação produtiva interna, autossuficiência e baixo nível de exportação. O pequeno alcance da área agroexportadora não teria proporcionado grande impacto na vida socioeconômica da província. Deste modo, o singular crescimento demográfico, resultado direto da importação líquida de escravos, não estava associado às atividades de exportadoras, e sim ao vasto complexo agrícola voltado para produção de subsistência e para o comércio local.

Os questionamentos sobre as teses de Martins produziram intenso debate. Robert Slenes (1988) se contrapôs às assertivas de Martins. Voltou atenção para o setor exportador e os seus efeitos multiplicadores. Considerava que o dinamismo das exportações contribuiu tanto para a arrecadação fiscal como para a indução de importação de escravos. Em outras palavras, para o autor, o setor exportador constituía o centro dinâmico da economia, os efeitos multiplicadores deste no restante da economia explicava a numerosa população escrava de Minas Gerais. Slenes procurava explicar “o apego à escravidão” como decorrente da pujança do setor exportador (exportação de mercadorias e de minérios preciosos) e do alto custo do transporte, que permitiu uma substituição significativa de importações, garantindo a transferência de estímulo do setor externo para o mercado interno.

Ainda na década de 1980, outro brasilianista contribuiu para o debate. Douglas Libby argumenta que a economia mineira esteve em processo de “acomodação evolutiva” face às adversidades das atividades mineradoras. Porém, a retração das exportações não desintegrou a estrutura escravista. O elevado custo dos transportes constituiu uma barreira protecionista, condicionando o desenvolvimento das pequenas forjas e a produção de tecidos caseiros para o mercado interno mineiro. A economia mineira apresentou desenvolvimento de fábricas têxteis, instalação de empreendimentos estrangeiros de grande porte no setor de mineração e a difusão de pequenas fundições de ferro:

Ora a indústria de transformação provia o mercado mineiro com artigos cuja importação teria custos proibitivos: foi o caso, durante algumas décadas, dos tecidos caseiros, principalmente aqueles destinados a confecção de roupas para os escravos e para as camadas mais pobres da população e, durante todo o nosso período, o dos

⁸⁸ Neste capítulo apenas apresentaremos o traço geral do debate historiográfico, pois acreditamos que o mesmo já se encontra exaustivamente analisado em outro trabalho, ver: Têlio Anísio Cravo. *Construindo pontes e estradas no Brasil Império: engenheiros e trabalhadores 1835-1889*. São Paulo: Ed. Alameda, 2016.

inúmeros apetrechos e ferramentas feitos de ferro saído das fundições provinciais. (LIBBY, 1988, p. 349).

Em fins dos anos de 1980, a consolidação do recolhimento e organização das Listas Nominativas da década de 1830, a sistematização e confrontação das narrativas dos viajantes do século XIX e a análise histórica das Relações de Engenhos e Casas de Negócios da Província de Minas Gerais ajudaram a produzir novas espacializações do território.

Em profunda conexão com novas fontes primárias e as questões abordadas nos debates historiográficos, Marcelo Godoy (1996) propôs uma regionalização para Minas Gerais. O autor buscou rejeitar recortes espaciais arquitetados em critérios frágeis e unilaterais de espacialidade (leiam-se recortes definidos por fronteiras político-administrativas, ou fenômenos climáticos, ou características da morfologia vegetativa ou geológica, ou critérios da vida econômica, ou critérios culturais, ou distribuição demográfica) que produzem unidades sem identidade (GODOY, 1996).⁸⁹

Essa regionalização será adotada a fim de tornar-se um instrumento ao longo da investigação. Considera-se neste trabalho que, para a análise histórica, é fundamental a dimensão espacial. Evita-se nele a concepção do espaço como mero dado de localização e procura-se analisar a profunda interseção entre história e espaço com as respectivas dinâmicas. O espaço não é secundário, apêndice de um caso específico, no qual a imagem da economia como uma unidade política (economia nacional) ou uma área homogênea é fiadora de análises sem referências sobre o espaço e o tempo (WALLERSTEIN, 1986, p. 216/217).

O território mineiro encontra-se dividido em dezoito regiões. A proposta de regionalização ressalta a heterogeneidade do território, com suas acentuadas diferenças regionais quanto à distribuição da população, diversificação econômica das unidades produtivas, o amplo mercado intraprovincial e importantes ligações com o mercado externo.

⁸⁹ A regionalização proposta por Marcelo Magalhães Godoy (1996) também se baseou nos relatos de viagem da primeira metade do século XIX. A seleção da literatura de viagem resultou na escolha de nove viajantes (Bunbury, D'Orbigny, Freyress, Gardner, Luccock, Mawe, Pohl, Saint-Hillaire, Spix & Martius), contabilizando um total de treze obras.

Mapa – Regionalização da Província de Minas Gerais



Fonte: Clotilde Paiva; Marcelo Godoy. “Território de contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX”. *Anais do X Seminário sobre Economia Mineira*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002, p. 13.

Em termos gerais, a população mineira apresenta crescimento demográfico entre as décadas de 1830 e 1870. Nos anos de 1830, os dados demográficos indicam o montante populacional de 848.147 mil habitantes. Em 1872, a província apresentava o total de mais de dois milhões de habitantes. Entre 1832 e 1872, conforme salienta Rodarte (2012), Minas apresentou uma taxa média de crescimento anual de 2,3%, acima da média do Império (1,7%), resultando no aumento de 1,2 milhões de pessoas (RODARTE, 2012, p. 89):

[...] Minas Gerais [...] logrou crescer em ritmo mais acelerado que o nacional, elevando sua participação na população brasileira de 16,6% para 20,6%, em quatro décadas. Tal crescimento refletiu, em grande parte, o aumento da população livre, mas também da população mancípia, num momento em que muitas províncias reduziam seus contingentes de escravos. O fato é que Minas Gerais estava passando por um processo de expansão econômica, indissociável desse fenômeno de crescimento populacional, com o desenvolvimento de várias novas atividades econômicas [...] (Ibidem, 2012, p. 91-92).

O crescimento demográfico veio acompanhado de disparidades internas. Nesse sentido, quanto ao aspecto territorial das dezoito regiões, nota-se que Paracatu, Minas Novas,

Sertão do Rio Doce, Noroeste e Triângulo apresentam grandes extensões. Em conjunto as cinco regiões totalizam mais de 50,0% do território. Entretanto, o peso territorial não se convertia em presença demográfica, já que, quando somadas, a população das respectivas regiões alcançava, em 1832, 96.431 mil habitantes, o que representava 11,4% da população total; no ano de 1872, as cinco regiões abrigavam 288.614 mil habitantes o que correspondia a apenas 13,9% da população provincial. Por outro lado, nos anos de 1830, observa-se a concentração populacional em três regiões: Mineradora Central-Oeste, Sul Central e Intermediária de Pitangui-Tamanduá. Em conjunto comportavam mais de 46% da população mineira. A extensão total dessas regiões não ultrapassava 15% do território.

Tabela 4 – Extensão territorial, segundo a regionalização

Região	Extensão Territorial	
	Km ²	%
Diamantina	14.968	2,7
Intermediária Pitangui-Tamanduá	24.573	4,4
Mineradora Central Oeste	30.485	5,4
Mata	23.415	4,2
Sudeste	15.926	2,8
Sul Central	25.522	4,5
Vale Alto-Médio S. Francisco	11.792	2,1
Triângulo	56.506	10,0
Araxá	28.378	5,0
Vale Médio-Baixo Rio das Velhas	16.815	3,0
Mineradora Central Leste	26.301	4,7
Sudoeste	14.828	2,6
Sertão	30.804	5,5
Minas Novas	76.486	13,6
Paracatu	62.147	11,0
Sertão do Alto S. Francisco	44.174	7,9
Sertão do Rio Doce	59.362	10,6

Fonte: BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. “Transportes, região e desenvolvimento econômico: a dinâmica da expansão da infra-estrutura viária na província de Minas Gerais, 1840-1889.” *Varia história*, v. 30, n. 53, p. 461-486, 2014; RODARTE, M. M. S. *O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado – Minas Gerais, 1830*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

Tabela 5 – Distribuição populacional de 1832 e 1872, segundo a região

Região	População 1832		População 1872	
	N	%	N	%
Diamantina	39.037	4,6	46.604	2,2
Intermediária Pitangui-Tamanduá	94.835	11,2	160.680	7,7
Mineradora Central Oeste	195.415	23,0	372.928	17,9
Mata	51.119	6,0	282.452	13,6
Sudeste	81.778	9,6	144.860	7,0
Sul Central	103.771	12,2	236.314	11,3
Vale Alto-Médio S. Francisco	13.800	1,6	30.843	1,5
Triângulo	11.529	1,4	42.069	2,0
Araxá	24.667	2,9	109.895	5,3
Vale Médio-Baixo Rio das Velhas	44.100	5,2	68.950	3,3
Mineradora Central Leste	37.026	4,4	149.158	7,2
Sudoeste	31.312	3,7	80.858	3,9
Sertão	14.074	1,7	36.886	1,8
Minas Novas e Sertão do Rio Doce	72.479	8,5	212.147	10,2
Paracatu e Noroeste	12.423	1,5	34.398	1,7
Sertão do Alto S. Francisco	20.832	2,5	74.503	3,6
Total - Minas Gerais	848.197	100,0	2.083.545	100

Fonte: BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transportes, região e desenvolvimento econômico: a dinâmica da expansão da infra-estrutura viária na Província de Minas Gerais, 1840-1889. *Varia História*, Belo Horizonte, v. 30, n. 53, p. 461-486, 2014; RODARTE, M. M. S. *O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado – Minas Gerais, 1830*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

Entre 1832 e 1872, a região Mineradora Central Oeste permanece com o maior população, respectivamente, 195.415 habitantes (23,0%) e 372.928 mil (17,9%). Constituída por relevo acidentado, densa rede urbana, povoamento resultante da exploração de minerais preciosos no século XVIII, intensa atividade mineradora, grandes empreendimentos de companhias inglesas e disseminado número de pequenas fundições de ferro.⁹⁰ Conforme a tabela, observa-se a alta concentração dos processos construtivos na região Mineradora Central-Oeste (60,4%). Três fatores contribuíram para essa concentração: 1) a centralidade administrativa e política da cidade de Ouro Preto; 2) o processo histórico de urbanização; 3) a concentração demográfica da região.

⁹⁰ A região combinava com razoável facilidade as condições necessárias para o funcionamento das fundições de ferro: matéria prima abundante e de fácil obtenção, carvão vegetal, força hidráulica e mão-de-obra. As fundições, de modo geral, funcionavam com baixo nível tecnológico e em escala reduzida de produção, ver, LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo, Brasiliense, 1988, p. 135-178.

Em seguida, a região Sudeste engloba 5,64% dos processos de pontes e estradas. Os dados apontam que mais de 1.340 missivas se referem à região. Em 1872, continha 7,0% da população mineira (144.860 mil habitantes) e estava restrita a uma faixa territorial de 15.926 km² (equivalente a 2,8% do território mineiro). Nesta região há presença de importantes centros urbanos: Baependi e parcelas dos municípios de São João Del Rei e Barbacena. A localidade de Barbacena se caracterizou pela presença de numerosos ranchos por se constituir em espaço de trânsito de tropas de diferentes regiões. São João Del Rei, antiga área mineradora, apresentava traços de diversificação das atividades produtivas, se voltando para produção de agropecuária dirigida para o comércio interno. Ambos os espaços urbanos demonstravam o vigor do comércio como atividade principal, em detrimento da mineração, anteriormente de grande importância, tornando-a pouco relevante para a economia.

A Mata mineira, que abrangia 23.415 km² (4,2% do território) e abrigava 13,6% da população, aparece na base de dados com 4,51% dos processos de pontes e estradas. Se somarmos a distribuição documental de pontes e estradas das regiões Mata, Sudeste e Sul Central, temos o montante de 3.415 documentos, que corresponde a 14,29% do Banco de Dados. Do ponto de vista espacial, as três regiões apresentam o seguinte traço em comum: regiões limítrofes de Minas Gerais com o Rio de Janeiro e/ou São Paulo.

Tabela 6 – Distribuição da população (1872) e dos Processos de Estradas e Pontes, Minas Gerais, 1840-1889

Região	Distribuição do Banco de Dados de Pontes e Estradas (1840-1889)		População 1872		Extensão Territorial	
	N	%	N	%	Km ²	%
Diamantina	342	1,43	46.604	2,2	14.968	2,7
Intermediária Pitangui-Tamanduá	807	3,38	160.680	7,7	24.573	4,4
Mineradora Central Oeste	14442	60,41	372.928	17,9	30.485	5,4
Mata	1078	4,51	282.452	13,6	23.415	4,2
Sudeste	1348	5,64	144.860	7,0	15.926	2,8
Sul Central	989	4,14	236.314	11,3	25.522	4,5
Vale Alto-Médio S. Francisco	17	0,07	30.843	1,5	11.792	2,1
Triângulo	73	0,31	42.069	2,0	56.506	10,0
Araxá	222	0,93	109.895	5,3	28.378	5,0
Vale Medio-Baixo Rio das Velhas	100	0,42	68.950	3,3	16.815	3,0
Mineradora Central Leste	228	0,95	149.158	7,2	26.301	4,7
Sudoeste	16	0,07	80.858	3,9	14.828	2,6
Sertão	138	0,58	36.886	1,8	30.804	5,5

Minas Novas	176	0,74	212.147	10,2	76.486	13,6
Paracatu	43	0,18	34.398	1,7	62.147	11,0
Sertão do Alto S. Francisco	87	0,36	74.503	3,6	44.174	7,9
Sertão do Rio Doce	27	0,11			59.362	10,6
Sem referência de localidade	2903	12,14				
Não identificado	727	3,04				
Província do Rio de Janeiro	114	0,48				
Província do Espírito Santo	15	0,06				
Província de São Paulo	10	0,04				
Província da Bahia	1	0,00				
Outros Países	4	0,02				
Total	23907	100,0	2.083.545	100,0		

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

É importante sublinhar que os Processos de Pontes e Estradas indicam extrema desigualdade na sua distribuição regional: quatro regiões – Mineradora Central Oeste, Mata, Sudeste e Sul Central – concentram 74,7% dos Processos.

Na tabela a seguir, apresentamos a distribuição decenal dos documentos, na qual se constata que, em comum, todas as regiões apresentam elevação dos registros documentais após o ano de 1850. Na década de 1850, a região Sul Central concentra 32,5%; o Sudeste 31,08%; a Mineradora Central Oeste 22,23%; a Mata 21,89%.

De um lado, a Mata mineira alcança o seu ponto mais alto, concentrando 35,53% dos documentos relativos à infraestrutura viária, no decênio de 1860, sendo 21,9% destes circunscritos ao quinquênio de 1866 a 1870. De outro, as regiões Mineradora Central Oeste e Sudeste concentram o maior percentual da documentação na década de 1872, respectivamente, 29,8% e 32,93%. Em ambas, o primeiro quinquênio (1871 a 1875) é responsável pela absorção do maior número de registros (Sudeste 21,3% e Mineradora Central Oeste 15,89%).

Tabela 7 – Distribuição dos Documentos de Pontes e Estradas, segundo a região

Decênio	Mineradora Central-Oeste		Sudeste		Sul Central		Mata	
	N	%	N	%	N	%	N	%
1830	1	0,01	0	0,00	0	0,00	0	0,00
1840	123	0,86	61	4,52	2	0,20	23	2,13
1850	3211	22,23	419	31,08	322	32,55	236	21,89
1860	2362	16,35	264	19,59	187	18,91	383	35,53
1870	4304	29,80	444	32,93	277	28,01	315	29,22
1880	4291	29,71	142	10,53	191	19,31	112	10,39
Sem Data	150	1,04	18	1,34	10	1,01	9	0,83
Total	14442	100,0	1348	100,0	989	100,0	1078	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

As décadas de 1860, 1870 e 1880 aglutinam a maior parte da documentação. A distribuição temporal nos conduz a adotar o censo de 1872 como parâmetro para verificar a associação entre população e a base de dados.

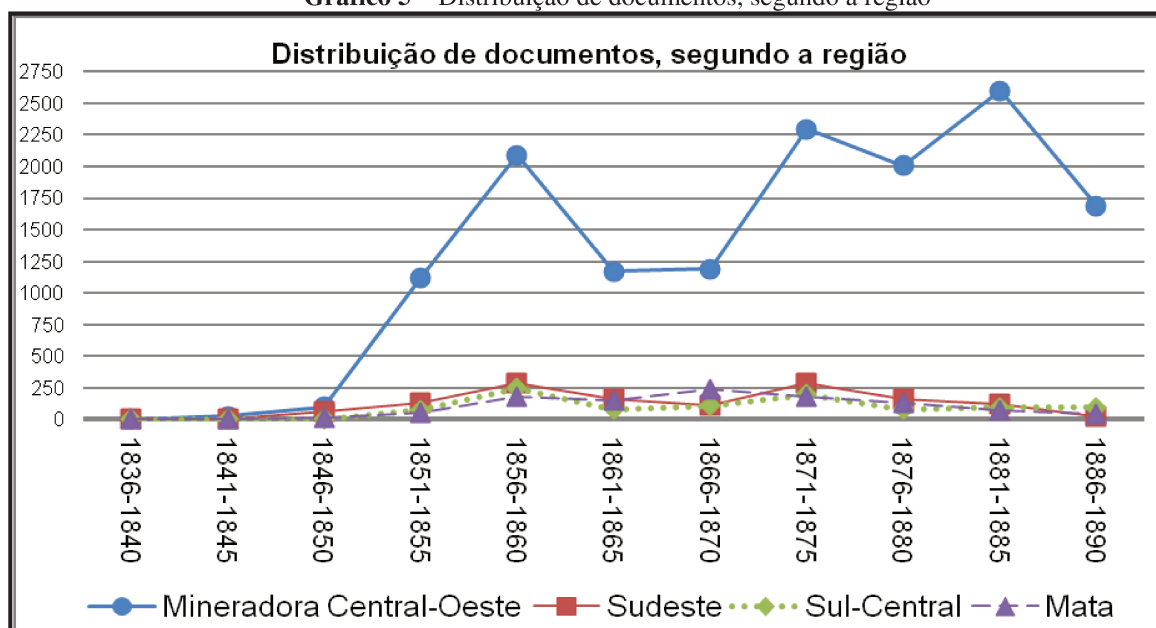
Em termos demográficos, as quatro regiões somam 1.036.554 habitantes, o que corresponde a 49,8% da população mineira recenseada. Esse indicador demográfico ajuda a compreender as distorções quanto à dissimetria da distribuição espacial dos documentos de pontes e estradas face às demais regiões.

Todavia, o fator demográfico deve ser analisado em conjunto com as preocupações fiscais, uma vez que a circulação interprovincial de bens e pessoas constituía ponto-chave da arrecadação provincial. Para tanto, basta lembrar que as regiões da Mata, Sul Central e Sudeste, conforme já mencionado, eram fronteiriças a São Paulo e Rio de Janeiro.

A assimetria presente na distribuição dos documentos se relaciona diretamente com as tomadas de decisões provenientes da política, sobretudo aquelas relativas ao contingenciamento orçamentário. O parlamento mineiro e as discussões sobre a fiscalidade e a arrecadação são fatores essenciais para compreender a heterogeneidade da base de dados. Entretanto, cabe salientar que a tese não tem por objetivo pormenorizar as questões causadoras da desigualdade distributiva contida na base de dados de pontes e estradas.

No gráfico a seguir, fica evidente, através do desempenho das quatro regiões, a proeminência da região Mineradora Central Oeste, a mais populosa de todas e onde se localizava a sede do poder político da província. As demais regiões – Mata, Sudeste e Sul Central – revelam oscilações muito próximas a cada quinquênio.

Gráfico 5 – Distribuição de documentos, segundo a região



Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

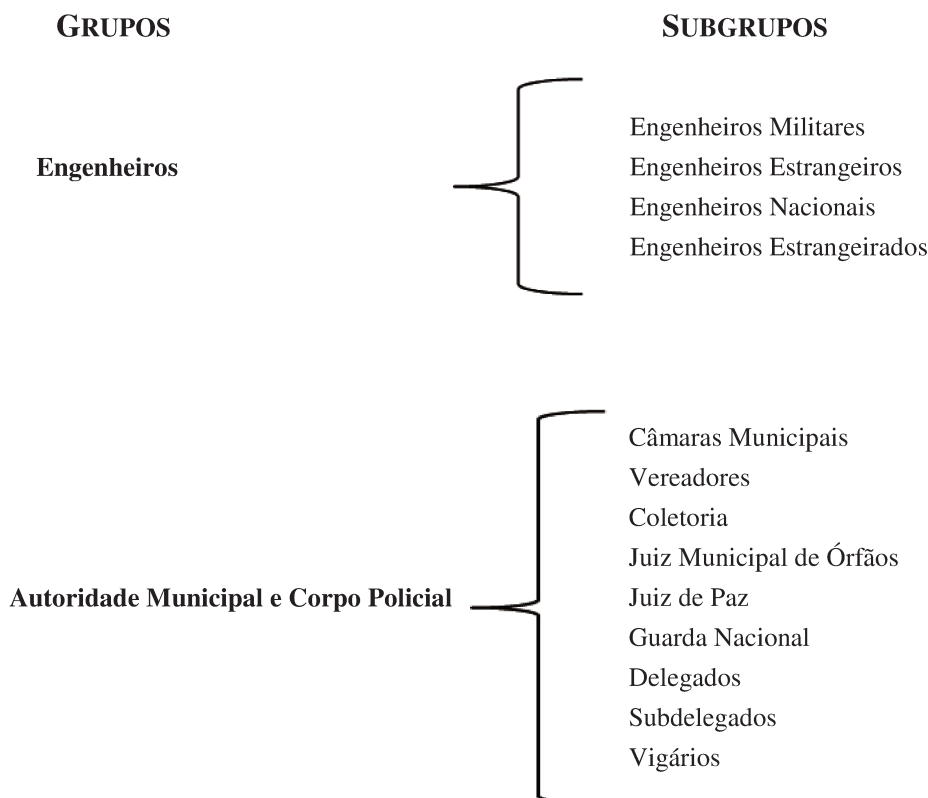
Se levarmos em conta os dados de população de 1872 e a distribuição regional do banco de dados de pontes e estradas, pode-se afirmar que a relação entre população e a distribuição regional dos documentos é fraca. A base de dados permite afirmar, portanto, que não há forte relação entre a variável população e a distribuição regional de documentos.

Decorrente deste resultado torna-se importante, para a compreensão da base de dados, a análise da dinâmica de autoria dos documentos. Dois grupos se destacam na produção do vasto conjunto documental de pontes e estradas: 1) engenheiros; 2) autoridades municipais e corpo policial.

1.4 ENGENHEIROS E OUTROS ATORES NA CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS NAS MINAS GERAIS DO SÉCULO XIX

Mais de 4.000 documentos são originários de engenheiros e 3.994 remetem às autoridades locais e corpo policial. Em conjunto, os dois grupos são responsáveis pela autoria de 8.003 documentos, o que corresponde a 33,47% da base de dados. Esses grupos de autoria abrangem subgrupos de autores.

AUTORIA



Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

Dentre os subgrupos, destacam-se as câmaras municipais. Elas apresentavam constantes pedidos relativos à melhoria da infraestrutura viária. As representações dirigidas ao presidente de província solicitavam reconstruções, relatavam a interrupção da circulação mercantil e a importância das obras.

A busca pela legitimidade dos pedidos resultou numa ampla variedade de justificativas. Ora se valia da intensa circulação mercantil interprovincial, ora da descrição dos fluxos mercantis intraprovinciais; em outros momentos, buscava-se alertar para a dificuldade de abastecimento dos centros urbanos e, conseqüentemente, o encarecimento dos gêneros de primeira necessidade.

A Câmara de Pomba, em 1881, remeteu ao presidente de província a seguinte representação:

Espera, pois, que V. Ex^a. tomando em consideração a presente representação, se dignará providenciar para que a referida ponte seja reconstruída, visto como está fazendo grande falta, especialmente aos tropeiros e carreiros que demandam S. João Nepomuceno e Rio-Novo (APM, OP 3/6, Caixa 46, doc. 10/27).

O poder municipal de Barbacena também utilizou do mesmo expediente. Em 1879, enviou ao presidente de província reivindicação de melhoramento na ponte sobre o Rio Pombal. Segundo o relato, a ponte era fundamental para o abastecimento de Barbacena e, portanto, a circulação mercantil da produção dos fazendeiros da freguesia de Mercês do Desterro:

A Câmara Municipal desta cidade atendendo ás inúmeras reclamações, que, quase todos os Fazendeiros, das Freguesias da cidade Mercês do Desterro, tem feito, em vista do péssimo estado em que, atualmente, acha-se a ponte do Pombal, sobre o rio das Mortes, neste Município, vem pedir à V.Ex^{cia} que, se digne providenciar, para que com urgência, seja prontificada a referida ponte. Esta ponte, Ex^{mo} Senr, é de tal importância, que esta cidade, por seu intermédio, é fornecida por todos os gêneros alimentícios, pelos muitos fazendeiros, que aliás são, não em pequeno numero, e que por ela transitam (APM, OP 3/6, Caixa 46, doc. 17/14).

As solicitações das câmaras ressaltam a presença de “tropeiros”, “fazendeiros” e “carreiros” e os seus respectivos interesses na edificação da infraestrutura viária. As missivas destinadas ao presidente de província apresentam como ponto convergente a vontade de melhoramento viário. A construção viária revelava as conexões entre diferentes localidades e os produtos comercializados. Em 1872, a Câmara de Minas Novas se queixou sobre a paralisação do comércio de sal em decorrência das chuvas e da ausência de uma ponte sobre o Rio Setubal:

O rio Setubal, um dos maiores da Província, não é vadeável durante a estação chuvosa, cortando inteiramente o importante comércio do sal e outros gêneros entre o Araçuaí e os Municípios de Minas Novas, S. João Batista, e Diamantina que são abastecidos de sal vindo d’ali e por isso torna-se da maior conveniência publica a fatura da referida ponte (APM, OP 3/6, Caixa 51, doc. 23-03).

Em 1877, a mesma reclamação ganhou voz através do deputado provincial José Bento Nogueira. O representante do Legislativo procurou retratar os interesses dos agentes mercantis, como também a importância da mesma para a arrecadação fiscal da província. Como resultado dessa argumentação, pode-se constatar a presença de uma fábrica de tecidos, o trânsito de boiadas, o comércio de sal e a centralidade dos municípios de Araçuaí, Minas Novas e São João Batista. Essas representações tiveram como destinatário o diretor geral das Obras Públicas:

Sendo essas pontes da maior necessidade, visto como durante a estação chuvosa interrompe-se completamente o transito publico, ficando assim paralisado o comércio que ha entre os municípios de Araçuaí, Minas Novas, S. João Baptista, Diamantina e Serro, que são abastecidos de sal, vindo pelo Jequitinhonha [...] (APM, OP 3/6, Caixa 51, doc. 23-10).

Tendo a lei nº3428 autorizado a construção das pontes sobre os rios Setubal, na estrada de Minas Novas à cidade do Araçuaí, Piahy na desta cid^e, para Itinga, e S. João Grande na deste arraial para o de S. Miguel do Jequitinhonha, sendo 10.000\$000 para a 1^o, e 5.000\$000 para cada uma das duas ultimas, venho, como deputado daquela zona do Distr^o que represento, chamar a atenção de V.S para a grande necessidade e conveniência da construção daquelas pontes, não só para o serviço publico como para os interesses comerciais, pois são elas sobre rios que na estação chuvosa impedem a passagem, trazendo {demoras} dos estafetas, tropeiros e viajantes.É uma circunstancia notável e que merece ser atendida, o não ter a província despendido até hoje quantia alguma com estas obras na importante e vasta Comarca do Araçuaí, que tem cerca de 70 léguas de extensão e m^s de 30 de largura; e em todo este vasto e populoso território, cortado de muitos rios invadeáveis, não ha uma só ponte! Principalmente é de urgente necessidade a construção das pontes do Piahy e S. João Grande na estrada que de Araçuaí vai ao Salto Grande, onde ha uma Recebedoria; que é uma das mais rendosas do norte da província Ora, pagando os tropeiros, boiadeiros e viajantes pesados impostos naquela Recebedoria, é de toda justiça que encontrem, ao menos, pontes que lhes facilitem o trânsito evitando prejuízos e demoras na viagem além de grandes perigos. No importante florescente arraial da Itinga há uma importante Fabrica de Tecidos, além de um comércio considerável e lavoura que {progride}; portanto é uma verdadeira necessidade, e de toda a urgência, a construção da ponte sobre o rio Piahy na estrada que da Itinga vai á cidade de Araçuaí (APM, OP 3/6, Caixa 51, doc. 23/26).

As câmaras procuraram apresentar suas reivindicações e pressionar o Governo Provincial. O medo da carestia de gêneros de primeira necessidade e da elevação do preço dos mesmos mobilizava a atenção das autoridades locais. Os vereadores da capital mineira alertaram a Presidência Provincial sobre a falta de uma ponte sobre o Rio Passa Dez e a dependência de Ouro Preto da importação de gêneros alimentícios:

[...] ficam interrompidas as comunicações comerciais d'esta Cidade, e de outros pontos do Município, para o Paraopeba, lugar donde se importa grande parte dos gêneros de primeira necessidade para o consumo da Capital, alem de ficarem privados dos socorros espirituais os moradores aquém do Rio, pois que o Arraial da Itabira é a Sede da Freguesia deste nome [...] (APM, OP 3/6, Caixa 42, doc. 37-02).

As municipalidades também se deparavam com a seguinte querela: a obra seria municipal ou provincial. Em 1862, a Câmara de Queluz rechaçou a caracterização da ponte sobre o Rio Guarará como municipal. O enquadramento administrativo inviabilizava a solicitação de ajuda financeira e técnica para erguê-la. A Câmara imediatamente levantou voz contra a classificação e se dirigiu ao presidente de província nos seguintes termos:

[...] ela não é exclusivamente Municipal, pois, além das tropas que por ali transitam conduzindo gêneros para a Capital da Província, transitam outra muitas, que exportam e importam diversos gêneros para a Corte, e Província do Rio de Janeiro (APM, OP 3/6, Caixa 36, doc. 41-03).

Em outros momentos, os camaristas apontavam para a debilidade da infraestrutura dos transportes como causa do declínio comercial da região. Em 1865, a Câmara de São João Del Rei, em carta dirigida ao presidente de província, valeu-se do expediente: argumentou que a falta de pontes naquela região havia redirecionado o fluxo das tropas e, por conseguinte, produziu relativo “atraso comercial”:

A falta dela [ponte sobre o Rio Airuoca], assim como as do Saco e Ponte Nova sobre o rio Grande afastarão o comércio desta Cidade, para procurarem outros pontos, grande numero de tropas que conduziam diversos gêneros, o que concorreu diretamente para o atraso comercial que ha anos se nota nesta praça, que era considerada como uma das mais importantes da Província. As duas últimas pontes mencionadas já foram reconstruídas, mas ainda assim para que o comércio desta Cidade possa atingir o antigo estado de prosperidade em que felizmente marchava, e o transito publico não continue a sofrer tão deplorável falta, é de toda urgência que V. Exa. [toma] suas patrióticas vistas para esta necessidade (APM, OP 3/6, Caixa 36, doc. 16-22).

Os engenheiros, importante grupo de autores da base de dados, apesar da diversidade educacional, apresentam relativa coesão.⁹¹ Sua ocupação entrelaça-se ao *status*, formação educacional, prestígio social e salário.

Os engenheiros ajudaram a estabelecer a hierarquia das estradas⁹² e as respectivas dimensões das técnicas e do trabalho. Inerente a esses aspectos, traçaram uma lógica do processo construtivo das vias de comunicação. Parte dessa coesão é resultado do fato de que as construções de pontes e estradas não foram apenas artefatos definidos pelas características geométricas e dos materiais empregados. Constituíram uma série de ações coordenadas pelos engenheiros.

⁹¹ Os resultados da pesquisa apontam a diversidade educacional dos contratados como engenheiros da província de Minas Gerais. Temos a presença de estrangeiros e nacionais formados pela *École des Ponts et Chaussées*, *École Centrales des Arts et Manufactures*, Escola Politécnica de Hannover, Arquitetura dos Caminhos e Hidráulica (Luneburg), Doutor em Matemática e Filosofia (Roma), *Bergakademie Clausthal* e egressos da Escola Politécnica do Rio de Janeiro e da Escola de Minas de Ouro Preto. Alcança-se o total de dezoito engenheiros com a formação educacional identificada. Prevalece, no entanto, o desconhecimento da formação educacional de dezenove engenheiros. Dentre os “não identificados”, estão, por exemplo, Júlio Borell du Vernay, Tenente de Artilharia Prussiana, que se encontrava no Rio Grande do Sul e recebeu convite da província para o cargo de engenheiro. E também os ingleses John Hitchens e Thomas Martins que trabalhavam em companhias britânicas de mineração estabelecidas na província (APM, SPOP 3-4, Caixa 2, doc. 12.; Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou na sessão ordinária de 1853 o Doutor Luiz Antonio Barboza, presidente da mesma província. Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1853, p. 14). Cf. Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6 Caixa 2 a 28, 32 a 56; OP 205, 215, 216, 253, 254; Escola Polytechnica do Rio de Janeiro. *Jubileu da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro. Comemoração do 50º aniversário da sua fundação*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C, 1926; Escola de Minas. *A Escola de Minas. Centenário da Independência*. Ouro Preto: Editora Mineira, 1922.

⁹² As hierarquias das estradas são claramente delineadas em dois planos viários de Minas Gerais no século XIX. Os planos viários de 1864 e 1871, de autoria do engenheiro Henrique Gerber, permitem identificar a hierarquia das estradas (principais, secundárias e vicinais) e a busca por articulações intermodais (rodovia-navegação; rodovia-ferrovia). Sobre os planos viários de Minas Gerais, ver: Marcelo Magalhães Godoy; Lidiany Barbosa. “Uma outra modernização: transportes em uma província não exportadora – Minas Gerais, 1850-1870”, *Economia e Sociedade*, v. 17, p. 159-186, 2008.

Na documentação produzida pelos engenheiros afloraram as estratégias profissionais, debates sobre as conexões intermodais (navegação, ferrovias e rodovias), conjunturas políticas, condição financeira do cofre provincial e as formas de ajustamento dos trabalhadores (PICON, 1992, 2007).⁹³

Aos engenheiros também couberam participar da consolidação tanto da territorialidade da província quanto das formas de coerção fiscal.⁹⁴ Tais atividades aproximam os engenheiros daquilo que a partir do século XVIII, com a emancipação da Engenharia de suas raízes militares e com a contribuição das novas ideias políticas, os definiam cada vez mais como contribuintes da utilidade pública e do progresso e capazes de formalizar a Matemática, a Geometria Analítica, a Mecânica em torno de questões práticas como os problemas econômicos, o planejamento urbano, a construção de pontes, estradas e canais.

O gráfico abaixo evidencia a distribuição temporal dos documentos de autoria de engenheiros. Apesar da presença em todos os quinquênios, 66,6% dos registros de autoria dos engenheiros estão concentrados entre 1851 a 1880.

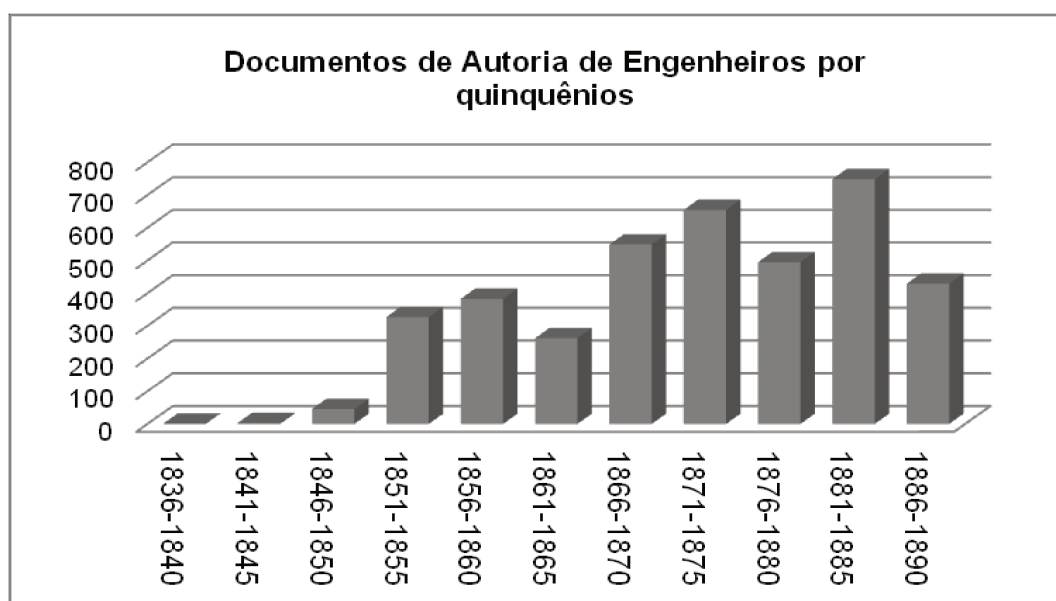
Os dados ainda revelam a baixa representatividade dos engenheiros como autores nos três primeiros quinquênios (1836 a 1840; 1841 a 1845; 1846 a 1850). Conforme se observa, dentre os quinquênios, é nos anos de 1881 a 1885 que encontramos a maior concentração dos registros com autoria de engenheiros: 749 documentos (18,68%).

Levando em conta a base de dados de pontes e estradas, pode-se afirmar que os resultados divergem profundamente das teses de parte historiografia sobre a Engenharia e os transportes, que postulam a existência de engenheiros nacionais e estrangeiros proeminentemente no setor ferroviário. Essa historiografia estabelece uma relação de causa e efeito entre a expansão dos trilhos férreos e a presença de engenheiros.⁹⁵

⁹³ Antoine Picon. “La création du corps et de l’Ecole des Pont et Chaussées”. In: _____. *L’Invention de L’ingénieur moderne, L’Ecole des Ponts et Chaussées 1747-1851*. Presses de l’école nationale des ponts et chaussées, 1992 ; Antoine Picon. “French Engineers and Social Thought, 18-20th Centuries: An Archeology of Technocratic Ideals”. *History and Technology*, v. 23, n. 3, p. 197-208, 2007.

⁹⁴ Fiscalidade apresenta conexões entre a vida material, as forças sociopolíticas, os interesses econômicos e a construção de uma “esfera pública”, ver: Wilma Peres Costa: “Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência”. In: István JANSÓ (Org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. São Paulo: Hucitec, 2003.

⁹⁵ Sobre a referida relação, consultar: Shozo Motoyama (org). *Tecnologia e Industrialização no Brasil*. São Paulo: Unesp, Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994, especialmente, p. 29-31.

Gráfico 6 – Documentos de Autoria de Engenheiros por quinquênios (1836-1890)

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

A distribuição espacial dos documentos de autoria dos engenheiros demonstra concentração dos registros em seis regiões: Mineradora Central-Oeste, 2.375 documentos (59,2%); Sudeste, 306 documentos (7,63); Intermediária de Pitangui-Tamanduá, 236 registros (5,89%); Mata, 184 documentos (4,59%); Diamantina, 134 documentos (3,34%) e Sul Central, 106 registros (2,64). Portanto, as regiões absorvem 83,29% dos registros cuja autoria se remete aos engenheiros. Salienta-se que 12,9%, isto é, em 521 documentos, não foi possível associar autoria (engenheiro) e espaço regional.

Tabela 8 – Documentos de autoria de engenheiros, segundo a região (1840-1889)

Região	Engenheiro	
	N	%
Mineradora Central-Oeste	2375	59,2
Sudeste	306	7,63
Intermediária de Pitangui-Tamanduá	236	5,89
Mata	184	4,59
Diamantina	134	3,34
Sul-Central	106	2,64
Mineradora Central-Leste	60	1,50
Sertão	32	0,80
Araxá	23	0,57
Província do Rio de Janeiro	10	0,25

Triângulo	9	0,22
Vale do Médio-Baixo do rio das Velhas	7	0,17
Sertão do Alto São Francisco	3	0,07
Paracatu	2	0,05
Sertão do Rio Doce	1	0,02
Não identificado	521	12,99
Total	4009	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

1.5 TRAÇOS DO SISTEMA DE EXECUÇÃO DAS OBRAS PÚBLICAS NO BRASIL DO SÉCULO XIX

Gilberto Freyre (1960), ao analisar a passagem do engenheiro francês Louis Léger Vauthier por Recife na década de 1840, identificou como um dos marcos de sua trajetória a promulgação do Regulamento de 1842, que procurava aplicar os princípios de homogeneidade, unidade e hierarquia e, ao mesmo tempo, permitir ao engenheiro-chefe liberdade de ação e direção:

O engenheiro-chefe [...] ficaria com a direção das obras públicas na Província inteira e sob ordens imediatas do presidente. Incumbia-lhe redigir, ou mandar redigir pelos engenheiros auxiliares, os projetos das obras e seus orçamentos, regular as condições especiais das arrematações, submetendo-as à aprovação do presidente, dirigir as obras, vigiar-lhes a execução, dirigir a contabilidade, verificar as contas relativas às obras fornecidas pelos engenheiros (FREYRE, 1960, p. 313).

Quanto ao método de execução de obras, Vauthier, diante dos limitados recursos pecuniários da província pernambucana, defendia como possível saída à formulação de contratos de obras públicas com companhias particulares estrangeiras. A atenção de Vauthier se voltava para as deficiências do sistema das arrematações. As obras por arrematação, fragmentada em várias mãos, distanciavam de unidade e de perfeição dos trabalhos. Além disso, o perfil dos arrematantes e a ausência de normas sobre a qualidade da mão de obra que deveria ser empregada resultava na preferência por escravos de propriedade dos arrematantes:

[...] não se tem prescripto até hoje regra alguma aos arrematantes sobre a qualidade dos trabalhadores que eles devem empregar, e como os arrematantes são quazi todos Senhores de Engenho empregão naturalmente nas obras a Fabrica dos Engenhos ou escravos [...] (VAUTHIER apud FREYRE, 1960, p. 394).

Havia preferência de Vauthier pela execução de obras por administração em relação ao sistema de arrematação. O sistema permitia vigilância dos técnicos quanto à direção e

execução das obras, bem como acuidade na contabilidade. Segundo Freyre, o pensamento de Vauthier revela o desejo de conciliar nas obras públicas o abolicionismo e o realismo econômico de administrador:

[...] inclinando-se sempre pelo de administração, que era, aliás, o que coincidia com o seu interesse de engenheiro estrangeiro a serviço do governo da província, e por conseguinte empenho na unidade da direção e execução das obras dentro dos métodos franceses e modernos não só de técnica como de contabilidade (FREYRE, 1960, p. 391).

[...] se se fizesse aplicação a esta província ou mesmo ao Império da discussão que encetamos, ver-se-ia que há um facto importante peculiar ao paiz que milita a favor da execução por administração, porque neste caso seria possível substituir completamente o serviço dos braços escravos que os arrematantes empregão quasi exclusivamente pelos braços livres ociosos que abundão no paiz, o que por certo seria mui vantajoso à moral e a ordem pública, ao mesmo tempo que concorreria para o augmento da agricultura e fabrico do assucar, a quem as obras publicas subtrahem huma parte dos braços escravos, com que são elles exclusivamente exercidos (VAUTHIER apud FREYRE, 1960, p. 391).

Em relatório de 1845, Vauthier afirmava que, desde a década de 1830, se empregavam apenas trabalhadores escravizados e a vontade do poder provincial de substituí-los pelo livre provocou enormes dificuldades, já que os homens livres não estavam habituados a exercer atividades antes destinadas aos escravizados. Para atraí-los, foi necessário aumentar o preço dos jornais (FREYRE, 1960, p. 391-393).

1.6 ARREMATAR E ADMINISTRAR PONTES E ESTRADAS EM MINAS GERAIS: O MODO DE EXECUÇÃO DAS OBRAS PROVINCIAIS

No caso de Minas Gerais, o levantamento das normas da província permite afirmar que a legislação garantia ao presidente de província plena autonomia para autorizar a realização de obras, por arrematação ou administração.⁹⁶

Quando as obras viárias se realizavam sob a forma de administração e o administrador da mesma se tornava o engenheiro da província, todo o ajustamento, admissão e demissão de feitores e demais trabalhadores era exercido pelo mesmo, que também era responsável pela organização das folhas para pagamento do pessoal e material empregado nas obras e apresentá-las à Diretoria Geral das Obras Públicas.⁹⁷

⁹⁶ Art. 24º e 25º, Regulamento n. 68 de 1873. Ouro Preto: Typ. J. Francisco de Paula Castro, 1874, t. 40, part. 2, p. 1-18.; Art. 36º e 38º Regulamento n. 53 de 1866. Ouro Preto: Typ. J. Francisco de Paula Castro, 1867, t. 32, part. 2, p. 29-40.

⁹⁷ Regulamento n. 53 de 1866. Ouro Preto: Typ. J. Francisco de Paula Castro, 1867, t. 32, part. 2, p. 29-40.

Cabia ao referido diretor emitir os certificados necessários para que os pagamentos das obras administradas ou arrematadas fossem liberados (LLM, 1866, art. 5º). No caso das arrematações, o diretor também era incumbido do envio, para a Tesouraria Provincial, das bases técnicas utilizadas para a elaboração dos contratos que deveriam ser celebrados com a província:

Dar os certificados indispensáveis aos que tiverem de receber pagamentos por obras arrematadas ou administradas ouvindo para isso o chefe da seção técnica, em bem de conhecer se forão n'essa parte executados os contratos ou ordens. Só a vista de taes certificados fará a tesouraria os respectivos pagamentos.
Examinar todas as contas de despesa de obras públicas, interpor sobre elas o seu parecer, e submetel-o ao presidente da província, para que este, como entender determine o pagamento, e possão ser passados os certificados [...] (LLM, 1866, art. 5º).

A legislação proibiu a participação de engenheiros ou funcionários da Diretoria Geral das Obras Públicas como contratadores de obras que estivessem a cargo da província. Buscou-se censurar a participação dos mesmos como representantes de terceiros em negócios relativos às obras públicas provinciais, impedindo de se tornarem procuradores (LLM, 1866, Regulamento n. 53, art. 44º).

O arrematante de qualquer obra pública deveria “mostrar-se quite com a fazenda provincial, e apresentar fiador idôneo que pelo mesmo se obrigue” (LLM, 1866, Regulamento n. 52, art. 72º). Os editais para arrematação deveriam ser afixados em portas de igreja, publicados em jornais e outros lugares públicos pelo prazo mínimo de 30 dias antes da realização da arrematação.⁹⁸

Em 1876, o prazo para as propostas de arrematação não deveria ser menor do que quinze dias e maior do que três meses, contados a partir da publicação do edital. Em 1883, o prazo máximo não se estendia para mais de trinta dias. Rejeitavam-se as propostas que excedessem o orçamento previsto no edital, assim como aquelas que não mencionassem o referido orçamento (LLM, 1876, Regulamento n. 78, Art. 37º a 43º).

Quando proponentes ofertassem o mesmo preço e condições, convocava-se uma praça verbal e o arrematante escolhido seria aquele que modificasse a proposta em sentido favorável à província (LLM, 1883, Regulamento n. 101, Art. 74º; APM, SPOP 3-4, Caixa 6, doc. 04).

Sendo assim, cabe ressaltar que o modo de execução dependia do interesse de particulares para arrematá-las, bem como das decisões do Governo Provincial. Assim, dois modos de execução se destacaram: administração e arrematação. Com base numa coleta

⁹⁸ Regulamento n. 52 de 1866. Ouro Preto: Typ. J. Francisco de Paula Castro, 1867, t. 32, part. 2, p. 1-28.

amostral entre 1871 e 1875, verifica-se que houve o predomínio numérico de pontes (total de 55) em relação às estradas (somam 23)

Nessa amostragem prevaleceu a modalidade de hasta pública, isto é, a prática da arrematação de pontes e estradas por particulares, atingindo 71,79% das obras.

Tabela 9 – Obras viárias, segundo o modo de execução (1871-1875)

Modo de Execução	Pontes		Estradas	
	N	%	N	%
Hasta Pública	40	51,28	16	20,51
Administração	15	19,23	7	8,97
Total	55	70,51	23	29,49

Fonte: APM, OP 3/4, Caixa 5, doc. 24.

Em razão do modo de execução uma série de informações sobre o universo do trabalho foi produzida, uma vez que as obras efetivadas por arrematantes ou administradores eram submetidas à avaliação. Essa apreciação tinha por objetivo julgar as contas, aprová-las e, em seguida, liberar o montante em réis destinado para as mesmas. Desse modo, os processos construtivos de pontes e estradas permitem adentrar o mundo do trabalho quando possibilitam identificar: a) nome do trabalhador, pelo qual se deduz o sexo; b) ofício exercido (ocupação); c) remuneração diária; d) número de dias de trabalho; e) condição social dos trabalhadores; f) origem/procedência; g) nome do proprietário escravista; h) vencimento mensal.⁹⁹

1.7 TRABALHO COMPULSÓRIO E AS LISTAS NOMINAIS DOS TRABALHADORES EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS

As listas nominais dos trabalhadores – “folhas de ferias” – se referem ao mês, quinzena ou semana. Tais folhas possuíam o caráter de comprovação do andamento/conclusão das obras e dos gastos com mão de obra.

⁹⁹ Esses dados são oriundos da prestação de contas de particulares responsáveis pelas obras (arrematantes e congêneres) ou engenheiros nomeados para administração das obras. O Governo da Província, geralmente, optava por dividir o pagamento em parcelas e efetivar o mesmo após o parecer do engenheiro ou de uma autoridade local (juiz de paz, delegado, subdelegado, pároco e comissões nomeadas pelo presidente de província).

A repartição da Mesa das Rendas¹⁰⁰ – depois transformada em Tesouraria Província¹⁰¹ – atuou como órgão responsável por analisar os gastos nas obras viárias provinciais. A mesma buscou coibir as práticas lesivas aos cofres.

Em 1854, ao tratar da prestação de contas do barão do Pouso Alto, responsável pela construção da Estrada do Picu, o inspetor das Mesa das Rendas apontou para a contratação desnecessária de uma cozinheira, uma vez que os jornais dos trabalhadores já incluíam o sustento dos mesmos. E, por fim, orientou o barão para que na prestação de conta constasse o nome completo dos livres e dos senhores de escravos:

[...] nota a Secção que incluindo-se na diária de 800 reis vencidos por cada um operário os gastos de sua alimentação, também nela se deve incluir a despesa culinária, e não sobrecarregar-se a Fazenda com o dispêndio de 500 reis diários, que nas férias vem consignados para uma cozinheira. Outrosim, pondera a Secção a conveniência de mencionarem-se por inteiro os nomes dos trabalhadores livres e os dos Senhores daqueles que são escravos. (APM, OP 3/6, Caixa 22, doc. 04-05).

Observa-se que o inspetor opta pelos dizeres “conveniência de mencionarem-se” os nomes dos operários livres e dos proprietários de escravos. Este aspecto indica que nem sempre as listas foram confeccionadas seguindo os preceitos indicados.

As obras viárias também produziram recibos com informações sobre trabalhadores. Nesses documentos verificam-se as seguintes informações: I) nome do responsável pelo pagamento; II) localização da obra; III) condição social dos trabalhadores; IV) nome dos escravizados; V) valor pago pela diária de trabalho; VI) quantia total recebida; VII) assinatura do proprietário escravista declarando o recebimento. Em um recibo de 1857, tais informações estão referenciadas:

Recebi do Snr Tenente Coronel Cassimiro Carlos da Cunha da Andrade os jornais dos meus escravos que trabalharão na estrada do Sítio de Jose dos Reis até a Barra do Rio Doce com Rio Santo Antônio neste mês de agosto de 1857, Antonio Moçambique, Elias Criolo, Militão, Germano, Fortunato, Quintiliano, Theophilo a 880 reis inclusive o sustento por dia ganharão 145\$200 cuja quantia recebi do mesmo snr acima,
Francisco da Costa Lage. (APM, OP 3/5, Caixa 6, doc. 36, grifo nosso).

¹⁰⁰ O Regulamento n. 25 de 26 de abril de 1852 configurava a Mesa das Rendas como “repartição encarregada da Administração, arrecadação, distribuição, contabilidade e fiscalização das Rendas Provinciais.” (LLM, 1852, art. 1º). O mesmo regulamento conferia ao cargo de Inspetor a função de chefia. A 3ª seção da Mesa das Rendas ficava encarregada de “fazer o exame de todos os documentos de despesas com estradas e obras públicas”. (LLM, 1852, art. 23º).

¹⁰¹ A partir de 1866, a Mesa das Rendas passou a se denominar Tesouraria Provincial. Era composta por um inspetor, um contador, um procurador fiscal, um chefe da secretária e um tesoureiro. A chefia permanecia sob a competência do inspetor da tesouraria. Todos os cargos eram de livre nomeação do presidente da província. Para o cargo de procurador fiscal, além da nomeação, havia a exigência de que o ocupante tivesse formação em Direito: “[...] é indispensável a qualidade de Bacharel, ou Doutor em Direito.” (LLM, 1866, Art. 22º).

Em outro recibo relativo à mesma obra, o conjunto de informações apresenta-se com menor grau de detalhamento. Identifica-se a condição de escravizado, o nome do proprietário escravista e o montante total a receber:

Recebi do Snr Tenente Coronel Cassimiro Carlos da Cunha Andrade 77\$440 de 88 serviços de meus escravos que trabalharão na factura da estrada do Sítio de Jose dos Reis, estes 88 serviços forão de a limpar a estrada da Contenda e da Esperança até o Gallo, que terra da contenda ate o Gallo huma e meia legoa, por verdade do referido passo o presente em que me assigno,
Francisco Barbosa de Andrade. (APM, OP 3/5, Caixa 6, doc. 36).

Os recibos não seguem um padrão descritivo, o que resulta em diferenças qualitativas. Eles ajudam a encontrar aspectos silenciados nas listas nominais dos trabalhadores como a relação familiar dos trabalhadores:

Recebi do Snr Tenente Coronel Cassimiro Carlos da Cunha Andrade jornal que venci neste mês de agosto e meu filho Joaquim de Souza, dos trabalhos da estrada do Citio de Jose dos Reis para o Rio Doce na barra do Rio Santo Antonio a saber trabalhei 21 dias e meio a 880 reis inclusive o sustento são 18\$920, e meu filho 24 dias a 640 inclusive o sustento são 15\$360, tudo soma 34\$280 réis, cuja quantia recebi do mesmo senhor acima,
João de Souza e seu filho Joaquim de Souza. (APM, OP 3/5, Caixa 6, doc. 36).

Por outro lado, os resultados oriundos da base de dados demonstram que o conjunto documental relativo à mão de obra não se restringe apenas às listas de trabalhadores e aos recibos.

O banco de dados possibilitou o cruzamento da autoria e o assunto “mão de obra”. Assim, os arrematantes e congêneres despontam, concentrando 20,25% dos documentos. Em seguida, aparece a Repartição de Obras Públicas e os engenheiros como autores que destinaram atenção ao tema da mão de obra. Os três respectivos autores perfazem o total de 709 documentos, o equivalente a 37,78% das informações sobre a mão de obra. A presença destes autores relaciona-se diretamente com o modo de execução das obras viárias: administração ou arrematação.

Tabela 10 – Temática mão de obra, segundo a autoria

Autoria	N	%
Indeterminado	397	21,15
Arrematante e Congêneres	380	20,25
Repartição de Obras Públicas de Minas Gerais	167	8,90
Engenheiro e/ou ajudante de Engenheiro	162	8,63
Recibo	158	8,42
Sem autoria	155	8,26
Fazenda Provincial	148	7,88
Autoridades Municipais e Corpo Policial	97	5,17
Comissão	41	2,18
Companhia Morro Velho	36	1,92
Presidente (s) de Província	29	1,55
Feitor	28	1,49
Seções e Secretária da Presidência	25	1,33
Artífice	19	1,01
Recebedoria	9	0,48
Jardim Botânico	8	0,43
Indígenas	7	0,37
Companhia União e Indústria	3	0,16
Escola de Minas	2	0,11
Almoxarife	2	0,11
Companhias Férreas	1	0,05
Escritura e Escrivão	1	0,05
Companhia de Pedestres	1	0,05
Desenhador Copista	1	0,05
Total	1877	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

O montante relativo à mão de obra alcança o total de 1.877 documentos. Em termos globais, isso corresponde a 7,85% da base de dados (23.907 documentos). É necessário ressaltar que os dados sobre mão de obra estão subestimados, pois outros grupos temáticos como “pareceres de obra viária” apresentam informações sobre o universo do trabalho. A documentação temática classificada como “mão de obra” apresenta enorme variedade. Esta, por sua vez, revela a presença de africanos livres, galés, livres, escravizados, indígenas e praças da Companhia de Pedestres, bem como regulamentos, contratação de trabalhadores,

abastecimento de gêneros alimentícios para os trabalhadores, indicações de irregularidades na prestação de contas, recibos e preço dos jornais pagos aos trabalhadores.

GRUPO	TEMAS
MÃO DE OBRA	• A presença de irregularidades nas contas das férias • Abastecimento de alimentos para os trabalhadores • Aumento no número de trabalhadores • Autorização para a contratação de trabalhadores livres • Compra de vestuário para os africanos livres • Contratação de trabalhadores • Despesas com escravizados e africanos livres • Devolução de africanos livres a Fazenda Pública • Emprego de galés • Emprego de mão de obra indígena • Emprego de praças da Companhia de Pedestres • Falta de oficiais e o alto preço dos jornais • Falta de trabalhadores • Fuga de africanos livres • Levante de africanos livres contra feitor • Listas nominais dos trabalhadores (“<i>folhas de férias</i>”) • Modelo para prestação de contas • Preços de materiais e jornais dos trabalhadores • Recibo dos serviços prestados • Regulamentação dos trabalhos de livres e escravizados • Solicitação de africanos livres

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

CAPÍTULO 2 – DE UM BRASIL AFRICANO ÀS MINAS DO TRÁFICO: POLÍTICA DA ESCRAVIDÃO, TRANSPORTES E INTEGRAÇÃO

2. INFRAESTRUTURA VIÁRIA, ECONOMIA E POLÍTICA

O tópico a seguir explora a literatura que estabeleceu a conexão entre a circulação mercantil nas estradas do Brasil independente e a acumulação de poder, evidenciando o fluxo mercantil originário de Minas Gerais em direção aos centros consumidores como a praça comercial do Rio de Janeiro (LENHARO, 1979).

Inicia-se com a análise dos argumentos centrais presente nos trabalhos de Alcir Lenharo (1979) e Tâmis Parron (2009). Em seguida, enfatiza-se o movimento de ascensão e centralidade da figura política de Bernardo Pereira de Vasconcelos como formulador do primeiro plano viário de Minas Gerais (1835), seus escritos sobre os transportes viários e a defesa do tráfico negreiro.

Soma-se a isso, a análise dos dados de importação de escravizados “novos” por Minas Gerais nos anos de 1821 a 1830 (Banco de Dados, Códices, Ipea, 2001) e as conexões mercantis entre Minas e Rio de Janeiro.

Busca-se neste capítulo analisar os dados de importação de escravizados “novos” por Minas Gerais e as controvérsias sobre a relação entre o tráfico de escravos e a natureza da economia de Minas Gerais. O estudo explora os interesses da política de integração do Centro-Sul e da política da escravidão no Império do Brasil. Com base nestas discussões, o trabalho direciona apontamentos sobre as características da economia de Minas Gerais e o conceito de “Segunda Escravidão”.

2.1. DA POLÍTICA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO SUL À POLÍTICA DA ESCRAVIDÃO

Em uma interpretação sobre o abastecimento como uma temática política, Alcir Lenharo (1979) alcançou resultados que ainda permanecem fundamentais para a compreensão da relação entre a política e os transportes nas primeiras décadas do século XIX. A tese consiste na análise do papel da integração do Centro-Sul, especialmente no estreitamento de relações entre o Sul de Minas e a Corte, na formação das bases socioeconômicas do Estado nacional, tendo enfoque em dois aspectos: I) o fluxo do excedente comercializado regionalmente e orientado para atender à demanda consumidora da Corte sediada no Rio de Janeiro; II) o entendimento do fenômeno da integração como politicamente orientado para a necessidade de fundamentação das bases políticas do Estado.

Quanto a este último ponto, Lenharo deixa claro que integração nada mais é do que “o processo de articulação mercantil desenvolvido entre as áreas produtoras e o mercado consumidor, viabilizado pelos meios de comunicação existentes entre os dois polos.” (LENHARO, 1979, p. 28). Apesar da simples definição, o processo de integração provocou significativas repercussões no conjunto de políticas conduzidas pelo Estado, originando um processo histórico-social de maior amplitude, denominado por Lenharo de “política de integração do Centro-Sul”:

Desse modo, a organização da produção e a comercialização dos gêneros de primeira necessidade no interior do Centro-Sul, a ocupação, distribuição pelo Estado e concentração de terras nas faixas em que emergiria a economia cafeeira, a abertura de estradas para a regularização do fluxo de mantimentos para o mercado carioca integram um conjunto de transformações que, em última instância, subsidiam a formação das bases estruturais do Estado nacional (Ibidem, 1979, p. 29).

O abastecimento da cidade do Rio de Janeiro torna-se central nessa interpretação. Lenharo volta-se para a projeção política de um setor social novo, oriundo da produção e distribuição de gêneros de primeira necessidade para o consumo interno. Dentre os comerciantes, tiveram destaque sobretudo aqueles provenientes da Comarca do Rio das Mortes. Para Lenharo, a referida Comarca recebeu especial atenção no que concerne à construção de estradas nas décadas de 1810 e 1820, o que levou ao seguinte questionamento:¹⁰²

[...] por que as estradas do Comércio e da Polícia, os projetos mais ambiciosos desta etapa administrativa, dirigiam-se para a Comarca mineira do Rio das Mortes, e qual a importância estratégica para a Corte, uma vez seu principal núcleo abastecedor? (Ibidem, 1979, p. 63).

Em 1812, a administração joanina iniciou a obra de construção da Estrada do Comércio (também identificada como Estrada da Corte para São João Del Rei). A estrada conectava o Sul de Minas, perpassava entre Vassouras, alcançava o Porto do Comércio no Rio Paraíba e também o Porto dos Índios às margens do Rio Preto.

¹⁰² Segundo Francisco Iglesias, a imposição das circunstâncias conduziu a política econômica do governo de D. João a incentivar a mineração com auxílio da ciência para o aprimoramento da técnica, permitir a entrada de estrangeiros e também a construção de estradas para leste e norte da Capitania: “Minas se beneficiou da vizinhança da Corte. Atinge-a, sobretudo a política econômica que se inaugura, marcada por acentuado liberalismo. Com a abertura dos portos, a liberação da indústria, a permissão da vinda de estrangeiros, o amparo à agricultura e ao comércio, criado o Tribunal da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação do Estado do Brasil, a economia do país é sacudida na antiga estagnação. Minas figura entre as capitanias que se alteram no período, pelas medidas que aqui se adotam” (IGLESIAS, 1964, p. 375). Cf. Francisco Iglesias. “Minas Gerais”. In: Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *O Brasil Monárquico. Dispersão e Unidade*. Vol. 2, tomo II. São Paulo: Difel, 1964.

A Estrada das Boiadas ou da Polícia, em 1820, atendia a Comarca do Rio das Mortes, atravessava o Rio Paraíba e alcançava o Rio de Janeiro. Segundo Lenharo, as estradas da Polícia e do Comércio foram agentes importantes para o povoamento, concentração fundiária e expansão da cafeicultura:

Tradicionalmente conhecida como a estrada das boiadas, a estrada da Polícia, assim como sua congênere, a estrada do Comércio, constituíram-se em agentes eficazes de povoamento, valorização da terra, concentração da mesma e irradiação da economia cafeeira a ponto de, posteriormente, serem identificadas como estradas de café. Nem por isso elas deixaram de servir ao fim para o qual foram criadas, o de regularizar o fluxo de mercadorias destinadas ao Sul de Minas para o abastecimento do Rio de Janeiro (Ibidem, 1979, p. 62).

Originário de São João Del Rey, o futuro barão de Aiuruoca, Custódio Ferreira Leite¹⁰³, que se tornou um dos principais cafeicultores de Mar de Espanha na Mata mineira, participou ativamente da construção do trecho mineiro da Estrada da Polícia e empregou escravos nos trabalhos da mesma: “Antes que se convertesse num dos primeiros cafeicultores de Mar de Espanha, na Zona da Mata mineira, passou longo tempo dedicando-se ao serviço de obras públicas, rasgando estradas, construindo pontes” (Ibidem, 1979, p. 68).

Para Lenharo, a família Leite encerra em sua trajetória um componente singular. Encabeçada pelo barão de Itambé deixou as atividades mercantis em São João Del Rei e assentou morada na região de Vassouras.¹⁰⁴ Suas principais atividades foram mercantis e creditícias.¹⁰⁵ Envolveram-se no tráfico interno de escravos e no fornecimento de crédito a

¹⁰³ Custódio Ferreira Leite e o seu irmão Francisco Leite Ribeiro atuaram no tráfico interno de africanos novos. Entre 1809 e 1832 os registros da Intendência de Polícia da Corte apontam que os irmãos Leite enviaram no mínimo 1.337 negros novos em 72 remessas. A lista nominativa de 1831, segundo Roberto Borges Martins, informa que Francisco Leite Ribeiro possuía 205 escravos, sendo 153 do sexo masculino e somente 52 mulheres: “A maior parte era de africanos – 149 contra 56 crioulos – e a grande maioria deles havia sido importada recentemente: 106 africanos tinham idades entre 10 e 20 anos (era raríssimo importar africanos com menos de 10 anos)” (MARTINS, 2015, p. 93). Em 1840, quando já se encontrava proibido o tráfico de escravos pela lei de 7 de novembro de 1831, Francisco Leite Ribeiro aparece em outra lista nominativa, mas com traços de enriquecimento. A escravaria havia aumentado para 267 escravizados: “Apesar de o tráfico atlântico ter sido proibido em 1831, continuou importando negros novos. Em 1840 foram listados 167 africanos em seu plantel – antes eram 149 – e na lista há várias dezenas de africanos que não aparecem no rol anterior” (Ibidem, p. 93). Cf. Roberto Borges Martins. “Tesouro revelado”. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Ano LI, n. 1, p. 80-103, 2015.

¹⁰⁴ Sobre a ocupação no Vale do Paraíba fluminense, especialmente no município de Vassouras pelos membros da família Leite Ribeiro, ver a narrativa descritiva: Affonso de E. Taunay. “Fundação de Vassouras – o barão de Ayuruoca, extraordinário propulsor da lavoura cafeeira”. In: *História do Café no Brasil*. Volume 2. Tomo II. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, p. 245-258.

¹⁰⁵ Em 1836, Francisco Leite Ribeiro firmou contrato com a província do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada interprovincial entre a vila de Magé e o Rio Paraíba nas proximidades de Mar de Espanha. O contrato obrigava-o a calçar a Serra do Couto; concluir a obra dentro de oito anos; estabelecer duas barreiras fiscais e o direito exclusivo de cobrança pelo tempo de cem anos. Francisco, logo após a celebração do contrato, levou ao presidente de província um pedido para formação de uma sociedade. O capital da mesma seria de cem contos de réis, dividido em mil ações de cem mil réis cada uma. A entrada poderia ser feita por dinheiro ou em valor dos escravos. Logo após a conclusão da estrada a administração da sociedade decidiria “sobre o número de

fazendeiros locais para a compra de cativos, mas sem deixar de lado as atividades mercantis da cafeicultura. Essa confluência leva o autor a afirmar que a política de integração do Centro-Sul, voltada para atender o comércio de abastecimento no período joanino e no Primeiro Reinado, fundou os requisitos materiais (estradas, pontes e ranchos) necessários para a promoção da expansão cafeeira:

[...] o setor social oriundo das Gerais projetou-se através da prestação de serviços para a administração pública, como no caso assinalado do Barão de Aiuruoca ou então por meio de enriquecimento rápido na região, quer atuando junto de proprietários menores, cedendo-lhes empréstimos rendosos, traficando escravos, quer ligando-se diretamente à produção venda e transportes de café, ou também especializando-se na função de comissários (Ibidem, 1979, p. 70).

Na interpretação de Lenharo, integração é sinônimo de montagem material do Estado independente. Construir estradas significa, por um lado, normalizar as condições de abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, por outro, fomentar a ação integradora do Centro-Sul. Como resultado direto desse processo histórico-social, grupos familiares “se aproximaram da Corte e, através da prestação de serviços ao Estado, conquistaram uma situação política e econômica favorável” (Ibidem, 1979, p. 66).

Um traço comum, segundo Lenharo, unia esses grupos familiares: a obtenção de benefícios particulares e a ascensão a postos nobiliárquicos. A prestação de serviços inseriu esses setores nativos numa política de barganha com o Estado, resultando na concessão de “favores em troca da prestação de serviços necessários à edificação de suas bases materiais” (Ibidem, 1979, p. 68):

Esse encontro de interesse releva um traço fundamental da formação do Estado nessa etapa de transição. Não sendo capaz de produzir o aparato político-burocrático necessário, viu-se na contingência de lançar mão das iniciativas de setores empresariais nativos de modo a conceder-lhes amplos favores em troca da prestação de serviços necessários à edificação de suas bases materiais. Isto vale dizer que o Estado enraizado tendeu a abrigar um novo setor emergente e interno à classe dominante, setor esse que o próprio Estado favorecera em sua criação. A nobreza de D. Pedro era, em grande parte, nativa como o era também a alta burocracia de Estado. [...] Não se pretende aqui afirmar que o imperador estivesse envolvido apenas com os interesses dessa aristocracia proprietária do Centro-Sul. A sua cooptação não seria suficiente para desvincular o imperador do grupo de burocratas e altos comerciantes portugueses remanescentes da administração joanina (Ibidem, 1979, p. 69).

escravos (...) que deverão ser conservados para o entretenimento e reparação da Estrada, vendendo-se em proveito dos Socios, em hasta pública, os que sobraem, bem como os animaes, carros e utensílios” (APM, PP 1/46, Caixa 3, doc. 44).

A interligação mercantil do Sul de Minas ao mercado da Corte não se realizou sem a concentração fundiária, a abertura de estradas e a progressiva participação dos proprietários nos empreendimentos administrativos.¹⁰⁶

O excedente da produção agropastoril viabilizou a integração Centro-Sul.¹⁰⁷ Essa inserção alcançou a esfera da política, permitindo, através da força das relações mercantis e dos interesses consolidados na Corte, a projeção dos representantes políticos do setor abastecedor.¹⁰⁸ Esse grupo político, conjuntamente com setores do Rio e São Paulo, constituíram uma nova geração de políticos, que se moldou entre 1826 a 1837, sobretudo no período da experiência moderada no governo após o 7 de abril:¹⁰⁹

Sob a experiência moderada parecem ter coexistido setores sociais até então ausentes da composição social que sustentara o Estado imperial. O comércio de abastecimento da Corte construiu o elo necessário entre o setor rural ligado à produção e comercialização e os setores urbanos emergentes diretamente afetados pela crise. Padres, jornalistas, advogados, militares formavam uma “inteligência” incipiente, representativa dos novos setores emergentes. Antes vistos como “fantasmas” do construir histórico, os novos setores ganharam representação na

¹⁰⁶ Partindo das contribuições de Alcir Lenharo, o historiador Afonso de Alencastro analisou o comércio de São João Del Rei e a importância deste na acumulação de capitais (1831-1888). Alencastro enfatiza o papel da região como entreposto comercial para os gêneros de abastecimento que seguiam em direção ao Rio de Janeiro. Através da análise de 803 inventários *post-mortem* afirma que os principais negociantes concentraram suas riquezas em escravos, imóveis rurais e dívidas. As dívidas ativas foram sempre menores do que as passivas, indicando relativa liquidez. Somente a partir da década de 1870, observa-se a presença de apólices e ações nos inventários, o que revelava a transformação das dívidas mercantis em títulos públicos, notadamente ações de companhias anônimas do setor ferroviário. O dinamismo econômico da região permitiu a fundação em São João Del Rei de três casas bancárias: I) Banco dos Operários (1890); II) Banco Popular (1891); III) Organização bancária Custódio de Almeida & Cia (1832). Por conseguinte, sugere que a experiência cafeeira agroexportadora da Mata mineira foi capaz de acumular e permitir a emergência do capital bancário em Minas. Cf. Afonso de Alencastro. *A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002.

¹⁰⁷ Ver, especialmente, o capítulo “Subsistência e integração”. Cf. Alcir Lenharo. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação da política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979, p. 73-88.

¹⁰⁸ Há uma relativa convergência entre a interpretação de Lenharo e a de Celso Furtado (1959). É necessário sublinhar que, apesar de Lenharo apontar que a tese de Furtado é contraditória quando busca explicar a passagem do processo pós-crise da mineração até a gestação cafeeira (LENHARO, 1979, p. 34), pode-se afirmar que o autor se vale, em grande medida, das seguintes assertivas de Celso Furtado: “A etapa de gestação da economia cafeeira é também a de formação de uma nova classe empresária que desempenhará papel fundamental no desenvolvimento subsequente do país. Essa classe se formou inicialmente com homens da região. A cidade do Rio representava o principal mercado de consumo do país [...]. O abastecimento desse mercado passou a constituir a principal atividade econômica dos núcleos de população rural que se haviam localizado no sul da província de Minas como reflexo da expansão da mineração. O comércio de gêneros e de animais para o transporte desses constituía nessa parte do país a base de uma atividade econômica de certa importância, e deram origem à formação de um grupo de empresários comerciais locais. Muitos desses homens, que haviam acumulado alguns capitais no comércio e transporte de gêneros e de café, passaram a interessar-se pela produção deste, vindo a constituir a vanguarda da expansão cafeeira” (FURTADO, 1980 [1959], p. 114-115).

¹⁰⁹ Sobre a experiência moderada no poder, um dos pontos abordados por Lenharo é a hesitação desse grupo político quanto à questão do tráfico negreiro (Lei de 7 de novembro de 1831): “A indecisão moderada se explica em parte pelo fato de que a base social de sustentação da sua gestão era bastante heterogênea, incluindo desde os proprietários e comerciantes associados ao abastecimento até os intelectuais urbanos oriundos da pequena burguesia ilustrada. Poderia ser também que esse fosse um ponto sério de discordância dentro da composição moderada, prevalecendo a postura ideológica do setor urbano pequeno-burguês sobre o ponto de vista dos proprietários interioranos. Trata-se de uma hipótese a investigar” (Ibidem, 1979, p. 133).

Assembleia e nos meios políticos, conquistando um espaço político definitivo [...] (Ibidem, 1979, p. 128).

Dentre esses representantes, Bernardo Pereira de Vasconcelos ganhou proeminência no mundo da política como importante elemento na composição dos moderados em Minas Gerais durante o período do 1º Reinado e da Regência. Iniciou sua trajetória política quando eleito por Minas deputado geral no ano de 1824 e participou ativamente da 1ª legislatura do país (1826). Como resultado da experiência parlamentar nas sessões de 1826 e 1827, escreveu, em dezembro daquele ano, “Cartas aos eleitores da Província de Minas Geraes”.¹¹⁰

Ao longo da “Carta aos eleitores”, o discurso em prol das garantias constitucionais assume o verniz da defesa do *laissez-faire*. O liberalismo de Vasconcelos considerava como inapropriado o envolvimento da autoridade governamental nos assuntos de indústria e do comércio. Para o autor, a crença de que a indústria não poderia prosperar sem a ajuda e proteção do governo estava na origem dos procedimentos inadequados dos governos absolutistas (VASCONCELOS, 1899, [1828], p. 46).¹¹¹

As obras de infraestrutura viária não escaparam da atenção do político liberal. Vasconcelos dedicou um capítulo ao tema, registrando as transformações feitas nas formas de arrematação e de administração das obras públicas.

As experiências brasileiras com construções dispendiosas e mal construídas motivaram a adoção de práticas similares às nações “como a Inglaterra, França, Estados Unidos da América da Norte, onde o viajante, a cada passo, admira as muitas, magníficas e bem-feitas obras públicas” (VASCONCELOS 1899, [1828], p. 51).

As mudanças consistiam nos seguintes aspectos: I) canais, pontes e estradas seriam arrematadas somente após a confecção de plantas e orçamentos; II) os arrematantes teriam seus pagamentos divididos em pequenas prestações.

Segundo Vasconcelos, o pagamento em parcelas garantiria o interesse do arrematante na qualidade de execução da obra, já que o mesmo teria por obrigação conservá-la enquanto recebesse as prestações:

¹¹⁰ Segundo Vasconcelos, a publicação nada mais objetivava do que oferecer aos eleitores uma “sucinta história de meus trabalhos legislativos” (VASCONCELOS, 1899, [1828], p. 3). Os temas abrangem o cotidiano parlamentar, a vida econômica do país e também a formação territorial. Dedicar atenção sobre a anexação da Comarca de São Francisco a Minas Gerais. A Comarca, que havia sido retirada dos domínios de Pernambuco como retaliação aos movimentos revolucionários (Revolução de 1817 e Confederação do Equador de 1824), se encontrava desde 7 de julho de 1824 como pertencente a Minas Gerais. Sobre a questão territorial, ver: Francisco Iglesias. “Minas Gerais”. In: Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *O Brasil Monárquico. Dispersão e Unidade*. Vol. 2, tomo II. São Paulo: Difel, 1964.

¹¹¹ Para Carvalho (1999), Vasconcelos representa o típico liberal do Primeiro Reinado: defensor do *laissez-faire* e da liberdade de imprensa e contrário ao protecionismo e monopólio estatais. Cf. José Murilo de Carvalho. “Introdução”. In: *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. São Paulo: Editora 34, 1999.

[...] obras de pontes, calçadas, estradas, canais [...] arrematadas, depois de formadas as plantas e orçadas suas despesas, que os arrematantes fossem pagos por módicas prestações, que deviam satisfazer os que dessas obras se quisessem servir, não excedendo nunca a dez anos o tempo de as perceber (Ibidem, p. 51-52).

A partir de 1828, Vasconcelos passou a defender a continuação do tráfico negreiro e apontar que a política abolicionista inglesa não só incorporava os seus respectivos interesses econômicos, como também atentava contra a soberania brasileira.¹¹²

Como salienta Tâmis Parron (2009), Vasconcelos participou ativamente da tessitura política fomentada pelo Regresso (núcleo do Partido Conservador), em prol da reabertura do tráfico de escravos, seja através de decisões do Executivo, como em periódicos, falas parlamentares e projetos de lei.

Numa interpretação que examina as defesas do tráfico negreiro e da escravidão no Império, entre 1826 e 1865, Parron explora como os cafeicultores e os proprietários do Vale do Paraíba e da Zona da Mata mineira atuaram na manutenção do cativeiro no Brasil do século XIX. O autor enfatiza a rede de alianças sociopolíticas construídas em torno da permanência e expansão da escravidão, denominando esse processo histórico-social como “política da escravidão”.

Essas alianças se caracterizaram, ao mesmo tempo, tanto por uma construção histórica do discurso pró-escravidão e pró-tráfico, em face às conjunturas nacionais e internacionais, como pela utilização do Estado Nacional em prol dos interesses das classes senhoriais.

Destaca-se, assim, a aliança tecida para a emergência de uma política do contrabando negreiro (1835-1850), bem como a participação nesse processo político de Bernardo Pereira de Vasconcelos, Honório Hermeto Carneiro Leão, Paulino de Sousa e Rodrigues Torres. Esses líderes do Regresso pautaram sua agenda política em torno de três eixos: interpretação do Ato Adicional (1834); reforma do Código de Processo Criminal (1832) e defesa do contrabando e garantia da propriedade escrava ilegal.

Coube a Vasconcelos, em 1836, formalizar projeto de lei solicitando a invalidação da Lei de 7 de novembro de 1831:

[...] invertendo dois lugares-comuns do início da década: a então criminalização dos proprietários, prevista em lei, deu lugar a uma generosa anistia; a imoralidade social se deslocou dos infratores para os legalistas. Agora, os “especuladores sem

¹¹² Bernardo Pereira de Vasconcelos exerceu a função de ministro da Fazenda durante a Regência Trina Permanente. Permaneceu no governo até maio de 1832. Em 1833, atuou como vice-presidente da província de Minas Gerais e se reelegeu para o cargo de deputado geral, retornando à Câmara quando apresentou o projeto de reforma constitucional que foi aprovado com modificações e transformado no Ato Adicional de 1834. Cf. José Murilo de Carvalho. “Introdução”. In: *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. São Paulo: Editora 34, 1999.

consciência” não eram mais os traficantes de escravos nem os fazendeiros criminosos, senão aqueles que delatavam plantéis contrabandeados para lucrar os prêmios estipulados por lei (PARRON, 2009, p. 105-106).

Os ventos do espectro conservador reconfiguraram o horizonte do contrabando ilegal de escravos, tendo como porta-voz da defesa do tráfico transatlântico o político mineiro.

2.2. MINAS, INTEGRAÇÃO DO CENTRO DO SUL E TRÁFICO DE ESCRAVOS: APONTAMENTOS SOBRE A ECONOMIA DE MINAS GERAIS E O CONCEITO DE SEGUNDA ESCRAVIDÃO

Vasconcelos foi expressão de como os grupos sociais se organizaram e cooperaram entre si para preservar e fortalecer a produção socioeconômica assentada na escravidão. Em setembro de 1837, o primeiro gabinete regressista foi montando com Vasconcelos à frente da pasta da Justiça e Império; Rodrigues Torres na Marinha; Antonio Peregrino Maciel Monteiro no Ministério dos Estrangeiros; Sebastião do Rego como ministro da Guerra; Calmon no Ministério da Fazenda.

A política pró-tráfico ecoou e contou com o apoio da imprensa mineira. José Pedro Dias de Carvalho, redator e proprietário do jornal ‘O Universal’ e também aliado de Bernardo Pereira de Vasconcelos, tratou de reproduzir, na primeira página do periódico, o novo consenso sobre o tráfico ilegal de escravos, publicando, sob o título “Contrabando de africanos”, o Relatório do Ministro da Justiça apresentado à Câmara dos Deputados. Posicionava a Lei de 7 de novembro de 1831 no patamar de legislações que “não assentão nos costumes, para usos, e interesses e que não respeitam os prejuízos”.¹¹³ Expectativas ali estavam restabelecidas.¹¹⁴ E como tal lhe restava apenas a sua “completa nulidade” (O UNIVERSAL, 1837).¹¹⁵ O governo surgia descrente de cumprir a prescrição normativa de pôr término ao tráfico de escravos. Os lavradores despontavam convictos de que “os ásperos trabalhos do campo, só podem ser feitos por braços Africanos, e que estes braços são muito menos dispendiosos, e mais produtivos do que os braços livres do paiz” (Ibidem). Propagava a existência de uma “verdadeira conjuração de todos a favor do tráfico”, expressa nas representações encaminhadas aos legislativos provincial e nacional. Prognósticos comparativos afiançavam a superioridade do trabalho escravo:

¹¹³ “Contrabando de africanos”. *O Universal*, Ouro Preto, 28 de junho de 1837, p. 1, c. 1 e 2, p. 2 c. 1.

¹¹⁴ O jornal *O Universal* foi fundado por Bernardo Pereira de Vasconcelos em 1825, na cidade de Ouro Preto. A partir de 1828, José Pedro Dias de Carvalho tornou-se proprietário e único redator do *O Universal*, conservando a linha editorial.

¹¹⁵ “Contrabando de africanos”. *O Universal*, Ouro Preto, 28 de junho de 1837, p. 1, c. 1 e 2, p. 2 c. 1.

O lavrador calcula com os jornaes avultados, que deve pagar a trabalhadores livres, e comparando-os com o serviço dos escravos, entende que aquelles lhe sahem muito mais caros. Alem disso, circunstancias peculiares do nosso paiz, e a faculdade com que se podem prover as necessidades da vida por outro modo, affastão as classes mais necessitadas do Estado da condição de criados, que eles reputão uma espécie de escravidão. Tudo isso oferece dificuldades ao agricultor para que possa suprir com braços livres os trabalhos de sua indústria (O UNIVERSAL, Ouro Preto, 28 de junho de 1837).

Na ótica senhorial, os arranjos para o trabalho dos ditos “livres” significava embaraços intransponíveis. Conjugava, assim, justificação e aceitação do caráter “necessário” da escravidão.

Parron aponta que o tráfico não poderia ressurgir como intenso contrabando sem o apoio institucional de autoridades e estadistas imperiais. Esse apoio se conectou com a expansão do café no mercado mundial, o que permitiu a ação coordenada de líderes políticos e grandes proprietários rurais em prol do tráfico.

Para o autor, a conjuntura, inaugurada a partir de 1837, caracterizada pela desconsideração da Lei de 7 de novembro de 1831, que declarava livres todos os africanos introduzidos ilegalmente no Brasil, não deve ser interpretada como mera continuação do tráfico negreiro legal:

Ao contrário, a transformação do trato de africanos em contrabando significava a conversão de uma atividade economicamente orientada em uma operação politicamente protegida, isto é, exigia constante padrão de conduta tutelar do Estado, em franco desafio da ordem internacional. Daí não contar com o assentimento automático de estadistas acaso favoráveis à forma legítima do comércio, já em si controversa (PARRON, 2009, p. 72).

Assim, examina a lógica interna das condições institucionais e políticas brasileiras que resultaram no tráfico ilegal de escravos, privilegiando “uma análise que” articula, “diacronicamente, enunciação parlamentar, formação partidária, articulação social, dinâmica do tráfico negreiro, transformações institucionais do aparelho de Estado e ações de escravos” (PARRON, 2009, p. 10). Esses aspectos institucionais conjugaram, de um lado, uma série de projetos de lei, decisões executivas, falas parlamentares e, de outro, a permissão sistêmica e vertical das estruturas de poder (Executivo, Senado e Câmara) até o juiz de paz, garantindo o tráfico de escravos sob a forma de contrabando.

A hipótese central do estudo de Paron é que o crescimento da produção cafeeira teria sido o elemento central para forjar um novo grupo social na dinâmica do contrabando, cujos integrantes eram os grandes proprietários vinculados à agricultura de exportação (PARRON, 2009).

Como indicativo dessa centralidade emergiu como força política o eixo Rio–Vale–Minas, pautando o calendário político e as reivindicações pró-tráfico. Até 1840, a Câmara dos Deputados e o Senado haviam recebido 23 representações favoráveis ao tráfico transatlântico de escravos, quase todas originárias da região centro-sul do país.¹¹⁶ Segundo Parron, a região Centro-Sul (Rio-Vale-Minas) absorveu aproximadamente 574.000 dos 738.000 escravizados aportados no Brasil entre 1831 a 1850. Em termos percentuais, quase 80% de todos os escravos desembarcados (PARRON, 2009).

Essa linha interpretativa, ao enfatizar a produção agroexportadora cafeeira, apresenta profunda conexão com o conceito de “Segunda Escravidão”, do historiador Dale Tomich:

A demanda de algodão, café e açúcar atingiu proporções sem precedentes durante o século XIX, e a produção dessas safras revitalizou a escravidão em Cuba, nos Estados Unidos e no Brasil como parte dessa emergente divisão capitalista internacional do trabalho. Isso se refletiu na escala e na natureza da própria produção escrava. Vastas extensões de terra foram abertas, e milhões de escravos postos a trabalhar na produção dessas safras. A nova tecnologia industrial – em especial a estrada de ferro, o navio e os engenhos a vapor – transformaram o processo do trabalho nas novas fronteiras escravas. Por trás dessa expansão estava o poder do capital e do Estado Britânico para organizar o mercado mundial e a divisão internacional do trabalho (TOMICH, 2011, p. 89).

Chama a atenção que o estudo de Tâmis Parron reforça os argumentos de parcela da historiografia que considera Minas Gerais uma das principais regiões importadoras de escravos nas sete primeiras décadas do século XIX (MARTINS, 2002, p. 99-100).¹¹⁷ Parron associa a capacidade de compra de escravizados oriundos do tráfico transatlântico com a força do setor de abastecimento mineiro:

[...] a demanda por africanos novos nesse mercado interno resultava imensa, donde a participação de Minas Gerais ser comparável à do Rio de Janeiro para o lapso 1809-1830. É certo que grande parte da prosperidade mineira, fundada na importação maciça de africanos novos, se devesse ao mercado de abastecimento – politicamente, isso se manifestou nas duas vilas impetrantes, Barbacena e Presídio de Rio Preto, integradas à zona de plantation fluminense pelas Estradas da Polícia e do Comércio (PARRON, 2009, p. 129, grifo nosso).

¹¹⁶ As origens dessas representações indicavam forte presença mineira: Câmara de Barbacena (duas representações), Vila do Presídio, Valença (três representações), Vassouras, Barra Mansa, Resende, Mangaratiba, Areias, Bananal, província do Rio de Janeiro (três representações), província de Minas Gerais (quatro representações), província de São Paulo (duas representações) e Recôncavo baiano. (PARRON, 2009, p. 128).

¹¹⁷ Roberto Borges Martins. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: Tamás Szmrecsányi; José Roberto do Amaral Lapa (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2º ed. revista. São Paulo: Hucitec, 2002.

Entretanto, Parron também salienta a importância da cafeicultura em Minas Gerais, sem adentrar em pormenores sobre a extensão da *plantation* mineira e sua respectiva produção nos anos de 1830 e 1840:

[...] não se pode desprezar o concurso da montagem gradual da cafeicultura na recém-criada comarca oriental de Paraibuna (fronteira ao Rio de Janeiro), com início nos anos vinte e acentuado arranque nas décadas seguintes. Somados, esses dois setores convergiram politicamente nas quatro representações da província enviadas em 1839 e 1840. (PARRON, 2009, p. 129, grifo nosso).

Como contraponto às proposições de Tâmis Parron, Roberto Borges Martins sustenta a tese de que o volume de importações de escravos para Minas Gerais não se explica pela demanda do setor cafeeiro (MARTINS, 2002). Para o autor, as entradas dos escravizados não coincidem com o ciclo da cafeicultura mineira.

Segundo Martins, a cafeicultura em Minas Gerais era quase insignificante na década de 1820. As exportações não ultrapassavam 300 toneladas/ano. No primeiro quinquênio da década de 1830, as exportações de Minas Gerais representavam somente 4,3% do montante total do café escoado pelo porto do Rio de Janeiro. Nos anos de 1850, as exportações de café, proveniente de Minas Gerais, alcançaram a média anual de 10.264 toneladas, o que correspondia, aproximadamente, a 7% do café produzido no Rio de Janeiro.

Quanto ao universo do trabalho escravo, Martins afirma que a cafeicultura, em 1835, ocupou na produção e transporte do café apenas 0,6% do total da província (1.600 escravos). Na década de 1850, os escravizados envolvidos na cafeicultura somavam pouco mais de 2% (7.000 cativos) (MARTINS, 2002, p. 110).

Para Martins, ao longo do século XIX, o traço essencial se manifestou na natureza econômica e no comportamento demográfico. No plano econômico, a província apresentou forte capacidade de importação de escravizados: importação, em termos líquidos, de mais de quatro mil escravizados por ano nas sete primeiras décadas do século XIX.¹¹⁸ Na demografia, num primeiro momento, o comportamento populacional revelou que as antigas áreas mineradoras não perderam escravizados para a área cafeeira (MARTINS, 2002, p. 129-130).

¹¹⁸ Roberto Borges Martins estima que a província importou aproximadamente 320 mil escravos na primeira metade do século XIX, o que representa cerca de 19% do total do tráfico atlântico para o Brasil entre 1800 e 1852. Em termos globais relativo ao tráfico atlântico no século XIX, Minas incorporou cerca de 11%, abaixo de Cuba que recebeu quase 25% desse total e da província do Rio de Janeiro, que importou cerca de 15%. Martins ressalta a existência de traficantes especializados na reexportação de africanos para Minas. Essa atividade, altamente lucrativa, avalizou negócios vultosos e mais seguros que os dos negreiros oceânicos “*porque em terra não se naufraga e não há quem prenda ou queira mal àqueles que nos fazem bem*” (MARTINS, 2002, p. 104). Cf. Roberto Borges Martins. “Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez”. In: Tamás Szmrecsányi; José Roberto do Amaral Lapa (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2º ed. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130.

Entre 1832 e 1872, o crescimento populacional de Minas Gerais indicou uma taxa média de crescimento anual de 2,3% acima da média do Império de 1,7%. Tanto em 1832 como no ano de 1872, Minas Gerais se manteve como a província mais populosa do Império, abrigando, respectivamente, 16,6% e 20,6% (RODARTE, 2012, p. 88-92).

Em sincronia com esses aspectos, a província manteve autossuficiência na produção de gêneros alimentícios durante todo o período imperial. O peso demográfico e a agricultura diversificada produziram um mercado interno capaz de garantir a existência da produção de panos de algodão e o funcionamento de uma indústria siderúrgica de pequenas fundições (MARTINS, 2002, p. 107).

Para Martins, não há associação entre os picos de importações de escravos em Minas Gerais e a expansão cafeeira.¹¹⁹ Segundo o autor, a cafeeira não explica o crescimento da população escravizada. Essas considerações revelam a complexidade da economia mineira e a necessidade de avaliação de sua singular participação no tráfico.

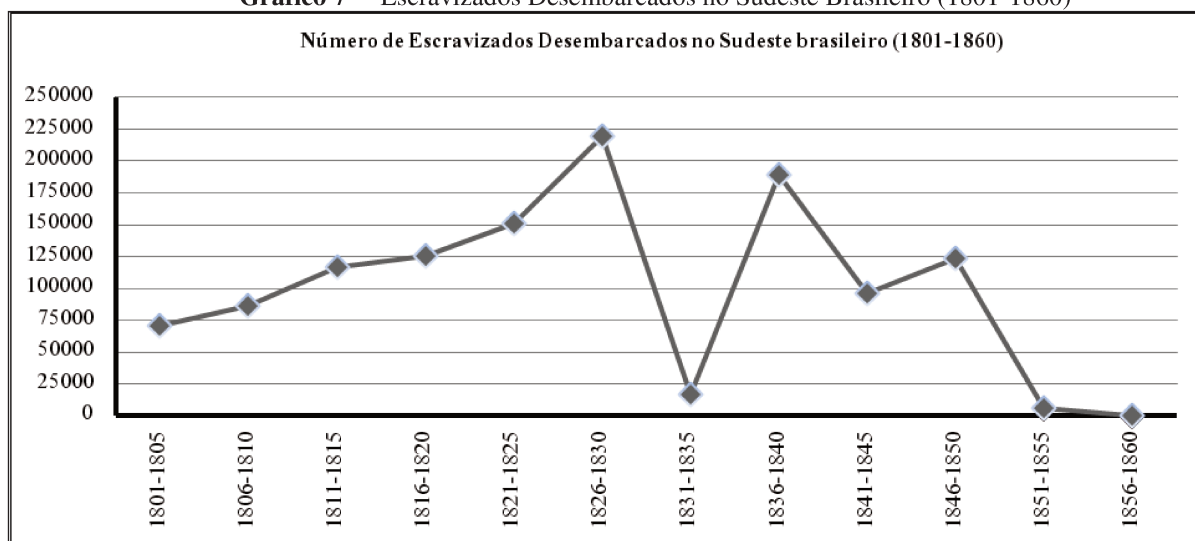
Escravidão, tráfico e a construção de estradas – essencial para o funcionamento de uma economia com intensos fluxos mercantis de primeira necessidade e o desenvolvimento do setor têxtil e siderúrgico – se correlacionaram e os seus interesses colocaram em movimento a reestruturação não apenas da infraestrutura viária como também da perpetuação da organização do trabalho dependente da manutenção do tráfico.

No caso brasileiro, nas primeiras décadas do século XIX, especialmente na década de 1820, observa-se um recrudescimento da importação de escravos via tráfico transatlântico. Esse expressivo aumento relaciona-se com as perspectivas do fim do tráfico. O gráfico a seguir revela que, entre 1801 e 1857, mais de um milhão e duzentos mil escravizados desembarcaram na região Sudeste do Brasil, indicando que o ápice de entrada ocorreu nos anos de 1826 a 1830. Portanto, em termos gerais, contabilizando todos os desembarques, alcança-se a soma de mais de um milhão e novecentos mil escravizados destinados ao Brasil entre 1801 a 1857.

Ressalta-se que 62% dos desembarques ocorreram no Sudeste. O gráfico destaca, através da divisão temporal por quinquênios, os ritmos e flutuações do tráfico negreiro apenas no Sudeste brasileiro, considerando o porto da cidade do Rio de Janeiro como principal entrada. Os dados apresentam uma queda vertiginosa nos anos de 1831 a 1835, atingindo

¹¹⁹ Sobre a Mata mineira, Martins reconhece que a zona cafeeira sofreu acelerada ocupação entre 1835 e 1855. Os municípios da Mata mineira, região onde o desenvolvimento da cultura do café adentrou com maior força, como Leopoldina, Mar de Espanha, Ubá, Pomba e Santo Antônio do Paraibuna apresentavam uma agricultura diversificada com produções agropastoris que exportavam tanto para o Rio de Janeiro como para o interior da província.

baixo número de entradas, justamente no período posterior a promulgação da Lei de 7 de novembro de 1831. No entanto, no quinquênio de 1836 a 1840 observa-se a retomada do tráfico, aproximando os dados de entrada aos patamares da década de 1820.

Gráfico 7 – Escravizados Desembarcados no Sudeste Brasileiro (1801-1860)

(*) Neste gráfico estão ausentes os desembarques dos portos de Pernambuco, Bahia e da região da Amazônia, que somados para o mesmo período alcançam mais de 720 mil escravizados aportados. Entre 1801 e a década de 1850, Amazônia contabiliza 73.860; Pernambuco 215.883; Bahia 431.553 escravizados desembarcados.

(**) Em 1857 foi registrado o último desembarque.

Fonte: Viagens: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico.

<http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

Apesar de a historiografia apresentar significativos avanços sobre o conhecimento do comércio negreiro internacional, pouco se conhece sobre as saídas e a destinação dos escravos “novos” após o desembarque no porto do Rio de Janeiro. Um dos esforços empreendidos nessa direção foi realizado pelos historiadores Fragoso e Guedes.¹²⁰ Tomando como base os códices da Intendência de Polícia do Rio de Janeiro (1809-1833), buscaram compreender os mecanismos do comércio interno do tráfico de escravos, os seus ritmos e a sua distribuição pelos mercados regionais vinculados ao porto do Rio de Janeiro. As fontes primárias permitiram aos historiadores a construção de um Banco de Dados.

Por um lado, o caráter serial das fontes não impediu a presença de sub-registros e distorções, por outro, esse *corpus* documental possibilitou a identificação do destino de mais de 169.000 escravizados “novos” após o desembarque. As informações sobre as saídas de escravos “novos” do Rio de Janeiro permitem contemplar a representatividade das mesmas em face ao número total de escravizados desembarcados.¹²¹ Conforme a tabela abaixo, num

¹²⁰ Projeto de transcrição e digitação dos códices da Intendência de Polícia da Corte, depositados no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, desenvolvido pelo Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Liphis/UFRJ), coordenado por João Luís Fragoso e Roberto Guedes, comissionado pelo Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada (Ipea) e financiado com recursos do Programa Nacional de Pesquisa Econômica do referido Instituto.

¹²¹ Convém observar que consideramos apenas os escravizados ditos “novos” e excluímos dessa análise os escravos “ladinos”. Essa opção se efetuou uma vez que a denominação “novos” se refere aos escravizados oriundos do continente africano. A expressão “ladino” apresenta maior ambiguidade. O termo “ladino” nos anos de 1830 passa a ser usado como forma de dissimular a entrada de cativos “novos”: “[...] no ano seguinte a 1830,

primeiro momento, nota-se a ausência de referências para determinados quinquênios; em seguida, a baixa representatividade dos dados de identificação do destino dos escravos “novos” nos quinquênios: 1806-1810 e 1811-1815; e, por fim, elevada representatividade de informações no quinquênio 1826-1830, alcançando a identificação de destino de 105.700 (48,0%) dos 220.013 escravizados desembarcados. As oscilações das informações cotejadas se relacionam com as imprecisões e lacunas das fontes primárias.¹²²

Tabela 11 – Escravos desembarcados no Sudeste brasileiro e as remessas de escravos novos				
Quinquênio	Nº Total de Escravos Desembarcados no Sudeste brasileiro		Nº Total Remessas de Escravos Novos com Destino Identificado Após Desembarque	
	N	%	N	%
1801-1805	70839	5,89	-	-
1806-1810	86298	7,18	1692	2,0
1811-1815	116391	9,68	7620	6,5
1816-1820	125272	10,42	15306	12,2
1821-1825	150849	12,54	37222	24,7
1826-1830	220013	18,29	105700	48,0
1831-1835	17053	1,42	1571	9,2
1836-1840	189035	15,72	-	-
1841-1845	96067	7,99	-	-
1846-1850	123788	10,29	-	-
1851-1855	6490	0,54	-	-
1856-1860	520	0,04	-	-
Total	1202615	100,0	169110	14,1

Fonte: Banco de Dados, Códices, CD-ROM, Ipea, 2001; João Luís Fragoso; Roberto Guedes. *Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças)*. Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2001; Viagens: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico. <http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

em 1831, ocorreu uma inversão na categoria dos escravos vendidos, já que os novos deixaram de ser predominantes, passando a primazia aos ladinos, o que se manteve até o último ano abarcado pela fonte, 1833, quando os novos sumiram dos Registros. [...] A partir do primeiro dia de julho até o fim do ano, apenas 37 novos foram remetidos. Portanto, os novos quase desapareceram da fonte a partir de julho de 1831, diferentemente dos ladinos, que foram predominantes no segundo semestre. [...]. Foi a partir de 1830 que também passaram a ser frequentes expressões como Fulano de tal despacha para tal lugar tantos escravos ladinos de nomes Sicrano e Beltrano de sua antiga propriedade, enfatizando tratar-se de remessa de escravos de antiga propriedade, não de novos” (FRAGOSO; GUEDES, 2001, p. 49).

¹²² Segundo Fragoso e Guedes, inexistem dados para o ano de 1810 e também distorções como, por exemplo, a ausência de escravizados enviados para Minas Gerais em 1823. Os autores sugerem que as informações para o ano de 1823 sobre escravos destinados para Minas Gerais estariam em outro Códice, mas que não foi localizado no Arquivo Nacional. Essas lacunas não só afetam a representatividade dos dados como também impossibilitam assertivas sobre a dinâmica do comércio interno de escravos e a participação das regiões no referido comércio. Cf. João Luís Fragoso; Roberto Guedes. *Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças)*. Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001.

Se levarmos em consideração todos os desembarques realizados entre 1801 e 1860 no Sudeste brasileiro e o número de remessas de escravos novos com destino identificado após o desembarque, temos a localização de apenas 14,1% (169.110 escravizados “novos”).

No entanto, se concentrarmos no decênio de 1821 a 1830, alcançamos os seguintes resultados: importação via tráfico transatlântico de 370.862 escravizados e a identificação do destino de 142.922 escravizados após o desembarque. Em termos percentuais, 38,5% do total de escravos desembarcados. Parte expressiva das remessas de escravos “novos” foi destinada para Minas Gerais. No decênio de 1821 a 1830, Minas importou 56.865 escravizados; Rio de Janeiro 47.200; São Paulo 23.044; Rio Grande do Sul 10.190.

Tabela 12 – Remessas de Escravos Novos por Províncias

	Destino das Remessas de Escravos Novos por Províncias										Nº Total Remessas de Escravos Novos com Destino Identificado Após Desembarque	
	Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Rio Grande do Sul		Outros			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1801-1805	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1806-1810	377	22,3	87	5,14	1061	62,7	134	7,92	33	1,95	1692	100,0
1811-1815	3655	48,0	2860	37,5	737	9,67	160	2,1	208	2,73	7620	100,0
1816-1820	5358	35,0	8842	57,8	775	5,06	4	0,0	327	2,1	15306	100,0
1821-1825	12694	34,1	10042	27,0	6956	18,7	5139	13,8	2391	6,4	37222	100,0
1826-1830	44171	41,8	37158	35,2	16088	15,2	5051	4,8	3232	3,1	105700	100,0
1831-1835	1216	77,4	173	11,0	102	6,5	62	3,9	18	1,1	1571	100,0
1836-1840	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1841-1845	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1846-1850	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1851-1855	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1856-1860	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	67471	39,9	59162	35,0	25719	15,2	10550	6,2	6209	3,7	169110	100,0

Fonte: Banco de Dados, Códices, CD-ROM, Ipea, 2001; João Luís Fragoso; Roberto Guedes. Tráfico de Escravos, Mercado e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças). Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2001.

Minas Gerais desponta como o destino de mais 67.400 escravos novos, 39,9% das remessas, superando o Rio de Janeiro e São Paulo com, respectivamente, 35% e 15,2% do total de 169.110 escravos remetidos/identificados. Esse resultado não endossa a assertiva de

que Minas teria sido a maior importadora de escravos entre 1809 e 1830, tendo em vista as lacunas e distorções dos códices do Arquivo Nacional.¹²³

Valendo-se dos dados de remessas de escravos “novos”, pode-se afirmar que, no decênio de 1820, dos 370.862 escravizados desembarcados no Sudeste brasileiro, 15,3% foram enviados para Minas Gerais; 12,7% para o Rio de Janeiro; 6,2% para São Paulo; 2,7% para o Rio Grande do Sul, conforme tabela a seguir.

Tabela 13 - Escravos desembarcados no Sudeste brasileiro e as remessas de escravos novos (1821-1830)												
Decênio	Número Total de Escravos Desembarcados no Sudeste		Destino das Remessas de Escravos Novos									
			Minas Gerais		Rio de Janeiro		São Paulo		Rio Grande do Sul		Outros	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1821-1830	370.862	100,0	56865	15,3	47200	12,7	23044	6,2	10190	2,7	5623	1,5

Fonte: Banco de Dados, Códices, CD-ROM, Ipea, 2001; João Luís Fragoso; Roberto Guedes. Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças). Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2001; Viagens: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico. <http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

Os dados expõem a potencialidade da economia mineira para a importação de cativos, sendo concebível afirmar que a região participou ativamente do tráfico transatlântico e com relativa pujança no comércio interno de escravizados no Sudeste brasileiro.

O cotejamento dessas informações ajuda a compreender a importância das relações comerciais entre Minas e o Rio de Janeiro e, portanto, a necessidade de assegurar regularidade nos fluxos mercantis através de boas vias de comunicação: estradas e pontes.

Os dados sobre o tráfico, analisados em conjunto com os debates historiográficos, ajudam a robustecer o entendimento em torno da figura política do mineiro Bernardo Pereira de Vasconcelos e suas alianças a favor da continuidade do tráfico negreiro. Por conseguinte, permite compreender as manifestações de apego à escravidão pelos mineiros contra o tratado de 1826 assinado entre Brasil e Inglaterra, que proibia todo o comércio de escravos para o Brasil a partir de março de 1830, e a Lei de 7 de novembro de 1831 que declarava livres todos os escravizados aportados ao Brasil:

¹²³ Sobre os agentes mercantis e famílias mineiras envolvidas no comércio interno de cativos, ver: Fabio W.A. Pinheiro. “Os condutores de almas africanas: concentração e famílias no tráfico de escravos para Minas Gerais, 1809-1830”. *Anais do XIII Seminário Sobre a Economia Mineira*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2008.

Em janeiro de 1829, antes do Tratado entrar em vigor, o Conselho Geral da Província pleiteou seu adiamento por três anos, alegando que “a súbita abolição da importação de escravos” produziria necessariamente “o pasmo dos serviços, principalmente minerais”, e seria “fatal a Minas Gerais”. Foram também mineiros os políticos que lideraram a luta pela restauração da legalidade do tráfico internacional. O senador Felisberto Caldeira Brant, marquês de Barbacena, foi o autor do projeto apresentado em 1837, que anulava na prática a Lei de 1831 e legalizava todas as importações ocorridas em sua vigência. Bernardo Pereira de Vasconcelos combateu, desde o início, o tratado com a Inglaterra, e também apresentou, em 1835, um projeto revogando a Lei de 1831. O gabinete de 19 de setembro de 1837, que ele liderou, como ministro do Império e da Justiça, foi abertamente a favor do tráfico, e permitiu que ele tivesse grande expansão, apesar de ilegal. (MARTINS, 2002, p. 105).

Observa-se que, apesar da centralidade de Bernardo Pereira de Vasconcelos, a historiografia pouco conhece sobre a atuação do mesmo como vice-presidente de província, após o Ato Adicional (1834),¹²⁴ e sua participação na execução do primeiro Plano Viário de Minas Gerais (1835).

2.3. DO PLANO VIÁRIO MINEIRO DE 1835 À BUSCA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL NAS DÉCADAS DE 1830 E 1840

Em 1834, como resultado do arranjo jurídico-político que substituiu os conselhos gerais e concedeu às assembleias provinciais o direito de tratar sobre estradas e navegação no interior das respectivas províncias, desde que não pertencessem à administração geral do Estado, a primeira legislatura da Assembleia da Província de Minas Gerais promulgou o Plano Viário de 1835.¹²⁵

O Regimento interno da Assembleia Legislativa de Minas Gerais instituiu o funcionamento de doze comissões em caráter permanente.¹²⁶ As comissões deveriam ser compostas pelo mínimo de três deputados e o máximo de cinco. Dentre essas, destacava-se a

¹²⁴ Como vice-presidente da província, em 1833, Bernardo Pereira de Vasconcelos exerceu forte influência na retomada de Ouro Preto dos revoltosos e líderes da Revolta da Fumaça. Com forte conteúdo político e social a Sedição de Ouro Preto tem sido revisitada pela historiografia na última década. Para uma comparação de perspectivas sobre a Sedição da Fumaça e a atuação de Bernardo Pereira de Vasconcelos, ver: Wlamir Silva. *Liberais e povo: a construção da hegemonia liberal-moderada na província de Minas Gerais (1830-1834)*. São Paulo: Hucitec, 2009; Andréa Lisly Gonçalves. *Estratificação social e mobilizações políticas no processo de formação do Estado nacional brasileiro*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild, 2008, especialmente o capítulo “*Conflitos étnicos e sedições na província de Minas Gerais (1831-1833)*”.

¹²⁵ Joaquim Cypriano Ribeiro. *Acto Adicional anotado e consolidação das disposições esparsas e vigentes do Regimento Interno da Assembleia Legislativa Provincial de Minas*. Ouro Preto: Typ. da Actualidade, 1881.

¹²⁶ Comissões permanentes: I) Polícia; II) Poderes e Infrações da Constituição e das Leis; III) Fazenda Provincial; IV) Fazenda Municipal; V) Propostas e Representações das Câmaras; VI) Estatística, Catequese e Civilização de Índios; VII) Instrução Pública; VIII) Estradas, Pontes, Canais e Navegação Interior dos Rios; IX) Negócios Eclesiásticos; X) Força Pública; XI) Redação; XII) Saúde Pública. Cf. Joaquim Cypriano Ribeiro. *Acto Adicional anotado e consolidação das disposições esparsas e vigentes do Regimento Interno da Assembleia Legislativa Provincial de Minas*. Ouro Preto: Typ. Actualidade, 1881, p. 119-121.

Comissão de Estradas, Pontes, Canais e Navegação Interior dos Rios. A respectiva Comissão, na primeira legislatura, foi formada por três deputados: Bernardo Pereira de Vasconcelos, Francisco de Paula Santos¹²⁷ e José Pedro Dias de Carvalho.

Ressalta-se que a Assembleia passou a ser composta por 36 membros com o tempo de 2 anos para cada legislatura. Dentre os 36 membros da primeira legislatura mineira, o influente político Bernardo Pereira de Vasconcelos se destacou e teve apoio de parte significativa da bancada. Em 1835, foi eleito por 29 dos 32 deputados provinciais para ocupar o cargo de vice-presidente de província. Se, por um lado, Vasconcelos teve como aliados padres e grandes proprietários rurais, por outro, a oposição foi composta por jovens deputados, como Teófilo Ottoni, José Antônio Marinho, Joaquim Antão Fernandes e José Alcibiades Carneiro:¹²⁸

Ao tempo da instalação do parlamento mineiro, Vasconcelos tinha 39 anos de idade e estava no terceiro mandato de deputado à Assembleia Geral do Império. Já havia servido como ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda e era uma celebridade no Brasil Império. Na Província de Minas Gerais, tomara assento no Conselho de Governo e no Conselho Geral de Província desde a criação até a extinção desses órgãos. (RODARTE, 2014, p. 71).

Segundo Claus Rodarte, as disputas e embates na legislatura mineira consolidaram alianças e abalizaram os adversários. Ao fim da primeira sessão legislativa da primeira legislatura da Assembleia Provincial (1835/1837), Vasconcelos rumou para o Rio de Janeiro a fim de tomar assento na Assembleia Geral do Império. Aliados e opositores já se encontravam definidos. As eleições de 1836 para a Assembleia Provincial e para a Assembleia Geral conformaram novas coalizões políticas, bem como ajudaram a alinhar as bases do “sistema regresso” e, portanto, daquilo que se chamaria de “Partido Conservador”.¹²⁹

¹²⁷ Segundo Leandro Andrade, Francisco de Paula Santos era um importante negociante na década de 1840: “Investia no empréstimo a juros, na troca do ouro, no comércio de escravos e na posse de lavras minerais. Foi eleito deputado provincial por duas vezes na década de 1840 e seis vezes deputado na Assembleia Geral nas décadas de 1850 e 1860” (ANDRADE, 2012, p. 12). Libby (1984) indica que Francisco de Paula Santos participou do sistema de aluguel de escravos para a empresa inglesa de mineração Saint John d’El Rey Mining Company: “[...] em 1867 [...] o comendador Francisco de Paula Santos e seu genro, Sr. Dumont, contribuíram com um total de 414 negros. A maioria desses vieram da Mina de Gongo Soco, pois o comendador Paula Santos era o credor hipotecário da Imperial Brazilian Mining Association quando ela faliu em 1856” (LIBBY, 1984, p. 95). Cf. Douglas Cole Libby. Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil. O caso de Morro Velho. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1984; Leandro Braga de Andrade. “Fortunas subterrâneas: negociantes da capital da província de Minas Gerais e as companhias inglesas de mineração”. *Anais do Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: CEDEPLAR, 2012, p. 1-19.

¹²⁸ Claus Rodarte. “Os liberais de Minas e o “Regresso”. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, v.50, n. 2, p. 68-85, 2014.

¹²⁹ O argumento de que a experiência e as disputas nas sessões da legislatura provincial mineira foram fundamentais para alinhar as bases do “sistema regresso” é defendida por Claus Rodarte (2014).

O primeiro plano rodoviário era constituído por 66 artigos (lei n. 18, de 1º de abril 1835), que dimensionavam a necessidade de construir estradas principais, laterais e sublaterais, sendo Ouro Preto (capital da província) o ponto central para a irradiação de estradas em direção ao norte, sul, leste e oeste.

O primeiro artigo expressava um sentimento de inexatidão sobre as necessidades do imenso território mineiro ao proclamar que seriam edificadas “quantas forem necessárias” para comunicar as diferentes partes da província com Ouro Preto.¹³⁰ Intencionava-se erguer quatro estradas, partindo do sul da província em direção à fronteira com o Rio de Janeiro.¹³¹ Priorizavam-se abertamente as comunicações que favorecessem as ligações da província com a Corte.¹³²

Submetia o engenheiro da província ao inspetor geral de estradas: “[...] haverá até três engenheiros incumbidos de quanto convier a bem das estradas, debaixo da imediata inspecção, e autoridade do inspetor geral”.¹³³ Ao inspetor, nomeado pelo presidente de província, cabia administrar os terrenos ao lado das estradas, alinhar e conservar as vias, fiscalizar os empregados na construção, prescrever a forma e direção de fossos e valas “conciliando o interesse particular com o público da conservação das estradas”¹³⁴, levantar “Carta Geográfica e Topográfica”, apresentar exposição do estado de estradas e pontes em um balanço anual com um mês de antecedência da reunião da Assembleia Legislativa e inspecionar a Polícia das Estradas.¹³⁵

Subordinado ao inspetor estava o delegado de estradas, responsável por examinar o estado em que se achavam as condições viárias e o cumprimento das disposições das leis e posturas pelos proprietários.¹³⁶ O aparato normativo se voltava para os transportes com inspetor, engenheiros, delegados e Polícia das Estradas. Engenheiros foram contratados e estradas construídas (Anexo I e II). Uma dessas experiências consistiu na tentativa de formar uma companhia para viabilizar a construção da Estrada do Paraibuna.

¹³⁰ Lei n. 18, 1º de abril 1835, art. 1º. Livro da Lei Mineira (LLM), 1835.

¹³¹ “Art. 6º Estas estradas terão a largura de trinta e cinco palmos, comprehendidos os canaes, fossos, muros, ou socalcos necessários para sua segurança e duração. Art. 7º De cada lado das Estradas haverá um espaço de terreno de largura de sessenta palmos, onde as localidades o permitirem, o qual terreno será considerado pertença da estrada, e será posto sob a administração do Inspector Geral, que fará cortar todas as arvores, que ali existirem, e proibirá, e efectivamente impedirá que dentro dos seus limites se plantem, ou cresçam outras, ou se levantem Edifícios, que não sejam os das barreiras”. Ver: Lei n. 18, 1º de abril 1835, art. 6º e 7º.

¹³² Lei n. 18, 1º de abril 1835, art. 3º e 16º. Livro da Lei Mineira (LLM), 1835.

¹³³ Lei n. 18, 1º de abril 1835, art. 52º. Livro da Lei Mineira (LLM), 1835.

¹³⁴ Lei n. 18, 1º de abril 1835, art. 21º. Livro da Lei Mineira (LLM), 1835.

¹³⁵ Lei n. 18, 1º de abril 1835, art. 56º. Livro da Lei Mineira (LLM), 1835.

¹³⁶ APM, PP 1/46, Caixa 2, doc. 59-01.

Desse modo, Bernardo Pereira de Vasconcelos, então vice-Presidente da província, designou delegados de estradas:

O Vice-Presidente da Província de Minas Geraes, ouvido o Inspector Geral das Estradas em virtude da Lei nº 18 do 1º de abril do corrente ano, nomeia Delegado do mesmo Inspector no Termo da Villa da Pomba o cidadão Custodio Leite Ribeiro, que exercerá as atribuições, que pela mesma lei lhe competem, depois de prestar juramento, e tomar posse perante a Camara Municipal respectiva. E para constar-se expede o presente Diploma, que vai assignado pelo Vice-Presidente e sellado com o sello das Armas do Imperio, e será registrado nos livros da Secretaria do Governo, e onde mais levar. (APM, PP 1/46, Caixa 2, doc. 32-02).

Vasconcelos também nomeou figuras de diferentes localidades para agenciar subscrições para uma Companhia¹³⁷ projetada para viabilizar a construção da Estrada do Paraibuna até a Vila de Diamantina.¹³⁸ O Estatuto Provisório da Companhia, composto por 13 artigos, previa um capital de 1:000\$000 réis divididos em vinte mil ações de 50\$000 réis para cada uma, além da garantia de que o projeto seria apresentado ao Governo Provincial para obter “cooperação necessária para se efetuar a empresa”¹³⁹ e empenho da Assembleia para afiançar privilégios, como a “percepção de taxas itinerárias”¹⁴⁰ por 32 anos, isenções de impostos sobre animais, carruagens, carros ou gêneros que passarem por esta estrada (salvo os impostos do Governo Geral), a não concessão de abertura de outras estradas paralelas a esta e “que o imposto das barreiras seja fixado sobre os animaes, e gêneros que passarem pela Estrada construída pela Companhia, em quantia certa, e determinada, quando a mesma Companhia o requeira.” (APM, PP 1/46, Caixa 2, doc. 06-01). As evidências indicam que o Estatuto chegou aos agentes escolhidos pelo governo para arrecadar subscrições para a

¹³⁷ Agentes subscritores da Companhia nomeados pelo governo na Vila Diamantina: Manoel Gomes de Carvalho, Antonio Ribeiro de Souza Leão; Vila do Príncipe: José Ferreira Carneiro, Antonio Jose Rodrigues Lins; Itabira: Paulo Jose de Souza, Manoel Pinto Ferreira; Sabará: Joaquim Jose de Meirelles Freire, Antonio Vaz da Silva; Lagoa Santa: Carlos Jose de Moura; Santa Luzia: Manoel Ribeiro Vianna; Mariana: Honorio Jose Ferreira Armond, Fortunato Rafael Araujo da Fonseca; Piranga: Francisco Coelho Duarte Badaró, José Justiniano Carneiro; Ponte Nova: Padre Jose Miguel Martins Chaves, Joaquim dos Santos Ferreira; Barra: Antonio Ferreira Rabello, Manoel Jose Martins; Santa Bárbara: Luiz Augusto Soares do Couto, Padre Sebastião Jose de Carvalho Penna; Queluz: Jose Ignacio Gomes Barbosa Filho, Antonio Pedro de Azeredo Dantas; Barbacena: Mariano Jose Ferreira, José Gomes Pereira Alvim; Pomba: Custodio Leite Ribeiro, Bento Joaquim Pereira; Minas Novas: Vigário Carlos Pereira Freire de Moura, Silverio Jose da Costa; S. João del Rei: Martiniano Severo de Barros, Antonio Fernandes Moreira; Lavras: Jose Fernandes Penna, Thomaz de Aquino Alves de Azevedo; Tamanduá: Vigário João Antunes Correia, Wanceslao Alves Bello; Campanha: Bernardo Jacintho da Veiga, Domingos Ferreira Lopes; Pouso Alegre: Jose Francisco Pereira Filho, Modesto Antonio Mayer; Formigas: José Pinheiro Neves, Domingos Fernandes Pereira Correia; Paracatu: Joaquim Pimentel Barboza, João de Pina Vasconcelos; Baependi: Francisco Theodoro da Silva, Antonio Luiz de Noronha; Curvello: Luiz Euzebio de Azevedo, Jeronimo Martins do Rego; S. José: Antonio Francisco Teixeira Coelho, João Antonio de Campos; Jacuí: Bonifacio Justino Alves, Padre Antonio Jose Martins; Araxá: João José Carneiro de Mendonça, Joaquim Telles Caldeira; S. Romão: Thomaz da Conceição Araujo, Joaquim Pereira da Mata. Cf. APM, PP 1/46, Caixa 2, doc. 06-01.

¹³⁸ APM, PP 1/46 Caixa 2, doc. 07-01; 08-01; 09-01; 13-01; 14-01; 15-01; 20-01; 23-01; 28-01; 32-02.

¹³⁹ APM, PP 1/46, Caixa 2, doc. 06-01.

¹⁴⁰ Livro da Lei Mineira (LLM), n. 25 de 2 de abril de 1835.

estrada. Bernardo Jacinto da Veiga¹⁴¹, residente na cidade de Campanha, foi um deles e tratou de endereçar carta a Bernardo Pereira de Vasconcelos:

Acabo de receber o officio de V.Exa de 21 do passado, dignando-se incumbir-me o agenciar o maior numero de subscrições possível, a fim de se efetuar a projetada Companhia, que pretende construir hua Estrada do Parahibuna até a Vila Diamantina, em resposta ao que julgo do meu dever certificar a V.Exa que honrado com huma tal escolha e firmemente convencido da utilidade que deve trazer á Provincia o plano da mesma Companhia quando realizado, me não pouparei á todos os esforços a bem de sua organização, restando-me unicamente o sentimento de não serem minhas forças iguaes á meus desejos. (APM, PP 1/46, Caixa 2, doc. 09-01).

Ao que tudo indica, apesar dos esforços de cooptação por garantias pecuniárias, a referida Companhia não logrou êxito. Isso obrigou o governo a mudar a estratégia para viabilizar a construção da Estrada do Paraibuna.

A província de Minas Gerais optou pela emissão de apólices para a construção da Estrada do Paraibuna. Vale destacar que as primeiras apólices foram emitidas entre 1838 e 1839;¹⁴² a segunda emissão de 400 apólices produziu a quantia de 200:000\$000 no ano de 1840; a terceira, resultante de resolução promulgada em abril de 1841, originou na emissão de 340 apólices;¹⁴³ a última, em 1846, ocasionou a emissão de 160 apólices, no valor nominal de 80:000\$000.

¹⁴¹ Bernardo Jacinto da Veiga, pertencente ao núcleo da influente família Veiga na cidade de Campanha, era dono de uma casa de comércio e proprietário-fundador do periódico “Opinião Campanhense (1832-1837)”. Durante o período regencial se encontrava alinhado aos liberais moderados. Exerceu o mandato de presidente da província de Minas Gerais entre março de 1838 e agosto de 1840. Retornou ao mesmo cargo em 1842 e exerceu-o até março de 1843. Ver, especialmente: Carlos Eduardo França de Oliveira. *Construtores do Império, defensores da província: São Paulo e Minas Gerais na formação do Estado nacional e dos poderes locais, 1823-1834*. 416f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2014, p. 46.

¹⁴² Lei n. 78 de 12 de abril de 1837: “Art. 1º – O governo é autorizado a contrair um empréstimo, do qual o juro não possa exceder anualmente a quantia de trinta e seis contos de réis. Art. 2º – Este empréstimo será contraído em todo ou em parte, dentro, ou fora do Império, como foi mais vantajoso aos interesses da província, de maneira porém que não exceda em cada ano ao necessário para as despesas a que é aplicado. Art. 4º – São hipotecadas especialmente ao pagamento do juro e da amortização deste empréstimo 1º as rendas das barreiras e da estrada; 2º a quantia de quarenta contos de réis, que será anualmente consignada na Lei do Orçamento para despesas com estradas; 3º em geral todas as rendas provinciais. Art. 7º – O empréstimo será para continuar a estrada já começada entre o Paraibuna e a Vila de Barbacena e que deve se dirigir para Capital e também à S. João Del Rei através de uma estrada lateral” (LIVRO DA LEI MINEIRA, 1837).

¹⁴³ Resolução n. 213 de 13 de abril de 1841: “Art 1º – O governo he autorizado a emitir apólices do empréstimo provincial de 1º de julho em diante, até a soma, cujo juro não exceda a dez contos e duzentos mil réis anualmente. [...]. Art. 5º – O governo poderá despendar a quantia de vinte contos de réis com os melhoramentos e conservação das estradas entre esta província e a do Rio de Janeiro, estabelecendo Barreiras proporcionadas pelo uso das mesmas” (LIVRO DA LEI MINEIRA, 1841).

Tabela 14 – Emissão de apólices para a construção da Estrada do Paraibuna

Emissão	Data	Apólices	Valor Nominal	Valor Real
1ª emissão	Junho/1838	800 apólices	400:000\$000 nominal	240:000\$000 real
2ª emissão	Fevereiro/1840	400 apólices	200:000\$000 nominal	139:000\$000 real
3ª emissão	Agosto/1841	340 apólices	170:000\$000 nominal	105:400\$000 real
4ª emissão	Janeiro/1846	160 apólices	80:000\$000 nominal	56:000\$000 real
Total		1700 apólices	850:000\$000 nominal	540:400\$000 real

Fonte: Relatório apresentado a Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na Sessão Ordinária de 1869 pelo presidente da mesma Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides. Rio de Janeiro: Typ. Laemmert, 1870, Anexo N. 9.

Como se observa na tabela acima, as 1700 apólices alcançaram o valor nominal de 850 contos. Em termos reais, as apólices produziram um total de 540:400\$000 mil réis. Embora as emissões de novas apólices tenham sido suspensas quando a Estrada do Paraibuna foi incorporada à Companhia União e Indústria (conforme decreto de 7 de agosto de 1852), os juros e amortizações foram pagos regularmente até o equacionamento final do empréstimo em julho de 1869. O pagamento de juros e amortizações do empréstimo relativo às emissões de apólices totalizou mais de 1.940:000\$000, tendo gerado como quantia real apenas 540:400\$000 réis, indicando o seu alto custo aos cofres provinciais:

Achando-se alterada a situação do governo em relação à estrada do Parahybuna pelo facto de incorporar-se a Companhia – União e Indústria – como já disse em outro lugar, julguei prudente não realizar a emissão de apólices autorizada pelo § 4º do art. 5º da Lei Provincial nº 606. As apólices emitidas em diversas épocas por virtude das Leis Provinciaes ns. 7, 103, 213 e 281, que fundaram o empréstimo mineiro montão a rs. 850:000\$000 nominaes, que produzirão 540:400\$000 rs em razão do preço por que se venderão (Relatório de Presidente de Província, 1853, p. 43).

A partir de 1852, a Estrada do Paraibuna passava aos domínios do empresário Mariano Procópio Ferreira Lage. A concessão garantia o privilégio de cinquenta anos para que a companhia sob a direção do referido empresário construísse e conservasse duas linhas de estradas. A primeira, saindo das margens do Rio Paraíba deveria passar por Barbacena até alcançar a Barra do Rio das Velhas. A segunda estrada obrigatoriamente atravessaria o município cafeicultor de Mar de Espanha e cortaria a província até chegar à cidade de Ouro Preto. A licença também assegurava o pleno monopólio da empresa: nenhuma outra estrada para trânsito de carros de quatro rodas, carruagens e diligências poderia ser edificada num raio de cinco léguas para cada lado das estradas. Assim, o governo afiançava o absoluto controle da União & Indústria sob a circulação de bens e pessoas nas direções das duas linhas

referendadas no decreto.¹⁴⁴ Segundo relatório provincial de 1853, das 6.000 ações de 500\$000 réis, exatas 2.100 ações estavam distribuídas na Província de Minas Gerais.

Como resultado dos esforços para a integração regional do Centro-Sul, o poder provincial buscou contratar engenheiros na década de 1830.

Em Minas Gerais, também coube a Bernardo Vasconcelos orientar o engajamento de engenheiros. Assim, em 1836, informava o inspetor das estradas ao vice-presidente da província não conhecer pessoalmente o engenheiro Fernando Halfeld. Por outro lado, dizia ter as “melhores notícias sobre a sua aptidão já experimentada em diversos trabalhos, e creio que será muito vantajoso para a província que ele se engaje para o serviço público.” (APM, PP 1/46, Caixa 3, doc. 14-01). Com base neste aval, Halfeld foi incorporado. As negociações contratuais indicam que o contrato firmado estipulava um ordenado de 2:400\$000 réis por ano, em pagamentos trimestrais, o fornecimento de instrumentos para fazer medições e nivelamento, o pagamento em trabalhos fora do domicílio de 4\$000 por dia e um contrato com duração de mais de seis anos.¹⁴⁵ Heirinch Wilhelm Ferdinand Halfeld, natural da cidade de Clausthal, Reino de Hanover, formado em engenharia na *Bergakademie Clausthal*, havia imigrado para Minas Gerais na década de 1820, exercendo, em 1827 e 1828, a atividade de engenheiro de minas na empresa inglesa de mineração *General Mining Association*, situada em São José del Rei, e, entre 1830 e 1832, na *Imperial Brazilian Mining Association*, na localidade de Gongo Soco (MARTINS, 1998, p. 25/26).

A contratação de Halfeld não foi exceção. Em outras províncias engenheiros também se fizeram presentes. O engenheiro politécnico Louis-Léger Vauthier na província de Pernambuco, na província de São Paulo o engenheiro Daniel Pedro Müller¹⁴⁶ e o engenheiro Amélio Pralon na província do Rio de Janeiro.¹⁴⁷

¹⁴⁴ Art. 7º – “Os preços de transporte de quaesquer mercadorias ou cargas nos carros da Companhia, serão fixados em huma Tabela feita de cinco em cinco anos, e submetida a aprovação do governo, não podendo exceder no máximo a 15 réis por arroba, em cada légua, para os objetos de exportação, e sal; e 30 réis para os de importação.” (COLECÇÃO DAS LEIS, 1853, p. 347-348). Cf. Collecção das Leis do Império do Brasil de 1852. Tomo XV. Parte II. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1853.

¹⁴⁵ APM, PP 1/46 Caixa 3 doc. 15-01, 15-02.

¹⁴⁶ Em 1835, a Assembleia Legislativa de São Paulo sancionou a criação de um Gabinete Topográfico, bem como autorizou dispêndio para a confecção de um mapa provincial e o cotejamento de dados estatísticos. A referida estatística e o mapa foram encomendados ao engenheiro-militar Daniel Pedro Müller (1785-1841). Sobre a trajetória de Daniel Pedro Müller e a produção e circulação do “*Mappa Chorographico da Província de São Paulo*”. Ver: José Rogério Beier. *Artefatos de poder: Daniel Pedro Müller, a Assembleia Legislativa e a construção territorial da província de São Paulo (1835-1849)*. 375f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2015.

¹⁴⁷ Em 1836, na província do Rio de Janeiro, foi criada a Escola de Arquitetos Medidores, a Diretoria de Obras Públicas e o Colégio de Artes Mecânicas para Órfãos. Em 1844, foi substituída a Diretoria de Obras Públicas pela Junta de Direção e Expansão das Obras Públicas e também criado os Distritos de Obras Públicas cada qual com o seu respectivo chefe de distrito subordinado à Junta. Cf. Maria de Fátima Gouvêa. *O Império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 81-85.

Dentre esses, Vauthier alcançou maior destaque graças à descoberta de Paulo Prado dos manuscritos em Paris e do esforço de Gilberto Freyre para a tradução e edição dos diários de Louis-Léger Vauthier. Formado pela *École Polytechnique* de Paris, engenheiro de Pontes e Calçadas, Vauthier foi contratado pelo presidente de província de Pernambuco, o barão da Boa Vista. O contrato de trabalho, assinado em março de 1840, previa a duração de três anos. O engenheiro, no entanto, permaneceu no cargo até 1846. A saída de Vauthier guarda forte relação com o fim do duradouro governo do conservador barão da Boa Vista (1837-1844).

As transformações nos transportes conjugaram, por um lado, o interesse pela melhoria da circulação mercantil e, por outro, a busca de possíveis benefícios com a participação na construção de estradas e pontes (aluguel de cativos, escolhas de trajetos e das vias edificadas, a substituição de barcas de margem a margem dos rios por pontes etc.). Emblemática torna-se a passagem de janeiro de 1841 do diário de Vauthier quando relata um longo diálogo com o presidente da província de Pernambuco. O transporte e a necessidade de integrar todas as províncias ao centro político do país (Rio de Janeiro) ganham um tom de relevância e também de pessimismo:

Tive hoje de manhã uma longa conversa com o presidente sobre a situação geral do Brasil. Questão de importância capital, agora: a ligação das províncias ao centro. O sistema atual é abominavelmente falso. Nada se fará enquanto subsistir o atual estado de coisas. Desenvolver essa ideia em uma brochura ou em alguns artigos para os jornais (VAUTHIER, 2010 [1841], p. 178).

Analisada em conjunto com as intencionalidades do Plano mineiro de 1835, o traço comum é a busca de comunicação com o centro político. O termo “falso”, incluso no diário para caracterizar o dito “sistema atual” dos transportes, certamente poderia ser substituído pelos adjetivos: incompleto e colonial.

Por fim, quanto aos engenheiros, nos períodos concernentes à contratação de Vauthier e Halfeld, tanto em Recife quanto em Ouro Preto, os presidentes de província eram políticos vinculados ao Partido Conservador. Em Pernambuco, o barão da Boa Vista e nas Minas Gerais, o jovem bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra com relações políticas próximas à Vasconcelos, Antonio da Costa Pinto (RODARTE, 2014, p. 79). Além disso, cabe ainda mencionar que tanto Vauthier quanto Halfeld foram proprietários de escravos.¹⁴⁸

Iniciativas na década de 1830 desejaram romper os isolamentos e criar um sistema viário de caráter nacional. Em 1838, José Silvestre Rebelo defendeu a ideia da construção de

¹⁴⁸ Segundo a lista nominativa de 1838 referente à Ouro Preto, Fernando Halfeld possuía 10 escravos (5 homens e 5 mulheres), sendo 9 africanos e apenas 1 crioulo. A mesma lista apresenta o nome e idade de sua esposa, Dorothea Augusta, e dos seus respectivos dependentes. Cf. www.nphed.cedeplar.ufmg.br (Consulta: maio 2017).

três estradas reais, partindo da Corte em direção ao Sudoeste, Noroeste e Norte do país numa clara exigência de uma política de integração nacional (política e militar).

Três anos antes, em 1835, Decreto imperial concedia a uma ou mais companhias, que se responsabilizassem pela construção de uma estrada de ferro da Corte para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilégio do espaço por 40 anos para o transporte de gêneros e passageiros. A legislação ainda previa que os brasileiros empregados na construção das obras estariam livres do recrutamento de mar e terra pelo espaço de cinco anos, sendo revogada a medida somente em caso de guerra.¹⁴⁹

Quanto à exploração dos rios, na década de 1830 decretos foram promulgados e destinados ao setor. Em Minas Gerais, os rios Doce, Jequitinhonha, das Velhas e São Francisco foram contemplados. Em 1832, para atender a circulação nos rios Doce e Jequitinhonha foi autorizada a abertura de estradas em direção à Bahia e Espírito.¹⁵⁰ Em relação ao Rio das Velhas, em 1833, o negociante estrangeiro Guilherme Kopke ganhou o privilégio de exploração por dez anos e autorização para introduzir barcos a vapor.¹⁵¹ No ano seguinte, a concessão recebeu ampliação e abrangeu o Rio São Francisco (COIMBRA, 1974, p. 53-61).

Nas décadas de 1830 e 1840 havia a percepção do isolamento geográfico como um grave problema a ser enfrentado.¹⁵² Em 1842, o Relatório das obras públicas na província do

¹⁴⁹ “Art.1º O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma Estrada de Ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros. Art. 4º As Companhias deverão preencher as seguintes obrigações: §1º Não receber por transporte de arroba de peso mais de vinte réis por légua, nem por passageiro mais de 90 réis. §2º Dirigir a estrada pelas cidades e Villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lher parecer melhor. §3º Começar a estrada no prazo de dous annos, a contar do dia em que concluírem o contracto com o Governo, e a fazer a cada anno pelo menos cinco léguas de estrada” (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, 1864 [1835], p. 118-120). Cf. Collecção das Leis do Império do Brazil de 1835. Parte Primeira. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1864.

¹⁵⁰ “Art. 1º O governo promoverá as empresas da navegação do Rio Doce, e Rio Jequitinhonha, e seus confluente, assim como a abertura de novas estradas, e a reparação das existentes na direção da província de Minas Geraes para as províncias da Bahia e Espírito. Art. 2º Para este fim fica o governo autorizado a convocar Companhias dentro, e fora do Império, organizadas de sócios naturaes ou estrangeiros. Ellas formarão os estatutos de sua administração, e economia interna. Art. 4º Além das concessões dos terrenos alagadiços e pantanosos [...] fica o governo a conceder mais oito sesmarias de légua quadrada naqueles pontos que forem escolhidos pelas Companhias nas margens de um e outro rio [...]” (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, 1874 [1832], p. 124-125). Cf. Collecção das Leis do Império do Brazil de 1832. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1874.

¹⁵¹ “Artigo único. O Governo fica autorizado a conceder a Guilherme Kopke, negociante hamburguez, residente em Sabará, Provincia de Minas Geraes, o privilégio exclusivo de navegar o Rio das Velhas por tempo de dez annos com barcos movidos a vapor; ficando sem effeito este privilegio, se dentro de anno e meio depois da data da sua concessão não effectuar a empreza projectada” (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, 1872 [1833], p. 41). Cf. Collecção das Leis do Império do Brasil de 1833. Parte Primeira. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1872.

¹⁵² A integração das diversas regiões foi reconhecida como uma questão militar e política. Projetos viários destinaram preservar a unidade nacional. Do ponto de vista econômico, segundo Furtado (1959), o fracasso dessas proposições remete à conjuntura das primeiras décadas do século XIX: demarcada por relativa estagnação

Rio de Janeiro oferece a dinâmica dos transportes terrestres e fluviais como também a associação entre o conhecimento do território e as bases de integração do Estado nacional independente.

De autoria de Frederico Carneiro de Campos, bacharel em Letras e Matemática e major do Corpo de Engenheiros, o Relatório tinha por objetivo conhecer a população e a produção agropecuária da 1ª Secção de Obras Públicas do Rio de Janeiro. Essa Secção era fronteira à província de Minas Gerais, ao oeste à província de São Paulo e a leste aos municípios de Valença, Vassouras e Iguaçu, abrangendo as comarcas de Vassouras, Resende e Parati. Ao todo, englobava oito municípios (Resende, Angra, Parati, Barra Mansa, São João do Príncipe, Piraí, Mangaratiba e Itaguaí) e totalizava população de 116.000 mil pessoas. No entanto, não deixou de mencionar que a divisão territorial era imprecisa, tendo em vista que o processo de ocupação dos moradores no lado oeste, por paulistas ou por homens fluminenses, provocava interferência direta na ideia de pertencimento dos moradores:

Acha-se encravada nesta Secção huma faixa irregular de terreno da Província de S. Paulo, formada do Município do Bananal e de huma parte do de Arêas; cuja superfície se poderá estimar em 33 léguas quadradas. A simples vista d'olhos sobre o lado Oeste da Carta da 1ª Secção fará desde logo apreciar muitos dos inconvenientes de divisas, que, como estas, não tem pontos determinados, e algumas das quaes são feitas pelos diferentes moradores daquelles lugares; de modo que os primeiros que para ali entrarão, e se forão estabelecendo, se erão Paulistas ficarão sempre pertencendo à Província de S. Paulo, e se Fluminenses se conservarão na do Rio de Janeiro. Esta variação continuada, conforme a naturalidade dos diferentes possesores, tem proseguido; ella he evidentemente opposta aos interesses geraes do Paiz [...]. A irregularidade e variação acima apontada he também, no meo entender, filha do pouco conhecimento topographico, que então havia [...] (CAMPOS, 1842, p. 8).

Por um lado, temos o processo de ocupação territorial do Vale do Paraíba e, por outro, as queixas do engenheiro sobre a dificuldade em traçar as fronteiras e o desconhecimento topográfico daquela região. Segundo o Relatório, o município de Resende era o que mais se ressentia das indefinições. Os moradores, ao passar por terrenos da província de São Paulo, para seguirem com suas produções aos portos da província fluminense eram obrigados a pagar taxas itinerárias aos cofres paulistas.

das exportações brasileiras e, consequentemente, baixa capacidade do governo de realizar inversões de capitais que se concretizassem em “projetos com [...] garantias de juros subscritas por quem tivesse o necessário crédito.” (FURTADO, 1980 [1959], p. 111). Para interpretações sobre a trajetória histórica dos transportes no Brasil, ver: José Honório Rodrigues. Introdução. In: Creso Coimbra. *Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP, 1974; Jorge Luiz Alves Natal. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: historia e perspectivas*. Tese (doutorado). Universidade Estadual de Campinas, 1991; Olímpio J. de Arroxelas Galvão. “Os transportes como um problema de política pública: uma perspectiva histórica”. *Planejamento e Políticas Públicas (IPEA)*, Brasília, v. 13, p. 183-213, 1996.

O referido município, que fazia divisa ao norte com a província de Minas (dividido pelo Rio Preto e a Serra da Mantiqueira) e ao oeste e sul com a província de São Paulo, segundo o engenheiro Frederico Campos tinha na sua pauta mercantil a importação de sal, ferragens, vinho e açúcar dos portos da província fluminense.¹⁵³ De Minas importava gado, toucinho, algodão grosso e fumo, e de São Paulo bestas e aguardente de cana. Com uma produção anual de 200 mil arrobas, o café era o principal produto de exportação. O deslocamento do produto até os portos de Angra dos Reis, Mangaratiba, Itaguaí e Pavuna se fazia em lombo de burros e, em alguns casos, com a ajuda de tropas mineiras:

As conducções tanto dos gêneros importados, como dos exportados, são feitas às costas de animaes muares com grande trabalho e excessiva despesa; por quanto importa cada arroba de café posto no mercado, em que tem de ser transportado para o do Rio de Janeiro, em 1\$000 rs., e às vezes mais, chegando até 1\$200 rs. Estima-se aproximadamente em 1000 o numero de animaes empregados neste serviço, alem das tropas Mineiras que muitas vezes andão á frete ocupadas na exportação do café do Municipio, quando há grande abundancia, ou mesmo quando há falta de animaes, por que he facto averiguado que os deste gênero de trabalho soffrem uma diminuição annual de 25 por cento. (Ibidem, 1842, p.14-15).

As relações mercantis entre Minas e a cidade de Resende eram garantidas pela Estrada do Picu, que passava pelo centro da freguesia de S. José de Campo Belo, onde uma ponte de madeira havia sido construída por dois particulares, que “cobravão dos passageiros huma taxa rasoavel para se indemnisarem do que haviao despendido” (Ibidem, 1842, p.13). Em Resende, outra ponte sobre o Rio Paraíba assegurava a circulação mercantil.¹⁵⁴ Segundo o engenheiro Frederico Campos, a ponte construída em 1835, com o custo total de 14:000\$000 réis e auxílio provincial de 4:000\$000 réis, foi erguida através do sistema de “suspensão por meio de penduraes de madeira no centro dos arcos” e, portanto, mereceria a “observação e estudo dos nossos jovens engenheiros civis” (Ibidem, 1842, p. 12). O engenheiro também atenta para as embarcações e portos situados na 1ª Secção das Obras Públicas (Portos de Itaguaí, Angra dos Reis, Mangaratiba e Parati). E, dessa forma, apresenta para o ano de 1841 o total de 50 embarcações envolvidas na circulação mercantil de importação e exportação e no emprego de mais de 320 homens na condução de 2804 toneladas em mercadorias.

¹⁵³ População total de Resende era 18.477 pessoas, sendo 9.814 livres e 8.663 escravos. Ver: Frederico Carneiro de Campos. *Alguns apontamentos estatísticos sobre a 1ª Secção das Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro no anno de 1842*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário, 1842.

¹⁵⁴ “Huma longa ponte de madeiras de ley sobre o Rio Parahyba em frente da Villa foi lançada no anno de 1835; depois da grande cheia que fez transbordar o dito Rio; ella franquea a seos habitantes, e a huma immensidade de transportes, a passagem para a margem opposta. Esta ponte tem 900 palmos de longo e 25 de largo [...]” (Ibidem, p. 12). Cf. Frederico Carneiro de Campos. *Alguns apontamentos estatísticos sobre a 1ª Secção das Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro no anno de 1842*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário, 1842.

Tabela 15 – Portos e embarcações da 1ª Secção das Obras Públicas do Rio de Janeiro (1841)

Porto	Nº de Embarcações	Toneladas	Nº de Homens Empregados
Itaguaí	17	855	103
Angra dos Reis	16	825	99
Mangaratiba	10	767	77
Parati	7	357	47
Total	50	2804	326

Fonte: Frederico Carneiro de Campos. *Alguns apontamentos estatísticos sobre a 1ª Secção das Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro no anno de 1842*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário, 1842, Anexos.

Conforme se observa na tabela acima, dentre os portos se destaca o município de Itaguaí, que importava do mercado da cidade do Rio de Janeiro “fazendas estrangeiras, e outros gêneros de industria Nacional, como assucar, e aguardentes, tudo destinado para seo consumo, e abastecimentos dos Municipios com os quaes faz permuta de produtos agrícolas.” (Ibidem, 1842, p. 34). Apresentava na sua pauta de exportação fumo e queijos de Minas Gerais e, sobretudo, o café das regiões circunvizinhas:

Exporta algum fumo e queijos da Provincia de Minas Geraes; mas sua principal exportação he em cafes do seo Municipio [...] no anno de 1839 de 472.373 arrobas, no anno de 1840 de 489.620 arrobas, e nos seis primeiros mezes deste anno já monta a 196.068 arrobas. (Ibidem, 1842, p. 34).

O porto de Mangaratiba também apresentava como principal produto de exportação o café, seguido do fumo de Minas e da produção interna de arroz. As importações anuais alcançavam mais de 300 contos de reis somente em “fazendas estrangeiras”. Observa-se que as importações de Mangaratiba abrangiam os “objectos de producção nacional” como o toucinho de Minas e a aguardente de Parati. Contudo, o Relatório colocava em evidência a construção da Estrada da Serra como fator determinante no dinamismo econômico do município:

Exporta para a praça do Rio de Janeiro fumo de Minas, arroz de produção interna, e considerabillissima quantidade de café, proveniente quasi em totalidade dos Municipios de Serra-acima [...]. A primeira e essencial fonte do progresso deste Municipio he a estrada da Serra, a qual por este titulo, quando outros não tivera, merece ser apresentada como huma das boas obras que elle tem, e de que creio poder-se gloriar o Governo que nella tem com perseverança prosseguido. Depois de vários e cuidadosos exames em procura do melhor assento para huma construcção solida e duradoura, teve esta principio, debaixo dos auspícios do Governo Provincial no anno de 1836. Os não interrompidos cuidados que em desempenho de seos deveres, tem apresentado seos empregados, o methodo de construcção segundo o sistema Inglez, que por instrucções minhas pela primeira vez teve lugar nesta Secção me animão a affirmar que esta obra está feita conforme os verdadeiros princípios da Sciencia moderna. (Ibidem, 1842, p. 41).

Para o engenheiro, os investimentos provinciais em conjunto com os parâmetros da “Ciência moderna” tornaram a Estrada da Serra ponto de convergência do crescente trânsito mercantil no Vale do Paraíba fluminense.

Todas essas localidades e as principais estradas e rios da 1ª Secção das Obras Públicas não foram negligenciadas na representação cartográfica presente no extenso Relatório. (Mapa 1).

Com base nos argumentos e nas discussões desenvolvidas, pode-se considerar que o Partido Conservador reorganizou o fluxo do tráfico transatlântico e buscou formular as bases socioeconômicas em que se assentaria o processo de construção da nação moderna independente. Um aspecto deste equilíbrio se encontra na estabilidade política como sinônimo de concentração de poder. Surge sincronicamente no seio dessa conjuntura a intenção de expandir os meios de comunicação em bases integradas, tendo o poder político (presidentes de província, assembleias, inspetores de estradas e engenheiros) como ordenador da integração à Capital do Império.

Transporte, política e escravidão aparecem fortemente imbricados. Como se procurou ressaltar, Vasconcelos participou das transformações estruturais da infraestrutura viária de Minas Gerais e também da rearticulação nacional em prol do tráfico e da escravidão na vida brasileira:

[...] a postura de Bernardo Pereira de Vasconcelos, um dos cabeças do Regresso era francamente escravagista. Como político, manteve-se coerentemente a favor da permanência do tráfico negreiro, tomando posição contra as pressões inglesas. Como proprietário, era senhor de lavras no interior de Minas e alugava escravos para construção de obras públicas. (LENHARO, 1979, p. 134).

Diante do fato de que estradas e pontes se faziam e se orientavam sob o poder provincial, cabe analisar como nas construções, nos canteiros, os interesses senhoriais se manifestaram. Quem eram os trabalhadores, já que a escravidão e os pilares da mesma (o tráfico) se mantiveram? Como os senhores assegurariam a realização de suas exigências socioeconômicas? De que forma senhores se apropriavam do trabalho escravo?

Apesar do reconhecimento historiográfico das questões relativas à integração política e econômica ao centro político do Império, o mundo do trabalho na edificação da infraestrutura rodoviária permanece pouco explorado pelos pesquisadores.

De um lado, as abordagens sobre a temática identificam os interesses de grupos políticos e, por outro, relegam ao silêncio possíveis respostas para o seguinte questionamento:

quais foram as reivindicações no mundo do trabalho durante a montagem da infraestrutura viária no Centro-Sul do país?

CAPÍTULO 3 - ESTADO, TRANSPORTES E MERCADO DE TRABALHO: LIVRES, LIBERTOS E ESCRAVOS EM OBRAS PÚBLICAS NA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS NAS DÉCADAS DE 1830-1840

O capítulo analisa o trabalho de livres, libertos e a disseminação do mercado de aluguel de escravos na construção da Estrada do Paraibuna.¹⁵⁵ Valendo-se de registros primários quase inexplorados pela historiografia, esta parte da tese analisa as negociações estabelecidas entre o Governo, os senhores de escravos e os trabalhadores livres. Este estudo explora os rendimentos apropriados (total ou parcialmente) pelos proprietários escravistas, bem como as elevadas perspectivas de rentabilidade bruta obtida pelos mesmos com o aluguel de escravos.¹⁵⁶ A análise do mercado de trabalho¹⁵⁷ revelou organização social heterogênea, a intermitência do tempo de trabalho,¹⁵⁸ a flexibilidade do uso da mão de obra escrava e a presença de mecanismos de coerção.¹⁵⁹ Verifica-se que os canteiros construtivos da Estrada do Paraibuna presenciaram (I) o trabalho compulsório com margens expressivas de lucro; (II) a acumulação de capital-dinheiro pelos proprietários escravistas; (III) a relação entre o mundo do trabalho nas edificações viárias e a mobilidade social de livres e libertos;¹⁶⁰ (IV) a negociação entre engenheiro provincial e um mestre carpinteiro livre para formulação das

¹⁵⁵ Segundo o Plano Viário de 1835, a estrada deveria ter a largura de 35 palmos (7.7 metros) e superfície convexa para garantir o escoamento das águas. Em 1837, o Governo contraiu empréstimo para a Estrada entre Paraibuna e a Vila de Barbacena. COLLECÇÃO das Leis da Assembleia Legislativa de Minas Gerais 1835. Ouro Preto: Typ. Universal, 1835, p. 75-88. COLLECÇÃO das Leis da Assembleia Legislativa de Minas Gerais 1837. Ouro Preto: Typ. Universal, 1837, p. 67-70. Em 1853, a Província celebrou contrato com a Companhia União e Indústria, tornando a referida empresa responsável pelo trecho entre Barbacena até a divisa do Rio de Janeiro. *Relatório que a Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na sessão ordinária de 1854 o Presidente da Província*. Ouro Preto: Typ. Bom Senso, 1854, p.12.

¹⁵⁶ A respeito do tema, ver: Pedro Carvalho de Mello; Robert Slenes. Análise Econômica da Escravidão no Brasil. In: Paulo Neuhaus (coord). *Economia brasileira: uma visão histórica*. Rio de Janeiro. Ed. Campus, 1980. Sobre a renda líquida obtida com o aluguel de cativos, ver: Pedro Carvalho de Mello. Rates of return on slave capital in Brazilian Coffee Plantations, 1871-1881. In: Robert Fogel; Stanley Engerman (et al.). *Without consent or contract. Technical papers: the rise and fall of American slavery*. New York: W.W.Norton & Company, 1992, p.63-79; Laird W. Bergad. *Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004.

¹⁵⁷ Sobre a constituição do mercado de trabalho livre no século XIX, consultar: João Antônio de Paula. O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história. *História Econômica e História de Empresas*, v. 5, n. 1, 2002, p. 12.

¹⁵⁸ A respeito de formas descontínuas de trabalho, ver: Henrique Espada Lima. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*, v. 6, n. 11, 2005, p. 289-326. Sidney Chalhoub. Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). *História Social*, v. 19, 2010, p. 43-46.

¹⁵⁹ Sobre o tema, consultar: Robert Steinfeld; Stanley Engerman. Labor – free or forced? A historical reassessment of differences and similarities. In: BRASS, Tom Brass; Marcel Van der Linden (eds.) *Free and unfree labour*. Paris: Lang, 1997, p. 114-115; 121.

¹⁶⁰ Estudos sobre a mobilidade social de libertos, ver: Roberto Guedes. Samuel da Rocha: escravo, aparentado, forro, carpinteiro e senhor (Porto Feliz, São Paulo, Século XIX). *Anos 90 (UFRGS)*, v. 17, 2010, p. 74-75. Marcelo Mac Cord. Francisco José Gomes de Santa Rosa: experiências de um mestre pedreiro pardo e pernambucano no Oitocentos. *Afro-Ásia*, v. 49, 2014, p. 214-218.

condicionantes de um contrato escrito de trabalho; (V) a importação de escravos oriundos do tráfico negreiro. Para tanto, utiliza-se o *Banco de Dados dos Processos de Construção de Estradas e Pontes* da Província de Minas Gerais.¹⁶¹

Quanto ao aluguel em Minas Gerais, a historiografia assume “(...) que a expansão da prática de aluguel de escravos teria se acentuado após a cessação do tráfico negreiro e a resultante alta nos preços de cativos” (LIBBY, 1988, p. 95). Em relação ao universo dos trabalhadores na construção civil, os estudos apontam a pouca frequência de informações sobre os custos da mão de obra¹⁶² e a dificuldade em rastrear a condição social dos trabalhadores e suas ocupações.¹⁶³

Argumenta-se que, em vista das perspectivas senhoriais de lucratividade em uma economia diversificada e com capacidade de importação de cativos¹⁶⁴, o sistema de aluguel de escravos se encontrava disseminado na Construção Civil. Além disso, ressalta-se que, em virtude dos registros sobre a condição social e a ocupação da mão de obra, os resultados permitiram identificar a especialização e a divisão social do trabalho de livres e escravos.

Segundo regionalização para Minas Gerais na primeira metade do século XIX, a Estrada do Paraibuna encontra-se localizada na região da Mata mineira (Mapa).¹⁶⁵ Situada em região agrícola, fronteira à província do Rio de Janeiro¹⁶⁶, a Estrada era uma das principais

¹⁶¹ O *Banco de Dados* apresenta extensa amplitude temporal e espacial, alcançando um expressivo volume documental, aproximadamente 23.000 documentos para o período de 1840 a 1888. O início do recolhimento de informações contidas nos processos ocorreu em 2004 e prolongou-se até 2008, quando foi concluída a etapa de levantamento, catalogação e indexação. Posteriormente, em 2009, iniciou-se a etapa de codificação dos dados recolhidos e criação do *Banco de Dados dos Processos de Construção de Estradas e Pontes*. A referida base de dados é desenvolvida no Núcleo de Pesquisa em História Econômica e Demográfica do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Universidade Federal de Minas Gerais (CEDEPLAR/UFMG), sob a coordenação do professor Marcelo Magalhães Godoy. Sobre o desequilíbrio regional na distribuição dos recursos financeiros destinados a infraestrutura de transportes de Minas Gerais e o mapeamento da distribuição das fontes primárias nas diversas regiões mineiras, ver: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy. Transporte, região e desenvolvimento econômico: a dinâmica da expansão da infraestrutura viária na província de Minas Gerais. *Varia História*, v. 30, n. 53, 2014, p. 461-486.

¹⁶² A respeito dos custos da mão de obra em obras públicas, ver: Marcelo Mac Cord. *Artífices da cidadania*. Campinas: Ed. Unicamp, 2012, p. 302-303.

¹⁶³ Sobre a condição social e ocupação de trabalhadores em vias férreas, consultar: Maria Lucia Lamounier. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 152-153.

¹⁶⁴ No tocante ao tráfico de escravos em Minas Gerais, ver: Roberto Borges Martins. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: Tamás Szmerecsányi; José Roberto do Amaral Lapa (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2º ed. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130; Roberto Borges Martins. Tesouro revelado. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Ano LI, n. 1, 2015, p. 80-103.

¹⁶⁵ Sobre a regionalização adotada, ver: Marcelo Magalhães Godoy. Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX. *Texto para discussão n.109*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1996. p.54-55.

¹⁶⁶ No século XIX, a produção cafeeira de Minas Gerais praticamente se restringiu à região da Mata, e o café ocupou posição de destaque nas exportações de Minas Gerais, respondendo pela maior parcela da arrecadação que recaía sobre a circulação interprovincial. A receita com base na circulação interprovincial alcançava, em média, quase 67% da arrecadação do Governo Provincial no período de 1835 a 1889: “(...) evidencia que a arrecadação tributária baseava-se prioritariamente nas relações comerciais de Minas com outras províncias e exterior” (BARBOSA; GODOY; MENDES, 2011. p.237-242).

rotas de circulação mercantil de abastecimento em direção à Corte¹⁶⁷ e da produção destinada ao mercado internacional, o que explica as atividades construtivas na Estrada, com a intensiva presença de livres e escravos, bem como a utilização de mecanismos de coerção na construção rodoviária (STEINFELD; ENGERMAN, 1997, p. 115-118).

Com o objetivo de analisar as relações sociais de trabalho nos serviços da Estrada, o presente estudo está dividido em cinco partes. A primeira se dedica a apresentar a relação entre infraestrutura e o controle do trabalho. A segunda seção explora a dinâmica laboral, tendo como eixo os seguintes aspectos: quem se apropriou do trabalho do escravo? Quem negociou os limites e os regulamentos provinciais sobre o emprego de trabalhadores escravos e livres? Quem assumiu os encargos de sustento do escravo e o fornecimento das ferramentas? Enfatiza-se o processo de negociação estabelecido entre o Governo, o engenheiro provincial e os escravocratas.

Em seguida, analisa-se a participação de três membros de famílias da Mata mineira na construção da Estrada do Paraibuna: Antônio Dias Tostes, capitão Manoel Ignácio Barbosa Lage e Marcelino Gonçalves da Costa. Em comum, os três indivíduos registraram, em inventários *post-mortem*, a posse de mais de 100 escravos e a participação no sistema de aluguel de escravos para a Estrada do Paraibuna. Demonstra-se que Antonio Dias Tostes alugou, em 1837, ao longo de três meses, mais de 60% de sua escravaria do sexo masculino para a construção da Estrada do Paraibuna (OLIVEIRA, 2005, p. 242-244). Estima-se, por meio do valor do aluguel dos cativos, do número de dias trabalhado e do preço médio de um escravo de 15 a 40 anos,¹⁶⁸ a taxa de retorno bruta obtida com a locação dos mesmos.¹⁶⁹ Os resultados indicaram que grandes proprietários de escravos, que adquiriram *status* e fortuna se dedicando a produção agropecuária, em geral, e de café, em particular, se valeram das oportunidades oferecidas pelo empreendimento da Estrada do Paraibuna.¹⁷⁰

A penúltima seção explora três aspectos da construção da Ponte do Paraibuna (1843-1844): I) a estrutura de cativos alugados durante a execução da mesma; II) a negociação de

¹⁶⁷ A respeito do comércio de abastecimento de gêneros básicos de subsistência entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro, ver: Alcir Lenhario *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979, p.57-71.

¹⁶⁸ Sobre a rentabilidade bruta com aluguel de escravos de 15 a 40 anos em Minas Gerais, ver: Laird W. Bergad *Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004.

¹⁶⁹ Para o cálculo de rentabilidade líquida com aluguel de escravos de 20 a 29 anos na economia cafeeira do Sudeste brasileiro, ver: Pedro Carvalho de Mello. Rates of return on slave capital in Brazilian Coffee Plantations, 1871-1881. In: Robert Fogel; Stanley Engerman (et al.). *Without consent or contract. Technical papers: the rise and fall of American slavery*. New York: W.W.Norton & Company, 1992, p.63-79.

¹⁷⁰ No tocante à trajetória de famílias de cafeicultores da Mata, ver: Monica Ribeiro de Oliveira. Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor: análise de trajetórias intergeracionais na América Portuguesa (séculos XVIII e XIX). *Varia História*, v. 27, n. 46, 2011, p. 639-643.

um contrato de trabalho; III) a mobilidade social de um artífice livre. A quinta seção apresenta uma síntese e uma breve conclusão sobre os resultados alcançados.

3.1 ODOLOGIA PARA O CONTROLE DOS SUBALTERNOS

Os transportes ganharam cada vez mais importância durante o século XIX. Simbolizavam o desenvolvimento da indústria e do comércio, transformaram-se, na expressão coeva, do barão de Eschwege “nervo principal do corpo político, ou o princípio da vida social”. Em 1843, Eschwege traduziu importantes anseios sobre os transportes em uma obra, ainda pouco conhecida pela historiografia brasileira, intitulada “Odologia dos engenheiros constructores ou guia para a construção e conservação das estradas em Portugal e no Brasil (1843)”.¹⁷¹ Se quase desconhecida pela historiografia, essa obra alcançou sucesso editorial em Portugal, três edições foram publicadas no curto espaço de cinco anos.¹⁷²

Confrontava preços para construir estradas; cotejava os valores pagos aos operários; traçava comparações sobre o desenvolvimento ferroviário entre Bélgica, Alemanha, Estados Unidos e França. Portugal aparecia desprovido de “Administração de Pontes e Estradas”, sem engenheiros instruídos na teoria e na prática (ESCHWEGE, 1843, p. VI-VII).

Eschwege ainda sublinhava a indispensabilidade de conhecimentos matemáticos, mecânicos, hidráulicos e da Arquitetura Civil para erguer vias, os preceitos para traçá-las e nivelá-las e também os métodos construtivos (especial atenção ao modelo de John Mack-Adam): “Se o Engenheiro ignorar todas estas sciencias, por certo será incapaz de delinear e construir uma boa estrada; e o Governo sem duvida commeterá um grande erro em fazer semelhante escolha.” (ESCHWEGE, 1843, p. 10).

Quanto ao Brasil, poucas menções. Portugal era o objeto central. Conquanto, as citações sejam breves, ao que parece Eschwege tivera alguma experiência na construção viária no Brasil. Conforme notaram os viajantes Spix e Martius, quando passaram por Ouro Preto, Eschwege construíra uma ponte na mesma cidade.¹⁷³

¹⁷¹ Wilhelm Ludwig Von Eschwege recebeu apoio financeiro direto do governo luso-brasileiro para se dedicar à exploração geológica e mineral. Eschwege permaneceu durante onze anos no Brasil, residindo em Ouro Preto. Participou de empreendimentos ligados à mineração instalação da fábrica Patriótica, exploração da mina de chumbo no sertão de Abaeté e da mina da Passagem. Seus trabalhos realizados resultaram em cinco livros sobre o Brasil: “Jornal do Brasil” (1818), “Quadro geognóstico do Brasil e provável rocha matriz dos diamantes” (1822), “Brasil, novo mundo” (1824), “Contribuições à orografia do Brasil” (1832), “Pluto Brasiliensis” (1833).

¹⁷² Artur Teodoro de Matos. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada [Portugal]: Universidade dos Açores, 1980, p. 235-237.

¹⁷³ Johann Baptist von Spix; Carl Friedrich Philipp von Martius. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, vol. 1, 1981, p. 205.

Consciente das especificidades, tratou de deixar evidente que a prática o mostrara que “em paizes quentes e seccos, como são Portugal e Brasil, [...] he necessário modificar os methods que prescrevem os autores que tem vivido em paizes frios e húmidos [...]” (ESCHWEGE, 1843, p. 42). Assim, a constituição de uma Administração das Estradas em Portugal passa a ser o objeto principal dos capítulos XV e XVI. Os parâmetros que regeriam a Administração das Estradas eram inspirados nos sistemas adotados na França e nos Estados da Alemanha. Eschwege identifica qual seria o número adequado de oficiais engenheiros de patente superior, secretário, contador e amanuenses; a quem os inspetores e sub-inspetores estariam subordinados e quais eram os empregados subalternos:

Os empregados subalternos são os apontadores, guarda-barreiras e voluntários que querem aplicar-se à construção das estradas [...] também são empregados subalternos os cabos da secções de trabalhadores, como são os ferramenteiros, aparelhadores, olheiros e cantoneiros, que ganharão jornal: os primeiros poderão ser suspensos pelo Inspector, mas só pela Administração despedidos: os segundos, que serão admitidos pelo Inspector, poderão ser suspensos pelo Sub-inspector, e despedidos pelo Inspector (ESCHWEGE, 1843, p. 43).

No transcorrer dos capítulos, os trabalhadores ganham relevância. Questões em torno de como dirigi-los afloram. Sugere que deviam ser organizados em secções de trabalhadores com enxadas, picaretas e carrinhos de mão, denominados “partidos”, com cem homens em cada. As secções teriam uma distância entre si de 300 até 500 passos, tornando mais fácil vigiá-los. Em cada “partido” haveria um apontador com atributos de diretor dos trabalhos, barracas de lona ou madeira para dormitório dos empregados subalternos e guarda das ferramentas:

Ao fazer o ponto, que será duas ou três vezes no dia se tocará uma buzina ou trombeta; e ao trabalhador que faltar se descontará o tempo que faltou. A pena aplicável aos trabalhadores por faltarem ao ponto ou ao trabalho, negligencia, insubordinação, preguiça, estrago de ferramenta feito maliciosamente, etc. consistirá em se lhes descontar $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ ou um dia de jornal, ou em serem despedidos, conforme o Sub-inspector determinar. Nenhum trabalhador poderá faltar um dia inteiro sem pedir licença; e se o fizer três vezes será despedido. Os empregados subalternos deverão ser os primeiros em assistir ao ponto, e nunca se ausentarão todos durante a noite, devendo estar sempre presente ao menos um; e nos dias sanctificados serão nomeados dous trabalhadores de bom conceito para guardarem as barracas. Sendo a ferramenta objeto de muita despesa, he necessário ter toda a vigilância sobre ella, entregando-a por inventário ao ferramenteiro, que será responsável de que faltar, e passando-lhe o Inspector revista todos os mezes, mandando logo fazer os concertos que precisar. O pagamento da ferial será feito no abarracamento todos os Sabbados de tarde ou nas Segundas feiras de manhã pelo Inspector [...] (ESCHWEGE, 1843, p. 45-46).

Regular os trabalhadores ditos “subalternos”, impor regras e punições também foram preocupações manifestadas pelo engenheiro Halfeld, ainda que com outros atores: “escravos”, “senhores” e “feitores”.

As próximas seções analisam a associação entre a disseminação do sistema de aluguel de escravos na infraestrutura viária da província de Minas Gerais e as negociações estabelecidas entre o Governo e os senhores de escravos durante a década de 1830 e 1840. O estudo centra-se na construção da Estrada do Paraibuna.¹⁷⁴ Essa estreita associação, amplamente assegurada pela conduta das autoridades do Governo Provincial, se desenvolveu nas atividades de sua edificação. Assim, “Regulamentos, negociações e o tempo do trabalho nos serviços da Estrada do Paraibuna” explora a dinâmica do trabalho, tendo como eixo três questionamentos: I) quem se apropria do trabalho do escravo?; II) quem dele se utiliza? ; III) quem assume os encargos de seu sustento?

3.2 REGULAMENTOS, NEGOCIAÇÕES E O TEMPO DO TRABALHO NOS SERVIÇOS DA ESTRADA DO PARAIBUNA

Em fins de 1837, a tentativa de regulamentar o trabalho desagradou à classe senhorial, que alugava seus cativos na construção da Estrada do Paraibuna. Halfeld, em 1837, designado, por ofício da Presidência da Província, para tratar da redução do jornal dos escravos alugados na construção da Estrada do Paraibuna, junto aos fazendeiros de café da Mata mineira, reconhecia que a negociação seria difícil (APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 07-02).

Reações senhoriais imediatamente se manifestaram contrárias às práticas instituídas pelo Regulamento elaborado pelo engenheiro Halfeld. A estratégia senhorial consistia em retirar escravos em boas condições para o trabalho e substituí-los por “gente pequena, fujões ou criminosos”, lamentava Halfeld em carta endereçada ao Presidente de Província:

[...] tem causado algum descontentamento a vários proprietários de escravos, que, no principio, mandarão boa gente ao serviço d’estrada, e sucessivamente retirarão huma e outra praça boa, submetendo depois, para completar o numero que apresentarem primeiramente, gente pequena, fujões ou criminosos; por todas as maneiras não é

¹⁷⁴ Segundo o Plano de 1835, a estrada deveria ter a largura de 35 palmos (7.7 metros) e superfície convexa para garantir o escoamento das águas. Em 1837, o Governo contraiu empréstimo para a Estrada entre Paraibuna e a Vila de Barbacena (Livro da Lei Mineira, 1835, Lei n. 18, art. 9º). (LLM, Lei n. 78, 1837, p. 67-70). Em janeiro de 1853, a província celebrou contrato com a Companhia União e Indústria, tornando a referida empresa responsável pelo trecho entre Barbacena até a divisa do Rio de Janeiro (Relatório de presidente de província, 1854, p. 12).

este comportamento vantajoso á Fazenda Pública, considerando a pouco Serviço que taes praças possão prestar, e que os feitores devem ocupar-se mais para vigiar semelhantes mangadores e criminosos, que em contrário devião ter mais atenção à boa execução e regular andamento dos trabalhos. (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 05-01).

O desgosto senhorial diante do Regulamento não só exprimia divergência quanto aos acordos firmados no ajustamento do trabalho, como também revela que o ajustamento é uma construção de “consenso”, no qual poderes de barganha e de coerção são componentes qualitativos fundamentais, e como a presença da escravidão influencia os arranjos de trabalho.

O Regulamento se resumia a cinco cláusulas, ordenando aos administradores do serviço da Estrada do Paraibuna o cumprimento das mesmas. No primeiro dispositivo era delimitado que independente de qualquer pretexto dito pelos senhores de escravos ou jornaleiros livres não seriam admitidos trabalhadores que não apresentassem robustez física, experiência e diligência. Aos admitidos o jornal diário seria de 0\$640 réis (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 05-02). Em seguida, estabelecia que se pagasse um jornal mais limitado, abaixo dos 0\$640 réis, aos trabalhadores de menores forças físicas. Na terceira cláusula, proibia a admissão de qualquer trabalhador com corrente de ferro, grilhões, colares ou qualquer outro ferro que impossibilitasse ao trabalhador desempenhar livremente os afazeres designados. A quarta condição previa que a administração do serviço da estrada deveria economizar no número de cozinheiros, estipulando que somente quando o número de quarenta ou mais escravos fosse alcançado se admitiria um cozinheiro: “portanto mandando hum proprietário de escravos a sua gente em menor numero, deverá ele sujeitar-se condicionalmente á este regulamento, ou manda hum cozinheiro á sua custa” (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 05-02). A cláusula final desautorizava que qualquer trabalhador (livre ou escravo) fosse empregado em ocupações alheias aos serviços de construção da estrada (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 05-02).

Estavam postos os modos pelos quais se deveriam fazer os “arranjos” no mundo do trabalho. A retaliação senhorial aos impedimentos, restrições aos jornais pagos e proibições se deu como resultante da vontade de assegurar usos e costumes, assim como parte de suas exigências socioeconômicas. Tudo isso, ocorrido em fins de 1837 e começo de 1838, em um espaço de *plantation* cafeeira, onde seguramente ecoou a manutenção de um dos pilares que condicionavam a escravidão: a nova conjuntura do contrabando ilegal de escravos.¹⁷⁵ Essa dependência de trabalhadores vinculados aos fazendeiros locais repercutiu na progressão das obras. Em abril de 1838, Halfeld enviou carta ao presidente da província, deixando evidente

¹⁷⁵ Segundo Tâmis Parron, entre 1831 a 1834 o número de africanos introduzidos correspondeu a 6% do total de importação para os 20 anos de ilegalidade (Número absoluto: aproximadamente 40 mil escravos) (PARRON, 2009, p. 88).

que o andamento das obras era condicionado pelo calendário agrícola, revelando o papel central da sazonalidade agrícola no padrão de demanda por mão de obra.¹⁷⁶ Segundo o engenheiro, o período de colheita de milho e café, somado à derrubada de matas para dar lugar a futuras plantações reduziu em mais de 30% o número de trabalhadores:

Tenho de participar a V. Exa que o numero de 390 trabalhadores que estiverão empregados em o Serviço d'Estrada do Paraibuna entre Queiroz e Juiz de Fora, tem diminuído a 270, que presentemente se achão neste ponto, não somente as colheitas de milho e café, também as derrubadas nas fazendas vizinhas, para as futuras plantações, dão motivo a tão considerável diminuição dos jornaleiros, também devemos atribuir alguma influencia aos dias santos de Páscoa. (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 33/01).

As desavenças com os senhores de escravos foram constantes. É possível reconstituir outro episódio que nos ajuda a mapear o universo dos canteiros. Em abril de 1837, a Presidência da Província desejava reduzir a diária dos jornais dos escravos alugados de 0\$700 réis para 0\$640 réis, incluindo neste valor as ferramentas e o sustento. Halfeld e o deputado provincial Mariano José Ferreira foram incumbidos da negociação. Como peças-chave para o êxito da negociação surgem dois cafeicultores e grandes proprietários de escravos: Francisco de Paula Lima e Antonio Dias Tostes.

O engenheiro Halfeld temia um possível boicote à redução, lastimando a maneira como as tratativas foram iniciadas e a ascendência de Antonio Dias Tostes sobre os demais fazendeiros:

Pois como Vossa Senhoria me declara no seo officio que V.S. já tem comunicado o essencial do conteúdo da portaria de sua Exa ao cidadão Francisco de Paula Lima [...] sobre a ultimação do preço dos jornaes, [...] talvez teria sido mais favorável para alcançarmos, do que fomos incumbido, se V.Sa tinha se lembrado, de enviar me [...] que V.Sa tem dirigido em beneficio deste negocio ao cidadão Antonio Dias Tostes e Francisco de Paula Lima para serem entregues por mim pessoalmente, eu podia assim talvez adoçar algumas reflexões injuriosas ao nosso serviço, e ambos preparar para eles reconhecerem a justa exigência do Exmo Governo, e antes isso, que hum deste se podia comunicar com o outro, pois V.Sa bem conhece a influencia do dinheiro sobre Antonio Dias Tostes e a influencia e prendido exemplo deste cidadão neste respeito aos fazendeiros de sua vizinhança, os mesmo que prestarão auxílio com seus escravos na construção da Estrada nova, e julgo que custará agora de

¹⁷⁶ Recentes estudos têm direcionado atenção para a dinâmica sazonal do trabalho. Tessari (2014) relaciona o padrão de demanda por mão de obra na agricultura do Oeste paulista e os estereótipos do trabalhador nacional. A autora apresenta como principal conclusão a ideia de que os termos “escassez”, “instabilidade” e “ociosidade” compunham uma das faces do discurso dominante em um período marcado pelo processo de formação do mercado de mão de obra. Embora a abordagem seja restrita ao período de 1890 a 1915, contribui para o entendimento das demandas sazonais de trabalho de diversos cultivos, as flutuações oriundas da estação quente ou chuvosa (TESSARI, 2014, p. 466-471). Segundo a autora, a historiografia sobre a transição da escravidão para o trabalho livre, que enfatizou a dinâmica da sazonalidade e suas consequências no mercado de trabalho, se voltou predominantemente para a agromanufatura canavieira em São Paulo e na região Nordeste. Cf. Cláudia Tessari. “O padrão de demanda por mão de obra na lavoura paulista e a questão do trabalhador nacional: nem vadio, nem escasso, nem instável (1890-1915)”. *Economia e Sociedade*, v. 23, n. 2 (51), p. 465-487, ago. 2014.

persuadir eles, que aceitam menos de aquelle jornal, do que eles se regozijarão até o presente (APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 07-02).

Por outro lado, o deputado Mariano José Ferreira traduzia de modo entusiasmado que o interesse senhorial para a construção da estrada não era oriundo dos jornais pagos aos escravos (0\$700 réis), mas o entendimento por parte dos senhores vinculado à cultura cafeeicultora da utilidade proveniente do melhoramento da Estrada do Paraibuna. A reação eufórica denotava do sucesso nas negociações de redução dos jornais, que passariam a valer 0\$640 réis, incluindo sustento e ferramentas:

[...] e se a este preço se sujeitarão os proprietários incluindo nelle o sustento, foi em atenção ao interesse que tem os proprietários de conservarem os seus escravos mais perto e poderem assistir-lhe com os mantimentos de sua lavoura e o mais necessário (APM PP 1/46, Caixa 4, doc. 03-01).

Expressava, portanto, nessa carta ao presidente de província, tanto os interesses senhoriais como o processo de criação de consenso em torno de quem exerce o papel de governo e como este serve a interesses específicos.

Por um lado, emerge da construção rodoviária a formulação de diretrizes atreladas aos interesses senhoriais e, por outro, a manifestação concreta de alternativas possíveis para libertos e escravizados. A “perícia”, termo com forte teor de subjetividade, segundo o relato do engenheiro da província Halfeld, condicionava os valores pagos aos artífices forros ou escravizados:

O preço do Jornal que vencem os officiaes artífices, forros ou cativos, como Pedreiros, Carpinteiros ou Ferreiros, dependerá inteiramente de pericia de cada hum destes (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

As diárias sofreram interferência direta do poder provincial, quer pela estipulação de um mínimo, 0\$800 réis a seco ou 0\$640 réis com sustento e ferramentas, ou de um teto de 2\$000 réis. O desejo de regular, conter as despesas, esbarrava na disponibilidade de trabalhadores e no processo de negociação quer diretamente com os proprietários de escravos ou com artífices livres. Os jornais, frequentemente, ultrapassaram os parâmetros:

[...] achando-se o Exmo Governo, por circunstancias obrigado a pagar [...] Mestres Carpinteiros e Pedreiros até 3\$200 R\$ por cada dia de trabalho (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

Apesar da superação do teto estipulado, o trabalhador livre ou escravizado deparava-se com relativa rigidez e outras imposições. Tanto os homens livres como os escravizados, no caso de enfermidades, não recebiam nenhum auxílio:

[...] vestuário, medicamentos, como também tratamento em casos de doença do Jornaleiro e honorário médico, vem ser todos isso a custa do dono d'Escravos ou do trabalhador livre (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

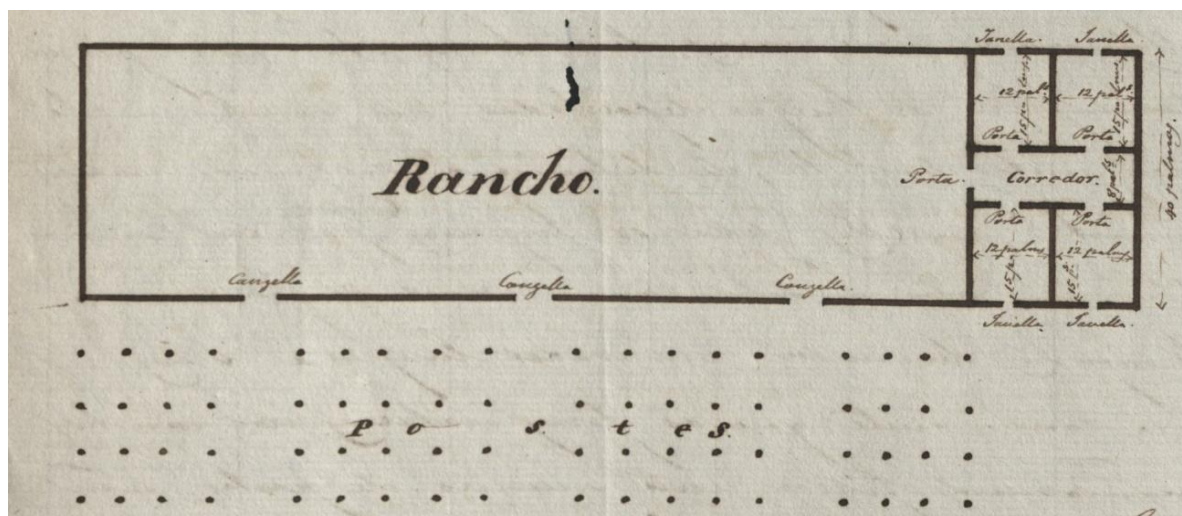
Havia também os homens chamados, pejorativamente, de “trabalhadores de menores forças”. Segundo o engenheiro, tratava-se, sobretudo, de trabalhadores “novos”, e para estes devia-se pagar a metade da jornada corrente, apenas 0\$480 réis/dia (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

Os trabalhadores recebiam ferramentas, utensílios e materiais, custeados pela Fazenda Pública, para o serviço da Estrada. Para abrigá-los ranchos foram construídos. As evidências permitem afirmar que, durante a construção de estradas e pontes, os ranchos foram espaço de convívio e dormitório para trabalhadores e abrigo para ferramentas e materiais (APM, SPOP 3/6, Caixa 8, doc.11-43; APM, SPOP 3/6, Caixa 9, doc. 02-05; APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

Em 1838, Halfeld projetou um rancho coberto com telha e não capim, à margem da Estrada do Paraibuna (Figura 1). A parte frontal do rancho deveria contar com postes de argolas de ferro para segurar os animais “durante o carregar e descarregar” das mercadorias (APM, PP 1/46, Caixa 7, doc. 25).¹⁷⁷

¹⁷⁷ Na literatura prevalece uma caracterização dos ranchos como edificações destinadas para abrigar as tropas condutoras de mercadorias e protegê-las das intempéries, e oferecer espaço para a pernoite dos tropeiros. Entretanto, nota-se nenhuma menção dos ranchos como local de dormitório e descanso de trabalhadores empregados na construção de pontes e estradas. Sobre os ranchos consultar: Carlos Magno Guimarães; Liana Reis. “Agricultura e caminhos de Minas (1700/1750)”. *Revista do Departamento de História*, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, n. 4, p. 85-99, 1987. Sérgio Buarque de Holanda. *Vale do Paraíba: velhas fazendas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2010, especialmente, p. 38-47; Maria Tereza Schorer. “Um documento sobre os ranchos das estradas paulistas nos fins do século XVIII”. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, nº 6, p. 177-180, 1969. Carlos Magno Guimarães; Anaeli Almeida; Gabriela Veloso. “Capão do Lana: dos documentos à arqueologia”. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, v. XLVI, p. 126-141, 2010.

Figura 1 – Rancho na Estrada do Paraibuna / Autor: F. Halfeld (1838)



(*) O rancho deveria ser cercado para evitar que animais soltos danificassem materiais depositados. Os quartos contavam com uma mesa, uma cadeira e um catre.

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), PP 1/46, Caixa 7, doc. 25.

Quanto ao tempo de trabalho, impunham-se restrições e controle. O dia de trabalho contava com 10 horas, mas somente se contabilizava as horas “que efetivamente os jornaleiros trabalharem” (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).¹⁷⁸ Isto é, acidentes, chuvas, doenças ou qualquer outro tipo de interrupção resultavam automaticamente na redução do número de horas e, por conseguinte, no rebaixamento do montante a receber:

Ficando o trabalho diário nas obras d'Estrada interrompido por causa de qualquer acidente, como chuvas, doenças, ou por quaisquer falhas motivadas pelo trabalhador, neste caso não se assenta nas listas diárias, e depois nas contas mensais do pagamento, senão as horas que efetivamente os jornaleiros trabalharem, calculando neste caso 10 horas por cada hum dia. (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

Regular o tempo de trabalho ganhava contornos sob a tutela dos feitores ou dos administradores da obra. Era reservado aos trabalhadores uma hora e quarenta minutos para descanso e alimentação a cada dia de trabalho, sendo quarenta minutos para o almoço e uma hora para o jantar:

[...] começando os trabalhos ao romper do dia, e finalizando-os 6 horas da noite, sendo permitido ao jornaleiro quarenta minutos para o almoço, e huma hora para o jantar e descanso, regulando-se estes tempos pontualmente pelo relógio do administrador ou Feitor presente no Serviço. (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

¹⁷⁸ Jornaleiro, segundo definição de Luiz Maria da Silva Pinto (1832), é aquele que “trabalha por jornal”. E Jornal é “o que se dá pelo trabalho de hum dia ao jornaleiro”. Cf. Luiz Maria da Silva Pinto. *Diccionario da Lingua Brasileira*. Ouro Preto: Typ. de Silva, 1832.

Para cada grupo de quarenta trabalhadores destinava-se um feitor. Em alguns casos, os feitores dos fazendeiros, que alugaram seus escravos para a construção da estrada, eram admitidos mediante a ressalva “ao lado do tratamento dos Escravos dos seus amos, serem obrigados a observarem plenamente os regulamentos do Serviço Nacional, e a que respeita a isso, devem eles ser sujeitos ás ordens da administração do mesmo [...]” (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01). Temiam-se desvios e a imposição dos interesses particularistas, dos donos de escravos, em detrimento ao andamento dos trabalhos na construção rodoviária:¹⁷⁹

Os donos de Escravos não devem ter ingerência alguma no que respeita a repartição dos trabalhadores para quaisquer pontos do Serviço d'Estrada, a que depende absolutamente das exigências do mesmo Serviço e por isso da determinação da parte d'administração, tomando esta sempre em consideração, [...], quando possa ser, os Escravos de hum só proprietário (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

Além disso, o sistema de aluguel de cativos contou com o uso da violência. Ao feitor, cabia somente aplicar castigos leves. Em caso de crime grave, o escravo era levado ao dono, que realizaria o castigo. Entretanto, dependendo da gravidade, o castigo ganhava um caráter pedagógico, sendo efetuado sob os olhares dos trabalhadores da estrada:

Somente castigos leves são tolerados para serem aplicados aos Escravos pelos Feitores, causando hum ou outro dos primeiros, de proposito, prejuízo a Fazenda Publica ou comete crimes contra os regulamentos policiaes existentes para manter sempre a boa ordem em cada hum dos serviços d'Estrada; cometendo crimes quaes merecem castigos graves, neste caso é o Escravo preso, e conduzido ao seu dono, a quem compete depois a determinar o castigo que deve levar o {inculpado}, e conforme o motivo do crime, será conveniente, para dar hum exemplo aos mais trabalhadores, que a execução terá lugar na presença dos mesmos trabalhadores d'Estrada; e não será admitido hum sujeito deste comportamento outra vez para o Serviço, sem ter recebido o seu competente castigo (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01, grifo nosso).

As evidências lançam luz sobre a escravidão em um setor não-agrícola e os problemas relativos ao controle e organização do trabalho. A centralidade do mercado de aluguel de escravos ganha relevância quando se constata que as análises demográficas e históricas das Listas Nominativas da década de 1830 revelam a ampla difusão da posse de escravos no território mineiro (PAIVA, 1996; PAIVA e GODOY, 2002; RODARTE, 2012; MARTINS, 2015). Exatos 33,7% da população era constituída por escravos. Do total de 64.562 fogos arrolados e analisados, 21.355, isto é, 33,1% possuíam escravos. O percentual de domicílios com cativos coloca Minas Gerais como a maior sociedade escravista da América. Segundo Martins, nos Estados Unidos, em 1860, somente 26% dos domicílios dos Estados escravistas

¹⁷⁹ Os feitores recebiam entre 1\$000 até 1\$200 réis diários (APM, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01).

possuíam cativos (MARTINS, 2015, p. 94-95). Além disso, as Listas demonstram que as grandes escravarias, mais de 100 escravos, eram raras. Dos 21.355 domicílios com escravos, apenas 31 (0,11%) detinham mais de 100 cativos; 0,7% possuíam de 51 a 100; 4,9% de 21 a 50 escravizados; 10,5% de 11 a 20 cativos; 17,8% de 6 a 10; 42% detinham de 2 a 5 escravos e 23,9% dos fogos tinham apenas 1 escravo. No território mineiro, com base nos fogos com posse de escravos, havia uma pulverização da propriedade escrava, revelando, ao mesmo tempo, a concentração de 65,9% da posse de escravos em domicílios situados nas duas menores faixas de posse: 1 escravo e de 2 a 5 escravos (Ibidem, 2015, p. 94-95). Contudo, poucos estudos direcionaram atenção ao aluguel de escravos, levando em conta como os proprietários escravistas condicionaram, em parte, o mercado de aluguel de obras públicas, notadamente pontes e estradas, às suas perspectivas de rentabilidade e de uso dos cativos.

A próxima seção identifica, em 1837, a expectativa de rentabilidade de grandes proprietários escravistas que alugaram seus cativos para a construção da Estrada do Paraibuna.¹⁸⁰ Este estudo atenta para a participação de eminentes famílias da Mata mineira na montagem da infraestrutura viária. Mediante esta atuação, pode-se afirmar que essas famílias utilizaram-se das oportunidades do mercado de aluguel de escravos no setor construtivo de pontes e estradas como estratégia para o enriquecimento.

Entretanto, cabe ressaltar, que não apenas grandes proprietários se valeram das condições de trabalho ofertadas pela construção de pontes e estradas na Mata mineira. Durante a construção da Ponte do Paraibuna, em 1843 e 1844, pequenos e médios proprietários procuraram, por intermédio do sistema de aluguel, garantir rentabilidade e ascensão social, assim como três ex-escravizados que superaram a escravidão e conseguiram se tornar senhores de escravos. A posse indica que a estratégia escolhida pelos forros, para consolidar a mobilidade social, se direcionou para a compra de cativos (FRANK, 2008; KLEIN, 1978; KLEIN E LUNA, 2009). A expectativa de alugá-los nas construções viárias, distante dos centros urbanos, constitui informação ainda pouco investigada pela historiografia (KLEIN, 2002; LACERDA, 2006; OLIVEIRA, 1988). Busca-se demonstrar, por fim, que o comportamento demográfico mineiro na década de 1830 ajuda a compreender porque mais de

¹⁸⁰ A flexibilidade do sistema de aluguel de escravos não pode ser colocada no mesmo plano de fluidez do emprego da força de trabalho no sistema capitalista, como formulada por Fogel e Engerman, em decorrência dos seguintes aspectos: I) o aluguel de escravos implica a esterilização de um capital de aquisição do escravo seja por compra ou criação; II) para alugar um escravo é preciso encontrar um locador que seja proprietário do mesmo escravo; III) os plantadores consideram o aluguel de escravos como recurso suplementar (GORENDER, 2010, p. 258). Sobre a renda líquida obtida com o aluguel de cativos, ver: Pedro Carvalho de Mello. Rates of return on slave capital in Brazilian Coffee Plantations, 1871-1881. In: Robert Fogel; Stanley Engerman (et al.). Without consent or contract. *Technical papers: the rise and fall of American slavery*. New York: W.W.Norton & Company, 1992, p.63-79.

60% dos proprietários, nos doze meses em 1843 e 1844, que locaram escravos para a construção da Ponte do Paraibuna, alugaram de 1 a 6 cativos.

Os resultados revelam uma imagem do sistema de aluguel pouco conhecida pela historiografia: a ampla vigência das práticas de aluguel de cativos na construção de pontes e estradas de Minas Gerais.¹⁸¹

3.3 UMA VIGOROSA ESFERA DE ACUMULAÇÃO: ALUGUEL DE ESCRAVOS NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO PARAIBUNA

Em 1837, ao confeccionar as contas e despesas da Estrada do Paraibuna, o engenheiro Halfeld elaborou uma série de listas mensais com os nomes e a condição social dos trabalhadores. O conjunto documental permitiu a identificação nominal dos proprietários de escravos e a quantidade de cativos alugados. Deste modo, foi possível determinar as despesas realizadas com a mão de obra cativa.

De acordo com os escritos de Halfeld, as listas mensais da Estrada do Paraibuna revelaram a presença de 249 escravos em janeiro, 269 cativos em fevereiro e 271 em março. Cada escravo jornaleiro alugado recebeu 0\$700 réis por dia de trabalho. De janeiro a março de 1837, o dispêndio financeiro provincial com o aluguel de escravos atingiu a marca de 10:544\$470 réis.

Assim, tendo em vista o orçamento da província de Minas Gerais, pode-se afirmar que o referido valor, gasto no primeiro trimestre de 1837 com a mão de obra na Estrada do Paraibuna, representou 3,5% da despesa provincial do ano financeiro de 1836 a 1837.¹⁸² Observa-se que, entre 1836 e 1840, a participação relativa das despesas com obras públicas oscilou em torno de 20,0% do orçamento provincial (MENDES, 2007, p. 39).

A mata mineira ganhou destaque na destinação de recursos financeiros provinciais e especial atenção no primeiro plano viário de Minas Gerais (1835).¹⁸³ Em termos demográficos, segundo a estimativa populacional de 1832, a Mata mineira contava com

¹⁸¹ Sobre a prática de aluguel de escravos em Minas Gerais no século XIX, o trabalho de Douglas Cole Libby constitui verdadeiro marco historiográfico à medida que não só revela a utilização de escravos alugados pela Companhia britânica *Saint John del Rey Mining* na exploração aurífera, bem como sugere que o sistema de aluguel de escravos seria mais disseminado do que a historiografia sobre o século dezenove até então proferia. Ver, especialmente, o livro resultado de dissertação de mestrado (1979): Douglas Cole Libby. *Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil: caso de Morro Velho*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1984. E também: Douglas Cole Libby. *Transformação e trabalho em uma economia escravista*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

¹⁸² O ano financeiro iniciava-se no dia 1º de julho e findava em 30 de junho.

¹⁸³ Claus Rodarte. “Os liberais de Minas e o “Regresso””. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, v.50, n.2, p. 64-85, 2014.

apenas 6,0% (29.882 livres e 21.237 escravos) da população total de Minas Gerais (RODARTE, 2012, p. 102-104).¹⁸⁴

Tabela 16 - Orçamento da despesa da província de Minas Gerais, 1836-1840

Exercício	Despesa da província		Despesas com obras públicas	
	Valor (Réis)	%	Valor (Réis)	%
1836-1837	304:779\$928	100,0	61:000\$000	20,0
1837-1838	360:870\$166	100,0	75:800\$000	21,0
1838-1839	364:177\$254	100,0	75:800\$000	20,8
1839-1840	393:056\$974	100,0	75:800\$000	19,3
Soma 1836-1840	1:422:884\$322	100,0	288:400\$000	20,3

Fonte: MENDES, Philipe Scherrer. *Finanças Públicas da Província de Minas Gerais*. 50 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, 2007, p. 37-38.

¹⁸⁴ A região Mata mineira destacou pela evolução da infraestrutura: construção da estrada União e Indústria (1861) e forte penetração ferroviária a partir da década de 1870. Em abril de 1856, a Companhia União e Indústria iniciou a construção da estrada. Obteve garantia de juros de 5% sobre o capital formado pela Companhia, de acordo com a Lei Provincial n.51, de 25 de setembro de 1854. E, posteriormente, juros de 2% concedido pelo Governo Imperial através do Decreto n. 1785 de 19 de março de 1856. A construção da estrada foi dividida em duas seções: 1. entre Petrópolis e Pedro do Rio com extensão de 30 quilômetros; 2. Ponte de Paraibuna a Juiz de Fora, totalizando cerca de 45 quilômetros. A estrada fora inaugurada em 1861. Em 1869, através do Decreto n. 2.325 de janeiro, a Companhia transferiu integralmente para a Estrada de Ferro D. Pedro II o transporte de cargas, que ficaria a partir de então centralizado em Entre-Rios. Cf. Moacir Silva. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949. p.83 e p.88-90; Idem. *Kilometro zero. Caminhos antigos – estradas modernas*. Rio de Janeiro: 1934. p.104-106.

Mapa 2 – Mata mineira, segundo a regionalização da província de Minas Gerais



Figura 2 – Estrada do Paraibuna (1837-1853)

Fonte: Arquivo Público Mineiro, OP 3-6, Caixa 41. Elaboração própria.

Ao longo dos três meses, 22 proprietários alugaram escravos para a Estrada do Paraibuna. A intensidade de atuação dependia diretamente da capacidade de posse dos donos de escravos. Dos 22 proprietários que locaram seus cativos, três indivíduos concentraram o aluguel de mais de 54,0% dos escravos jornaleiros em todos os meses. Destes três proprietários, dois estavam na faixa de 21 a 49 escravos alugados e outro na faixa de mais de 50 cativos alugados.

Tabela 17 – Estrada do Paraibuna entre a vila de Barbacena e Paraibuna (Janeiro a Março de 1837)

Nº de proprietários escravistas, segundo a faixa de escravos alugados												
Faixa de número de escravos alugados	Janeiro				Fevereiro				Março			
	Nº de Proprietários		Nº de Escravos		Nº de Proprietários		Nº de Escravos		Nº de Proprietários		Nº de Escravos	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1	1	7,1	1	0,4	1	6,25	1	0,37	2	11,1	2	0,7
2 a 3	3	21,5	8	3,3	2	12,5	4	1,49	3	16,7	6	2,2
4 a 6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7 a 10	3	21,5	26	10,6	6	37,5	51	19,0	5	27,8	40	14,8
11 a 20	4	28,5	57	23,2	4	25,0	64	23,8	5	27,8	76	28,0
21 a 49	2	14,3	72	29,2	2	12,5	69	25,7	2	11,1	64	23,6
50 +	1	7,1	82	33,3	1	6,25	80	29,7	1	5,6	83	30,6
Total	14	100,0	246	100,0	16	100,0	269	100,0	18	100,0	271	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 27.

Em janeiro de 1837, os locatários escravistas perfizeram o total de 14 proprietários distribuídos em seis faixas de número de escravos alugados. Do número total de escravos, mais de 62,0% se localizavam nas faixas de 21 a 49 escravos e mais de 50 cativos. Outros 23,2% dos escravos alugados estavam circunscritos na faixa de 11 a 20 cativos e 14,3% se subdividiam nas faixas de 1 a 10 escravos.

Se agrupadas três faixas (11 a 20; 21 a 49 e mais de 50), alcança-se a seguinte configuração em janeiro de 1837: sete proprietários, ou seja, 50% dos donos de escravos alugaram 85,7% dos cativos empregados (211 trabalhadores). Dentre os proprietários situados nestas faixas, destacam-se três: Marcelino Gonçalves da Costa, Antonio Dias Tostes e Manoel Ignácio Barbosa Lage.

Marcelino Gonçalves da Costa, em 1837, alugou 11 escravos em janeiro, fevereiro e março. Em 1866, o seu inventário *post-mortem* arrolou 305 escravos, 146 devedores e 21.190 libras investidas em terras e cafezais. (OLIVEIRA, 2005, p. 217-235).

A família Barbosa Lage, encabeçada por Domingos Antônio Lage e o capitão Manoel Ignácio Barbosa Lage forneceu 30 cativos em janeiro e fevereiro e 29 escravos em março. Em 1868, o inventário *post-mortem* de Manoel Ignácio registrou o total de 118 escravos (FREIRE, 2012, p. 263).

Antônio Dias Tostes, maior locador de escravos durante o primeiro trimestre de 1837, alugou: I) 82 jornaleiros em janeiro; II) 80 jornaleiros em fevereiro; III) 83 jornaleiros em março. Antônio Dias Tostes embolsou com o aluguel dos escravos jornaleiros 3:763\$970 réis (APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 27).

No mesmo ano, o inventário *post-mortem* da esposa de Antônio Dias Tostes indicava que a família possuía 185 escravizados (71,0% do sexo masculino e 29,0% do sexo feminino). A escravaria masculina apresentava, portanto, o total de 131 cativos. Os cativos eram provenientes da África Central ou Centro-Oeste Africano: Congo Norte, ao todo 73 cativos (66,4%); de Angola 32 escravizados (29,1%), revelando a participação na importação de escravos oriundos do tráfico negreiro (FREIRE, 2009, p. 71).

Como ponto convergente das três famílias – Dias Tostes¹⁸⁵, Barbosa Lage e Gonçalves da Costa –, encabeçadas, respectivamente, por Antonio Dias Tostes, Marcelino Gonçalves da Costa e Manoel Ignacio Barbosa Lage, o fato de seus inventários *post-mortem* apresentaram escravaria com mais de 100 cativos, o que, segundo os dados apresentados anteriormente, os alçava à posição de elite escravista da província. Essa zona de convergência é, portanto, ampliada quando se constata que estas famílias participaram ativamente do processo construtivo da Estrada do Paraibuna.

Se Antônio Dias Tostes alugou 82, 80 e 83 escravos, respectivamente, em janeiro, fevereiro e março, tendo na sua escravaria 131 homens, pode-se concluir que o proprietário destinou no período mais de 60,0% dos cativos do sexo masculino para a Estrada do Paraibuna.¹⁸⁶

Diante destas informações sobre a posse de escravos de Antônio Dias Tostes, cabe indagar: por que um grande proprietário escravista teria interesse em alugar mais de 60,0% dos seus escravos do sexo masculino para a construção da Estrada do Paraibuna? A pergunta se torna pertinente quando se verifica que a estratégia de alugar escravos foi compartilhada por famílias detentoras de grandes propriedades de escravos.

Em relação ao sistema de aluguel em Minas Gerais, Bergad (2004) lamentou a ausência de dados seriados sobre o aluguel de escravos, assim como a carência de informações sobre os juros pagos pelos compradores de cativos, os custos de manutenção e os índices de mortalidade. Tais aspectos inviabilizam estimativas sobre o retorno líquido com o

¹⁸⁵ Como se afirmou, a família Dias Tostes ampliou a escravaria por meio da compra de escravizados oriundos do tráfico transatlântico. Os passaportes e os despachos emitidos pela Intendência de Polícia da Corte na primeira metade do século XIX revelam que Dias Tostes levou para Minas Gerais 96 escravos novos, entre janeiro de 1829 e abril de 1830 (FREIRE, 2012, p. 260).

¹⁸⁶ Os dados primários revelaram que nesta construção foram apenas empregados escravizados do sexo masculino.

aluguel de escravos. Além disso, inexistem informações, em sequência cronológica, sobre os preços no atacado e no varejo das mercadorias produzidas e consumidas (BERGAD, 2004, p. 228-292).

Os dados de arquivos mais antigos sobre as taxas de aluguel de escravos são encontrados nos livros de contabilidade da Real Extração (1772-1832). Como detentora do monopólio da exploração dos diamantes, a Real Extração alugava escravos de proprietários locais (BERGAD, 2004, p. 288-292). Em 1772, se pagava 200 réis por dia de trabalho por escravo e, em 1774, 150 réis. Entre 1783 e 1809, a diária de aluguel se manteve no patamar de 112,5 réis. Os livros de contabilidade da Real Extração apontam que cada escravizado trabalhava em média 249 dias por ano. Diante dessas informações, Bergad estima o retorno bruto dos aluguéis anuais de escravos entre 1772 e 1809, considerando o preço médio dos escravos do sexo masculino na idade de 15 a 40 anos. Entre 1800 e 1809, a oscilação da taxa anual de retorno bruto apresentou como ponto alto o retorno, em 1804, de 23,1% e a menor taxa, em 1808, o retorno de 18,5% (BERGAD, 2004, p. 288).

Aplicando tais premissas, Bergad se debruçou sobre o sistema de aluguel de escravizados não qualificados no setor siderúrgico mineiro na década de 1840, que recebiam 0\$400 réis pelo dia de trabalho. Ao projetar a jornada de 250 dias ao ano, a taxa bruta de retorno obtida com o aluguel alcançava cerca de 19% ao ano (BERGAD, 2004, p. 292).

Seguindo estes critérios para o cálculo da taxa de retorno bruta, observa-se que se alcança, quando se utiliza a estimativa anual de 250 dias trabalhados, o percentual de 40,0% de retorno bruto anual, em 1837, para o trabalhador escravizado braçal alugado para a construção da Estrada do Paraibuna; enquanto que, no setor siderúrgico, o retorno bruto anual do aluguel de um escravo braçal não ultrapassa, em 1844, 20,0%. Em comparação, demonstra-se que o aluguel de escravos para a Construção Civil era uma atividade altamente lucrativa na década de 1830.

Tabela 18 – Estimativa da Taxa de Retorno Bruto Anual do Aluguel de Escravos na Construção Viária e em uma Pequena Fundição

Ano	Diária/Aluguel de Escravo	Estimativa do N° de Dias Trabalhados em um ano	Preço Médio de Escravos - 15 a 40 anos – (em 1\$000)	Taxa de Retorno Bruto Anual
1837	0\$700 (*)	250	437\$000	40,0
1844	0\$400(**)	250	528\$000	19,7

(*) Ocupação: Trabalhador não-qualificado, setor construção civil, pontes e estradas.

(**) Ocupação: Trabalhador não-qualificado, setor siderúrgico, pequenas fundições.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 27. Laird W. Bergad. *Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004, p. 288-292/360-363.

Em relação ao sistema de aluguel de escravos no setor de exploração mineral, há dados sobre a locação de escravos para a empresa britânica Saint John d'El Rey Mining, que possibilitam estimar o retorno bruto anual com o aluguel de cativos.

Segundo Libby, entre 1835 e 1838, a companhia inglesa estabeleceu o aluguel anual de um escravo homem em 90\$000 réis (LIBBY, 1984, p. 95). De 1839 a 1842, a empresa elevou o aluguel para 100\$000 réis (LIBBY, 1984, p. 96). Nota-se que não há a discriminação do valor da diária do aluguel do cativo.¹⁸⁷

Os valores indicam que os gastos anuais com a locação de um escravo pela mineradora aumentaram na virada da década de 1830 e para a década de 1840. Tomando-se por base esses valores, as estimativas sobre a taxa anual de retorno bruto com o aluguel de escravos oscilaram entre 18,0 % e 24,3%.

¹⁸⁷ Exemplifica a ausência de informação sobre a diária de aluguel anúncio de 1858 publicado na imprensa de Minas Gerais. Há somente o montante anual a receber pelo aluguel de escravos: “A Companhia de mineração do Morro Velho deseja alugar escravos e oferece os termos seguintes: Para escravos da 1ª classe 240\$000 por anno. Para escravos da 2ª classe 175\$000 por anno. Para escravas da 1ª classe 120\$000 por anno. Para escravas da 2ª classe 90\$000 por anno. A companhia aceitará somente escravos robustos, e para serem classificados hão de ser examinados pelo médico da companhia”. CORREIO Oficial de Minas, Ouro Preto, 2 nov. 1858. p.4, c. 3 *apud* Douglas Cole Libby. Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1984, p. 96.

Tabela 19 - Estimativa da Taxa de Retorno Bruto Anual com o Aluguel de Escravos para a St. John d'El Rey Mining (1835-1842)

Ano	Montante Anual Pago pela Empresa pelo aluguel de um escravo	Preço Médio de Escravos - 15 a 40 anos – (em 1\$000)	Taxa de Retorno Bruto Anual
1835	90\$000	456\$000	19,7
1836	90\$000	412\$000	21,8
1837	90\$000	437\$000	20,6
1838	90\$000	432\$000	20,8
1839	100\$000	370\$000	24,3
1840	100\$000	446\$000	22,4
1841	100\$000	472\$000	21,2
1842	100\$000	559\$000	18,0

Fonte: LIBBY, Douglas Cole. *Trabalho Escravo e Capital Estrangeiro no Brasil. O Caso de Morro Velho*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1984, p. 95; BERGAD, Laird W.. *Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004, p. 360-363.

Libby também apresenta informações sobre a diária paga aos trabalhadores livres empregados na mesma companhia. Em 1843, os broqueiros livres ganhavam uma média de 0\$600 réis por dia. Entre 1851 e 1854, os mesmos oficiais livres recebiam por dia 0\$780 réis. Em 1859, ganhavam 1\$350 réis (LIBBY, 1984, p. 103-104).

Portanto, em 1843 a diária paga pela empresa inglesa aos broqueiros livres era inferior aos jornais gastos pela província para o aluguel de um cativo para a construção viária no ano de 1837 (0\$700 réis por dia).

Os resultados revelam que a rentabilidade com o aluguel de escravos na Estrada do Paraibuna superava o valor de retorno com a locação de cativos para o setor de exploração mineral e de atividades de siderurgia. Certamente, a perspectiva anual de retorno possibilitava ao proprietário escravista se dirigir ao mercado de compra e venda de escravos.

A necessidade de garantir os fluxos mercantis mineiros em direção à Corte intensificou a expansão da infraestrutura de transporte. Em visto disso, por intermédio da construção rodoviária, dinamizou-se a economia, resultando, no caso dos senhores de escravos, no surgimento de condições institucionais satisfatórias para a organização de amplo sistema de aluguel de escravos, que permitiu apropriar parte do fluxo interno da renda.

Entretanto, cabe ressaltar, que não apenas grandes proprietários se valeram das condições de trabalho ofertadas pela construção de pontes e estradas na Mata mineira. Durante a construção da Ponte do Paraibuna, pequenos e médios proprietários procuraram por intermédio do sistema de aluguel garantir rentabilidade e ascensão social, bem como três

libertos¹⁸⁸ conseguiram se tornar senhores de escravos.¹⁸⁹ A estratégia escolhida pelos forros¹⁹⁰, para consolidar a mobilidade social, se direcionou para a compra de cativos.

3.4. PONTE DO PARAIBUNA: DISSEMINAÇÃO DO SISTEMA DE ALUGUEL, MOBILIDADE SOCIAL E CONTRATO ESCRITO DE TRABALHO (1843-1844)

A necessidade de fiscalizar a obra da Ponte do Paraibuna produziu uma série de Listas Nominais dos Trabalhadores com informações qualitativas e quantitativas sobre o universo do trabalho.¹⁹¹ Estes registros apresentam: a) nome do trabalhador; b) ofício exercido (ocupação); c) remuneração diária; d) número de dias de trabalho; e) condição social dos trabalhadores; f) nome do proprietário escravista; g) vencimento mensal.¹⁹²

Com base na análise das Listas Nominais, os resultados apontaram para a presença de vinte e três senhores de escravos. Em todos os meses, o mínimo de 60% dos proprietários alugaram de 1 a 6 escravos. Tais dados também indicaram a participação de três artífices libertos como proprietários de cativos alugados.¹⁹³

Quanto às formas de ajustamento de trabalhadores, a análise do processo de negociação de um contrato escrito de trabalho entre o engenheiro Halfeld e um mestre

¹⁸⁸ Sobre a expansão demográfica da população livre de cor no Brasil do século XIX, bem como o debate sobre a importância da dimensão ocupacional e da integração dos ex-escravos no período anterior à abolição, consultar: Herbert Klein. The colored freedmen in Brazilian Slave Society. *Journal of Social History*, v. 3, n. 1, 1969, p. 30-52.

¹⁸⁹ Estudos têm procurado analisar o liberto e os movimentos de mobilidade social. O brasileiro Zephyr Frank afirma que a escravidão contribuiu para a ascensão social de grupos médios urbanos, inclusive libertos, nos anos de 1830 e 1840. O fim do tráfico (1850) e o aumento do preço dos cativos dificultaram o acesso à propriedade escrava e, dessa forma, produziram um sensível aumento da desigualdade social. A compra de escravos por libertos amortecia a distância entre ricos e pobres, ver: Zephyr Frank. *Dutra's world: wealth and family in nineteenth-century*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004, p. 6-10; 165-168.

¹⁹⁰ No tocante à mobilidade social de forros, ver: Roberto Guedes. Samuel da Rocha: escravo, aparentado, forro, carpinteiro e senhor (Porto Feliz, São Paulo, Século XIX). *Anos 90* (UFRGS), v. 17, 2010, p. 74-75 e 68-74. Marcelo Mac Cord. Francisco José Gomes de Santa Rosa: experiências de um mestre pedreiro pardo e pernambucano no Oitocentos. *Afro-Ásia*, v. 49, 2014, p. 201-202. Com base em uma perspectiva thompsoniana, Marcelo Mac Cord reconstruiu as experiências sociais do mestre pedreiro e homem pardo Francisco José Gomes no mercado de edificações urbanas na cidade de Recife (1810-1861). Cf. Marcelo Mac Cord Francisco José Gomes de Santa Rosa: experiências de um mestre pedreiro pardo e pernambucano no Oitocentos. *Afro-Ásia*, v. 49, 2014, p. 204- 211 e 226.

¹⁹¹ Arquivo Público Mineiro, SPOP 3/6, Processos de Construção de Pontes e Estradas, Caixas 2 a 28 e 32 a 57. (Banco de Dados dos Processos Construtivos de Pontes e Estradas. Cedeplar/UFMG: Belo Horizonte, 2017).

¹⁹² Recente estudo debruçou sobre os oficiais mecânicos em obras públicas na cidade de São Paulo (séculos XVIII e XIX) e utilizou como fonte primária recibos e listas dos trabalhadores empregados. Ver: Amália dos Santos. *Em obras: os trabalhadores da cidade de São Paulo entre 1775 e 1809*. 174 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2013, p. 74; 86 e 116-128.

¹⁹³ Sobre restrições de liberdade no Brasil do século XIX, o cotidiano dos libertos, tendo em conta os costumes senhoriais de reescravidão e suspeição sobre as pessoas livres de cor, ver: Sidney Chalhoub. A precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). *História Social* (UNICAMP), n. 29, 2010, p. 33-62; Manuela Carneiro da Cunha. Sobre os silêncios da lei. Lei costumeira e positiva nas alforrias de escravos no Brasil do século XIX. *Cadernos IFCH*, UNICAMP, n. 4, 1983, p. 20-23.

carpinteiro livre demonstrou os parâmetros para a definição do pagamento justo por um dia de trabalho.¹⁹⁴ Tais parâmetros se conectavam ao *status*, a hierarquia ocupacional e a existência de um grupo de trabalhadores subordinado diretamente ao mestre carpinteiro. O ajustamento contratual escrito estabeleceu: I) o rendimento a receber pelo tempo de serviço (dias trabalhados); II) o término do contrato condicionado à entrega das obras de carpintaria; III) o patrimônio presente e futuro do artífice foi colocado como garantia da execução das tarefas acordadas no contrato de trabalho.

O cruzamento de fonte censitária (Lista Nominativa de 1831) com as Listas Nominais de Trabalhadores permitiu perscrutar a ascensão socioeconômica do mestre pedreiro Manoel Gomes Teixeira. Estas relações sociais de trabalho evidenciam que artífices livres e libertos se inseriram nos circuitos mercantis de compra de escravos e buscaram aferir ganhos monetários por intermédio das oportunidades provenientes do sistema de aluguel de cativos.

Em 1840, a construção da ponte sobre o Rio Paraibuna, situada na fronteira entre Minas e o Rio de Janeiro, com extensão de mais de 94 metros, absorveu a enorme quantia de 50:000\$000 réis. Com duração de três anos, a construção foi conduzida pelo engenheiro Halfeld. As fontes primárias permitem acompanhar os gastos e identificar a condição social e os nomes dos trabalhadores durante doze meses dos anos de 1843 e 1844.¹⁹⁵ Sob a supervisão de Halfeld, livres, escravizados e forros foram empregados.¹⁹⁶

Em onze meses dos anos de 1843 e 1844, as despesas se concentraram no pagamento dos vencimentos da mão de obra (Gráfico 4). Somente em dezembro de 1844 os gastos com aquisição de material e/ou aluguel de animais¹⁹⁷ ultrapassaram mais de 50% dos dispêndios mensais.

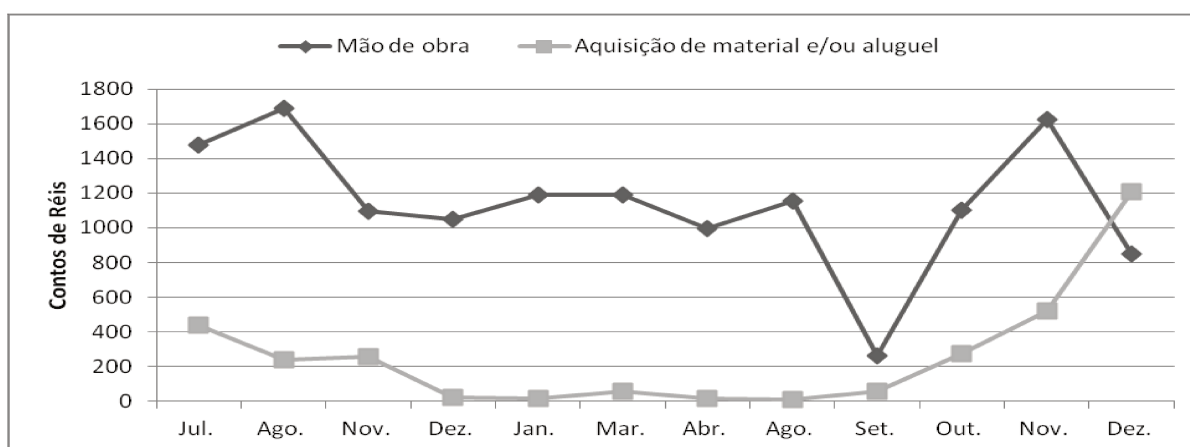
¹⁹⁴ No tocante a contratos de trabalho na Europa, ver: Eric Hobsbawm. *Costumes, salários e carga de trabalho na indústria do século dezenove*. In: _____. *Os trabalhadores: estudo sobre a história do operariado*. 5 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2015, p. 467. Edward Palmer Thompson *La sociedade inglesa del siglo XVII: Lucha de clases sin clases?* In: _____. *Tradición, revuelta y consciencia de classe: estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Barcelona: Grijalbo, 1979, p. 46-47.

¹⁹⁵ Para o ano 1843 os meses de julho, agosto, novembro, dezembro. Em 1844: março, abril, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro.

¹⁹⁶ Os registros documentais permitiram identificar: I) ocupação do trabalhador; II) condição social (escravo, livre ou forro); III) o valor da diária de trabalho.

¹⁹⁷ Este item se refere à aquisição de material para a construção e prestação de serviços como a compra de pólvora, barris de verniz, pincéis, compra de ferro, aluguel de mulas, aluguel de bois, alqueire de sal, barris de azeite e alqueire de cal.

Gráfico 8 - Composição das despesas mensais em réis, segundo a mão de obra e/ou aluguel e aquisição de material

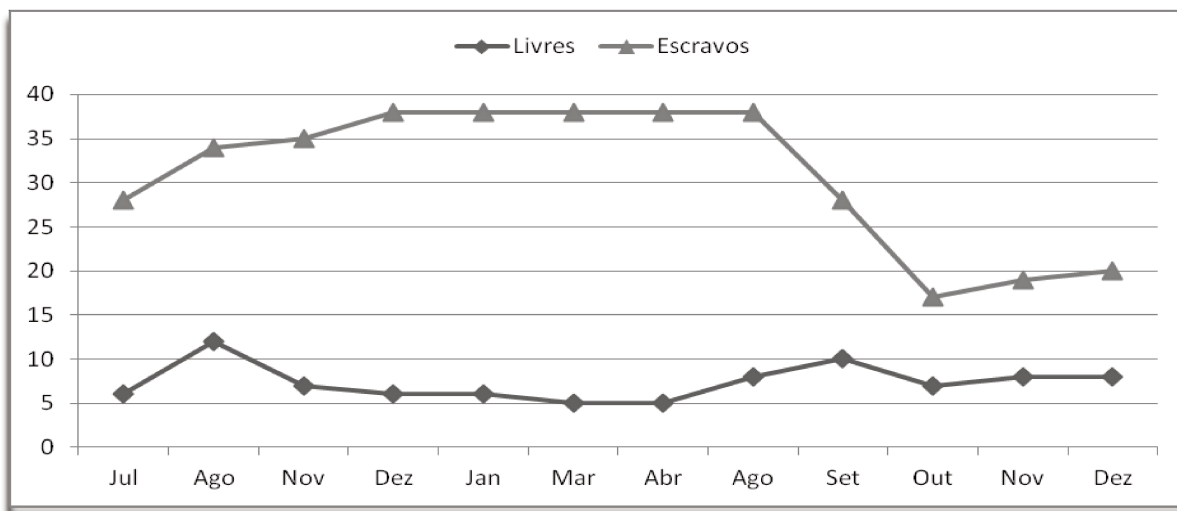


(*) Meses de 1843: julho, agosto, novembro e dezembro. Meses de 1844: janeiro, março, abril, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro.

(**) Em doze meses, valor total de 16:793\$823 réis. Aquisição de material e/ou aluguel: 3:101\$664 réis. Mão de Obra: 13:692\$159 réis.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3/6, Caixa 41, doc. 21.

A média mensal foi de 38 trabalhadores: agosto de 1843 apresentou o maior número e outubro de 1844 o menor, respectivamente, 46 e 24 homens. (Gráfico 2). Em todos os meses, houve uma superioridade de trabalhadores escravos em relação aos livres. Os escravizados apresentaram a média de 30,9 trabalhadores/mês e os livres de 7,08 trabalhadores/mês.

Gráfico 9 – Condição Social e Número dos Trabalhadores na Construção da Ponte do Paraibuna (1843-1844)

(*) Meses de 1843: julho, agosto, novembro e dezembro. Meses de 1844: janeiro, março, abril, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, SPOP 3/6, Caixa 41, doc. 21.

As listas mensais indicam que os proprietários alugaram seus cativos para exercerem tarefas que exigiam habilidades mecânicas específicas: ferreiro pedreiro e carpinteiro. Por outro, os dados extraídos apontam a maior frequência de escravos alugados como trabalhadores braçais e, portanto, sem o requerimento de habilidades específicas.

Em relação ao estudo da estrutura ocupacional, constatou-se elevada discriminação das ocupações dos trabalhadores nas listas mensais. Assim, a estrutura ocupacional foi sistematizada e classificada, segundo a matéria-prima.

Quanto aos cativos, nota-se que do total de 371 registros, 179 desempenharam a ocupação de trabalhador braçal não-qualificado, 92 atuaram como artífices em pedra e cal, 89 como artífices em madeira e 11 como artífices em metais.

No que tange aos trabalhadores livres, há uma maior participação relativa nas atividades manuais e mecânicas de pedra e cal, madeira e nas funções de controle e administrativas, respectivamente, 42,7%, 32,0% e 25,3%.

Os registros de ocupação dos forros apresentam incidência em duas atividades manuais e mecânicas, sendo 30,0% dos registros como artífices em madeira e 70,0% como artífices em metais.

Tabela 20 - Condição social e a ocupação dos trabalhadores na construção da Ponte do Paraibuna (1843-1844)

	Condição Social						Total
	Livre		Escravo		Forro		
	N	%	N	%	N	%	
Funções de Controle e Administrativas	19	25,3	-	-	-	-	19
Artífices em Madeira	24	32,0	89	24,0	3	30,0	116
Artífices em Metais	-	-	11	3,0	7	70,0	18
Artífices em Pedra e Cal	32	42,7	92	24,8	-	-	124
Trabalhadores não-qualificados	-	-	179	48,2	-	-	179
Total	75	100,0	371	100,0	10	100,0	456

(*) Funções de controle e administrativas: feitor, administrador, apontador. Artífices em madeira: mestre carpinteiro, contramestre carpinteiro e carpinteiro. Artífices em metais: mestre ferreiro e ferreiro. Artífices em pedra e cal: mestre pedreiro e pedreiro.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, SPOP 3/6, Caixa 41, doc. 21.

Em relação aos jornais pagos por dia de trabalho, a mediana salarial dos indivíduos livres foi de 1\$440 réis. Em termos médios, os livres trabalharam 18,8 dias por mês. Os forros obtiveram a remuneração mediana de 4\$000 réis por dia e a média de 17,7 dias trabalhados por mês. Os escravizados apresentaram a menor mediana salarial de 1\$160 réis por dia e a maior média de número de dias trabalhados por mês, 20,0 dias.

Tabela 21 – Condição Social e Jornal diário, Número de Dias Trabalhados e Vencimento Mensal dos Trabalhadores na Construção da Ponte do Paraibuna (1843-1844)

Condição Social	Jornal/ Dia (Réis)* Mediana	Número de dias (Mês) Média	Vencimento Mensal (Réis)
Livre	1\$440	18,8	27\$072
Forro	4\$000	17,7	70\$800
Escravo	1\$160	20,0	23\$200

(*) Valor da diária de trabalho, incluindo a alimentação e as ferramentas. Jornada de trabalho equivalente a 10 horas por dia.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, SPOP 3-6, Caixa 41.

Com base nestes indicadores, a estimativa da taxa de retorno bruto anual para o dono de escravo alcança mais de 57,0%. O resultado indica as vantagens econômicas do sistema de aluguel de cativos, tendo em vista que o jornal incluía o sustento (comida) e, portanto, a redução do custo de manutenção da escravaria pelo proprietário.

Tabela 22 – Estimativa da Taxa de Retorno Bruto Anual do Aluguel de Escravos na Construção da Ponte do Paraibuna (1843)

Ano	Diária/Aluguel* de Escravo**	Estimativa do N° de Dias Trabalhados em um ano****	Preço Médio de Escravos - 15 a 40 anos – (em 1\$000)	Taxa de Retorno Bruto Anual
1843	1\$160***	240	482\$000	57,7

(*) Valor da diária de trabalho, incluindo a alimentação e as ferramentas. Jornada de trabalho equivalente a 10 horas por dia.

(**) Sem distinção de ocupação (trabalhadores braçais e qualificados).

(***) Mediana

(****) Média de dias trabalhados por mês = 20 dias.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, SPOP 3-6, Caixa 41. Laird W Bergad. *Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004, p. 288-292/360-363.

Provavelmente, os ajustamentos e a contratação trabalhadores com condições jurídicas e sociais distintas resultaram de negociações que envolveram as partes interessadas. Em setembro de 1844, o engenheiro Halfeld estabeleceu contato com o mestre carpinteiro livre Primitivo Alves, que se encontrava ocupado numa fazenda da região com a construção de engenho de moer cana-de-açúcar e de serrar madeiras, para o ajustamento de trabalho nas obras de madeira da Ponte do Paraibuna. Halfeld, ao relatar o processo de negociação do contrato de trabalho, evidencia as exigências do artífice: jornal de 4\$000 réis por dia e pagamento ao final de cada mês (APM, PP 1/46, Caixa 17, doc. 34-01; 40-05).

Em razão das tratativas, o engenheiro reduziu o valor da jornada diária: “Tenho pelejado quase um dia inteiro para reduzir o jornal pedido de 4\$000 a este de 3\$800 réis pelo qual o dito Primitivo finalmente tem sido contratado e não foi possível de reduzir aquela diária a menos” (APM, PP 1/46, Caixa 17, doc. 34-01; 40-05).

O contrato escrito deixou evidente a necessidade temporária do empregador: responsabilizou o mestre artífice pela conclusão de todas as obras de carpintaria “até o seu último remate”, em consonância com a planta cedida pelo engenheiro, bem como estabeleceu que, um grupo de trabalhadores estaria subordinado diretamente às ordens do artífice:

Dizemos nos abaixo assinados, eu Fernando Halfeld, Engenheiro da Província encarregado pelo Exmo Governo desta Província por Portaria de 27 de agosto do Corrente ano para ajustar comigo Primitivo Alves de Oliveira, que contratamos em virtude da dita Portaria, e de facto justos fiquemos que eu, Primitivo Alves de Oliveira como Mestre Carpinteiro, tomo sobre mim a responsabilidade de executar com o pessoal de Carpinteiros e trabalhadores debaixo da minha direção com zelo e atividade, e com toda a perfeição, a construção da Ponte do Parahybuna em toda e qualquer parte que pertence a obra de Carpinteiro e conforme a Planta que me tem sido apresentada, obrigando-me á começar a dita obra oito dias depois da assinatura do presente Contrato, e para o pleno cumprimento da obra, serviço ou trabalho, até o seu último remate, que agora tenho ajustado, e a que me sujeito, obrigo a minha pessoa, bens presentes e futuros, obrigando-se o Exmo Governo para abonar-me a diária de três mil e oitocentos reis para todos os dias uteis, ou de trabalho, e pagos na

Ponte do Parahybuna em pronto no fim de cada hum mez (APM, PP 1-46, Caixa 17, doc. 40-06).

O contrato evidencia a instabilidade e precariedade do trabalho livre: a intermitência do tempo de serviço, a flexibilidade dos dias de trabalho a serem abonados e colocou como garantia de execução das obras de carpintaria os bens presentes e futuros do mestre carpinteiro.

Temos, de um lado, o trabalhador livre preocupado em ganhar o suficiente quando empregado, de outro, o poder do Estado detentor do controle dos meios de pagamento e dotado de mecanismos institucionais de coerção (LIMA, 2005, p. 292).

A análise da relação entre o sistema de aluguel e o número de escravos alugados por cada proprietário indicou que, em todos os meses, no mínimo de 60% da camada proprietária estava circunscrita a faixa de 1 a 6 escravos locados. Portanto, a construção da Ponte do Paraibuna apresenta como característica central a presença de pequenas e médias faixas de escravizados alugados por cada proprietário.

Tabela 23 – Número de proprietários escravistas, segundo a faixa do número de escravos alugados

Faixa	Número de proprietários escravistas, segundo a faixa do número de escravos alugados (1843-1844)																							
	1843								1844															
	Jul.		Ago.		Nov.		Dez.		Jan.		Mar.		Abr.		Ago.		Set.		Out.		Nov.		Dez.	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	4	33,3	5	35,7	3	37,5	2	28,5	2	28,5	2	28,5	2	28,5	1	20,0	3	37,5	2	33,3	2	28,5	3	37,5
2 a 3	7	58,3	7	50,0	2	25,0	2	25,5	2	28,5	2	28,5	2	28,5	1	20,0	3	37,5	3	50,0	4	57,2	4	50,0
4 a 6			2	14,3	2	25,0	1	14,3	1	14,3	1	14,3	1	14,3	1	20,0								
7 a 10	1	8,4					1	14,3	1	14,3	1	14,3	1	14,3	1	20,0	2	25,0	1	16,7	1	14,3	1	12,5
11 a 20					1	12,5	1	14,3	1	14,3	1	14,3	1	14,3	1	20,0								
21 a 49																								
50 +																								
Total	12	100,0	14	100,0	8	100,0	7	100,0	7	100,0	7	100,0	7	100,0	5	100,0	8	100,0	6	100,0	7	100,0	8	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, SPOP 3/6, Caixa 41, doc. 21.

Dentre os pequenos proprietários locadores, destacam-se os artífices forros: 1) João Pires Lopes dos Santos (mestre ferreiro); 2) Bernardo de José de Souza (contramestre carpinteiro); 3) Mathias Galarte de Andrade Tolentino (mestre carpinteiro).

Em julho de 1843, os três libertos alugaram 1 cativo. Os escravos de propriedade de Bernardo e Mathias estavam ocupados nos ofícios de carpintaria. O escravo de José Pires não apresentava nenhuma especialização ocupacional.

Tabela 24 – Escravos alugados pelos proprietários libertos

Nome	Condição Social	Ocupação	Proprietário Escravista	Jornal
José Correa	Escravo	Carpinteiro	Mathias Galarte de Andrade	1\$900
João	Escravo	Carpinteiro	Bernardo de José de Souza	1\$280
Matheus	Escravo	Trabalhador não-qualificado	José Pires Lopes dos Santos	0\$640

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, SPOP 3-6, Caixa 41.

Os escravos dos proprietários forros tenderam a exercer o mesmo ofício dos seus donos. O ofício desempenhado pelo escravizado condicionava diretamente os rendimentos monetários dos proprietários escravistas.¹⁹⁸

A edificação da Ponte do Paraibuna impulsionou as atividades econômicas não apenas para os libertos. A construção, conduzida pelo Governo e pelos cofres públicos, dinamizou as atividades dos artífices que trabalhavam por conta própria, permitindo ocupação, rendimento monetário e possibilidade de ascensão social para os trabalhadores manuais livres. A trajetória do mestre pedreiro livre Manoel Gomes Teixeira descortina e explicita traços da mobilidade social na região da Mata mineira durante as décadas de 1830 e 1840

Manoel, designado como livre e mestre pedreiro nas listas dos trabalhadores da Ponte do Paraibuna, obteve notória participação na edificação da mesma. Alugou cinco escravos durante dois meses e nove cativos em outros seis meses.

O cruzamento de dois registros documentais distintos, a Lista Nominativa de 1831 e a Lista Nominal dos Trabalhadores na Ponte do Paraibuna (1843/1844), revelaram o aumento expressivo da riqueza do artífice. Em pouco mais de uma década, conseguiu dobrar a sua escravaria. Em 1831, o seu domicílio alcançava o total de quatro escravos e transcorrida mais de uma década, segundo a Lista Nominal dos Trabalhadores, o número atingia a marca mínima de nove cativos do sexo masculino.

A Lista Nominativa dos moradores do distrito de Barbacena, datada de 11 de julho de 1831, indicava que o mestre pedreiro Manoel ocupava a posição de chefe do domicílio, vivendo ao lado de esposa, filhos e quatro escravos (dois homens e duas mulheres). Os cativos, José e Antonio, tinham, respectivamente, 20 e 16 anos. Dentre os escravos, apenas José foi listado com a ocupação de pedreiro, a mesma ocupação do chefe do domicílio.

¹⁹⁸ Relativamente ao trabalho de ex-escravos, ver: HÉLIN, E. Profissão e estatuto social. In: MARCÍLIO, Maria Luiza (org.). *Demografia Histórica*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977, p. 194. ; OLIVEIRA, Maria Inês Cortes de. *O liberto: o seu mundo e os outros – Salvador, 1790-1890*. São Paulo; Brasília: Corrupio: CNPq, 1988, p. 16-17.

Tabela 25 - Domicílio do mestre pedreiro Manoel Gomes Teixeira (1831)

Fogo n° 24 do distrito de Barbacena, 11/06/1831

01. Manoel Gomes Teixeira, branco, 36 anos, casado, pedreiro
02. Maria Felícia, branca, 21 anos, casada
03. Francisco, sem informação, 7 anos
04. Manoel, sem informação, 5 anos
05. Ana, sem informação, 4 anos
06. Antonio, sem informação, 2 anos
07. Clementina, sem/informação, 1 ano
08. José, africano/preto, cativo, 20 anos, solteiro, pedreiro
09. Antonio, africano/preto, cativo, 16 anos, solteiro
10. Maria, africana/preta, cativa, 40 anos, solteira
11. Luiza, africana/preta, cativa, 12 anos, solteira

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, Listas Nominativas da década de 1830, consulta via site do Cedeplar Disponível em: <http://www.poplin.cedeplar.ufmg.br>. Acesso em: março 2018.

O conjunto de escravos de Manoel Gomes Teixeira o posiciona, em termos de riqueza mensurada pela propriedade escravista, no conjunto de 31,6% dos domicílios com posse de escravos em Minas Gerais. O termo “africano”, presente ao lado dos nomes de escravos, revela que a formação da escravaria do artífice se realizou pela compra de escravizados oriundos do tráfico Atlântico.

Os escravos José e Antonio reaparecem nos registros mensais da construção da Ponte do Paraibuna. José, com a idade estimada de 32 anos, recebia por dia de trabalho como pedreiro a quantia de 2\$400 réis. Antonio, 28 anos, também designado como pedreiro, recebia a quantia de 2\$000 réis.

Tabela 26 - Escravos alugados de propriedade do Mestre Pedreiro Manoel Gomes de Teixeira (1843-1844)

Nome	Ocupação	Jornal(*)
José	Pedreiro	2\$400
Atanásio	Pedreiro	2\$000
Antônio	Pedreiro	2\$000
Francisco	Pedreiro	1\$280
Paulo	Pedreiro	1\$280
Miguel	Trabalhador não-qualificado	0\$640
Joaquim	Trabalhador não-qualificado	0\$640
Antônio	Trabalhador não-qualificado	0\$640
Luís	Trabalhador não-qualificado	0\$640

(*) Valor da diária de trabalho, incluindo a alimentação e as ferramentas. Jornada de trabalho equivalente a 10 horas por dia.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, SPOP 3-6, Caixa 41.

Os escravos de Manoel atuaram como pedreiros e trabalhadores não-qualificados na construção da Ponte do Paraibuna. O artífice transmitiu a alguns deles a perícia dos afazeres da ocupação de pedreiro.

Entre 1831 e 1843, a perícia do artífice possibilitou acúmulo de capital-dinheiro e a compra de cativos, assim como a especialização de cinco escravos na ocupação de pedreiro. As atividades na Construção Civil permitiram ao mestre pedreiro Manoel se inserir nos circuitos mercantis de compra de escravizados via tráfico negro e de aferir ganhos monetários no sistema de aluguel nas obras públicas de Minas Gerais.

O setor da Construção Civil de pontes e estradas manteve significativa demanda direta por mão de obra e emprego de trabalho cativo. Montar a infraestrutura viária constituiu complexo processo histórico, no qual a territorialidade do entorno à Estrada do Paraibuna não foi negligenciada pelos atores sociais à época, que procuraram representá-la por intermédio do Mapa da Estrada do Paraibuna (1844). Deste modo, a representação cartográfica, artefato cultural, produzido a partir de complexas interações econômicas e distintos atores sociais, revela um conjunto de signos e símbolos, indicando a formação histórica do território, os códigos de representação e apropriação do espaço, sobretudo, no momento de designação: ranchos, residências, caminhos, rios, pontes, capelas, igrejas, vilas, arraiais e cidades (BUENO, 2004; FURTADO, 2010).

simbolizadas; três caminhos se entroncam à retilínea representação: dois Caminhos para São Matheus e o Caminho da Fazenda de Juiz de Fora.

3.5. ACUMULAÇÃO, MERCADO DE TRABALHO E TRANSPORTE: CONSIDERAÇÕES FINAIS

As evidências reunidas sobre o trabalho em obras públicas viárias de Minas Gerais talvez possam representar a demarcação de novo campo de estudo sobre a escravidão no século XIX. Representariam alçar o mercado de locação de trabalho escravo para o Estado à posição do mais importante segmento de acumulação para os escravistas que recorriam à prática do aluguel de cativos, pelas superiores taxas de retorno e pelas perspectivas de expansão da demanda do setor de transportes, que respondia por uma das mais importantes rubricas do investimento público. Também é relevante assinalar, no âmbito das conexões entre tráfico atlântico e o crescimento do maior sistema escravista regional orientado para o mercado interno, à dependência da modernização do sistema viário para a expansão da circulação mercantil de Minas Gerais. As relações entre o Estado, o desenvolvimento dos transportes e o mercado de trabalho estavam condicionadas à conciliação entre os interesses da elite escravista e os imperativos da normatização dos contratos de trabalho. Agentes modernos, os engenheiros, se defrontaram com a incontornável conciliação de interesses com agentes tradicionais, os proprietários de escravos, que se beneficiaram duplamente da vigorosa presença do Estado em obras viárias: pagavam-se jornais elevados pelo aluguel de escravos e promovia-se a modernização da infraestrutura viária que suportava a circulação da produção escravista.

Nos canteiros de obras ombreavam trabalhadores escravos alugados e trabalhadores livres, que estabeleciam contratos para a prestação de serviço com os responsáveis pelas intervenções viárias. Aos engenheiros se impunham tratativas com profissionais especializados que respondiam por atividades chave, notadamente na construção de obras de arte. Predominava o sistema de empreitada, parcial ou completo, segundo parâmetros definidos pelos engenheiros provinciais. Concomitante ao exercício de ofícios demandados nas pontes e estradas, aos artífices livres e forros abriam-se oportunidades de mobilidade social decorrentes do crescimento de seus plantéis de escravos, integrados por auxiliares especializados e trabalhadores não especializados, ambos com potencial de emprego nas obras públicas, ombreando com seus senhores ou alugados ao Governo Provincial.

No próximo capítulo investiga-se o modo de contratação de imigrantes internacionais destinados para construir a Estrada do Paraibuna. Os arranjos de trabalho foram estabelecidos

com intermediação direta de empresa privada de colonização, especializada no recrutamento e imigração de trabalhadores estrangeiros. Com apoio financeiro e político do Governo Mineiro, oito colonos artífices foram engajados no serviço de obras públicas, tendo como base os instrumentos coercitivos previstos na Lei de Locação de Serviços de 1837. Enfatiza-se, portanto, os interesses e conflitos envolvidos na experiência de imigrantes livres na conjuntura de incerteza de continuidade do tráfico negreiro nos anos de 1830.

CAPÍTULO 4 - IMIGRAÇÃO INTERNACIONAL E CONTRATOS DE TRABALHO NO CENTRO-SUL DO BRASIL NA DÉCADA DE 1830: COLONOS ARTÍFICES NA CONSTRUÇÃO DE ESTRADA DO PARAIBUNA

Este capítulo tem por objetivo analisar a introdução do trabalho livre no Brasil do século XIX. Valendo-se da contratação de imigrantes portugueses e açorianos pelo Governo Provincial de Minas Gerais na década de 1830, a pesquisa direciona especial atenção para os aspectos conjunturais relativos aos interesses envolvidos na importação de mão de obra.

Estudos se debruçam sobre o tema da imigração, relacionando-o, sobretudo, ao fenômeno da cafeicultura e a proibição do tráfico transatlântico negreiro, consubstanciado na Lei Eusébio de Queiroz (1850) (HOLANDA, 1941; IANNI, 1982). A literatura sobre imigração interpreta o fenômeno como atrelado aos desejos dos cafeicultores paulistas de substituir o negro e experimentar o trabalho livre após 1850 (BARBOSA, 2016; HALL e STOLCKE, 1984).

Embora a historiografia reconheça que a escravidão representou o padrão a partir do qual se estruturaram as demais relações de trabalho, fator que se justifica pela carga histórica que possuía e por seu profundo enraizamento na organização da sociedade brasileira, pouco se conhece sobre a participação dos governos provinciais na contratação de imigrantes nos anos de 1830 (MENDONÇA, 2012a e 2012b).

Este estudo tem por objetivo contribuir para o entendimento do alcance e sentido do apego ao trabalho escravo. Tais aspectos se manifestaram nas experiências de introdução do trabalho livre: formas de controle, custos de produção e logística de transporte. Demonstra-se que a contratação de imigrantes esteve profundamente associada às mudanças conjunturais sofridas pelo tráfico transatlântico de escravizados nos anos de 1830 (FRAGOSO e GUEDES, 2001; MAMIGONIAN, 2005; PARRON, 2009; RODRIGUES, 2009).

A seção seguinte analisa as perspectivas do tráfico atlântico na década de 1830 e os condicionantes jurídicos e políticos para o funcionamento empresarial da Sociedade

Promotora de Colonização do Rio de Janeiro,¹⁹⁹ tendo como eixo interpretativo o conceito de mercado “desterritorializado” de trabalho (ALENCASTRO, 2000).

O tópico subsequente enfatiza a trajetória de oito homens contratados para trabalhar na construção da Estrada do Paraibuna.²⁰⁰ Em um primeiro momento, analisam-se as cartas enviadas pelo presidente de província ao engenheiro Halfeld,²⁰¹ responsável pelos trabalhos técnicos de construção da estrada. Identifica-se, através das mesmas, o perfil ocupacional dos imigrantes que deveriam ser contratados e os valores pagos pelo dia de trabalho.

A última seção coloca em cena o papel de Comissão composta por representantes da elite dominante no julgamento, sem a presença dos imigrantes, dos serviços prestados. Evidencia-se o funcionamento do aparato normativo relativo aos contratos de locação de serviços de estrangeiros. Realça-se o papel do juiz de paz no cumprimento das prerrogativas decisórias postuladas pelo Decreto n. 107, de 11 de outubro de 1837 (FLORY, 1986).²⁰²

Os resultados da pesquisa indicam que a imigração internacional na década de 1830, sob os auspícios da iniciativa privada, apresenta forte relação com os debates parlamentares.

A análise do engajamento laboral dos imigrantes proporcionou a identificação das formas de sujeição impostas e/ou consentidas, que culminaram, no limite, na conversão em trabalho análogo à escravidão.

Os moldes do contrato de trabalho evidenciaram os traços essenciais da sujeição extra-econômica: a institucionalização de processo de endividamento, a possibilidade de tornar-se irremissível (ESTATUTO, 1836; RODRIGUES, 1972). A estrutura jurídica revelou o caráter coercitivo e as restrições impostas à mobilidade dos colonos. Por fim, para todos os imigrantes constatou-se a ausência de suas esposas ou filhos.²⁰³

¹⁹⁹ A Sociedade Promotora do Rio de Janeiro se constituiu, em 1836, como empresa privada direcionada para a importação e recrutamento de trabalhadores estrangeiros. Entre os membros da empresa, destacaram-se eminentes famílias fluminenses e líderes políticos (MELÉNDEZ, 2014).

²⁰⁰ Segundo o Plano viário de 1835, a Estrada do Paraibuna deveria ter a largura de 35 palmos (7.7 metros) e superfície convexa para o escoamento das águas. Em 1837, o Governo Provincial contraiu empréstimo para construir o trecho da Estrada entre Paraibuna e a Vila de Barbacena (Livro da Lei Mineira, 1835, Lei n. 18, art. 9º e Livro da Lei Mineira, n. 78, 1837, p. 67-70). Em 1853, a Província celebrou contrato com a Companhia União e Indústria, tornando a referida empresa responsável pelo trecho entre Barbacena até a divisa do Rio de Janeiro (Relatório de Presidente de Província, 1854, p. 12).

²⁰¹ Heirinch Halfeld, natural de Clausthal, Reino de Hanover, formado em engenharia na *Bergakademie Clausthal*, imigrou para Minas Gerais na década de 1820. Exerceu em 1827 e 1828 a atividade de engenheiro de minas na empresa inglesa de mineração *General Mining Association*, situada em São José del Rei, e, entre 1830 e 1832, na *Imperial Brazilian Mining Association* (MARTINS, 1998, p. 25-26).

²⁰² O Código de Processo Criminal de 1832 conferiu relevância à figura do juiz de paz, autoridade eletiva e de confiança local. Reafirmou o compromisso liberal com a criação de um juiz local independente. Ao juiz de paz concedeu autonomia para a formação de culpa dos processos penais, determinar as causas das denúncias e reunir provas. (FLORY, 1986).

²⁰³ O fato dos imigrantes não estarem acompanhados de esposas e filhos contrasta com o padrão de imigração impulsionado ao longo da primeira metade do século XIX pelo Império, que buscou engajar e recrutar famílias

As leis de 1830 e 1837²⁰⁴ acomodaram os interesses de fazendeiros e comerciantes, permitindo que os baixos custos de produção pudessem ser mantidos (MENDONÇA, 2012b). As experiências de contratação de trabalhadores ditos “livres” surgiram quando as incertezas quanto ao futuro da escravidão aumentaram (CHALHOUB, 2010). Trata-se, portanto, de experiências orientadas para a reinvenção da escravidão nos trópicos, em face da perspectiva do fechamento do tráfico negreiro e inclinadas para o estabelecimento de condições de trabalho análogas à escravidão. A análise conjuntural permitiu ultrapassar a narrativa de um tempo histórico linear e adentrar o jogo móvel das relações sociais de trabalho ocorrido no interior das estruturas socioeconômicas (VILAR, 1976).

4.1. UMA FACE DO APEGO À ESCRAVIDÃO: CONTRATOS E O TRABALHO COMPULSÓRIO DE COLONOS ARTÍFICES (1837-1838)

Ao longo da primeira metade do século XIX, o tráfico de escravo passou por pequenos intervalos de diminuição, até a sua extinção na década de 1850. Nesses intervalos, como alternativa a redução de fornecimento de mão de obra escrava, observa-se o crescimento da contratação de imigrantes para trabalharem em obras públicas, nas fazendas de café ou em outras atividades (HALL e STOLCKE, 1984).

A formação histórica brasileira tem como especificidade a presença dos condicionantes do Atlântico Sul e a importância deste na reposição de mão de obra, via tráfico negreiro (ALENCASTRO, 2000). Essa singularidade conferiu ao sistema colonial, fundado na escravidão e integrado à economia-mundo, dinâmica que extrapolou o comércio de escravizados, produzindo impactos diretos na demografia, na economia e na política da América Portuguesa (Ibidem, 2000, p. 20/21).

Segundo Alencastro, entre o século XVI e 1930 o mercado de trabalho se encontrou desterritorializado, isto é, “o contingente principal de mão de obra nasce e cresce fora do território colonial e nacional” (Ibidem, 2000, p. 354). Esse processo permaneceu assentado na importação de escravizados até 1850 e depois se deslocou para os imigrantes. Todavia, essa trajetória foi permeada de oscilações. Estas, por sua vez, estiveram associadas a busca por

de imigrantes dispostas a vir para o Brasil para se instalar nas pequenas propriedades dos núcleos coloniais, ou para trabalhar através do sistema de parceria nas plantações de café (COSTA, 1966).

²⁰⁴ As Leis de Locação de Serviços regularam os contratos de trabalho. A Lei de 1837 distingue-se da Lei de 1830 em dois aspectos: I) no que refere-se ao estrangeiro menor de vinte e um anos desembarcado sem pais ou tutores, a contratação se realizaria mediante a assistência de um curador nomeado pelo Governo na Corte. II) A Lei de 1837 descreveu as condutas passíveis de prisão e ruptura contratual: ofensa, embriaguez e doença. Essa discriminação não estava presente na Lei de 1830 (RODRIGUES, 1972).

mão de obra no continente europeu e as mudanças conjunturais no comércio negreiro transatlântico (ALENCASTRO, 1988).

Quando a Lei Eusébio de Queiroz (1850) colocou fim ao tráfico negreiro, antigos traficantes e fazendeiros ligados ao comércio atlântico de escravos direcionaram suas frotas e capitais para o transporte de engajados de origem portuguesa para o Brasil, participando ativamente da imigração de açorianos e portugueses. Tais dados indicam a sobreposição entre o tráfico de escravos e o tráfico de engajados. Este foi um dos traços do mercado de trabalho desterritorializado, no qual os fazendeiros de café, após o fim do tráfico negreiro (1850), optaram por continuar o recrutamento de trabalhadores fora do país (Ibidem, 1988, p. 37). Ao desembarcarem no Brasil, esses imigrantes constituíram uma comunidade de proletários urbanos e rurais, sobretudo na cidade do Rio de Janeiro (Ibidem, 1988).²⁰⁵

O estudo de Alencastro é representativo de vertente historiográfica que associa imigração internacional e as perspectivas de término do tráfico de escravos em 1850. Para Meléndez (2014), apesar de a Regência não ser considerada como período de promoção de políticas de imigração, os anos de 1830 presenciaram não apenas a ratificação de políticas favoráveis à imigração, como a montagem de empresas privadas para a execução das mesmas (MELÉNDEZ, 2014).

Para o autor, esses acontecimentos se relacionam com crises políticas internas (abdicação de D. Pedro I) e acontecimentos externos, como a Guerra Civil Portuguesa (1828-1834) e a abolição da escravatura em territórios britânicos:

(...) e assim se diz que os planos de colonização ganharam impulso à medida que a escravidão sofria ataques crescentes. Essa perspectiva considerou equivocadamente figuras como “o admirável Vergueiro” – como Sérgio Buarque chamou esse conhecido liberal –, os pioneiros da colonização no Brasil. Essa concepção, porém, define a colonização em termos bastante estreitos como um esforço liderado por liberais que visava exclusivamente promover a imigração europeia branca na segunda metade do século XIX (Ibidem, 2014, p. 37).

Nos anos de 1830, os debates sobre políticas de imigração podem ser constatados nos embates parlamentares. Os senadores Vergueiro e Marquês de Barbacena participaram do debate sobre a legislação que incidiria diretamente nas formas de contratação dos imigrantes (RODRIGUES, 1972).

Em sessão parlamentar de 17 de junho de 1830, as discussões em torno do projeto de lei sobre contratos de trabalho, que regeria a prestação de serviços de brasileiros e

²⁰⁵ O termo engajado é originado da palavra francês “engagé”. Refere-se aos imigrantes submetidos a um contrato de servidão e, a partir de 1835, aparece na documentação brasileira (ALENCASTRO, 1988).

estrangeiros, permitem vislumbrar as perspectivas do fim do tráfico negreiro e as estratégias para viabilizar o emprego de trabalhadores livres.

O Marquês de Barbacena defendeu a necessidade da garantia de retorno financeiro para os empresários envolvidos na vinda dos imigrantes. Tencionava-se compensar os riscos e, ao mesmo tempo, dinamizar os fluxos migratórios. Nesta ótica, era necessário propiciar proteção quanto ao investimento:

O furor de emigrar é muito grande na Europa; apenas se proporcione meios de transporte, nós veremos chegarem aos nossos portos mais homens brancos do que pretos até agora se importavam; mas é preciso sobretudo que assim como os empenhadores de homens escravos tinham seguro o lucro do seu trabalho, também estes, que transportam homens livres, tenha certo o pagamento das despesas e dinheiro que adiantam (Sr. Marques de Barbacena, In: RODRIGUES, 1972, p.177).

A preocupação traduziu-se em suporte jurídico em artigos aprovados do projeto de lei, que compeliavam os imigrantes, no caso de desvios do contrato, ao cumprimento de prisão (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO [1830], 1876, p.32-33). Para o Marquês de Barbacena, a proposição normativa era indispensável:

Assim teremos homens livres e industriais e devemos então fazer desaparecer essa ideia de preocupação de escravos, que é um prejuízo; só então nos seremos ricos e removeremos de nossas famílias o contato dos escravos, que estragam a moral (Sr. Marques de Barbacena In: RODRIGUES, 1972, p.177).

Portanto, tornava o mecanismo coercitivo da prisão essencial para o êxito da substituição do trabalho escravo. Substituí-lo significava reestruturar as relações de trabalho, conduzindo o imigrante para uma situação análoga aos *indentured servants*:

Esta lei parece preencher o fim em toda a sua extensão, porque quando ele se desviar do seu contrato, será obrigado a ir para a cadeia, o que até agora não era permitido (...) (Ibidem, 1972, p. 177).

Seguindo a mesma linha argumentativa, o Senador Vergueiro interpretava que a lei deveria não apenas cumprir o objetivo de “mandar vir colonos de fora” (Ibidem, 1972, p. 178), como permitir ao “empresário” no Brasil transferir a outro o contrato de trabalho (Ibidem, 1972, p.178). Essa diretriz procurava amparar tanto o empresário que ia buscar os trabalhadores na Europa como aquele que optasse pelo trabalhador nas suas fazendas:

O que se obrigou a prestar serviços só poderá negar-se à prestação delles, enquanto a outra parte cumprir a sua obrigação, restituindo os recebimentos adiantados, descontados os serviços prestados, e pagando a metade do que mais ganharia, se cumprisse o contracto por inteiro (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, 1876, p. 32).

A legislação garantiu a dívida como vínculo essencial para o controle do trabalhador. Na prática, os trabalhadores restituíam os dispêndios dos “empresários” com o recrutamento e transporte. E, em caso de ruptura de contrato, deveriam realizar pagamento indenizatório.

O aparato restringia a mobilidade e demarcava as engrenagens coercitivas. Não apenas pautada pelo constrangimento monetário, a legislação inaugurava práticas de coação e destinava ao juiz de paz a prerrogativa de todas as decisões. O propósito era canonizar as relações de dependência do trabalhador; impossibilitá-lo de ausentar ou evadir do trabalho; e, se necessário, condená-lo a prisão.

Endossava-se, portanto, uma ordem socioeconômica com traços ajustados às práticas escravocratas: a negação formal de o trabalhador dito livre decidir com quem desejaria trabalhar (MENDONÇA, 2012b). Sancionava a preservação do domínio do empregador nas relações de trabalho e a quase completa inibição de prejuízo ao mesmo:

Art.4º Fora do caso do artigo precedente, o Juiz de Paz constrangerá ao prestador dos serviços a cumprir o seu dever, castigando-o correccionalmente com prisão, e depois de três correcções ineficazes, o condenará a trabalhar em prisão até indenizar a outra parte.

Art.5º O prestador de serviços, que evadindo-se ao cumprimento do contrato, se ausentar do lugar, será elle reconduzido preso por deprecada do Juiz de Paz, provando-se na presença deste o contracto e a infracção.

Art.6º As deprecadas do Juiz de Paz, tanto neste caso, como em qualquer outro, serão simples cartas, que tenham a rogativa e os motivos da prisão, sem outra formalidade mais, que a assignatura do Juiz de Paz e seu escrivão (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, 1876, pp. 32).

O arcabouço tornou compensatória a criação da Sociedade Promotora de Colonização do Rio de Janeiro.²⁰⁶ O Estatuto da mesma expôs como resolução central o objetivo de fomentar a imigração de colonos e instituiu os princípios gerais de funcionamento (ESTATUTOS, 1836).

A Sociedade pagava a despesa de transporte dos colonos e, após a chegada ao Porto do Rio de Janeiro, propiciava “emprego ou ocupação acomodada as suas faculdades e misteres” (Ibidem, 1836). Para a hospedagem dos colonos recém-chegados, o Estatuto previa a destinação dos mesmos para “armazéns, casas ou depósitos”. Havia também a possibilidade de fundar estabelecimentos rurais e oficinas para empregar os colonos até conseguirem pagar as despesas de transporte ou serem contratados por terceiros. O empreendimento operaria como intermediário entre o colono e os interessados em seus serviços:

O Colono inscripto no Registro Geral da Sociedade não poderá contractar os seus serviços com terceiros senão com intervenção da Sociedade, e sem que estes ou aquelle a tenham indemnizado da despesa respectiva, e bem assim de um juro sobre esta, calculando à razão de 9 por % ao ano, e de uma comissão de agência, que não

²⁰⁶ Atualizamos a grafia original: “Sociedade Promotora de Colonização do Rio de Janeiro”.

poderá ser maior de 8 por %, sobre o total da mesma despesa. E esta regra base é aplicável igualmente aos casos em que o Colono, por se não ter contractado com terceiros, ou por não ter achado quem lhe rima a despesa, houver de trabalhar por conta da sociedade { } solver o seu débito, a segurança e pagamento do qual ficão especialmente hypothecados os serviços do Colono, e ainda outros quaesquer bens que lhe advenhão (ESTATUTOS, 1836).

Deve-se sublinhar que os orçamentos do Governo Central de 1837-1838 até 1841-1842 não direcionaram dispêndio para projetos de colonização (MELÉNDEZ, 2014, p. 46). Essa ausência coincide com o período posterior à criação da Sociedade Promotora de Colonização no Rio de Janeiro (1836) e, em Salvador, da Sociedade Colonizadora da Bahia (1836).

Para Meléndez, o aparente desinteresse do governo refletia uma deliberação política: deixar as companhias privadas executarem o trabalho de colonização. Porém, isso não significou que as companhias não tivessem o comprometimento das elites (política e econômica) com a efetiva busca de “solução” para o problema do trabalho (ante a perspectiva de fechamento do tráfico). Este aspecto transparece quando a lista de acionistas revela a presença de líderes políticos, comerciantes de grosso trato e eminentes famílias fluminenses (Nogueira da Gama, Gonçalves de Moraes, Souza Breves) (MELÉNDEZ, 2014, 46/47).

O fluxo de imigrantes para o Brasil nos anos de 1830 foi composto por indivíduos de nacionalidade portuguesa. Os dados sobre os mesmos não permitem discriminar as regiões de procedência.

A historiografia converge para a afirmação de que parte dos desembarcados eram procedentes da Ilha dos Açores (ALENCASTRO, 1988; MELÉNDEZ, 2014). As estimativas apontam que, entre 1828 e 1842, cerca de 3.600 açorianos aportaram oficialmente no Rio de Janeiro (MELÉNDEZ, 2014, p. 60). Em virtude de eventos externos, de 1836 até março de 1838, a Sociedade Promotora de Colonização do Rio de Janeiro registrou o desembarque de 2.112 colonos (Ibidem, 2014, p. 52):

O aumento da saída de migrantes do arquipélago açoriano tinha, na verdade, começado durante a Guerra Civil, quando jovens tentavam, aparentemente, evitar o alistamento militar nas forças constitucionalistas. Na época em que se fundou a Sociedade Promotora, já se relatara a chegada ao Rio de numerosos navios com imigrantes açorianos, todos disponíveis para contratação (Ibidem, 2014, p. 52).

As políticas de estímulo à emigração implementadas pelo governo brasileiro resultaram na montagem dos dois lados do Atlântico de órgãos consulares, postos de fiscalização e hospitais (VIDAL e CHRYSOSTOMO, 2014, p. 4).

Quanto ao acolhimento dos colonos recém-chegados, os autores apontam que a Sociedade possuía dois depósitos na cidade do Rio de Janeiro. O primeiro se localizava no

largo da Lapa do Desterro e o segundo num antigo edifício onde se fabricava cartas para jogos (Ibidem, 2014).

No ato de chegada, os colonos assinavam um termo de sujeição e se apresentava aos mesmos um conjunto de regras sob as quais estariam submetidos, cabendo, em casos extraordinários, à aplicação do Código Criminal.

Apesar das regras e do emprego de homens para vigiá-los, fugas foram registradas: 22 debandadas de julho de 1836 a março de 1838; 15 entre março de 1838 e janeiro de 1839 (Ibidem, 2014, p.5).

Em relação às fugas, a busca pelos colonos chegou às Minas Gerais. A direção da Sociedade encaminhou ofício com os nomes dos colonos fugidos para a Presidência da Província. Em maio de 1838, o presidente enviou uma portaria para o engenheiro responsável pela construção da Estrada do Paraibuna, indagando se naquela obra havia algum colono. Em 31 de maio, o engenheiro respondeu negativamente quanto à possibilidade dos fugitivos estarem empregados naquela empreitada:

Em resposta da Portaria de V.Exa com a data de hoje, acerca de colonos fugidos da Sociedade Promotora de Colonização do Rio de Janeiro; tenho a honra de certificar á V.Exa, que nenhum destes indivíduos, que eu vejo assignalados nas minutas que acompanhão a mesma portaria, se acha empregado no Serviço da Estrada de Parahybuna; somente trabalhão nas ditas construções escravos de vários serviços, cujos nomes V.Exa achará notadas nas contas mensais das despesas feitas com as taes obras, e apresentadas ao Exmo Governo. (...) Reenvio a V.Exa o officio da Secretária da Mesa de Direcção da Sociedade de Colonisação do Rio de Janeiro e os papeis a este pertencente (APM, PP 1-46 Caixa 4, doc. 14-01).

Se, por um lado, o destino dos colonos permaneceu desconhecido, por outro, o engenheiro descreveu como se organizava o ajustamento dos trabalhadores. Emerge a prática de controle sobre quem seria admitido nos trabalhos. A ascendência sobre os trabalhadores se traduzia na exigência da apresentação de certificado de boa conduta emitido por juiz de paz:

Como os administradores tem ordem de não aceitar pessoas nos ditos trabalhos, sem estas apresentem primeiramente certificados de boa conducta, dado por os respectivos juizes de paz, por isso nenhum dos Colonos assignalados achará emprego nos trabalhos debaixo da minha direcção (APM, PP 1-46 Caixa 4, doc. 14-01).

Em 1837, os membros da Sociedade ainda se ressentiam de maiores proteções para o desempenho de suas atividades (CHRYSTOSTOMO e VIDAL, 2014). Reivindicavam a reformulação da legislação que condicionava os contratos de locação. Alegavam que a mesma não assegurava plenamente os direitos dos contratantes. Parte dessas reivindicações foi incorporada ao Decreto n. 107, de 11 de outubro de 1837, que aprofundou as esferas de

domínio sobre os trabalhadores imigrantes e nacionais (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, [1837], 1861).

Este Decreto, direcionado exclusivamente para os contratos de locação de serviços dos colonos, estabeleceu que o contrato seria válido apenas por escrito; ou se caso o mesmo fosse celebrado com interferência de uma Sociedade de Colonização e por Presidentes de Província. No caso destes últimos, os títulos passados e as certidões teriam fé pública para prova do contrato.

Aos colonos maiores de 21 anos o ajustamento de trabalho poderia ser efetuado “pelos annos que bem lhes parecerem” (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, 1861, p.77). Em caso de demissão por imperícia, injúria ou embriaguez, o colono deveria pagar todo o valor devido ao seu locatário e, em eventual calote, o colono seria “immediatamente preso, e condemnado a trabalhar nas obras públicas por todo o tempo que for necessário, até satisfazer com o producto líquido de seus jornaes, tudo quanto dever ao locatário, comprehendidas as custas a que tiver dado causa” (Ibidem, 1861, p.77). Outra ameaça também pairava, se o mesmo se ausentasse sem justa causa durante o tempo de contrato seria conduzido para a prisão e apenas libertado após pagar em dobro o valor devido ao seu locatário, ou poderia ser condenado a trabalhar gratuitamente até o fim do contrato:

Art.7º Será justa causa para a despedida:

1º Doença do locador, por forma que fique impossibilitado de continuar a prestar os serviços para que foi ajustado.

2º Condemnação do locador à pena de prisão, ou qualquer outra que o impeça de prestar serviço.

3º Embriaguez habitual do mesmo.

4º Injuria feita pelo locador à seguridade, honra, ou fazenda do locatário, sua mulher, filhos, ou pessoa de sua família.

5º Se o locador, tendo-se ajustado para o serviço determinado, se mostrar imperito no desempenho do mesmo serviço.

Art. 8º Nos casos do numero 1º e 2º do artigo antecedente, o locador despedido, logo que cesse de prestar o serviço será obrigado a indemnisar o locatário da quantia que lhe dever. Em todos os outros pagar-lhe-há tudo quanto dever, e se não pagar logo, será immediatamente preso, e condemnado a trabalhar nas obras públicas por todo o tempo que for necessário, até satisfazer com o producto liquido de seus jornaes, tudo quanto dever ao locatário, comprehendidas as custas a que tiver dado causa. Não havendo obras publicas, em que possa ser admittido a trabalhar por jornal, será condemnado a prisão com trabalho por todo o tempo que faltar para completar o do seu contracto: não podendo todavia a condemnação exceder a dous annos [grifo nosso] (Ibidem, 1861, p. 78).

O Decreto protegia o locatário de qualquer perda relativa à evasão do trabalhador. Se o colono obtivesse trabalho em outra fazenda, estabelecimento ou casa fora do domínio do locatário, a pessoa que o admitisse deveria pagar ao locatário o dobro do que era devido pelo trabalhador. A mesma garantia estava prevista para casos de aliciamento:

Se algum alliciar para si directamente, ou por interposta pessoa, algum estrangeiro obrigado a outrem por contracto de locação de serviços, pagará ao locatário o dobro do que o locador lhe for devedor, com todas as despesas, e custas a que tiver dado causa; não sendo admitido em Juizo a alegar sua defesa sem depositar (Ibidem, 1861, p. 79).

As leis de 1830 e 1837 acomodaram os interesses daqueles que buscavam trabalhadores fora do território brasileiro. Organizar os trabalhadores e controlá-los constituiu o cerne das duas legislações. Os grandes senhores atuaram como grupo de pressão para reduzir os riscos potenciais. Modernizar as relações de trabalho - o trabalho dito “livre” - significou assegurar ao capital investido o retorno adequado. Além de institucionalizar os mecanismos de coerção e rebaixar os custos da mão de obra. As escolhas políticas e jurídicas apresentam íntima conexão com as tensões relativas às perspectivas do fim do tráfico negreiro nos anos de 1830.

4.2. DO RIO ÀS MINAS: CONTRATANTE, CONTRATOS E TRABALHADORES

Em face das incertezas quanto à longevidade da escravidão e as atividades da Sociedade Colonizadora do Rio de Janeiro, em agosto de 1837, o presidente da província de Minas Gerais arguiu o engenheiro Halfeld sobre o engajamento de colonos mestres de ofícios mecânicos para a construção da Estrada do Paraibuna. A Portaria presidencial chegou às mãos do engenheiro, que tratou de respondê-la (APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 51-01).

Apresentou como necessária a contratação de pelo menos quatro carpinteiros mestres e oito pedreiros. Caso a contratação se efetuasse, o Governo deveria adquirir no Rio de Janeiro as ferramentas para o desempenho dos artífices. Quanto aos jornais, Halfeld também estipulou o valor das diárias, entre outros aspectos dos contratos:

O Jornal que V.Exa poderá conceder á estes officiaes, sendo possível, não devia exceder 2\$000 R\$ chamado “em secco”, por cada hum dia de trabalho, ou 45\$000 R\$, mensalmente incluindo dias Santos e domingos, dando a Fazenda Publica a ferramenta, e para estimular, ao beneficio do andamento dos trabalhos, o brio e diligencia no desempenho das mais aptas applicações da arte destes officiaes, (...) (APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 51-01).

Os colonos seriam submetidos ao cumprimento dos regulamentos estabelecidos e também as normas policiais, devendo observar que a falta ao trabalho resultaria na aplicação de multa aos imigrantes:

Estes officiaes devem pontualmente sujeitar-se a comparecer diariamente ás horas do trabalho marcados nestes serviços da Estrada, com a exceção dos domingos e dias Santos que o Exmo Governo determinará para serem guardados, em contrario serão

eles sujeitos á multas, que equivalem na primeira vez o prejuízo causado por suas negligencias e por continuadas vezes chegarão ao dobro, tresdobro etc até ás disposições que V.Exa julgar conveniente á determinar, em caso, que o comportamento destes officiaes será incorrigível. Os officiaes Pedreiros e Carpinteiros devem ser sujeitos inteiramente, ao que respeita ao essencial dos trabalhos, aos Engenheiros e Administradores dos diferentes Serviços da Estrada, e respeitar e cumprir a policia e regulamentos estabelecidos e que combinão com isso, e eles devem sujeitar-se de entrar e acceptar em qualquer paragem, qualquer obra que odito Serviço da Construção da Estrada exige (APM, PP 1/46, Caixa 4, doc. 51-01).

A necessidade de engajar colonos artífices ganhou legitimidade. Em outubro de 1837, coube ao senhor José Pedro Dias de Carvalho²⁰⁷ representar os interesses da província de Minas Gerais na cidade do Rio de Janeiro.

José Pedro estabeleceu contato com a Secretaria da Sociedade de Colonização a fim de cumprir as ordens presidenciais. Não obteve êxito, os colonos que ali chegaram ou já haviam sido contratados por uma companhia de mineração da província de Minas Gerais ou estavam distribuídos pela cidade do Rio de Janeiro.²⁰⁸

A negativa deu origem à espera da chegada de outra embarcação prevista para o mês seguinte. Diante da necessidade de espera, solicitou autorização para efetuar diretamente os contratos dos colonos sem necessitar do consentimento do governo provincial, evitando a demora de vinte dias até a aprovação.

No ano seguinte, José Pedro Dias Carvalho contratou alguns artífices. Em carta, endereçada ao presidente da província, descreveu que se dirigiu ao depósito da Sociedade Promotora de Colonização, mas novamente o secretário informou que não havia ninguém para ser contratado. No entanto, antes de regressar para Minas, conseguiu contratar oito artífices (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 11-01). O ferreiro Francisco José da Costa, natural de Lisboa, já se encontrava isento de obrigações com a Sociedade Promotora de Colonização. Isto indica que o mesmo já teria desempenhado trabalhos na cidade do Rio de Janeiro e obtido recursos suficientes para sanar as dívidas contraídas com a Sociedade. Levando em conta que se encontrava em circunstância diferente dos demais, sem dívidas a pagar, e por ter se

²⁰⁷ José Pedro Dias de Carvalho alcançou relativa proeminência política no Império. Participou da cena política como editor dos jornais *O Universal* e o *Patriota Mineiro*, assim como da Revolução Liberal de 1842 e da redação do Manifesto do Centro Liberal em 1869: “Nasceu em Mariana, Minas Gerais, a 16 de julho de 1805 e faleceu no Rio de Janeiro a 26 de julho de 1881, sendo senador do Império, do Conselho do Imperador, conselheiro de Estado, comendador da Ordem da Rosa, cavaleiro da de Cristo e sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (...). Comprometendo-se na Revolução Mineira de 1842, na qual foi secretário do governo, foi por isso preso e processado. Foi deputado em várias legislaturas; ministro do Império no gabinete de 31 de maio de 1848, e da Fazenda nos gabinetes de 24 de maio de 1862, de 15 de janeiro de 1864 e de 12 de maio de 1865; presidente da província de seu nascimento e do Banco do Brasil” (BLAKE, 2011).

²⁰⁸ Não foi possível identificar o nome da companhia de mineração. Ao longo do século XIX, vinte empresas se instalaram em Minas Gerais e se voltaram para a exploração aurífera. Em conjunto, os investimentos alcançaram cerca de 2 milhões e 215 mil libras esterlinas e extraíram aproximadamente 102.545 quilos de ouro (RENGER, 2015).

apresentado voluntariamente, José Pedro celebrou contrato com o ferreiro em molde distinto dos outros sete colonos (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 11-01).

Quadro 1 - Nome e Ocupação dos Colonos Artífices Contratados pela Província de Minas Gerais (1838)

Nome	Ocupação
Antônio Joaquim da Cruz	Carpinteiro
Antônio Marcelino Gomes	Pedreiro
Estanislao José Dias	Pedreiro
Francisco José da Costa	Ferreiro
Guido José Alves	Marceneiro
José Maria Custódio	Pedreiro
Luiz Antônio	Pedreiro
Marques José Albegão	Carpinteiro

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/5, Caixa 1, doc. 12.

Em relação aos demais, para obtê-los a província de Minas Gerais saldou as dívidas dos mesmos com a Sociedade de Colonização, desembolsando 897\$417 réis. Além de despendar 8\$340 réis com o custo de transporte (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 11-01).

Em janeiro de 1838, os colonos chegaram à província de Minas Gerais para trabalhar sob a gerência do engenheiro provincial responsável pelas obras da Estrada do Paraibuna (APM, PP 1/46, Caixa 5, doc. 12-01).

O contrato firmado instituía o salário mensal de quarenta mil réis (40\$000). O valor recebia uma redução de quinze mil réis (15\$000). O desconto era relativo à amortização das despesas feitas com cada um dos colonos. O rebaixamento alcançava 37,5% do vencimento mensal e poderia ser maior, caso o colono faltasse ao trabalho por motivo considerado como “Férias falhadas por culpa dos artífices os quaes devem ser descontadas em proporção dos salarios de 40\$000 mensais” (APM, OP 3/5, Caixa 1, doc. 09-01; 09-02). Em abril de 1838, o engenheiro Halfeld reportou ao Presidente da Província sobre a atuação dos colonos artífices:

Dos Colonos Artífices trabalharão em estes serviços presentemente o Marceneiro Guido Alves, com pouca presteza e zelo, ocupado com a factura de carrinhos de mão e semelhantes utensílios, e os dois Pedreiros Estanislao Dias e José Maria Custodio, ambos bons oficiais; os mais Colonos, Pedreiros e Carpinteiros, acham se enfermos (...). Fui obrigado a conceder á Francisco José da Costa, Colono e Oficial Ferreiro, a licença, de se recolher ao Hospital de S. João del Rey, visto que o seu estado de sua saúde é miserável, e aqui não havia recursos de ser tratado propriamente (APM, OP 3/5, Caixa 5, doc. 33-01).

Até junho de 1838, os colonos artífices trabalharam na construção da Estrada do Paraibuna. Posteriormente os mesmos foram julgados pelo juiz de paz do distrito do Engenho

do Mato, município de Barbacena, mas sem qualquer representação, conforme analisaremos na próxima seção.

4.3. “JULGADOS SEM SEREM OUVIDOS”

A Portaria de 8 de junho de 1838, baixada pelo presidente da província, incumbiu o engenheiro Halfeld de nomear uma Comissão para avaliar os arranjos relativos à despedida ou conservação dos colonos artífices na Estrada do Paraibuna (APM, PP 1-46, Caixa 7, doc. 09-01). Com o objetivo de deliberar sobre as referidas questões foram indicados para a mesma: Manoel José da Silva Canedo, como agente pagador, Francisco de Paula Lima e Feliciano Coelho Duarte.²⁰⁹

Halfeld entendia que os designados para a Comissão possuíam “perfeito conhecimento de todas as circunstancias que ocorreram a respeito do engajamento, sustentação, comportamento dos colonos tanto fora, como dentro no Serviço Nacional (...)”. (APM, PP 1-46, Caixa 7, doc. 09-01).

Em 26 de junho, a Comissão se reuniu perante o juiz de paz do distrito do Engenho do Mato. Nenhum dos colonos estava presente. Segundo o termo lavrado, as contas relativas aos vencimentos dos colonos foram rechaçadas.

Para os integrantes da Comissão, as contas deveriam deduzir dos vencimentos todos os dias de falta dos colonos, independente dos motivos. Asseverava que as falhas eram decorrentes de embriaguez e não por doenças:

(...) hum dos membros da Comissão declarou, e os outros dois membros presentes concordaram, que tais contas apresentadas pelo Engenheiro Ajudante não podiam valer, como julgavam necessário deduzir dos vencimentos a importância dos jornais por todos os dias nos quaes tanto por reconhecido desejo ou por culpa dos colonos estes falharam no serviço (APM, PP 1-46, Caixa 7, doc. 09-01).

As contas mensais assinadas pelo engenheiro ajudante eram subdivididas em dez colunas. Dentre elas, uma destinava-se aos dias trabalhados e duas para a distinção entre faltas por doenças e falhas por culpa dos artífices, conforme se observa na tabela abaixo. Provavelmente, um modelo similar a este foi o objeto de repulsa dos membros da Comissão.

²⁰⁹ A lista nominativa de 1831 fornece dados sobre os domicílios dos membros da Comissão. Manoel José da Silva Canedo, negociante, morador da vila de Barbacena, aos 46 anos, possuía o total de 9 escravizados (5 do sexo masculino e 4 do feminino). A lista também descreveu Manoel como casado, livre e branco. Francisco de Paula Lima (60 anos), solteiro, lavrador, morador da Freguesia de Simão Pereira, possuía 5 escravos (3 homens e 2 mulheres). Aos 30 anos, Feliciano Coelho Duarte, casado, lavrador, morador da Freguesia de Guarapiranga, era proprietário de 29 cativos, sendo 19 homens e 10 mulheres. Cf. www.nphed.cedeplar.ufmg.br (Consulta: fevereiro 2018).

Tabela 27 - Salários vencidos pelos Colonos Artífices, durante o mês de fevereiro de 1838, engajados pelo Governo da Província de Minas Gerais para as obras da Estrada do Paraibuna

Nº	Nomes dos Colonos	Ofícios	Vencimentos mensais	Falhas por causa de doenças durante os dias úteis do mês de Fevereiro de 1838	Férias falhadas por culpa dos artífices os quaes devem ser descontadas em proporção dos salarios de 40000 mensais e em razão de 23 dias úteis durante o mês de fevereiro	Serviços efetivamente prestados pelos artífices durante o mês de fevereiro de 1838	Quantias quais devem ser descontadas mensalmente para amortização de despesas feitas com cada um dos colonos	Total da importância que resta e compete aos colonos artífices	Observação
1	Antônio Joaquim da Cruz	Carpinteiro	40000	14	1 a 1740	8,00	15000	23260	
2	Marques José Albegão	Carpinteiro	40000	6	1,5 a 1740	15,50	15000	22390	
3	Guido José Alves	Marceneiro	40000	9		14,00	15000	25000	
4	Estanislao Dias	Pedreiro	40000	1	2,5 a 1740	19,50	15000	20650	
5	José Maria Custodio	Pedreiro	40000	13	3 a 1740	7,00	15000	19780	
6	Luiz Antônio	Pedreiro	40000	2	4,5 a 1740	16,50	15000	17170	
7	Antônio Marcelino Gomes	Pedreiro	40000		5 a 1740	17,50	15000	16300	
8	Francisco José da Costa	Ferreiro	40000	23			15000	25000	
Total								169550	

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), SPOP 3/5, Caixa 1, doc.09-02.

Heirinch Halfeld levantou voz contra o procedimento adotado pela Comissão e o termo lavrado pelo juiz de paz. O engenheiro caracterizou a ação da Comissão como arbitrária. Não aceitar as contas do engenheiro ajudante significava burlar o contrato celebrado com o Governo Provincial. Segundo Halfeld, era injusto descontar todas as faltas sem distinguir as causas:

(...) já me persuadi, que em primeiro caso foi mui arbitrariamente, injusto e mesmo contra o contrato celebrado com o Governo Provincial, o desconto de todos os dias que falharão os Colonos em o Serviço, e não por embriaguez, como presume a Comissao, mas realmente por enfermidade de febre, e grande feridas ou xagas nos pés e corpo, consequência sem duvida da mudança do clima e alimentação destes Serviços da Estrada perfeitamente nos reconhecemos este facto e certificamos a V.Exa que todos os dias, em quaes os Colonos por sua culpa não trabalharem são estes exatamente descontados nos assentos diários e o jornal competente por tais falhas tirado depois do vencimento mensal (...). (APM, PP 1/46, Caixa 7, doc. 09-01).

Halfeld solicitou a anulação do acordo assinado pela Comissão e pelo juiz de paz. O argumento era de que: “(...) os colonos, como partes, não assistiram a sessão curial do Juiz de Paz como lhes competia, e forão julgados sem serem ouvidos por esta autoridade (...)” (APM, PP 1/46, Caixa 7, doc. 09-01).

Heirinch Halfeld declarou que somente o pedreiro Estanislao José Dias continuava nos trabalhos da estrada. Os outros homens, ao serem declarados pela Comissão como despedidos dos serviços, se deslocaram para o Rio de Janeiro e outras partes de Minas Gerais. Todos levaram um atestado assinado pelo engenheiro ajudante Carlos Augusto Halfeld.

4.4 UMA HIPÓTESE SOBRE O TRABALHO COMPULSÓRIO E LIVRE NAS ESTRADAS DA MAIOR PROVÍNCIA ESCRAVISTA DO BRASIL IMPÉRIO (1830-1840)

A trajetória dos oito colonos artífices sublinha a interface entre a formalidade contratual e a prática social. De um lado, o registro formal, postulado com indicativa salarial e ajustamento temporário de trabalho; de outro, a operacionalização das condições de contratação: o uso pelo contratante de dispositivos fundados na ameaça de prisão e na coação dos trabalhadores livres para cederem parcela de seu tempo de trabalho sem remuneração. Os instrumentos jurídicos da Lei de Locação de Serviços de 1837, no caso dos oito imigrantes, revelaram-se extremamente propícios à intromissão senhorial no Judiciário, deslegitimando eventuais reivindicações trabalhistas.

A relação contratual estabelecida diretamente entre os imigrantes e o Governo Mineiro, em consonância com a legislação pertinente, não apenas demonstrou os entraves

para o surgimento de novas relações sociais no seio da sociedade escravocrata, como também revelou a maneira como as relações internas de produção articularam, através da coerção, os interesses senhoriais referentes à imigração de estrangeiros livres. O regime contratual obrigou os colonos, independentemente de suas vontades, ao cumprimento de exigências econômicas e extra-econômicas, que assumiram a forma de serviços a prestar e descontos em dinheiro no montante mensal a receber.

A busca por soluções para a substituição do trabalho escravo produziu um arcabouço inédito de leis voltadas para a manutenção das relações sociais de dominação no mundo do trabalho. Os instrumentos coercitivos legais procuraram garantir alternativa aos anseios daqueles que dependiam diretamente da reposição africana e reduzir as incertezas dos investimentos direcionados para a imigração de trabalhadores estrangeiros livres.

Reuniu-se evidência da força da visão senhorial extensiva à população livre não proprietária, especificamente com relação aos trabalhadores livres. Assim como no Velho Mundo, no âmbito do processo da acumulação primitiva²¹⁰, a classe dominante do Brasil guardava forte percepção negativa com relação aos trabalhadores livres, associando-os a uma suposta atávica inclinação para a vagabundagem e indisposição ao trabalho regular e disciplinado. No caso da Estrada do Paraibuna, estabeleceu-se conflito entre engenheiro a serviço da província e os senhores de escravos que compuseram a Comissão encarregada de julgar os colonos. Ao estrangeiro Heirinch Halfeld coube o repúdio as imputações preconceituosas e injustas dos escravistas integrantes da Comissão. No século XIX, no transcurso da transição do trabalho no Brasil, o debate e a formulação da legislação que regulou o trabalho livre estiveram profundamente vinculados por esta percepção negativa.²¹¹

Compreende-se, pois, que os contratos envolviam múltiplas questões, o que dificulta a interpretação sobre a capacidade das partes para barganhar sobre os termos contratuais. Tais aspectos reforçam a necessidade de evitar análises centradas na concepção de eficiência das regras.

Os atores políticos orientaram suas ações em profunda conexão com os movimentos ocorridos na construção de pontes e estradas. O parlamento provincial nos revela não apenas a tomada de consciência do mundo do trabalho como também a busca por manutenção na divisão social e das formas de acumulação de capital.

²¹⁰ Cf. Karl Marx. A assim chamada acumulação primitiva. In: _____. *O capital: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.

²¹¹ Cf. Ademir Gebara. *A formação do mercado de trabalho livre no Brasil*. São Paulo: Editora Brasileira, 1986.

Os trabalhos nas construções viárias constituem o elo necessário para compreender a participação do parlamento na produção de uma cultura próxima ao arbítrio dos senhores escravistas nos canteiros de pontes e estradas.

A criação de quadro administrativo direcionado para o setor de obras públicas significou respaldar um conjunto de ações dirigidas para a execução de disposições gerais e ordens concretas.²¹² A legitimidade conferida ao engenheiro Halfeld ajudou a consolidar os meios de dominação.

Conforme a análise procurou demonstrar havia atribuição de poderes de mando ao engenheiro. Halfeld buscou disciplinar e submeter os canteiros de obras ao domínio do poder provincial e, ao mesmo tempo, negociar os anseios senhoriais escravocratas.

Como autoridade institucional e submetida aos princípios de hierarquia político-administrativa, o engenheiro nem sempre se viu protegido pelo formalismo das atividades burocráticas.

Halfeld encerra uma aparente contradição: funcionário da burocracia estatal dotado de habilidades oriundas das disciplinas de Engenharia, mas incapaz de se contrapor às arbitrariedades do domínio senhorial.

O que se procurou argumentar foi a existência de um fenômeno histórico específico: o domínio burocrático, expresso no reconhecimento da competência técnica do engenheiro e no contrato de trabalho firmado com o mesmo, entrelaçou-se ao domínio senhorial nos canteiros. O intricado jogo de poder encontrou no engenheiro, nomeado pela Presidência da Província, a figura-chave para lapidar as arestas das resistências senhoriais, intermediar os desejos dos grupos dominantes e perpetuar a ordem.

A estrutura social presente no processo de formação do Estado nacional, conforme tentamos demonstrar, jamais permaneceu em repouso. Esse processo histórico-social permanente se defrontou com eventos imprevistos, tais como os fenômenos ocorridos durante a construção de pontes e estradas.²¹³

Esses acontecimentos não chegaram a perturbar totalmente o equilíbrio das estruturas sociais vigentes, sobretudo aquela assentada na reposição de mão de obra via tráfico transatlântico de cativos. Todavia, foram capazes de realçar os movimentos conjunturais; ora se direcionaram para garantir a ordem e estabelecer harmonia entre os domínios burocráticos

²¹² Cf. Max Weber. *Economia e Sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. 4º ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, v. 1, 2015.

²¹³ Para o sentido e conceito do termo estrutura empregado, ver: Georges Gurvitch. As “Estruturas” em sociologia. In: Roger Bastide. *Usos e Sentidos do Termo “Estrutura”*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1971, p. 109-124.

e senhoriais ora para reconfigurar os meios coercivos e as condições de aplicação nos canteiros de obras públicas.

Portanto, em menos de duas décadas, a ruptura do estatuto colonial produziu consequências socioeconômicas significativas. A formação de uma rede viária associou-se à organização do Estado nacional, pois o desenvolvimento urbano carioca e a necessidade de garantir os fluxos mercantis mineiros em direção à Corte intensificaram a expansão e construção da infraestrutura de transporte. Em visto disso, houve, por intermédio das construções de pontes e estradas, dinamização da economia interna, resultando, no caso dos senhores de escravos, no surgimento de condições institucionais satisfatórias para a organização de amplo sistema de aluguel de escravos, que permitiu apropriar parte do fluxo interno da renda.

Se, por um lado, as transformações institucionais na política produziram efeitos diretos nos processos econômicos vinculados ao setor de transporte, permitindo relativa margem de autonomia interna e presença de centros regionais de decisão, por outro, o domínio senhorial permaneceu assentado na apropriação colonial do trabalho escravo e na violência como técnica de controle.

Investigar as construções de pontes e estradas, por conseguinte, não se trata apenas de entender o “lucro” e “risco calculado” dos agentes internos, mas atentar para os modos de socialização e organização dos impulsos modernizantes que moldaram as formas de organização do poder do Estado e da economia. Tais impulsos, proporcionados pela expansão do setor construtivo viário, transformaram acumulação de riqueza em fonte de poder ao projetar no ambiente político do governo provincial os interesses senhoriais nos canteiros da Estrada do Paraibuna.

O seguinte questionamento orientou a investigação: como os atores sociais e políticos situados numa província afastada do litoral procuraram garantir a circulação de bens, pessoas e informações? A questão implicou a tomada de uma direção. A seleção da mesma não impossibilitou a incorporação de novos tópicos. O que significou para a maior província escravista do século XIX construir estradas e pontes? Esse delineamento permitiu agregar, ao conjunto da análise, o fato de que a reposição de mão de obra em Minas apresentou estreitos laços com a dinâmica do tráfico transatlântico.

Submeter às fontes primárias aos referidos questionamentos permitiu, num primeiro momento, um razoável enquadramento cronológico. A representação do sobre os canteiros de estradas e pontes, apesar das possíveis deformações e lacunas originárias das características

administrativas das missivas analisadas, revelaram um tempo histórico saturado de tensões políticas, disputas sociais e heterogeneidade dos trabalhadores.

As medidas relatadas pelo engenheiro nos dá uma imagem fragmentada das classes subalternas. Isso significa enfrentar as distorções e problemas inerentes a uma narrativa proveniente daqueles que, certamente, se aproximam muito mais da cultura dominante. Nessa medida, os regulamentos, as tratativas entre engenheiros e senhores de escravos, os contratos de trabalho alcançam um conjunto de atitudes e códigos de comportamentos partilhados pelos “os de cima”.

Decifrar o mundo do trabalho constitui enorme desafio. Sob o argumento de que os registros documentais do século XIX, legados ao presente, pouco mencionavam a respeito dos homens empregados na construção férrea do Brasil, a literatura sobre o período relegou a um lugar parcimonioso a vida dos trabalhadores empregados em pontes e estradas. Tencionou-se demonstrar que parcela significativa dos historiadores destinou escassa atenção ao universo do trabalho na construção da infraestrutura de transportes e, por conseguinte, praticamente omitiram qualquer interrogação sobre o papel político e econômico desempenhado pela construção de pontes e estradas durante o processo de formação do Estado nacional.

CAPÍTULO 5 – CONFLITOS, CONJUNTURA E SEGREGAÇÃO SOCIAL NO INTERIOR DO BRASIL NA DÉCADA DE 1850: POLÍTICA SALARIAL E TRABALHO COMPULSÓRIO NAS ESTRADAS DE MINAS GERAIS APÓS A LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS (1854-1856)

5. INTRODUÇÃO

Este capítulo tem por objetivo analisar as especificidades da construção da Estrada do Falcão na década de 1850. Em meados do século XIX, no âmbito da construção de pontes e estradas, três aspectos parecem ter determinado as iniciativas do Governo da Província de Minas Gerais. Em primeiro lugar, as autoridades procuraram consolidar a construção e a conservação das vias nas regiões com adensamento populacional e com centralidade para a circulação mercantil. Em segundo lugar, expressaram a vontade de incrementar o comércio a fim de ampliar a arrecadação das taxas itinerárias nas estradas e fortalecer o orçamento provincial. Em terceiro, as instituições políticas, que permitiam o funcionamento do sistema de aluguel de escravos nas edificações viárias, buscaram regular os salários, a coexistência do trabalho livre e compulsório e intervir na relação senhor/escravo.²¹⁴

Nesse período, a Estrada do Falcão²¹⁵ compunha o eixo central de ligação entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro, saindo da capital mineira e entroncando-se com a Estrada União e Indústria.²¹⁶ Como importante eixo do sistema viário, ela participava diretamente dos fluxos mercantis de longa distância (interprovinciais) e também da circulação de mercadorias consumidas no âmbito interno (intraprovincial).

Em fevereiro de 1854, as obras da Estrada do Falcão foram iniciadas e encerradas pouco mais de dois anos depois, em maio de 1856, pelo Governo Provincial. Essa estrada foi construída sob o controle direto do engenheiro Bruno Von Sperling.²¹⁷ Ao mesmo coube inspecionar, relatar e administrar todas as suas atividades.

²¹⁴ *Relatório que a Assembleia provincial da província de Minas Gerais apresentou na sessão ordinária de 1853.* Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1853.

²¹⁵ No decênio de 1840, o governo adotou o sistema de arrematações em diversas estradas da província. Antônio da Costa Carvalho foi contrato pelo governo para aprimorar as quatro primeiras seções da Estrada do Falcão (1º a 4º seção). Elas compreendiam a estrada desde a Serra do Ouro Branco até a vila de Queluz. Cf. *Falla dirigida à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes, na sessão ordinária no anno de 1848, pelo presidente da província Bernardino José de Queiroga*. Ouro Preto: Typ. Social, 1848, p. 15-16; Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na sessão ordinária de 1857, o Conselheiro Herculando Ferreira Penna, presidente da mesma província. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1857.

²¹⁶ Sobre a importância, a construção e o trajeto da Estrada do Falcão entre o arraial de Ouro Branco e a cidade de Barbacena, ver: *Falla dirigida à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes, na sessão ordinária no anno de 1848, pelo presidente da província Bernardino José de Queiroga*. Ouro Preto: Typ. Social, 1848, p. 15.

²¹⁷ O engenheiro era responsável pelas atividades da 5ª e 6ª seção da Estrada do Falcão.

Entre 1854 e 1859, os dados fiscais, oriundos dos postos aduaneiros da província²¹⁸, sobre o comércio de longa distância, indicam que parte da diversificada pauta de itens exportados²¹⁹ de Minas Gerais se dirigia para a Estrada União e Indústria: 84,5% de todo o pano de algodão mineiro exportado, 19,51% dos gêneros em arroba (café, toucinho, açúcar, rapadura e fumo), 20,65% da produção de queijo, 10,97% dos cereais em grão e moídos e 9,24% das cabeças de gado.

Tabela 28 - Gêneros exportados de Minas Gerais em direção à estrada União e Indústria de 1854-1859

Gêneros	Cabeças de Gado (*)		Gêneros em arrobas (**)		Tecidos de algodão, varas		Cereais em grão e moídos, alqueire		Queijos, peças	
	N	%	Arrobas	%	Varas	%	Alq.	%	Nº	%
Em direção da estrada "União e Indústria"	59.450	9,24	1.304.569	19,51	6.861.892	84,58	10.682	10,97	445.691	20,65
Total dos gêneros exportados da província de Minas Gerais (1854-1859)	643.115	100,00	6.685.342	100,00	8.112.542	100,00	97.351	100,00	2.158.273	100,00

(*) Gado vacum, gado cavalari e muar, gado suíno, lanígero e caprum.

(**) Café, toucinho, fumo, açúcar e rapaduras.

Fonte: Henrique Gerber. *Noções Geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. [1ª edição 1863]. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, p. 121.

Esses intensos fluxos comerciais, provenientes de diferentes localidades da província, usufruíam de caminhos secundários e de entroncamentos. Daí a relevância da Estrada do Falcão para a integração econômica e articulação desses circuitos mercantis. Suas atividades construtivas, como já mencionado, iniciadas em 1854, apresentam inter-relações íntimas entre

²¹⁸ Nesse período, Minas Gerais possuía 32 recebedorias espalhadas ao longo de suas linhas limítrofes e divisas com outras províncias. Ver: Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. [1 ed. 1863]. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, p. 117.

²¹⁹ A origem dos dados é fiscal. Portanto, as mercadorias eram registradas pelas recebedorias para efeito de cobrança de imposto. Isso significa que esses dados não incluem o conjunto total das mercadorias exportadas, uma vez que algumas poucas não eram tributadas. Além disso, acrescentam-se os extravios. Entende-se por exportação as mercadorias que cruzavam a fronteira provincial, fossem elas dirigidas ao mercado das outras províncias brasileiras ou destinadas à exportação para o estrangeiro. Dessa forma, os registros englobam o comércio interprovincial e também o comércio internacional.

as esferas econômicas, políticas e as formas de trabalho compulsório de escravos e de africanos livres.

Quanto ao último aspecto, Minas Gerais, conforme indica Robert Conrad, em 1865 era a província com o maior número de africanos livres²²⁰ do Brasil Império. Do total de 720 dos africanos livres, 117 deles se encontravam sob a tutela do Governo Provincial mineiro (CONRAD, 1973, p. 57).²²¹ Mamigonian aponta que, entre 1848 e 1853, as obras públicas, “incluindo a abertura de estradas, absorveram 45% dos africanos” sob a tutela do Estado nacional brasileiro (MAMIGONIAN, 2016, p. 302). De maio de 1851 a abril de 1852, dos 733 africanos livres distribuídos pelo Estado brasileiro, 120 foram destinados para a província de Minas Gerais (MAMIGONIAN, 2016, 303-304).

Entre 1854 e 1856, trinta e dois africanos livres foram empregados diretamente na construção da Estrada do Falcão.²²² A historiografia ainda pouco conhece sobre os africanos livres²²³ no território mineiro, as condições de trabalho e as suas remunerações. Nota-se que em face da conjuntura do término do tráfico ilegal transatlântico negreiro, que perdurou de 1831 a 1850, as expectativas senhoriais e do Estado foram reconfiguradas quanto ao trabalho compulsório.²²⁴ Ao longo das seções subsequentes, a análise da construção da Estrada do

²²⁰ Na década de 1810 a Grã-Bretanha adotou, como política de Estado, o abolicionismo. Dessa forma, montou um sistema naval repressivo para combater o tráfico de escravos. Como um dos resultados da campanha abolicionista britânica foi criada a categoria jurídica “africanos livres”. Em distintos espaços, como as colônias britânicas, os territórios coloniais portugueses, espanhóis e holandeses, foram instalados tribunais e comissões mistas para julgar os navios suspeitos de participação no tráfico e de emancipar os africanos a bordo dos navios condenados. Os africanos ficavam sob a tutela do governo em que o tribunal ou comissão estava sediado. O Alvará de 1818 da coroa portuguesa estipulou a duração do período de tutela e serviço compulsório em 14 anos. Em 1821, a Comissão Mista portuguesa e inglesa julgou o primeiro navio. Entre 1818 e 1864, vigorou, com modificações, mas sem alterar a estrutura central, a referida legislação. A respeito do tema: Beatriz Mamigonian. *Os africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Ed. Cia das Letras, 2016, especialmente, p. 50; 95-98; 130-133.

²²¹ A pesquisa identificou que os africanos livres destinados para Minas Gerais foram alojados no Jardim Botânico da província. Essa instituição era responsável pelo cultivo de chá e de “plantas exóticas e indígenas”. No entanto, cabe ressaltar que o Jardim Botânico constituiu-se como passagem dos africanos livres. Muitos foram realocados após a sua chegada, sendo, inclusive, destinados para os serviços de construção de pontes e estradas da província ou para concessionários particulares (APM, PP 1/27, Caixas 1 a 8).

²²² Em 1839 e 1840, africanos livres foram empregados na construção da Estrada do Paraibuna. (CRAVO, 2016, p. 267).

²²³ Estima-se que o Brasil recebeu 11.000 africanos livres. Cuba 21.000 e os Estados Unidos 7.000 africanos livres. Consultar: Beatriz Mamigonian. *Os africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Ed. Cia das Letras, 2017, p. 33-34.

²²⁴ Em 1845, a Inglaterra aprova a legislação Bill Aberdeen. Com isso, as frotas britânicas poderiam capturar os navios negreiros ao longo da costa do Brasil, o que levou a intensificação do tráfico entre 1845 e 1849, uma vez que se previa o fim do mesmo. Diante da pressão inglesa, o Estado nacional suprimiu o tráfico de escravos no dia 4 de setembro de 1850. A extinção do tráfico negreiro marcou o início do comércio interno de escravos. Estima-se que, entre 1850 e 1881, o tráfico interno interprovincial e intra-regional movimentou mais de 400.000 escravos. Ver: José Flávio Motta. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 64-77.

Falcão considera fatores conjunturais, bem como a estrutura orçamentária, a presença de engenheiros, o plano e orçamento da referida obra.

5.1. ENGENHEIROS, O PROJETO E O ORÇAMENTO DA ESTRADA DO FALCÃO (1854)

Em 1854, três engenheiros foram designados pelo Governo de Minas Gerais para projetar a Estrada do Falcão.²²⁵ Nota-se que os escolhidos, E. de la Martinière, Bruno Von Sperling e Julio Borell du Vernay, foram admitidos com o mesmo tipo de contrato de trabalho. Assim, deveriam trabalhar pelo período mínimo de quatro anos; o ordenado fixo anual de 1:600\$000 réis²²⁶ e gratificação de 400\$000 réis, elevada para 800:000 réis ao final do primeiro ano dos serviços.²²⁷ (Relatório de presidente de província, 1854, p. 24).

Julio Borell du Vernay permaneceu como engenheiro da província até 1857.²²⁸ O engenheiro francês E. de La Martinière trabalhou de 1853 até 1857 na província de Minas Gerais. (APM, OP 3/5, Caixa 6, doc. 28).

A trajetória de Bruno Von Sperling como engenheiro se estendeu de 1853 a 1887, quando o Governo de Minas Gerais lhe concedeu o direito de aposentaria com o ordenado anual de 3:650\$000 réis (LLM, 1887, Lei 3.439: Art. único).

Os engenheiros se debruçaram sobre o plano e o orçamento da Estrada do Falcão. Por um lado, o projeto realinhou as antigas estradas e fechou caminhos até então usados e, por outro, impôs ao novo traçado menor declividade e a largura de mais de 5 palmos em toda a extensão da estrada (APM, OP 3/6, Caixa, 09, doc. 02-01).

²²⁵ Os trabalhos relativos ao projeto e ao orçamento, geralmente, incluíam economia e critérios técnicos. A parte técnica compreendia os aspectos relacionados propriamente com a obra de arte, assim como a escolha do local e do tipo da obra, o estudo do curso das águas, dos terrenos marginais e das fundações, a planta das estradas, as condições construtivas, etc. A parte econômica compreendia o estudo do tráfego, a produção, a estatística da importação e exportação, as possibilidades que a obra poderia desenvolver, de modo a julgar e justificar a necessidade da mesma. A respeito desses aspectos, consultar: Lidiany Silva Barbosa. *Tropas e ferrovias em uma província não-exportadora. Estado, elites regionais e as contradições da política de transportes no início da modernização – Minas Gerais, 1835-1889*. 362f. Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011; Téliio Cravo. *Construindo pontes e estradas no Brasil Império: engenheiros e trabalhadores em Minas Gerais (1835-1889)*. São Paulo: Ed. Alameda, 2016.

²²⁶ Ordenado anual alcançou o valor de 3:200\$000 réis para os engenheiros mencionados. (Anexo n. 6, Relatório de 1857).

²²⁷ Júlio Borell du Vernay, Tenente de Artilharia Prussiana, que se encontrava no Rio Grande do Sul, firmou contrato com a província de Minas Gerais em dezembro de 1852. O engenheiro recebeu 400\$000 réis para ajuda de custo do seu transporte e de sua família para a cidade de Ouro Preto. (Relatório de presidente de província, 1853, p. 14).

²²⁸ Júlio Borell du Vernay foi demitido pelo governo: “Por achar-se o Engenheiro Julio Borell du Vernay, complicado em uma acusação feita ao engenheiro B. de Sperling, constante de um requerimento apresentado à Assembleia Legislativa Provincial na sessão do corrente ano, (...) resolvi (...) dispensá-lo do serviço da província, mandando entretanto pagar-lhe três meses de seus vencimentos, como se achava estipulado no respectivo contracto, e recolher à repartição todos os papeis, e, instrumentos em seu poder (...)”. (Relatório de presidente de província, 1857, p. 20).

Tabela 29 – Orçamento da Estrada do Falcão (1854)

Obra	Orçamento	Engenheiros responsáveis pela elaboração do projeto e do orçamento
Estrada do Falcão	59:000\$000	Bruno Von Sperling
		Júlio Borell du Vernay
		E. de la Martinière

Fonte: Arquivo Público, APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-01.

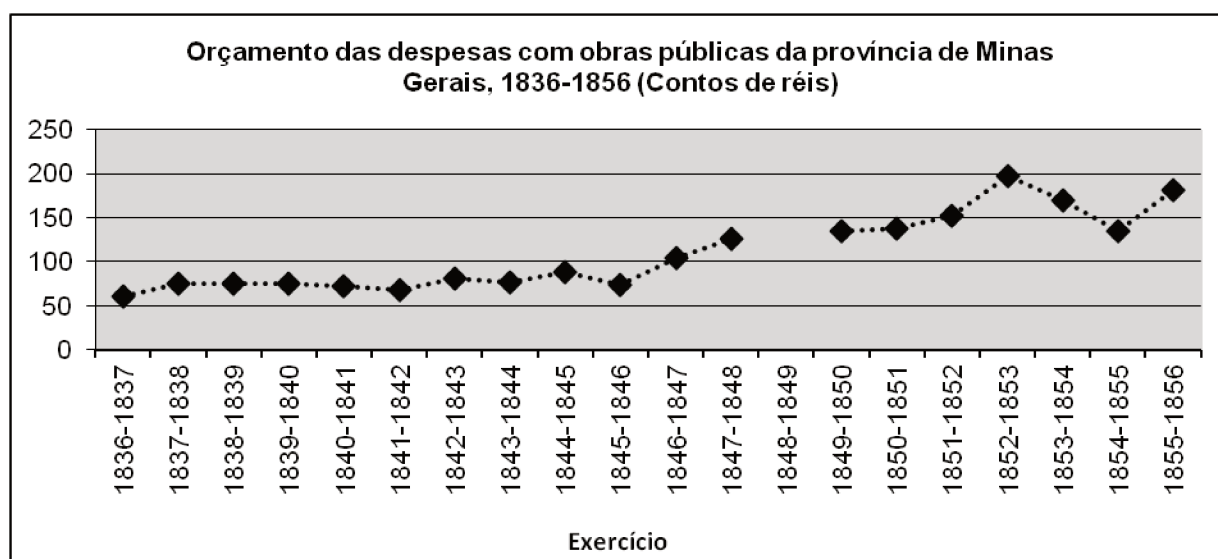
O plano e o orçamento expressavam a intenção do Governo de proceder a execução com base em critérios técnicos e com o intuito de evitar excessos de gastos.

5.2 ORÇAMENTO PROVINCIAL E O INVESTIMENTO NA ESTRADA DO FALCÃO (1854-1856)

De modo geral, segundo Mendes (2007), as despesas dos cofres provinciais com obras públicas²²⁹ apresentaram uma trajetória ascendente entre a década de 1830 e meados dos anos de 1850. Dentre os critérios para a aprovação de uma obra estava a condição financeira das verbas “obras públicas”. O Governo esperava, como consequência da construção de uma obra viária, um retorno financeiro via tributação da circulação de bens e pessoas. A execução de uma estrada, portanto, se relacionava, não exclusivamente, com a sua importância mercantil e a perspectiva de aumento da arrecadação para os cofres provinciais (MENDES, 2007, p. 48).

²²⁹ Despesas referentes a obras públicas incluem os seguintes itens: engenharia, desenhadores, pontes; estradas e cadeias. Sobre a classificação e os gastos com as obras públicas, ver: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuições para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 245.

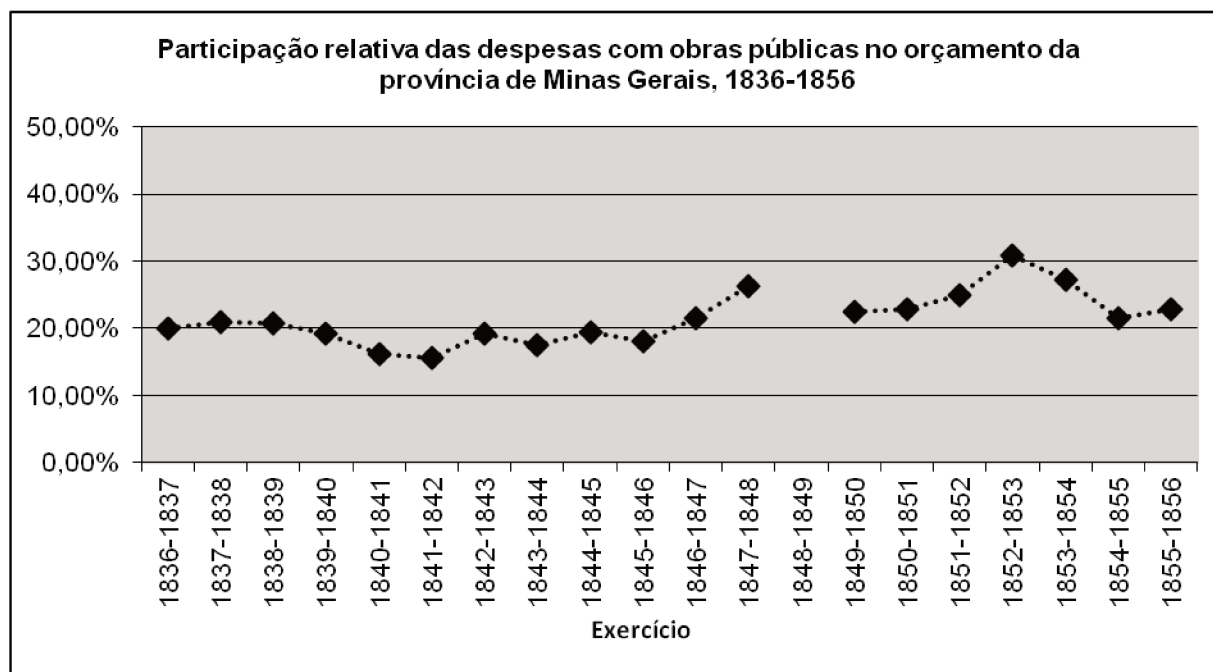
Gráfico 10



Fonte: Philipe Scherrer Mendes. *Finanças Públicas da Província de Minas Gerais*. 50 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, 2007; Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

Em termos de participação relativa das obras públicas, o gasto com a referida rubrica, entre 1836 e 1856, oscilou entre mais de 10% e 30% dos recursos orçamentários da província. No ano financeiro de 1852-1853, a participação relativa das despesas com obras públicas alcançou 30,8% do orçamento provincial. Nos anos seguintes, constatou-se uma ligeira queda da participação relativa das obras públicas nas despesas governamentais.

Gráfico 11



Fonte: Philippe Scherrer Mendes. *Finanças Públicas da Província de Minas Gerais*. 50 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, 2007; Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philippe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

A construção da Estrada do Falcão estava inserida nessa política governamental. Inicialmente, a despesa orçada pelos engenheiros alcançaria 59:000\$000 réis. Entretanto, o montante projetado se demonstrou insuficiente. Ao longo de dois anos de obras, a Estrada do Falcão despendeu mais de 87:000\$000 réis.

No primeiro ano, o dispêndio total alcançou 39:252\$970 réis (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-33; doc.02-36). Os imprevistos causados pelas chuvas, a ausência de canais para o escoamento adequado das águas, a necessidade de romper à pólvora os morros para obter a menor extensão e a declividade mais suave motivaram o descompasso entre o orçamento previsto e o realizado (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-01; 02-33).

O investimento provincial com a estrada, em 1855 e 1856, atingiu 47:495\$706 réis. (Anexo n. 8, Relatório de presidente de província, 1857). Em relação ao montante do orçamento de 1855-1856, estimado em 795:285\$486 réis, os gastos representaram 6,0% das despesas provinciais. Se adicionarmos 39:252\$970 réis gastos de fevereiro de 1854 a fevereiro de 1855, foram investidos 86:748\$676 réis na construção da estrada entre 1854 e 1856.

Se, por um lado, os orçamentos de 1854-1855 e 1855-1856 atingem 1:420:475\$486 réis, por outro, as despesas com a estrada alcançam 86:748\$676 réis. Assim, a Estrada do Falcão absorveu 6,1% de todo o orçamento da província de Minas Gerais.

Tabela 30 – Valor e participação relativa no orçamento provincial da despesa com obras públicas e da despesa com a Estrada do Falcão (1854-1856)

Exercício(*)	Despesa provincial		Despesa com obras públicas(**)		Despesa com a Estrada do Falcão	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
1854-1855	625:190\$000	100,0	134:072\$000	21,45	39:252\$970(***)	6,3
1855-1856	795:285\$486	100,0	181:300\$000	22,8	47:495\$706	6,0
Soma	1:420:475\$486	100,0	315:372\$000	22,2	86:748\$676	6,1

(*) Exercício: ano financeiro iniciava-se no dia 1º de julho e findava em 30 de junho.

(**) Grupo obras públicas: Engenharia; estradas; pontes e outras obras; construção e reparo de cadeia; desenhadores.

(***) Gastos efetivados entre fevereiro de 1854 e fevereiro 1855.

Fonte: Philipe Scherrer Mendes. *Finanças Públicas da Província de Minas Gerais*. 50 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, 2007; Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248. Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-33; 02-36. *Relatório que a Assembléa Legislativa provincial de Minas Gerais apresentou na abertura de sessão ordinária de 1857 o conselheiro Herculanô Ferreira Pena presidente da mesma província*. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1857, anexo n. 8.

5.3. ESTADO, TRABALHO COMPULSÓRIO E SEGREGAÇÃO SOCIAL: LIVRES, ESCRAVIZADOS E AFRICANOS LIVRES

Em junho de 1854, o presidente da província José Lopes da Silva Vianna²³⁰ publicou uma portaria com orientações que deveriam ser seguidas pelo engenheiro Sperling.

A Presidência da Província, que estava na posição de administradora da obra, procurou ditar as bases da rotina de trabalho. Assim, dividiu a portaria em doze artigos, explicitando as condutas a serem implementadas. Desse modo, manifestou a intenção de controlar desde a admissão às punições dos trabalhadores.

A Portaria reconhecia as condições jurídicas dos trabalhadores. Dessa forma, direcionou atenção aos trabalhadores africanos livres, escravos e livres, recomendando a

²³⁰ Assumiu a Presidência de 1/05/ 1854 a 6/11/1854. Quanto ao período de permanência dos presidente de província, consultar: Friedrich Renger (org.). *Governantes de Minas*. In: Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da Província de Minas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, p. 201-211.

segregação dos trabalhadores, segundo a condição jurídica dos mesmos: “Os jornaleiros livres trabalharão separados dos escravos, e estes dos africanos do serviço da província”. (APM, OP 3/6, Caixa 9 doc. 02-04).

Quanto à admissão, assinalava que deveriam ser contratados apenas homens com idade entre 18 e 50 anos. Os escravizados deveriam ser “sadios e possantes” e para ajustá-los o engenheiro, obrigatoriamente, deveria negociar os jornais com os seus respectivos senhores. Em relação aos livres, o ajustamento seria direto entre o engenheiro e os mesmos. (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02-04).

Portanto, a Portaria reconhecia o sistema de aluguel de escravos para as obras públicas. Assim, conferiu legitimidade aos proprietários escravistas ao indicar que o engenheiro, antes de contratar trabalhadores escravizados, deveria negociar diretamente com os seus senhores. (APM, OP 3/6, Caixa 9 doc. 02-04).

A intervenção governamental também se voltou para o controle e o tempo de trabalho. Estipulou que para cada turma de 40 trabalhadores o engenheiro deveria designar um feitor. Quanto ao tempo de trabalho, indicou que os homens deveriam começar os serviços nas primeiras horas do dia. Sendo o tempo de trabalho igual para livres, escravos e africanos livres. A Portaria instruiu sobre o período de descanso, alimentação e trabalho: “Todos os trabalhadores terão meia hora para o almoço e uma para o jantar. Quando os serviços não forem próximos das rancharias, a comida será conduzida ao lugar dos mesmos”. (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02-04).

Além disso, a Presidência buscou delimitar a diária máxima que poderia ser paga aos artífices. Os jornais estimados, destinado aos mestres e oficiais, eram a seco, isto é, não incluíam o sustento e as ferramentas. A opção por ofertar jornal a seco estava vinculada ao fato de que a obra se encontrava nas proximidades de cidades como Ouro Preto, Queluz e o arraial de Ouro Branco: “Os pedreiros, carpinteiros e ferreiros, vencerão os jornaes que convencionarem, não podendo exceder a 2\$500 o de pedreiro mestre, nem de 1\$500 réis os dos Oficiaes de quaisquer dos ditos ofícios”. (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02-04).

Contudo, chama a atenção o fato de que a Portaria destinou quatro dos doze artigos para tratar dos africanos livres.²³¹ Destaca-se, assim, também a previsão de pagamento pelo dia de trabalho dos africanos livres.²³²

²³¹ Entre os artigos, a Portaria incumbia os feitores de coibir a fuga dos africanos livres e de doutriná-los como cristãos: “A vigilância sobre os africanos, fica a cargo do encarregado de inspeção e direção da Estrada, a qual não só fica responsável pelo extravio de qualquer deles, como autorizado apreender os que por acaso fugirem, ou corrigir corretamente os que faltarem as suas obrigações”. (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02-04). Em 9 de julho de 1854, o engenheiro notificou ao presidente de província que os africanos livres se levantaram contra o feitor João

Estes africanos terão sustento prestado pelo encarregado da direção dos trabalhos, para o que fica arbitrada a cada um deles a diária de 200 réis, dando-se-lhes aos sábados um quarto de vara de fumo, e 0\$80 réis em dinheiro a cada um; fazendo-se disto e do sustento uma feria especial que em resumo deverá ser mencionado na geral (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02-04).

Em comparação com os demais operários, o jornal dos africanos livres era o mais baixo.

Tabela 31 - Diária máxima que poderia ser paga aos trabalhadores da Estrada do Falcão, conforme a Portaria de 1854

Ocupação	Valor (Réis)	
Aluguel de carro, boi e condutor	4\$000	
Mestre Pedreiro	2\$500	
Pedreiro	1\$500	
Carpinteiro	1\$500	
Ferreiro	1\$500	
Broqueiro	1\$500	
Africano livre	0\$200	0\$80 (*)

(*) Diária paga aos sábados que incluía uma vara de fumo.

Fonte: APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02-04.

5.4. POLÍTICA SALARIAL, REAÇÕES E O JORNAL-PADRÃO MÍNIMO

O Governo de Minas Gerais procurava reduzir as despesas com a mão de obra. Conforme indicou o engenheiro, a construção simultânea de diversas obras públicas havia provocado uma elevação dos salários. (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-01). Essa conjuntura de alta foi utilizada para justificar a diferença entre a previsão orçamentária e os jornais pagos aos operários:

Antônio de Barros. O episódio, ocorrido à noite, foi debelado e dois dos “[...] piores deles” foram enviados para a cidade de Ouro Preto sob a condução do referido feitor: “[...] pedindo a VExcia respeitosamente de mandar punir os com severidade” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-14). Em outro acontecimento, no dia 4 de setembro de 1854, Sperling registrou a evasão do africano livre João (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc.02-08): “Conforme a opinião do feitor João de Barros, é provável que ele fugiu para Ouro Preto sendo ele um especial amigo do Africano José II [...]. Ele, João, tem os seguintes sinais: figura alta, sem barba, de pouco mais de 24 anos de idade já fala bem a língua portuguesa, foi vestido de camisa branca fina, calças brancas de algodão, camisa azul de baeta [...]”. (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-08). No dia 5 de setembro, João foi capturado pelo capitão do corpo policial e conduzido para a cadeia de Ouro Preto (APM, PP 1/27, Caixa 8, doc. 16-01).

²³² Em Cuba, os africanos livres também foram usados na reparação e construção da infraestrutura viária: “[...] Liberated Africans were assigned to ‘public works’ – in other words, building and maintaining Cuba’s infrastructure”. (LOVEJOY, 2016, p. 30). Cf. Henry B. Lovejoy. “The registers of Liberated Africans of the Havana Slave Trade Commission: implementation and policy, 1824-1841”. *Slavery and Abolition*, n. 1, v. 37, p. 23-44, 2016.

[...] são as circunstâncias que fizeram caro um serviço, que entre outras [...] talvez podia ficar muito mais barato. [...] os jornais elevados pela concorrência de tanta outras públicas na província, os altos preços de todos os materiais como do ferro, do aço, da pólvora, do cal [...] influíram não a favor das despesas desta estrada. Calculei no orçamento a 640 réis o jornal de um trabalhador que se paga hoje a 800 réis e 1\$000 réis; [...] o alqueire de cal foi calculado em 500 réis, entretanto vende-se hoje a 900 réis [...](APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-01).

Tais aspectos conduziram ao aumento inesperado das despesas. Diante das medidas tomadas para reduzir os gastos e limitar os jornais, Sperling se defrontou com novo impasse: a reação dos trabalhadores. Os pedreiros passaram a se despedir dos trabalhos e outros se negavam a se ajustar pela diária estipulada por ordem do presidente da província:

[...] oficiais de pedreiro [...] argumentam e dizem que na cidade com todo o cômodo e sem privação ganham essa quantia e que para se sujeitarem aos inconvenientes de ausência de suas casas seria mister terem alguma vantagem (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02).

Cabe ressaltar que, em 1827, o engenheiro militar João José identificava a peculiaridade do trabalho “fora dos povoados maiores” em Minas Gerais: artífices livres como carapinas, pedreiros e carpinteiros solicitavam aumento na diária para sair de suas casas e “ir trabalhar na roça [...]” (APM PP 1-46, Caixa 1, doc. 30-01).

Longe do espaço urbano, o pagamento pelo dia de trabalho deveria incluir moradia, sustento e o fornecimento de ferramentas. No caso de um artífice ferreiro, por exemplo, o valor também inseria uma tenda. Essa prática ganhava o nome de “jornal inclusive sustento”, diferenciando do “jornal a seco”. A dieta dos trabalhadores, empregados com jornais inclusive sustento, era constituída por toucinho, feijão, farinha de milho, cachaça e ervas.²³³ (APM, OP 3/5, Caixa 13, doc. 40; Caixa 09, doc. 02).

Em janeiro de 1855, o relatório de Sperling enfatizou as consequências da Portaria de 1854. Assim, afirmou que a intenção de conter os jornais elevados e diminuir as despesas

²³³ Segundo Eduardo Frieiro as ervas cresciam espontaneamente em todas as roças de Minas Gerais. A cachaça e a xícara de café eram ingeridas no romper do dia. Entre oito e dez horas da manhã se servia o almoço. Às duas horas o jantar. Após as refeições, o cachimbo e o cigarro de palha eram os atrativos, ver: Eduardo Frieiro. *Feijão, angu e couve*: ensaio sobre a comida dos mineiros. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1982. O engenheiro provincial Modesto de Faria Bello, na década de 1870, em resposta ao inquérito da Presidência da Província sobre os jornais de oficiais mecânicos e braçais explicitou a relação entre jornais inclusive sustento e os custos de manutenção, bem como as exigências feitas pelos trabalhadores quanto à alimentação: “[...] em circunstâncias ordinárias, um operário a 500 réis por dia, atualmente não pode custar o mesmo sustento menos de 700 réis e daqui a pouco, quando, como se prevê, o preço do toucinho se elevar à 15 e 20 réis por 15 quilos, o da farinha à 12 e 14 réis por 50 litros esse sustento encarecerá muito mais. [...] mas convém observar que no cálculo deste sustento só figura feijão, ervas e farinha ao almoço e ao jantar com carne uma vez ao dia, entretanto, os operários, por estes lados, não dispensam no serviço tomar café pelo menos duas vezes ao dia, comer feijão, ervas, arroz e carne em abundância tanto no almoço como no jantar e nos dias grandes exigem alguma merenda ao meio dia, sob pena de não continuarem no trabalho, desde que há alguma falta” (APM, OP 3/5, Caixa 13, doc. 40, grifo nosso).

havia prejudicado a construção da Estrada do Falcão. O número de trabalhadores tinha sido reduzido para a metade. Os melhores artífices haviam se deslocado para a construção da Estrada União e Indústria, tendo em vista que ali se ofertava melhores diárias.²³⁴ E, por fim, o engenheiro indicou que as obras ameaçavam se perder:

[...] não posso deixar a declarar que as medidas tomadas pelo Exmo Governo [...] não favoreceram o serviço da estrada. Levantando-se o número dos trabalhadores neste tempo até 400 foi a administração obrigada a demitir mais do que a metade, ser limitado a 3:000\$000 mensais. A consequência foi que se perdeu muito serviço, que foi principiado e não se podia continuar e acabar. (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-01).

Com efeito, o “jornal-padrão” que a intervenção do Estado tentou estabelecer para a contratação coletiva de livres e escravos, segundo a ocupação, foi, na realidade, a criação de um jornal mínimo. Mas a política salarial foi sujeita à anuência dos trabalhadores aos termos do acordo proposto, conforme indicou o engenheiro.

Quando se constata a presença do Estado para instituir um “jornal-padrão”, nota-se que esse padrão pôde ser imposto compulsoriamente a diferentes categorias ocupacionais. Não se trata de salários determinados por lei com validade para todo o território provincial. Refere-se à força do poder provincial como instituição estatal com capacidade de fixar os jornais para distintas categorias ocupacionais.

Os diferentes jornais mínimos estiveram próximos uns dos outros, demonstrando a coordenação da política salarial. Certamente, uma cifra estipulada por lei para todas as obras públicas provinciais não teria a flexibilidade e adaptabilidade requerida por uma sociedade heterogênea do ponto de vista da condição jurídica dos seus trabalhadores.

Para representar, contudo, o ponto de vista do Estado, aditavam-se ao presidente de província os “membros nomeados”, no caso, o engenheiro, que tinha na prática relativa voz decisória entre os dois lados. Identificou-se, portanto, um mecanismo e um método de aplicação do “jornal-padrão” nas obras públicas do Brasil Império. Traço ainda pouco mencionado nos estudos sobre o período.

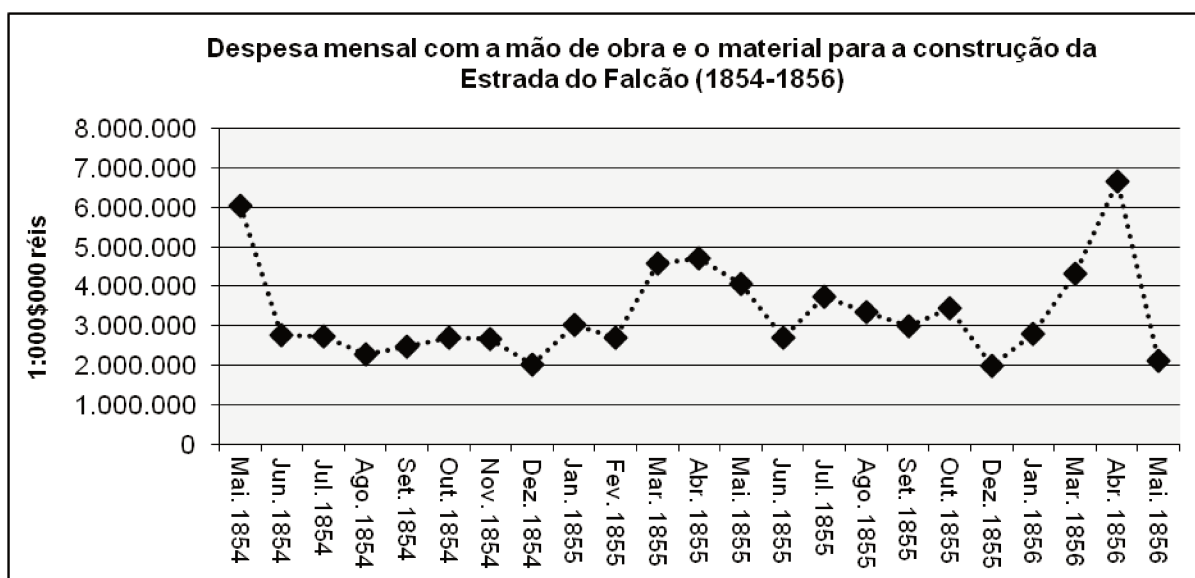
²³⁴ O Governo de Minas Gerais cedeu ao empresário Mariano Procópio o direito de exploração do trecho da Estrada provincial do Paraibuna entre a cidade de Barbacena até o Rio Paraibuna. Para a província a Companhia União e Indústria deveria pagar anualmente a quantia de 18:000\$000 pelo privilégio concedido de exploração. A província reiterou o decreto imperial nº 1031 de 7 de agosto de 1852, que garantia o monopólio do empreendimento por 50 anos, a isenção de direitos de importação por 12 anos sobre máquinas, instrumentos, veículos e objetos destinados à construção da estrada e o direito de desapropriar terrenos particulares para a construção de armazéns e estações da empresa. Ver: Termo de contrato pelo qual o Exmo Governo da Província de Minas Gerais cede ao empresário da Companhia União e Indústria o usufruto da Estrada do Paraibuna. In: *Relatório que a assembléa provincial da província de Minas Geraes apresentou na sessão ordinária de 1853 o doutor Luiz Antonio Barboza presidente da mesma província*. Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1853, p. 1-2. *Collecção das Leis do Império do Brasil de 1852*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1853, Tomo XV, parte II, p. 345-351.

5.5. INVESTIMENTO, TRABALHADORES E CONDIÇÃO SOCIAL

Em consonância com a criação do “jornal-padrão” mínimo, a Portaria de 1854 limitou o dispêndio mensal da obra em três contos de réis. De junho de 1854 a janeiro de 1856 os gastos não ultrapassaram o valor preestabelecido.

Em 17 de março de 1856, um novo regulamento da Presidência da Província revogou a ordem que estabelecia o limite da despesa mensal em 3:000\$000 réis. Os meses de março e abril de 1856 apresentaram expressiva elevação dos gastos mensais, atingindo a marca de mais de 6:000\$000 réis em abril. Em maio de 1856, o Governo cancelou o andamento das obras da Estrada do Falcão. O gráfico abaixo contempla as despesas de dezenove meses entre 1854 e 1856.²³⁵

Gráfico 12



(*) Soma da despesa relativa aos vinte e três meses: 76:909\$211 réis.

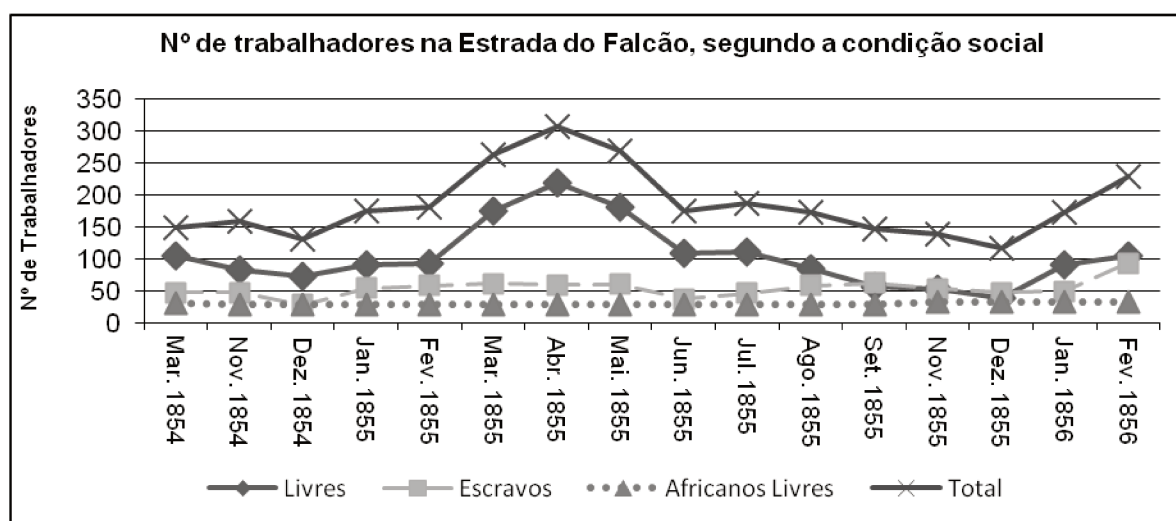
Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02; doc. 04.

De fato, o alto investimento provincial decorreu da necessidade de contratação de trabalhadores. Em vista das condições mecânicas e das técnicas, as atividades construtivas da Estrada do Falcão foram intensivas no uso de mão de obra.

O gráfico a seguir permite-nos perceber a relação direta entre o aumento dos gastos mensais e a elevação do número de trabalhadores como em abril de 1855 quando as despesas alcançam quase 5:000\$000 contos de réis e o número de operários atinge 308 homens.

²³⁵ Salienta-se, portanto, que não temos informações sobre os gastos dos meses de fevereiro e março de 1854; março, abril, junho, outubro e novembro de 1855 e fevereiro de 1856.

Gráfico 13



Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02; doc. 04.

Nota-se a presença do trabalho compulsório, sobretudo daqueles que se enquadravam na condição jurídica de africanos livres e que recebiam a menor remuneração entre os demais trabalhadores. Durante todo o período construtivo, a presença de africanos livres foi constante, apresentando uma média mensal de 30 emancipados. Quanto aos escravizados a média mensal foi de 57 trabalhadores e dos homens livres foi de 114 trabalhadores por mês.

Os resultados segmentados por condição social indicaram que, em termos absolutos, a presença de trabalhadores livres foi majoritária em quase todos os meses. Quantitativamente, os livres alcançaram o máximo de 220 trabalhadores, em abril de 1855, e o mínimo de 38 homens em dezembro de 1855.

Tais dados permitem afirmar que, em meados da década de 1850, a Construção Civil era um segmento de trabalho atrativo para os homens livres. Também se constatou que alguns desses trabalhadores livres atuavam como roceiros, uma vez que, segundo o engenheiro Sperling, em maio de 1855, por conta da colheita de milho²³⁶ e da entrada do período de “roçar o mato” parte deles se ausentaram dos trabalhos na estrada. (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-40).

Se, por um lado, verifica-se o aumento de trabalhadores livres em março, abril e maio de 1855, o que converge para o período de elevação dos gastos provinciais, para em torno de

²³⁶ O cultivo do milho era altamente disseminado em Minas Gerais no século XIX. Esse alimento era indispensável para as mulas e o nutriente básico da alimentação dos porcos e, por conseguinte, responsável indireto pela produção de toucinho. Além disso, acrescenta-se o seu fácil cultivo, o baixo investimento requerido e a colheita em aproximadamente cento e cinquenta dias (MENESES, 2007, p. 346/348).

5:000\$000 réis mensais, por outro, os dados indicam que o número de africanos livres se manteve constante.

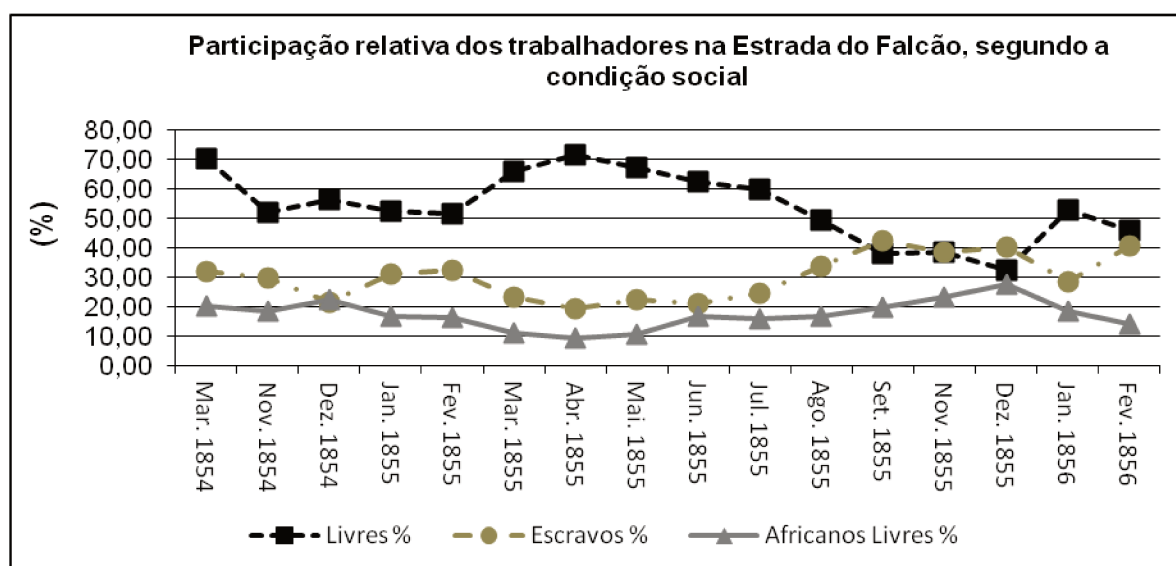
A não oscilação dos africanos livres nas obras da Estrada do Falcão foi consequência da condição jurídica desses trabalhadores. A legislação do Estado nacional os tornara trabalhadores compulsórios, que estavam sob a tutela do Estado e, portanto, com restrições quanto à mobilidade geográfica e à escolha de trabalho.

Em relação aos escravizados, nota-se a presença do sistema de aluguel em todos os meses. Em fevereiro de 1856 é quando se constata o maior número de escravos nas obras da Estrada do Falcão, alcançando 93 cativos. Por outro lado, em dezembro de 1854, verifica-se o menor número de cativos, apenas 28. Essa variação mensal desses trabalhadores talvez seja indicativa da flexibilidade do sistema de aluguel de escravos.

Conforme se verifica no gráfico seguinte, em termos percentuais, os livres oscilaram entre 32,48% e 71,43% da força de trabalho, os escravizados entre 19,16% e 42,18% e os africanos livres entre 9,42% e 27,35%. A participação dos trabalhadores livres condiciona a representatividade dos trabalhadores com outras condições sociais. Dessa forma, quando os livres aumentam a presença absoluta e relativa, nos meses de março, abril, maio e junho de 1855, a representatividade relativa dos africanos livres, por exemplo, alcança 9,42% dos trabalhadores em abril de 1855. Entretanto, em dezembro de 1855, momento de queda relativa dos trabalhadores livres na força de trabalho, corresponde ao período de elevada representatividade dos africanos livres (27,35%) e dos escravos (40,17%).

Do total de dezesseis meses, apenas em cinco deles o trabalho compulsório somado de escravizados e africanos livres ultrapassa mais de 50% do total de trabalhadores: agosto, setembro, novembro de 1855, dezembro de 1855 e fevereiro de 1856. Dessa maneira, constata-se que, em onze meses, há a preponderância de trabalhadores livres empregados na Estrada do Falcão, o que confere, portanto, lugar central para a Construção Civil na análise do fenômeno da passagem da escravidão para o trabalho dito “livre”.

Gráfico 13



Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02; doc. 04.

5.6. ESTRUTURA OCUPACIONAL DOS TRABALHADORES

As atividades foram exaustivamente descritas pelo engenheiro Bruno Von Sperling. Em fevereiro de 1856, por exemplo, os feitores inspecionaram os trabalhos de pedreiros e broqueadores. Os pedreiros trabalhavam na construção da ponte sobre o Córrego da Cristina, um paredão e um canal nas proximidades do Rio Itatiaia. Os broqueiros estavam responsáveis pelo “rompimento dos rochedos na descida pelo Rio Itatiaia” e “lavramento da cava nos rochedos e o aterramento dos paredões” (APM, OP 3/6, Caixa , doc. 02). Os feitores também fiscalizaram os trabalhos dos africanos livres e do restante dos trabalhadores que estavam ocupados com a “grande cava do Morro d’Alegria” e o aperfeiçoamento da estrada (APM, OP 3/6, Caixa , doc. 02). Segundo o engenheiro, mais de 60 pessoas foram ocupadas no transporte de pedras e aterramento dos paredões. Sendo assim, em fevereiro de 1856, a obra empregou o total de 230 trabalhadores, sendo 105 livres, 32 africanos livres e 93 escravos. Desse total, 74,35% ou 171 dos homens eram trabalhadores braçais.

As descrições das atividades técnicas permitiram relacionar o número de trabalhadores e a ocupação, mas sem distinguir a condição social dos operários.

Nesse sentido, há a prevalência percentual e absoluta de trabalhadores braçais. Assim, eles tiveram a maior representatividade percentual em março de 1855 (81,82%) e a mais baixa em dezembro de 1854 (65,38%). Em termos absolutos, a maior e a menor presença quantitativa dos mesmos se verifica em abril de 1855 e dezembro de 1855, respectivamente,

251 e 80 trabalhadores braçais. No que tange a média mensal, eles corresponderam a 72,22% dos trabalhadores (139 homens/mês).

Além dos trabalhadores não-qualificados, as obras contaram com a participação de mestre pedreiro, carpinteiro, ferreiros e feitores. Essas categorias ocupacionais apresentaram baixa presença absoluta e relativa. Em termos médios mensais, essas quatro categorias ocupacionais representaram 4,2% dos trabalhadores.

Tabela 32 - Número de trabalhadores e ocupação, sem distinção de condição social dos empregados na construção da Estrada do Falcão (1854-1856)

Mês/Ano	Feitor		Ferreiro		Carpinteiro		Broqueiros		Mestre Pedreiro		Oficial Pedreiro		Trabalhador não-qualificado(*)		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Nov. 1854	4	2,53	1	0,63	1	0,63	17	10,75	1	0,63	27	17,09	106	67,09	158
Dez. 1854	3	2,31	1	0,77	1	0,77	18	13,85	1	0,77	21	16,15	85	65,38	130
Jan. 1855	4	2,3	2	2,3	-	-	13	7,47	1	0,57	23	13,22	131	75,29	174
Fev. 1855	4	2,22	2	1,11	-	-	12	6,67	1	0,56	25	13,89	136	75,56	180
Mar. 1855	5	1,89	2	0,76	1	0,38	11	4,17	1	0,38	30	11,36	216	81,82	264
Abr. 1855	5	1,62	2	0,65	1	0,32	9	2,92	1	0,32	39	12,66	251	81,49	308
Mai. 1855	5	1,85	2	0,74	1	0,37	8	2,96	1	0,37	34	8,89	219	81,11	270
Jun. 1855	4	2,29	2	1,14	1	0,57	9	5,14	1	0,57	35	20	123	70,29	175
Jul. 1855	4	2,15	2	1,08	1	0,54	9	4,84	1	0,54	36	19,35	133	71,51	186
Ago. 1855	4	2,33	2	1,16	-	-	13	7,56	1	0,58	29	16,86	123	71,51	172
Set. 1855	4	2,72	1	0,68	-	-	20	13,61	1	0,68	24	16,33	97	65,99	147
Nov. 1855	3	2,17	2	1,45	1	0,72	13	9,42	1	0,72	26	18,84	92	66,67	138
Dez. 1855	3	2,56	2	1,71	1	0,85	10	8,55	1	0,85	20	17,09	80	68,38	117
Jan. 1856	3	1,74	1	0,58	1	0,58	23	13,37	1	0,58	28	16,28	115	66,86	172
Fev. 1856	4	1,74	2	0,87	1	0,43	22	9,57	1	0,43	29	12,61	171	74,35	230
Média	3,9	2,16	1,7	1,04	0,73	0,4	13,8	7,34	1	0,6	28,4	15,38	139	72,22	188

(*) Designação utilizada pelo engenheiro: “trabalhadores de picão, enxada, serventes, carreiros”.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02; doc. 04.

Tais dados evidenciam a diversidade das condições jurídicas dos trabalhadores. Ombro a ombro, trabalhadores livres, escravizados e africanos livres coexistiram e desempenharam, em certos momentos, o mesmo ofício.

Finalizando a incursão sobre a ocupação dos trabalhadores, a estrutura ocupacional também revela a participação de oficiais pedreiros. Essa categoria apresenta uma participação,

em termos percentuais, entre 8,89% e 20,0% na distribuição ocupacional dos trabalhadores. Ao longo do período, trabalharam na obra uma média de 28 pedreiros por mês.

Em fevereiro de 1856, 29 oficiais pedreiros e 1 mestre pedreiro estavam ocupados nos serviços da Estrada. Assim, os pedreiros ameaçaram cruzar os braços em protesto contra a Portaria presidencial em vigor que limitava os salários. Eles solicitaram, junto ao engenheiro, por meio de um documento escrito, melhorias das diárias e das condições de trabalho, indicando que a estrutura salarial e de incentivos não foi constituída num vazio, e sim numa intensa zona de contato entre hierarquias, *status* e costumes. A próxima seção analisará esse evento, tendo como eixo o seguinte questionamento: como os trabalhadores decidiam quais os salários e quais as condições aceitar numa economia pré-industrial e escravista?

5.7. ANALFABETOS, BARGANHA E REIVINDICAÇÃO ESCRITA: O CASO DOS PEDREIROS LIVRES E OS EFEITOS DO REBAIXAMENTO SALARIAL DA PORTARIA DE 1854

“Como parte dos officiaes não sabem ler e nem escrever o mestre pedreiro” assinou “por todos os ditos” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). Essa observação constava na última linha do requerimento endereçado ao engenheiro Bruno Von Sperling e assinado por treze pedreiros.

Os pedreiros haviam sido contratados para erguer todas as obras de pedra no curso da Estrada do Falcão, sendo o jornal do mestre pedreiro de 2\$500 réis a seco e dos oficiais de 1\$500 a 1\$600 a seco. O Governo descontava as horas não trabalhadas ou impedidas pelas chuvas. Além disso, não oferecia alimentação aos operários. Desse modo, os pedreiros queixavam que o “salário se torna limitadíssimo principalmente sendo obrigado a sustentar-se a sua custa, o que não acontecera trabalhando em Vilas ou Cidades aonde existe sempre serviços debaixo de coberturas reservadas pelo tempo de chuvas”. (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). Consequentemente, o arranjo prejudicava os seus rendimentos, “os descontos que já sofremos e sofremos, obriga os abaixo assinados a pedir [] um aumento de salário e que se construam rancho que cobram os lugares de seus trabalhos ou que não sofram descontos alguns” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). Por fim, os pedreiros entendiam ser de “justiça as suas reclamações” e que não pretendiam “continuarem enquanto as chuvas continuarem pelo que esperam receber justiça” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02).

Esses trabalhadores pertenciam a uma camada particular, a um ofício, convergiram seus interesses com base nesse *status* social (pedreiros, e mestre pedreiro). E, consequentemente, apontaram para a existência, no interior desse ofício, de componente

hierárquico. Dessa forma, a reivindicação foi conduzida por uma dinâmica do *status*, traduzindo diferenças salariais entre mestres e oficiais e, por conseguinte, consolidando costumes. O cálculo foi, em grande parte, decorrente do costume e do mercado. Assim, perante esses aspectos, estiveram delineadas as expectativas das tarefas do dia de trabalho, o salário e a alimentação (HOBSBAWM, 2005, p. 466-469).

Esses pedreiros, em meados da década de 1850, perceberam as peculiaridades do sistema construtivo de estradas. Dessa maneira, precauções contra o rebaixamento salarial “a seco” da Portaria de 1854 foram desenvolvidas, por exemplo, a mobilidade da mão de obra para áreas que pagavam maiores jornais e o fornecimento de “sustentação”, alimentação. Assim, estabeleceram estratégias que significaram o ajustamento dos trabalhadores às regras da expansão da infraestrutura viária conduzida pelo Estado. Não se tratava de um motim contra preços altos e escassez de alimentos ou contra a imposição de novos impostos (THOMPSON, 1979, p. 46-48). A ação coletiva desses trabalhadores se voltava para a questão de melhores condições de salário e trabalho. Entretanto, essa ação explicitava que a Portaria do Governo de 1854, ao estabelecer o “jornal a seco”, em um espaço longe da *urbe*, contrariava costumes prévios. Portanto, foi uma reação contra a tentativa do Estado de rebaixar a diária e subtrair direitos e rotinas estabelecidas (REIS, 1993, p. 28-29; REIS; AGUIAR, 1996, p. 135-137).

Bruno Von Sperling logo tomou parte no imbróglio, escreveu para o presidente de província e se posicionou sobre os pedidos dos trabalhadores de “aumentação dos seus respectivos jornais” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). O engenheiro passou, então, a narrar o histórico de ajustamento daqueles trabalhadores e reivindicações feitas anteriormente. Relembrou que, em maio de 1854, o mestre pedreiro havia sido contratado pelo jornal de 3\$000 réis e os oficiais por 1\$800 réis. No entanto, em junho de 1854, o presidente da província rebaixou os jornais para 2\$500 para o mestre e 1\$500 para os oficiais. Assim, eles não se sujeitaram ao rebaixamento salarial e saíram da obra. Em outubro de 1854, os mesmos regressaram para os serviços da estrada e, logo depois, requereram um aumento dos jornais. Não sendo atendido o pedido, alguns oficiais pedreiros deixaram, novamente, a obra.

O engenheiro reconhecia que o jornal pago na Estrada do Falcão era “o mais barato do que em qualquer parte se paga” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). Assim, apontava que outras obras ofertavam jornal e alimentação. Eram os casos dos arrematantes “Antonio e José da Costa pagam 1\$600 até 3\$000 dando sustentação { }”; major Narciso Tavares Coimbra na ponte sobre o Rio Casa Branca pago também 1\$8000 réis dando sustentação – não falando da

Companhia União e Indústria e outras mais obras na província” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02).

Sperling reconhecia que no tempo de chuva, de fato, os pedreiros sofriam prejuízo, mas achava justo descontar pelo tempo que não se trabalhava, já que essa prática era usual em todas as obras públicas. Todavia deixou claro seu receio de que os oficiais deixassem o serviço da Estrada do Falcão para se ajustarem com o arrematante Antonio da Costa que “está principiando com a construção da ponte sobre o Rio Itatiaia e que tendo muita falta de pedreiros oferece o jornal” com alimentação (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). Em razão do fato de que a possível saída dos pedreiros representasse a paralisação das obras em execução e prejuízo aos cofres, o engenheiro solicitou ao presidente de província “a graça a dignar-se a autorizar-me de uma moderada aumento dos referidos jornais” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02).

Os critérios econômicos adotados pela Portaria de 1854, isto é, o rebaixamento do salário e torná-lo “a seco”, levou a incômodos e ruídos, sobretudo quando se exigiu o ajustamento imediato dos trabalhadores a essas transformações.

O evento perpassa os momentos de aprendizagem das condicionantes institucionais da edificação de pontes e estradas. Esse aprendizado foi tanto do trabalhador como do engenheiro e do Estado, pois, enfatizou-se, ao longo dos documentos, o costume, os incentivos e os “erros” nesse processo de aprendizagem. Esse episódio revela que o Estado para arregimentar os trabalhadores numa economia pré-industrial deveria se utilizar não apenas da coação econômica, mas também de aspectos não econômicos.

Todavia, a distinção jurídica dos trabalhadores ocasionou a tomada de outras medidas na Estrada do Falcão. O Governo também proibiu que os trabalhadores compulsórios (africanos livres e escravizados) trabalhassem “para si aos domingos e dias de guarda” nas obras da Estrada do Falcão. Imediatamente, a medida provocou reação dos donos de cativos alugados.

A diretriz governamental, em meados da década de 1850, explicitou a vontade de intervir do Estado na relação entre o senhor e o escravo, assim como revelou a prática disseminada do trabalho de escravizados “para si aos domingos e dias santos”. A próxima seção tem por objetivo analisar essa reação senhorial.

5.8. DO ALUGUEL DE ESCRAVOS AO SIGNIFICADO DE TRABALHAR “PARA SI” AOS DOMINGOS E DIAS SANTOS: PROPRIETÁRIA, ENGENHEIRO E A CONJUNTURA DA ESCRAVIDÃO APÓS A LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS (1850)

A proibição gerou reação por parte de uma proprietária que alugava escravos. Em um requerimento de fevereiro de 1855, enviado ao engenheiro e encaminhado ao presidente da província, Dona Dulce Waldina Leonora de Santa Clara se queixava das consequências da proibição de escravos trabalharem “para si” aos domingos e dias santos.

Ela dizia ter “uma porção de escravos” engajados nos trabalhos da Estrada do Falcão e argumentava que desde o início de sua construção os cativos trabalhavam “para si nos domingos e dias santos de guarda”. Isso os mantinha “satisfeitos e prestando-se da melhor vontade ao serviço da semana”. Além disso, essa prática evitava que os mesmos se “extraviassem”. Contudo, alegou que a proibição provincial havia lhe prejudicado porque os seus escravos, nos domingos, se “ausentavam da rancharia [...] a título de procurar serviço e recolham-se bêbados e doentes”. Decorrente disso acusava a proprietária que eles “falhavam no serviço da semana pela má vontade com o que se {apresentavam}” e, sendo, portanto, interesse do governo concluir a referida obra, o mesmo deveria suspender a proibição e retomar a antiga prática: “ [...] que os escravos trabalhem para si [...] nos domingos e dias santos assistidos dos feitores [...] , o que além do adiantamento da obra os torna satisfeitos para o serviço da semana [...]” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 04).

Como parte da estratégia a proprietária, por um lado, desqualifica o escravo “bêbado”, “doente”, por outro, indica os requisitos indispensáveis para que a exploração escravista seja rentável e enfatiza a confluência de seus interesses e do Estado. Expressava, portanto, por meio de categorias senhoriais suas expectativas com o aluguel de escravos, estigmatizando o escravo e caracterizando-o sempre com qualidades marcadamente inferiores.

Bruno Von Sperling logo tratou de remeter a requisição ao presidente de província. Imediatamente, ele também se manifestou sobre o assunto. Realçou o fato de que os escravos, que trabalhavam para si aos domingos e dias santos, recebiam a diária de 0\$500 réis, o que propiciava economia para a administração e adiantamento dos trabalhos.

O engenheiro adotou a mesma linha argumentativa da proprietária de escravos. Sustentou a tese de que o trabalho aos domingos e dias santos evitava que os cativos evadissem das rancharias para beber. Assim, a permissão aos escravos de trabalharem “para si” os deixavam em melhores condições de iniciar as atividades da semana, pois eram

recolhidos pelos feitores para as rancharias sem estarem embriagados “e por isso mais {valente} para o trabalho do dia seguinte e mais satisfeito” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 04).

Em sintonia com os argumentos escravistas, o engenheiro tomou partido em favor das queixas da proprietária. Assim, reiterou a lógica senhorial e defendeu a flexibilidade do sistema de aluguel de escravos:

Em respeito destas observações e aprovando o requerimento incluso venho pedir a V.Exa de renovar a permissão já uma vez existente do trabalho para os escravos e Africanos Livre do Governo nos dias Santos de Guarda e nos domingos (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 04).

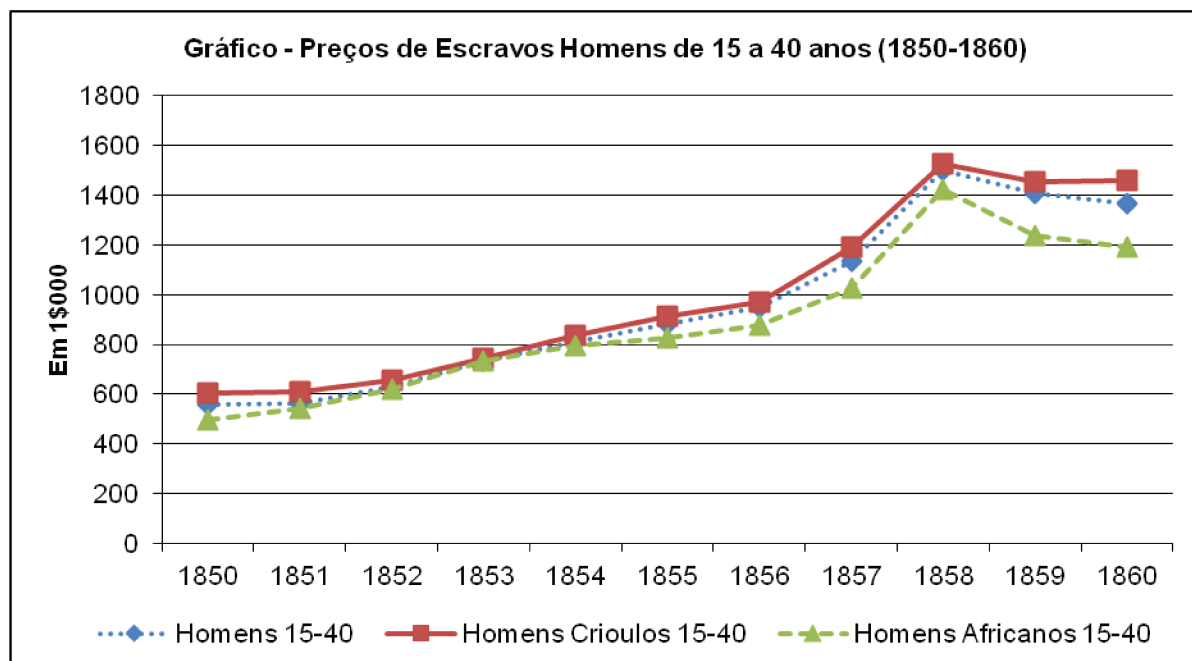
A tentativa de regular os serviços da construção da Estrada, por parte da Presidência da Província, se defrontou com conflitos oriundos do incômodo produzido pela interferência direta do Governo Provincial nas relações entre senhores e escravos.

De um lado, o dono do escravo interessado em controlar os cativos, tê-los à disposição e com vigor para obter o rendimento monetário por meio do aluguel dos mesmos ao longo dos dias da semana, de outro, as expectativas escravistas que haviam sido reconfiguradas desde a proibição do tráfico negreiro após a aprovação pelo Estado nacional brasileiro da lei Eusébio de Queirós (1850).

A nova conjuntura se traduziu na elevação imediata do preço do cativo. Conforme o gráfico abaixo indica, entre 1850 e 1855, momento da reivindicação da proprietária escravista, o preço médio de um cativo do sexo masculino com idade entre 15 a 40 anos transitou de 557\$000 réis, em 1850, para 951\$000 réis no ano de 1856.²³⁷ Para os mesmos anos, os escravos crioulos passaram de 606\$000 réis para 968\$000 réis; e os escravos africanos de 497\$000 réis para 876\$000 réis. (BERGAD, p. 362; 366-367). Percebe-se, ainda, segundo os indicadores uma tendência de alta que, ao longo da década de 1850, atingiu o seu ponto máximo em 1858: os preços dos escravos homens de 15 a 40 anos sem distinção de origem ou africanos e crioulos ultrapassaram o valor de 1:490\$000 réis.

²³⁷ Deve-se observar que a conduta da proprietária não pode ser entendida como mero reflexo dos seus interesses econômicos. Nem tampouco pode ser reduzido o seu significado para os escravizados. Infelizmente, as fontes primárias não permitiram avançar em direção à consideração desses aspectos. Por outro lado, a indicação de que era disseminado que os escravos trabalhavam nas construções de estradas “para si nos domingos e dias santos de guarda” ajuda a explicar como os escravizados adquiriram somas e formavam pecúlio para comprar alforrias e negociá-las, o que permite melhor compreender a relação entre os escravos e a economia monetária em Minas Gerais no século XIX.

Gráfico 14



Fonte: Laird W. Bergad. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: EDUSC, 2004, p. 362-367.

Este capítulo investigou os efeitos do investimento provincial, bem como da Portaria governamental de 1854 sobre o ajustamento de livres, escravos e africanos livres e o jornal diário recebido pelos trabalhadores. Esse processo de subordinação da força de trabalho foi ressaltado para demonstrar as repercussões das mudanças instituídas pelo Estado na organização do trabalho. Assim, ao longo das seções, procurou-se discutir as influências diretas da construção de pontes e estradas sobre a posição do trabalhador, distinguindo seus efeitos sobre: 1) o número de operários empregados; 2) a regularidade do emprego; 3) a duração, o tempo de trabalho; 4) a remuneração da mão de obra. No próximo capítulo, pretende-se aprofundar a análise em direção aos referidos aspectos, tomando por base as Listas Nominais de Trabalhadores empregados nas obras viárias nas décadas de 1860 e 1880.

CAPÍTULO 6 - OBRAS VIÁRIAS CONSTRUÍDAS PELO SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO: LISTAS NOMINAIS DE OPERÁRIOS, MERCADO DE TRABALHO LIVRE E O ALUGUEL DE ESCRAVOS EM MINAS GERAIS (1860-1880)

6. INTRODUÇÃO

Em 1884, o trabalhador livre Antônio Gomes Leal Júnior denunciou o administrador da construção da ponte sobre o Rio do Peixe pelo calote sofrido. Havia trabalhado durante meses sem receber.²³⁸ Com o objetivo de obter os vencimentos pelos serviços prestados, Antônio se dirigiu ao editor do jornal “A Província de Minas” nos seguintes termos: “que seja esta minha simples narração inserida no seu muito conceituado jornal (...)”.²³⁹ (A Província de Minas, 1884, p.4). Ao longo da narrativa, Antônio Gomes Leal utilizou expressões como “legítimos interesses” e “protesto contra tal procedimento em bem de meu direito” (Ibidem, 1884, p. 4).

Com autorização do Governo Provincial e com base no orçamento do engenheiro Catão Gomes, o major Jacinto Pereira de Magalhães e Castro, farmacêutico e dono de estabelecimento do ramo, foi incumbido de construir por administração a ponte sobre o Rio do Peixe (APM, OP 3/6, Caixa 43, doc. 17). Segundo Antônio, o major Jacinto o convidou para trabalhar como mestre carpinteiro. Assim, aceitou receber a diária prevista no orçamento:

O engenheiro Catão apresentou o desenho explicativo da maneira que se devia fazer a mesma, e distinguio os empregados della por classes com seu preço diário cada um, aonde marcou para o carpinteiro mestre a quantia de cinco mil réis diários e depois outras diferentes para os outros. (Ibidem, 1884, p.4).

Antônio Gomes Leal acumulou tarefas não previstas no acordo de trabalho, tais como, a de encarregado da administração e pedreiro (Ibidem, p.4). Quanto à função de administrador da obra, Antônio assumiu o cargo após o acidente de trabalho que matou o escravo de propriedade do major Jacinto. Depois desse fato, Jacinto se retirou da obra e retornou para a cidade do Serro para cuidar de sua farmácia.

²³⁸ Localizada próxima à cidade do Serro, a ponte sobre o Rio do Peixe, em 1881, foi orçada e projetada pelo engenheiro Bruno Von Sperling. Em 1882, novo orçamento foi confeccionado pelo engenheiro Catão Gomes. A Câmara do Serro colocou a obra em hasta pública. O não comparecimento de licitantes com proposta de arrematação levou o município e o Governo da Província de Minas Gerais a executar a obra por administração. A Câmara do Serro indicou Jacinto Pereira de Magalhães e Castro para administrar a obra. O mesmo aceitou e firmou contrato com a província de Minas Gerais para construir a ponte conforme o orçamento e o projeto do engenheiro Catão Gomes (APM, SPOP 3/6, Caixa 43, doc. 17-15; 17-42).

²³⁹ O jornal “A Província de Minas”, editado todas as quintas-feiras, se intitulava como “órgão do Partido Conservador”, tendo como proprietário e redator José Pedro Xavier da Veiga.

Segundo o relato, o calote teria ocorrido na fase final dos trabalhos, quando solicitou o pagamento do montante devido:

Aceito o convite, o abaixo assignado tomou conta da obra no dia 3 de novembro de 1883, e trabalhou até 21 de abril de 1884, época em que pedindo este algum dinheiro para suas despesas, o dito Major, para não pagar, suspendeu o serviço, estando já a obra acabada, só faltando parte dos corre-mãos (...) (Ibidem, 1884, p.4).

Com base nesses argumentos, Antônio construiu o arcabouço para sustentar o direito de receber seus vencimentos:

O que tenho dito é verdade, que provo com documentos irrecusaveis que tenho, além de centenas testemunhas; [...] e chamo a atenção de S. Ex. o Sr. Presidente da Província e do Sr. Director Geral das Obras Públicas pedindo justiça afim de que me seja pago aquilo que legalmente venci com o meu trabalho (Ibidem, 1884, p. 4).

Antônio demonstrou conhecer a hierarquia da administração provincial. O engenheiro Catão aparece como responsável por orçar a obra, estimar as diárias de trabalho, dizer o que seria um dia justo de trabalho de diferentes “classes” (pedreiros, carpinteiros, ferreiros, carroceiros, trabalhadores braçais), produzir desenhos técnicos e explicá-los oralmente aos construtores (Ibidem, 1884, p. 4).

Certamente, a decisão tomada por Antônio Gomes de reivindicar os seus vencimentos em um jornal incluiu a possibilidade de retaliações futuras. Entre elas, proferir o nome do administrador da obra e as condições de trabalho, provavelmente, entrou no cálculo de perdas e ganhos.

O trabalhador livre transmitiu os aspectos da organização do trabalho e das relações sociais entre o empregado e o empregador. Em uma página de jornal, espaço de construção de “opinião pública” e ligada à discussão política, ele trouxe à tona a sua visão sobre o trabalho em uma obra viária provincial. Ao longo de sua escrita, procurou legitimar suas reivindicações trabalhistas.

Neste capítulo serão analisadas, em primeiro lugar, as relações entre as obras públicas construídas pelo sistema de administração e a exploração do trabalho nas obras viárias da província. Dessa forma, procura-se mostrar as consequências produzidas pelas mudanças institucionais nas décadas de 1860 e 1870, assim como os registros dos trabalhadores empregados no setor da Construção Civil. Discute-se também o contexto político-administrativo em que as Listas Nominais dos Trabalhadores foram produzidas e a que propósitos atendiam, uma vez que dependeram da intenção daqueles que confeccionaram tais registros.²⁴⁰ Desse modo, selecionar as listas como objeto de estudo implica avaliar as suas

²⁴⁰ As Listas Nominais dos Trabalhadores de pontes e estradas são ainda pouco exploradas pela historiografia. O historiador Mac Cord, ao analisar o mercado de edificações urbanas no Brasil do século XIX, salientou a

condições de produção. De fato, a infraestrutura viária exercia uma função essencial diante da dinâmica econômica numa região interiorana com pujante crescimento populacional. Por isso, se intensificou o interesse e a influência dos transportes na vida político-econômica de Minas Gerais.²⁴¹

Em segundo lugar, serão discutidas neste capítulo, as condições sociais dos operários das atividades construtivas de pontes e estradas, o reconhecimento pelo Estado da legitimidade de empregar cativos nas obras públicas, os Planos Viários (1864 e 1871) e o rendimento bruto anual obtido pelos proprietários locadores. Para tanto, o estudo explora duas obras edificadas pelo sistema provincial de administração e que estavam previstas no Plano Viário de 1864: I) ponte sobre o Rio Santa Bárbara (1867-1869); II) Estrada da Corte: Juiz de Fora a Barbacena (1872-1873).

6.1 DAS TRANSFORMAÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO PROVINCIAL ÀS LISTAS NOMINAIS DE TRABALHADORES: DIRETORIA GERAL DE OBRAS PÚBLICAS E OS REGISTROS DO MUNDO DO TRABALHO NAS DÉCADAS DE 1860 E 1870

Nas décadas de 1860 e 1870, as mudanças institucionais consolidaram os pressupostos do funcionamento burocrático da Diretoria Geral das Obras Públicas, dando especial atenção ao sistema de obras construídas por administração e a descrição dos trabalhadores empregados. As prestações de contas sobre a mão de obra e os materiais construtivos passaram a ter que seguir diretrizes estabelecidas pelas normas provinciais.²⁴²

dificuldade em encontrar detalhes sobre o mundo do trabalho: “Poucas vezes as fontes descreveram com minúcias os custos da mão de obra” (MAC CORD, 2012, p. 302). Cf. Marcelo Mac Cord. *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista*. Campinas: Ed. Unicamp, 2012.

²⁴¹ Em 1895, Minas Gerais possuía mais de 300 pontes públicas, sendo quatro delas metálicas construídas para atender a circulação de tropas. Na década de 1920, Minas registrou a existência de 27 pontes metálicas edificadas para atender as ferrovias e o tráfego das estradas de rodagem. Na referida década, Minas Gerais contabilizava 682 pontes com vãos superiores a 4 metros. Deste total, 60,4% eram de madeira (412 pontes); 26,8% de concreto armado (183); 8,8% de alvenaria (60) e 3,9% metálicas (27). Cf. Francisco Sant’Anna. *As pontes do Estado de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1929, p. 5-13.

²⁴² Quando pontes ou estradas eram arrematadas, as listas eram produzidas pelo contratante. O engenheiro provincial era designado para fiscalizar e emitir relatório sobre as obras executadas por arrematação. Em certos casos, comissões constituídas por padres, juiz de paz, camaristas e delegados eram nomeadas pela Presidência da Província para verificar o andamento e conclusão das obras. Segundo os Regulamentos n. 53 e 68, respectivamente, de 1866 e 1873, o arrematante deveria seguir o orçamento e o projeto conforme descrito no contrato. Os acréscimos orçamentários e alterações no projeto deveriam ser aprovados pelo corpo técnico. O arrematante estava sujeito ao pagamento de multas entre 10% a 20% do valor da obra: “Art. 24º - Nenhuma obra pública poderá ser feita por conta da província, sem ter havido previamente: 1º Autorização do presidente da província; 2º Plano e Orçamento aprovados pelo mesmo presidente. [...] Art. 25º - As obras serão feitas por administração ou arrematação, conforme parecer mais vantajoso ao presidente da província. Art. 28º - A arrematação será feita, na capital, perante a diretoria de obras públicas [...] e nos municípios, perante a respectiva Câmara ou engenheiro [...]” (Regulamento, n. 63, Art. 24º, 25º e 28º, 1873). Nem sempre a autorização da província foi vista como necessária para iniciar uma obra. Em 1859, fazendeiros às margens do Rio Preto construíram uma ponte sem autorização e passaram a cobrar pelo trânsito na mesma (APM, OP 3/6, Caixa 47,

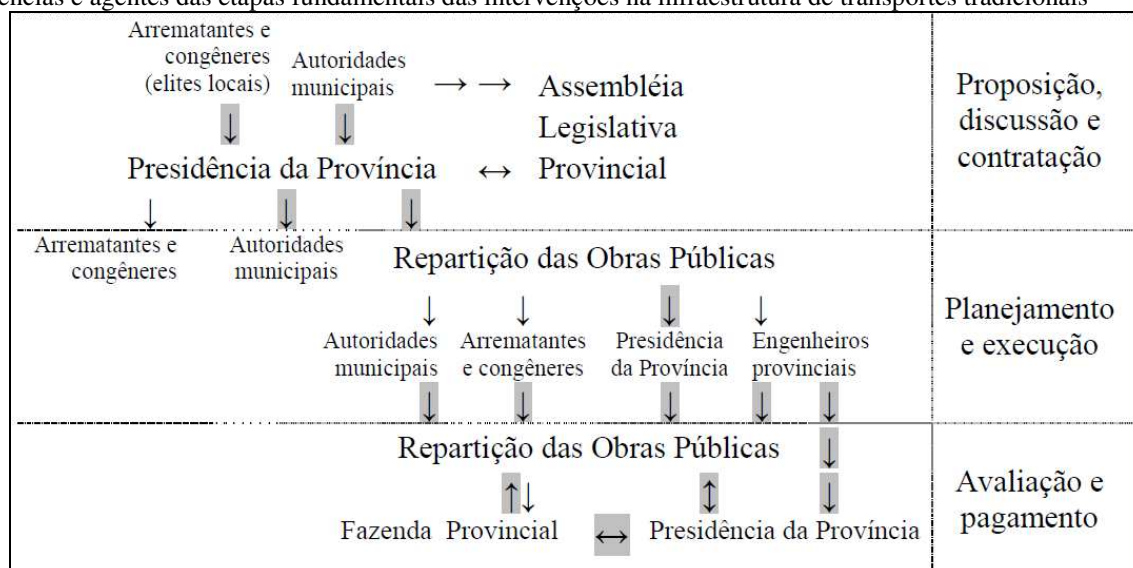
Em Minas Gerais, Lidiany Barbosa explica que houve, no transcurso do século XIX, tentativas de normatização dos parâmetros técnicos das construções públicas e ganho de prestígio social por parte do engenheiro (BARBOSA, 2011, p. 26).

Sendo assim, as etapas técnicas como orçamentos, plantas, projetos e cronogramas executivos se realizaram sob as ordens dos engenheiros da Secretaria de Obras Públicas (Ibidem, 2011, p. 294/295). Dessa forma, a interferência do Estado nas intervenções realizadas nas construções da infraestrutura viária passou, cada vez mais, a ser guiada por pressupostos técnicos. Em consequência disso, ao absorver engenheiros nacionais e estrangeiros, a estrutura administrativa buscou aperfeiçoar a qualidade das obras e invalidar sistemas construtivos empíricos (Ibidem, 2011, p. 303).

O fluxograma abaixo evidencia a dinâmica das intervenções na infraestrutura de transportes. Essa ferramenta foi elaborada por Barbosa (2011), em face das informações contidas no Banco de Dados dos Processos Construtivos de Pontes e Estradas (1840-1889) e da análise da legislação provincial. Nele, a autora procurou sistematizar a multiplicidade das relações estabelecidas entre o governo provincial, as municipalidades, os engenheiros e os arrematantes (Ibidem, 2011, p. 293/296). O fluxograma indica que as demandas por obras públicas viárias se originaram de diagnósticos realizados por autoridades municipais, solicitações de políticos locais e de discussões travadas no âmbito da Assembleia Legislativa Provincial (Ibidem, 2011, p. 294).

doc. 06-05; 06-06). Em certos casos, os engenheiros suspeitavam quanto à fidelidade dos registros dos arrematantes. Sobre a prestação de contas por arrematantes, a possibilidade de fraude e a fiscalização de engenheiros provinciais, ver: Têlio A. Cravo. “Modernização esquecida, construindo pontes e estradas no Brasil Imperial: engenheiros e artífices em uma região exportadora em Minas Gerais (1850-1875)”. *Almanack*, Guarulhos, n. 6, p. 133-151, 2013.

Fluxograma 1 - Dinâmica das obras públicas viárias provinciais de Minas Gerais, com identificação das agências e agentes das etapas fundamentais das intervenções na infraestrutura de transportes tradicionais



Fonte: Realce em cinza corresponde incidência significativa nos *Processos de Construção de Estradas e Pontes*. Lidiany Silva Barbosa. *Tropas e ferrovias em uma província não-exportadora. Estado, elites regionais e as contradições da política de transportes no início da modernização – Minas Gerais, 1835-1889*. 362f. Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011, p. 293.

Esse fluxograma é importante para a compreensão da dinâmica geral das obras provinciais viárias. Vale destacar que o objetivo deste capítulo é aprofundar a análise do período de execução das obras, levando em conta a atuação dos engenheiros e a burocracia provincial a fim de compreender o aumento da difusão das Listas Nominais dos Trabalhadores empregados nas obras públicas executadas pelo sistema de administração.

Tal elevação da produção das Listas Nominais dos Trabalhadores se relaciona com a criação, em 1866, pelo Governo de Minas Gerais da Diretoria Geral das Obras Públicas, que ficou encarregada de orçar, construir e fiscalizar as obras provinciais.

Segundo o Regulamento n. 53, o diretor geral das obras públicas seria o responsável por examinar “[...] as contas de despesa de obras públicas interpor sobre elas o seu parecer, e submetê-las ao presidente de província, para que este, como entender determine o pagamento [...]” (Regulamento n. 53, 1866, Art. 1º e 5º).

A seção técnica, subordinada ao diretor geral de obras públicas, era constituída por um engenheiro-chefe, engenheiros²⁴³ e outros funcionários²⁴⁴ e tinha por objetivo levantar mapas

²⁴³ “Art. 10º Os engenheiros são imediatamente subordinados ao engenheiro-chefe, e se empregarão nos trabalhos que ele os designar. Nas comissões, em que cada um deles se achar, deverão mensalmente participar ao

das estradas principais, aperfeiçoar a Carta Corográfica de Minas Gerais e “organizar as folhas para pagamento do pessoal e material empregado nas obras feitas por administração e apresentá-las ao diretor geral” (Regulamento n. 53, 1866, Art. 4º e 9º).

O Regulamento de 1866 indicava que o engenheiro-chefe deveria analisar os planos, os preceitos da arte, as condições de solidez e a execução das obras públicas (Regulamento n. 53, 1866, art. 9º). Além disso, o engenheiro-chefe poderia “ajustar, admitir e despedir feitores, operários e serventes. Esta atribuição seria exercida, ou diretamente pelo mesmo engenheiro-chefe, ou pelos seus prepostos nos lugares onde ele não se achar” (Regulamento n. 53, 1866, art. 9º).

Em relação aos trabalhadores, a primeira constatação, com base na análise das normas de 1866, é a de que a estrutura do trabalho em obras públicas permaneceu assentada no uso de cativos e, portanto, da legitimidade do sistema de aluguel de escravos.

O Regulamento destinado para a criação de padrões de comando e de hierarquia técnica instituiu que “sempre que para as obras da província se puderem obter operários livres, serão estes preferidos aos escravos” (Regulamento n. 53, Art. 42º, 1866). A mesma frase foi reiterada no Regulamento n. 68 de 1873:

Sempre que para as obras da província se puderem obter operários livres, serão estes preferidos aos escravos (Regulamento n. 68, Art. 58º, 1873).

Mas a prática do aluguel de escravos continuou a vigorar e, com o reconhecimento do Governo de Minas Gerais que, em 1866, tinha a seção técnica formada pelos engenheiros: Francisco Eduardo de Paula Aroeira, Martiniano de Ferreira Reis Brandão, João Victor de Magalhães Gomes, Carlos Peixoto de Mello, Júlio Augusto Horta Barbosa, Francisco Lobo Leite Pereira, Bruno Von Sperling (APM, OP 3/4, Caixa 2 doc. 44). Observa-se também que outro engenheiro, Honório Henrique Soares do Couto, foi admitido no serviço provincial em 1867. O Governo Provincial havia financiado²⁴⁵ a viagem e o seu curso de Engenharia²⁴⁶ na *École des Ponts et Chaussées* (APM, PP 1/12, Caixa 49, doc. 09-37).²⁴⁷

mesmo chefe todas as ocorrências que se derem, o estado das obras a seu cargo, e as observações que julgarem convenientes” (Regulamento n. 53, 1866, Art. 10º).

²⁴⁴ A Diretoria Geral das Obras Públicas era composta por um diretor geral, um secretário, dois oficiais, quatro amanuenses, um desenhador copista, um guarda arquivista, um porteiro e um contínuo (Regulamento, n. 53, 1866, Art. 2º).

²⁴⁵ Lei n. 791, 20 de junho de 1856, art. 9º §38. Cf. Livro da Lei Mineira (LLM), 1856. A província também enviou para Paris, junto com Honório Henrique Soares, Francisco de Sales Queiroga Junior (aluno do Ateneu de São Vicente de Paula, localizado em Diamantina). Francisco de Sales regressou antes de concluir os estudos (APM, PP 1/12, Caixa 49, doc. 09-32).

²⁴⁶ Na França, Honório Soares do Couto foi admitido na Escola Preparatória de Martelet. O estudo preparatório tinha por objetivo habilitá-lo para seguir o curso de Engenharia Civil na *École des Arts et Manufactures* (APM, PP 1/12, Caixa 49, doc. 09-16). Vivía na capital francesa com o suprimento mensal enviado pela província de Minas Gerais (APM, PP 1/12, Caixa 49, doc. 09-12). Após quatro anos de estudos, Honório foi reprovado no

Quanto aos engenheiros, estes participaram da rotina de trabalhos conduzidos pela necessidade de seguir as normas provinciais que procuraram orientar os responsáveis técnicos sobre como deveriam apresentar as listas dos trabalhadores empregados nas obras públicas. As apresentações das mesmas eram condições necessárias para a liberação das verbas destinadas para a Construção Civil:

O pagamento [...] nunca além do respectivo orçamento, se realizará em vista de férias documentadas quinzenaes ou mensaes [...] (Regulamento n. 68, 1873, Art. 27º).

Quando as edificações eram executadas por administração pública, as Listas Nominais dos Trabalhadores teriam que ser elaboradas pelo administrador da obra, geralmente, o engenheiro da província ou alguém designado pela Diretoria Geral de Obras Públicas:

Art. 63 – O pagamento das obras por administração será por meio de férias (...). Essas férias deverão conter: §1º O resumo das diversas despesas feitas. §2º A relação dos indivíduos a quem pertencem (...). §3º A férias propriamente dita, isto é, a relação nominal dos trabalhadores, a da importância da diária de cada um ou do vencimento se for mensal e dos dias de trabalho (Regulamento n. 78, 1876).

Dando sequência a essas normas, o Regulamento n. 78 de 1876 definiu o modo de elaboração da prestação de contas das obras por administração.²⁴⁸ Os gastos deveriam ser pagos com base nas férias mensais ou quinzenais apresentadas. As mesmas teriam que conter o resumo das despesas feitas, a relação nominal dos trabalhadores, o valor da diária, os dias de trabalho e o vencimento mensal.²⁴⁹ Ao administrador caberia o envio da documentação entre o 1º e 15º dia de cada mês e somente: “[...] depois de examinadas e processadas moral e

exame de admissão da *École des Arts et Manufactures* (APM, PP 1/12, Caixa 49, doc. 09-05). Obteve permissão do Governo Provincial para continuar os estudos. Em outubro de 1862, conseguiu ingressar na *École des Ponts et Chaussées* (APM, PP 1/12, Caixa 49, doc. 39). A pesquisa de Silvia Figuerôa sobre engenheiros brasileiros na França aponta que, entre 1825 e 1903, quase uma centena de brasileiros estudaram nas grandes Écoles francesas (*Polytechnique*, *Mines* e *Ponts et Chaussées*). O engenheiro Honório Henrique Soares do Couto, segundo o estudo de Figuerôa, era natural de Ouro Preto, nascido no dia 17 de novembro de 1836 e os pais eram Manoel Santos do Couto e Henriqueta Soares Leão (FIGUERÔA, 2010, p. 37), ver: Silvia Fernanda de Mendonça Figuerôa. “Engenheiros brasileiros nas “Grandes Écoles” francesas no século XIX: um mapeamento em grande escala”. In: *III Scientiarum Historia. 3º Congresso de História das Ciências e das Técnicas & Epistemologia*, 2010. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010, p. 23-40.

²⁴⁷ O contrato firmado com a província estabeleceu que, após a conclusão dos estudos, Honório deveria regressar e trabalhar como engenheiro provincial pelo tempo mínimo de oito anos (APM, PP 1/12, Caixa 49, doc. 39).

²⁴⁸ No caso das arrematações, a liberação do dinheiro ocorreria em quatro prestações iguais: “A primeira quando estiver iniciada a obra. A segunda quando estiver terminado mais de um terço. A terceira depois de concluídos os dois terços. A quarta restante depois de julgada boa e aceita a obra” (Regulamento n. 78, 1876, Art. 58º).

²⁴⁹ As obras por administração ocorreram quando arrematantes não apareceram nas hastas públicas ou as propostas eram acima dos orçamentos elaborados pelos engenheiros. Em 1877, o engenheiro provincial Francisco de Souza Mello e Souza relatou que o orçamento da ponte das Três Ilhas não iria atrair nenhum arrematante, uma vez que na região residiam fazendeiros ricos que só aceitariam o serviço por preço muito superior ao do orçamento. O engenheiro indicou um funcionário provincial para a administração da obra (APM, OP 3/6, Caixa 47, doc. 06/113).

arithmeticamente na thesouraria provincial, serão enviadas ao presidente de província para autorizar o pagamento” (Regulamento n. 78, 1876, Art. 63º).

Com o sistema de aluguel de escravos mantido, as obras por administração revelaram a existência de uma racionalidade técnica e, ao mesmo tempo, a produção de uma série de documentos com informações nominais dos trabalhadores escravos, dos proprietários de cativos, dos livres, bem como a discriminação dos rendimentos salariais e dos dias trabalhados.

Assim, a análise das Listas Nominais propiciou o estabelecimento de relações que permitem compreender alguns dos aspectos do complexo e gradativo fenômeno do trabalho dito “livre” no regime escravista mineiro. Certamente, o ideal seria efetuar um exaustivo levantamento de todas as listas de trabalhadores existentes no Banco de Dados dos Processos Construtivos de Pontes e Estradas (1840-1889).

Em vista de que um dos objetivos deste trabalho é aproximar da composição laboral empregada no setor da Construção Civil, assim como avaliar a especificidade das relações escravistas e a inserção de homens livres nas edificações da infraestrutura viária, o estudo optou por uma exploração amostral.

6.2 MUDANÇAS INSTITUCIONAIS E OS PLANOS VIÁRIOS DE 1864 E 1871

A infraestrutura viária, no terceiro quartel do século XIX, era vista pela administração como essencial para o desenvolvimento econômico de uma província afastada do litoral. As reclamações sobre os transportes exigiram a elaboração de um plano regular de viação que atendesse, em primeiro lugar, as grandes linhas de comunicação e depois as de menor impacto econômico (Relatório de presidente de província, 1857, p. 38).

Em menos de dez anos, o governo provincial elaborou dois planos viários. O primeiro, de 1864, procurou atender, segundo o engenheiro e autor do plano Henrique Gerber²⁵⁰, as principais direções do comércio e estabelecer os troncos obrigatórios de uma rede de estradas. Gerber considerou como elemento central do sistema de viação a Estrada de Ferro de D. Pedro II, a Estrada União e Indústria e os rios navegáveis como o Rio Grande, Doce, Velhas,

²⁵⁰ Ex-aluno da Politécnica de Hannover (1847 a 1852), Henrique Gerber, antes de se instalar em Minas, trabalhou no escritório de Conrad Hase (seu antigo professor) e atuou em obras na cidade de Hannover; depois, partiu para Paris, onde trabalhou na reforma da *Place de La Concorde* e, em Madrid, na reforma da *Avenida Puerta del Sol* (RENGER, 2013). Trabalhou como engenheiro da província de Minas Gerais de 1857 a 1867 (APM, OP-215; OP 3-1, Caixa 02, doc. 02). Cf. Friedrich E. Renger. Henrique Gerber, um engenheiro alemão a serviço da província de Minas. In: Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da Província de Minas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013.

São Francisco, Jequitinhonha e Paraíba do Sul (Relatório de presidente de província, 1864, appensos n. 5).²⁵¹

O livro de Gerber “Noções Geographicas e Administrativas da Província de Minas Geraes”, publicado em 1863, antecipou os critérios que norteariam o Plano Viário de 1864:

Quem quisesse traçar uma rede de vias de comunicação, devia lançar as suas primeiras vistas sobre os vales dos grandes rios que banham esta província, e que indicam de um modo saliente a direção dos troncos da futura rede. [...] conveniente esboçar aqui o esqueleto do futuro sistema de viação mineiro segundo a configuração topográfica do país. As grandes aspirações que do interior da província tendem para os seus limites; são para o sul: as comunicações com a Estrada de Ferro D. Pedro II, a de rodagem “União e Indústria” e as comunicações com a navegação do Rio Paraíba até São Fidélis; para o leste: as comunicações pelos vales e a navegação dos rios Itabapoana, Itapemirim, Doce, Mucuri, Jequitinhonha e Pardo; para o norte: a navegação do Rio São Francisco; e para oeste: a navegação do Rio Grande e Paranaíba, como as comunicações com a Estrada de Ferro de Jundiá a Santos (GERBER [1863], 2013, p. 119).

De acordo com o autor, de 1855 a 1865 os investimentos provinciais com a construção de estradas e o pagamento de juros à Companhia União e Indústria somaram o montante de 2:127:209\$259 réis. A Estrada da Corte recebeu o maior volume de recursos: 379:600\$555 réis. Ao longo do período de 1855 a 1865, as despesas provinciais com obras públicas alcançaram o valor total de 2:542:088\$181 réis (BARBOSA; GODOY; MENDES, 2011).

²⁵¹ A província procurava regular o sistema viário através de uma rede que articulasse os centros produtores, os rios navegáveis e os grandes troncos que seguiam para o litoral. Ao engenheiro Henrique Gerber coube a tarefa de traçar sobre a Carta Geográfica da província as estradas já existentes e as que se deveriam ser abertas. O próprio engenheiro ressaltava que o estudo era preliminar e contemplava amplos aspectos, que exigiam estudos para definição exata do traçado definitivo das estradas. O tempo para viabilizar o plano em perfeição foi afetado pelo retorno à Europa do engenheiro Gerber: “Peço perdão a V.Exc para as lacunas que ha no meo trabalho, e que só com mais tempo, em extenso { } estado poderei supprir: no entanto, previno a V.Exc, que os traços desenhados na Carta não indicão senão a direção geral das estradas, que em muitos casos o traço definitivo terá de afastar-se 2 a 3 léguas da linha por mim riscada o que em si o exame no próprio terreno tem de decidir” (Relatório de presidente de província, 1864, appensos n° 5). O engenheiro subdividiu as estradas em três classes: “Na Carta achão-se marcados – a navegação de rios com um traço azul, as estradas de ferro com um dito preto, a estrada União e Indústria com um traço encarnado duplo, as outras estradas de 1° classe com um traço dito simples as estradas de 2° classe com um dito dito ponteados. Deixei de projectar muitas de 2° e as de 3° classe, por ser impossível desde já prever a sua mais conveniente direção” (Relatório de presidente de província, 1864, appensos n° 5).

Tabela 33 – Orçamento da Despesa da Província de Minas Gerais (1855-1865)

Ano	Despesa da Província (Réis)	Despesa com Obras Públicas (Réis)	Participação relativa das obras públicas no orçamento provincial (%)
1855-1856	795:285\$486	181:300\$000	22,80%
1856-1857	783:667\$109	170:972\$000	21,82%
1857-1858	890:637\$658	205:000\$000	23,02%
1858-1859	933:295\$800	204:400\$000	21,90%
1859-1860	1:151:711\$943	316:892\$755	27,51%
1860-1861	1:110:976\$672	292:000\$000	26,28%
1861-1862	1:347:722\$780	310:000\$000	23,02%
1862-1863	1:349:979\$452	310:000\$000	22,96%
1863-1864	1:399:507\$137	372:420\$000	26,61%
1864-1865	1:399:035\$506	179:103\$426	12,80%
Total 1855-1865	11:161:818\$994	2:542:088\$181	22,80%

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248.

Tomando por base os dados fornecidos pelo engenheiro Gerber sobre os investimentos em estradas e pontes e o pagamento de juros à União e Indústria no período de 1855 a 1865 (2:127:209\$259 réis), pode-se afirmar que a construção e o reparo do sistema viário era o maior dispêndio do grupo de obras públicas, absorvendo 83,7% do montante destinado para as obras públicas provinciais (2:542:088\$181 réis).

Tabela 34 - Orçamento da despesa provincial com obras públicas e a despesa com pontes, estradas e juros pagos à Companhia União e Indústria (1855-1865)

Ano	Despesa com Obras Públicas		Despesa com pontes, estradas e juros pagos à Cia União e Indústria	
	Valor (Réis)	%	Valor (Réis)	%
1855-1865	2:842:088\$181	100,0	2:127\$209\$259	83,7

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248. Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, Carta da província de Minas Gerais (Anexo).

O Plano Viário de Gerber (1864) tinha como base o trajeto das linhas férreas da Companhia Dom Pedro II. Valendo-se da projeção de expansão da ferrovia D. Pedro II e de integração dos modais de transporte, Gerber definiu como eixo três “troncos” de estradas de rodagem: I) a do Sapucaí; II) a do Rio Grande; III) e a da União e Indústria com os ramais para Paraopeba, Rio das Velhas, Diamantina, Rio Doce, Mar de Espanha e Leopoldina (Relatório de presidente de província, 1864, apenso n. 5).

Quadro 2 - Os principais “troncos” do Plano Viário de 1864 e suas respectivas estradas		
“Tronco” Sapucaí	“Tronco” Rio Grande	“Tronco” União e Indústria
Navegação do Paraíba desde a Barra do Pirai até o Campo Belo	Estrada desde a Barra do Pirai até a Barra do Rio Vermelho próximo à Lavras	Estação férrea de Entre Rios até o ponto navegável do Rio das Velhas em Traíras
Navegação dos rios Verde e Sapucaí	Estrada da vila do Rio Preto até a Barra do Pirapetinga	Estrada do forno de cal a Mar de Espanha
Estrada do Passa Vinte	Estrada de São João del Rei	Estrada de Juiz de Fora a Ponte Nova
Estrada de Baependi	Estrada de Oliveira a Lavras	Estrada de Barbacena a São João del Rei
Estrada da Cristina	Estrada entre o Porto dos Mendes no Rio Grande e o Porto Real no São Francisco	Estrada de Santo Amaro até o ponto navegável do Rio Paraopeba
Estrada da Campanha até Três Corações	Estrada de Pium-í ao Porto Real	Estrada da Diamantina, partindo de Queluz e passando por Ouro Preto, Mariana, Santa Bárbara, Ferros e Serro
Estrada de Três Pontas	Estrada do Desemboque a Uberaba	Estrada de Sabará e Caeté
Estrada da vila Formosa até o Rio Sapucaí	Estrada da Bagagem a Paracatu	
Estrada de Passos		
Estrada entre o Sapucaí até a cachoeira da Bocaina no Rio Grande		
Estrada de Pouso Alegre		

Fonte: Relatório de presidente de província, 1864, apenso n. 5.

Esse Plano de 1864 buscou integrar os modais rodoviário, ferroviário e fluvial (GODOY; BARBOSA, 2007, p. 170). O mesmo não se efetivou na prática, pois sete anos depois, em 1871, a província sancionou outro plano viário que previa a integração das

estradas de rodagem e a concessão de privilégios para as vias férreas (GODOY; BARBOSA, 2007, p. 170).²⁵²

O plano de 1871 era mais simples e menos ambicioso que os anteriores, conquanto mantivesse o objetivo geral de promoção de integração [...]. Estava prevista a construção de 11 estradas, que interligariam localidades de diversas regiões da província, embora privilegiadas aquelas situadas nos espaços meridionais de Minas Gerais. [...]. Entretanto, a inovação mais importante em relação aos planos anteriores é a preocupação com o desenvolvimento ferroviário (GODOY; BARBOSA, 2007, p. 170-171).

No que diz respeito aos investimentos nos transportes e as reformas administrativas emergem evidências sobre a contratação de engenheiros, bem como a intenção governamental de controlar os custos de mão de obra e de materiais construtivos das obras executadas por administração.

Nas seções seguintes serão analisadas duas obras construídas pelo sistema de administração. Ambas se situavam, segundo o Plano Viário de 1864, no “Tronco União e Indústria”. Dessa forma, pode-se afirmar que as obras faziam parte do projeto político que pretendia implantar um sistema viário de integração regional.

Sendo assim, as Listas Nominais dos Trabalhadores apontam para a vigência do sistema de aluguel de escravos e da demanda por mão de obra livre. Esses registros se relacionam diretamente aos aspectos acima mencionados: a contratação de engenheiros, a política de integração regional dos transportes e a vontade de racionalizar as despesas provinciais.²⁵³

6.3 OPERÁRIOS NA CONSTRUÇÃO DO PLANO VIÁRIO DE 1864: LIVRES E ESCRAVOS NAS LISTAS NOMINAIS DE DUAS OBRAS EDIFICADAS PELO SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO (1867-1873)

O objetivo desta seção é apresentar os resultados obtidos com a análise da Lista Nominal dos Trabalhadores de duas obras executadas por administração: I) ponte sobre o Rio Santa Bárbara (1867-1869); II) Estrada de Juiz de Fora a Barbacena (1872-1873).

²⁵² Lei n. 1.762 de 4 de abril de 1871.

²⁵³ A historiografia apresenta contribuições para o entendimento das atividades do escravo de ganho e o aluguel de cativos nas grandes cidades do Brasil oitocentista: Salvador e Rio de Janeiro. Destaca-se o escravo como trabalhador em diversos serviços urbanos: domésticos, embarcação, carregadores de cadeira e carga, artesãos e oficiais mecânicos. “Da perspectiva dos senhores de escravos do Rio de Janeiro, havia apenas um papel apropriado para os cativos: realizar todas as atividades manuais e servir de bestas de carga da cidade”. (KARASCH, 2000, p. 259). Cf. Mary Karasch. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

Quanto à Ponte de Santa Bárbara foram analisadas 18 Listas Nominais dos Trabalhadores com a indicação da condição social, do salário e da ocupação; enquanto que para as atividades construtivas da Estrada de Juiz de Fora a Barbacena foram localizadas 5 listas. A primeira foi administrada pelo particular Vicente José Moreira e a segunda pelo engenheiro Bruno Von Sperling. Em razão dos dados contidos nas 23 Listas Nominais, a pesquisa alcançou 1.075 registros de trabalhadores.

Tabela 35 - Obra viária, administrador e o número de listas nominais de trabalhadores (1867-1873)

Período	Obra	Região	Modo de Execução	Número de Listas Mensais e Nominais de Trabalhadores	Administrador Responsável
1867-1869	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara	Mineradora Central Oeste	Administração	18	Vicente José Moreira
1872-1873	Estrada de Juiz de Fora a Barbacena	Sudeste e Mata	Administração	5	Engenheiro provincial Bruno Von Sperling

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Um dado relevante no longo período da construção das duas obras é que, em termos absolutos e relativos, houve a preponderância de homens livres. Constatou-se, contudo, uma diferença no número mensal de trabalhadores em virtude das necessidades construtivas e do investimento em cada obra.

A Ponte de Santa Bárbara em comparação com a Estrada de Juiz de Fora a Barbacena, demonstrou menor incidência de trabalhadores e também salários inferiores. Conforme se verificará na análise a seguir.

6.4 PONTE SOBRE O RIO SANTA BÁRBARA (1867-1869)

A Ponte de Santa Bárbara apresentou uma média mensal de 11,2 homens livres e 3,8 escravos. As oscilações do número de trabalhadores se relacionam com aspectos conjunturais específicos: as chuvas e a concorrência salarial por trabalhadores pelas empresas de mineração estabelecidas na região Mineradora Central Oeste.

Cabe ressaltar que havia na província de Minas Gerais, entre 1867 e 1869, seis companhias mineradoras em funcionamento: Saint John del Rey Mining Company (Morro Velho), East D'el Rey Mining Company (São Vicente/Morro das Almas), Don Pedro North

del Rey Mining Company (Maquiné), Santa Barbara Gold Mining Company (Pari), Anglo-Brazilian Gold Mining Company (Santana) e a Roça Grande Brazilian Gold Mining Company (LIBBY, 1988, p. 267).

Dentre essas, a Saint John del Rey influenciou diretamente as atividades de construção da Ponte de Santa Bárbara.

Em dezembro de 1867, o administrador indicou ao diretor de obras públicas que, ao fim do período das chuvas, tentaria aumentar o número de trabalhadores e oficiais mecânicos (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-57; 18-58; 18-66). Em parte os dados revelaram que a intenção do administrador se concretizou, uma vez que houve um aumento expressivo do número de trabalhadores em janeiro de 1868. Porém, o incêndio ocorrido na mina de Morro Velho provocou a dispensa de grande número de trabalhadores, o que facilitou, segundo o administrador da Ponte de Santa Bárbara, o ajustamento de mais operários (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-118):

(...) na noite de 21 de novembro, (...) um incêndio num conjunto de galerias propagou-se rapidamente às vigas dos escoramentos, provocando desmoronamentos em quase toda a mina. Morreram nesse desastre 21 escravos e um mineiro inglês. De imediato, a produção de minério bruto foi reduzida pela metade (...). Durante seis longos anos, de 1868 a 1873, a rotina da mina teve que ser radicalmente alterada para concentrar esforços nas difíceis obras de recuperação (LIBBY, 1988, p. 312/313).

Vale lembrar que a mina de Morro Velho pertencia à companhia inglesa Saint John Del Rey Mining, fundada em Londres, em 1830, com capital nominal de 135.000 libras, e que alcançou, em 1872, o capital nominal de 253.000 libras. Douglas Libby explica que a empresa operou com uma taxa média de 18% de rendimento anual durante 51 anos de atividade em Minas Gerais, indicando a elevada lucratividade do empreendimento (LIBBY, 1988, p. 309/310).

Em relação aos pagamentos salariais, os custos de manutenção da força escrava de trabalho compunham, em média, 60% das despesas da mina de Morro Velho. Apenas em 1849 e 1850, os custos de mão de obra formaram menos de 50% das despesas globais (Ibidem, 1988, p. 311). Devido ao expressivo investimento e a alta lucratividade, a mineradora se tornou um dos centros dinâmicos da vida econômica provincial, posto que, além de absorver grande contingente de trabalhadores, dependia da economia local para o suprimento de diversas mercadorias (carne bovina e suína, laticínios, algodão e “gêneros da terra”) (Ibidem, 1988, p. 340/341).

Em face dessa pujante atividade do setor mineral, o administrador da obra da referida ponte enfrentava dificuldades para o ajustamento e a permanência dos trabalhadores. Esses empecilhos eram causados pela concorrência das empresas inglesas de mineração que pagavam melhores salários aos trabalhadores livres e escravos:

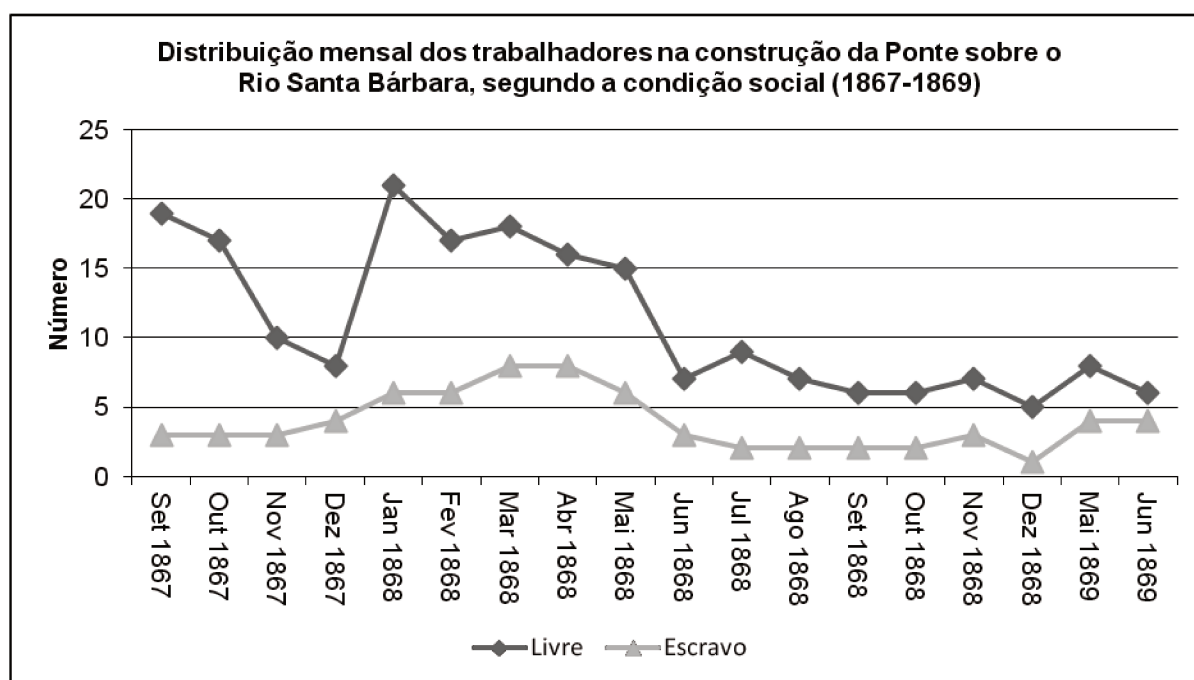
(...) pelas dificuldades que aparecem, além da falta de serventes e oficiais de carpinteiro, que tendo as companhias inglesas levantado os salários dos trabalhadores, todos correm para eles (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-112).

Segundo Vicente José, o administrador, para remediar a falta de trabalhadores seria necessário aumentar a oferta salarial de oficiais e serventes. Entretanto, o valor predeterminado no orçamento, elaborado pela Diretoria de Obras Públicas, para os salários dos operários não poderia ser excedido, conforme prescrevia a legislação (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-129).

O valor orçamentário previsto de 2\$160 réis para a diária de um mestre pedreiro era insuficiente para ajustá-lo. Vicente José relatou que, ao tentar contratar um mestre pedreiro, residente no arraial de Taquaraçu, o mesmo exigiu 3\$000 réis por dia. O salário diário pedido ultrapassava o limite orçamentário e, por conseguinte, impediu a contratação. Desse modo, a solução encontrada pelo administrador foi empregar “carpinteiros curiosos (...), ora pedreiro, ora carpinteiro” (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-118).

Na sequência da construção, a partir de fevereiro de 1868, houve uma queda constante do número de trabalhadores livres empregados nas obras da Ponte de Santa Bárbara. Por outro lado, de fevereiro a abril de 1868, o número de trabalhadores escravizados apresentou uma tendência de alta, posterior queda em maio e junho de 1868 e relativa estabilidade nos meses seguintes.

Gráfico 15



Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 49, doc. 18.

O administrador também se deparou com a rigidez orçamentária para a compra de madeiras porque os fornecedores se negavam a vendê-las pelo preço fixado. Em conjunto, a saída de trabalhadores para as empresas de mineração, o declínio do número efetivo de trabalhadores e o embaraço para obter madeiras de boa qualidade eram os motivos do atraso das obras.

Diante das reclamações de Vicente José, o engenheiro da província Francisco Eduardo de Paula Aroeira se dirigiu para a cidade de Santa Bárbara e recomendou ao administrador maior diligência para encontrar madeiras pelo mínimo preço e trabalhadores por preços moderados. O mesmo engenheiro sugeriu, ao diretor geral das obras públicas, que os administradores enviassem junto com as férias dos trabalhadores um relatório das atividades executadas: “(...) pois só assim a secção technica poderá mais facilmente julgar da regularidade do andamento e boa administração da respectiva obra” (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-111).

Tendo em vista o quadro acima delineado, os problemas enfrentados pelo administrador persistiram. Assim, o delegado de polícia buscou interpor em favor de Vicente José Moreira que atestou a veracidade dos percalços:

(...) ela vai tendo andamento apesar das dificuldades que tem encontrado não só na aquisição da madeira, carreiros e trabalhadores, como de oficiais de carpinteiro e pedreiro, devido a que as Companhias de Mineração pagam jornais mais vantajosos

a estes operários trabalhadores, do que aquelas marcado pelo Governo (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-140).

Mesmo assim, os embaraços aumentaram, pois, em julho e agosto de 1869, o Governo de Minas Gerais não repassou os valores mensais necessários para o pagamento de pessoal e material. Em face desses atrasos, várias reclamações foram apresentadas por fornecedores e houve uma drástica diminuição do número de operários:

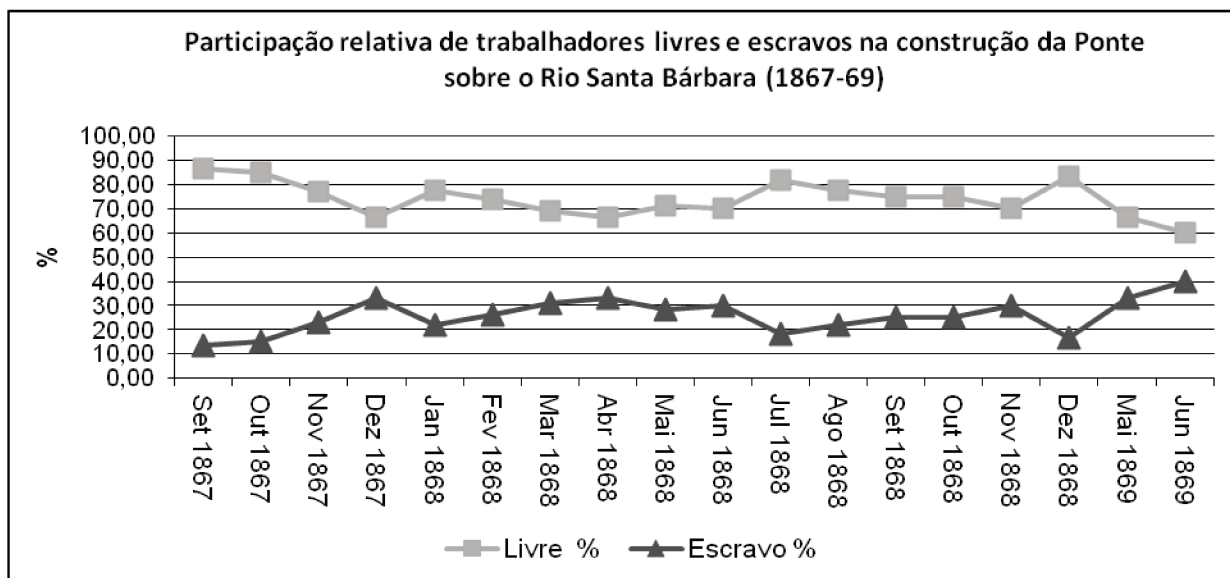
(...) dos que aqui se acharam empregados serem em número muito pequeno em proporção da grande obra que se está construindo, estes mesmos falhão constantemente e agora, julgo, desconfiados dos pagamentos, desapareceram a dias que aqui aparece unicamente um oficial (APM, OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-194).

Essas evidências elencadas sugerem que o trabalhador livre nacional foi capaz de responder a incentivos positivos (salariais) presentes no mercado de trabalho, indicando que o salário era um dos fatores condicionantes para o ajustamento.

Finalizando, a análise da Ponte de Santa Bárbara revelou a mobilidade geográfica de trabalhadores em direção aos locais onde se ofertavam melhores salários e, por circunstâncias específicas, como o incêndio na mina de Morro Velho, o deslocamento dos mesmos para as obras públicas provinciais.

Demonstra-se, conforme gráfico abaixo, que a participação relativa de homens livres foi predominante em todos os meses e nunca abaixo de 50,0% dos trabalhadores. Quanto aos cativos, apenas em junho de 1869, o percentual ultrapassou 40,0% da força de trabalho. E também que a presença de trabalhadores escravos, nas demais listas mensais, oscilou entre o mínimo de 13,6% e o máximo de 33,3% da força de trabalho.

Gráfico 19



6.5 A ESTRADA DA CORTE: JUIZ DE FORA A BARBACENA (1872-1873)

A Estrada da Corte constituía o eixo central de ligação de Minas Gerais com o Rio de Janeiro e o balizador das conexões intraprovinciais em direção à Diamantina (PIMENTA, 1971, p. 69-71). A mesma se dividia em três trechos: de Ouro Preto a Barbacena; de Barbacena a Juiz de Fora, chegando até Petrópolis; Estrada da Estrela, de Petrópolis ao Porto da Estrela até o Rio de Janeiro.

De 1853 a 1869, a Estrada da Corte, de Barbacena a Juiz de Fora, foi construída e conservada pela Companhia União e Indústria. Em 1869, a Companhia foi obrigada a transpor todo o tráfego de cargas para a Estrada de Ferro D. Pedro II (PIMENTA, 1971, p. 72).

Mas a referida empresa não recebeu indenização pela concessão, conforme garantia o contrato de 1864 (Ibidem, 1972, p. 72). Por conseguinte, a União e Indústria abandonou a conservação da Estrada entre a Ponte do Paraibuna e a cidade de Barbacena e solicitou a rescisão do contrato com o Governo de Minas Gerais.

Essa ruptura contratual foi efetivada mediante o pagamento de dez contos de réis. Em razão disso, o trecho entre Barbacena e a Ponte do Paraibuna foi devolvido para a província de Minas Gerais (Ibidem, 1971, p. 72-73):

O Presidente da Província, em vista dos pareceres dos Doutores Diretor das Obras Públicas e Inspetor da Tesouraria Provincial e das informações prestadas pelo Delegado de Polícia de Juiz de Fora e Câmaras Municipais de Barbacena e Juiz de Fora, resolve impor a multa de dez contos de reis à Companhia União e Indústria e a perda dos melhoramentos que por ventura tenha feito na Estrada do Paraibuna desde o Juiz de Fora a Barbacena, segundo o artigo 9º do contrato de 31 de janeiro de 1853 modificada pelo artigo 3º do contrato de 23 de maio de 1854, porque abandonou a estrada do Paraibuna antes de fazer em toda a linha o serviço regular dos carros, carruagens e diligências a que obrigou-se para com a província (APM, OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-06).

Conforme o Relatório de 1875, o engenheiro João Victor Magalhães considerou, apesar da topografia acidentada, a Estrada da Corte como a mais importante da província:

Torna-se isto evidente consultando-se e confrontando-se as rendas de nossas recebedorias. Seus ramais servem de comunicação direta aos municípios de Piranga, Barbacena, Queluz, Pomba e São João e São José del Rei e indiretamente a muitos da grande zona do norte compreendida entre o vale do Rio Doce e a província do Espírito Santo, Bahia (APM, OP 3/1, Caixa 1, doc. 14).

Havia, na década de 1870, uma expectativa quanto ao avanço da Estrada de Ferro D. Pedro II por Minas Gerais como também relativo desconhecimento em relação ao traçado da linha férrea (Relatório de presidente de província, 1871, p. 51-61). Esse impasse condicionou

o investimento provincial em estradas e pontes ao prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II (Relatório de presidente de província, 1871, p. 55):

Na estrada da corte por Barbacena a Queluz não posso hoje empregar o empedramento para reconstruí-la, porque pelo seu leito, ou bem próximo tem de passar a estrada de ferro D. Pedro 2º conforme indicação as plantas, e seria um desperdício em uma grande linha de 39 léguas ou 257 quilômetros, gastar pelo menos 12:000\$000 por cada quilometro para em pouco tempo ver desprezada e inutilizada a obra (Relatório de presidente de província, 1871, p. 56).

Com isso, as incertezas sobre o avanço ferroviário e suas possíveis consequências obrigaram o governo a investir em obras de “maior conveniência e economia, preferindo sempre as que mais rendem (...)” (Relatório de presidente de província, 1871, p. 58).

A já referida Estrada de Juiz de Fora a Barbacena, que atravessava as regiões da Mata e do Sudeste de Minas Gerais (PAIVA e GODOY, 2002), atendia ao intenso trânsito mercantil intraprovincial e interprovincial e, portanto, aos chamados requisitos de investimento: conveniência, economia e rendimento oriundo da tributação que incidia sobre a circulação de bens e pessoas.²⁵⁴

De novembro de 1872 a fevereiro de 1873 o gasto com os materiais construtivos e os trabalhadores na Estrada de Juiz de Fora a Barbacena alcançaram a quantia de 25:540\$080 réis, revelando uma despesa média mensal de 6:385\$020 réis (APM, OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-29).

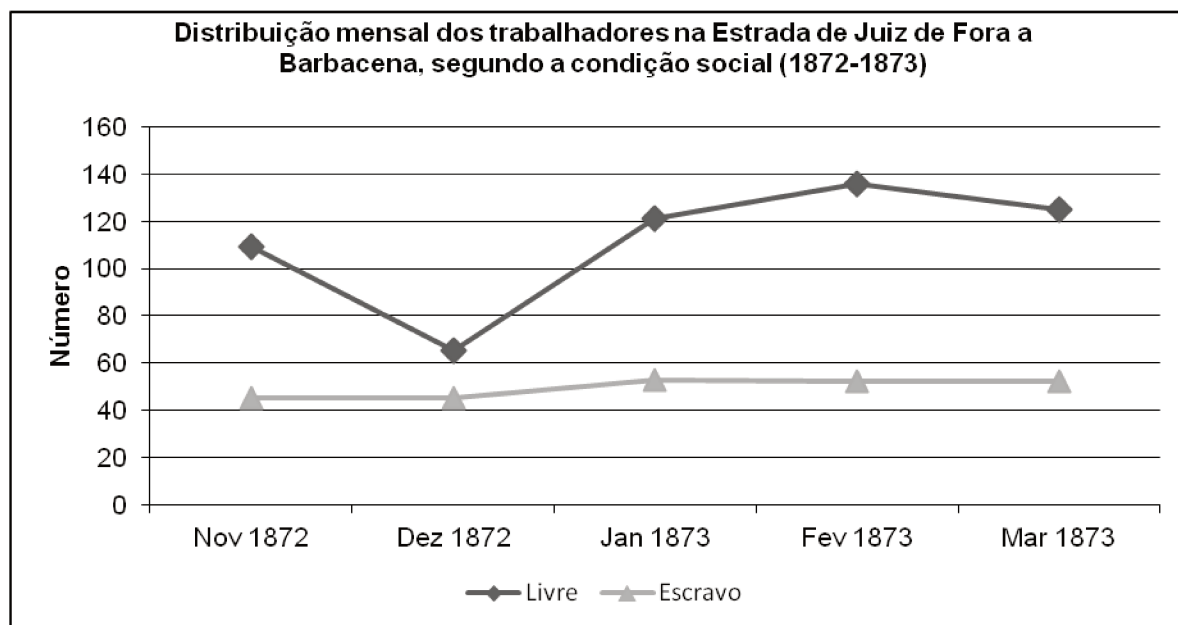
O engenheiro, escolhido para administrar a Estrada da Corte, Bruno Von Sperling demonstrou que os gastos com os operários apresentaram o maior dispêndio.

Assim, em novembro de 1872, 87,7% das despesas com a Estrada de Juiz de Fora a Barbacena, que somaram o total de 8:000\$925 réis, foram destinadas ao pagamento dos vencimentos dos trabalhadores (APM, OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-38).

Então, entre novembro de 1872 e março de 1873, o número médio de operários empregados, sem distinção de condição social, foi de 160,6 homens, sendo o mínimo de 110 trabalhadores em dezembro de 1872 e o máximo de 188 operários em fevereiro de 1873.

²⁵⁴ Para o debate sobre o desdobramento da expansão da Estrada de Ferro D. Pedro II em Minas Gerais, bem como a percepção das autoridades provinciais, ver: *Relatório apresentado a assembléa legislativa da província de Minas Geraes na sessão extraordinária de 2 de março de 1871 pelo presidente o Ilmo e Exm. Sr. Doutor Antonio Luiz Affonso de Carvalho*. Ouro Preto: Typ. J.F. de Paula Castro, 1871.

Gráfico 17



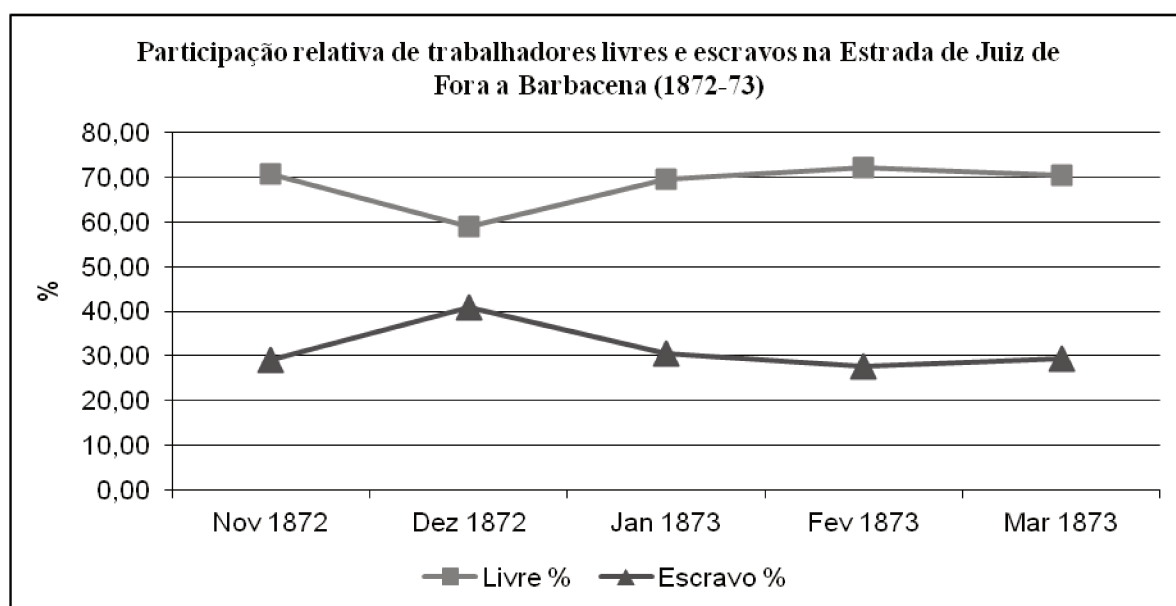
Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02.

A análise das Listas Nominais dos Trabalhadores acima revelou que o número de trabalhadores livres superou o de cativos em todos os meses. A composição relativa dos trabalhadores livres variou entre 59,0% e 72,0% da força de trabalho. A média mensal foi de 111,2 homens livres e 49,4 para cativos.

Quanto ao número de escravizados, os dados apontam que há uma baixa oscilação quantitativa ao longo dos meses: o mínimo de 45 e o máximo de 53 trabalhadores escravizados. A participação relativa dos cativos, em cada mês, alternou de 29,2% a 40,9% da força de trabalho.

Portanto, pode-se concluir que, de acordo com os dados extraídos das listas, a maior parte da força de trabalho foi constituída por homens livres durante a construção da Estrada da Corte (1872-73).

Gráfico 18



Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02.

6.6 UMA ANÁLISE DAS LISTAS NOMINAIS: OS TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA PONTE DE SANTA BÁRBARA E DA ESTRADA DA CORTE (1867-1873)

Com base nas Listas Nominais dos Trabalhadores das respectivas obras e do nome dos donos de escravos, foi possível identificar o total de 35 proprietários escravistas. Observa-se, também, que 10 proprietários alugaram cativos para a construção da Ponte de Santa Bárbara e outros 25 alugaram para a construção e reparo da Estrada de Juiz de Fora a Barbacena.

Essas obras somaram o registro de 1.075 trabalhadores, dos quais 317 na condição de escravo, 757 como homens livres e 1 como liberto.²⁵⁵

Nesse contexto, a obra com maior representatividade numérica correspondeu à Estrada de Juiz de Fora a Barbacena, com um total de 803 registros (556 livres e 247 escravos). Com

²⁵⁵ Quanto à população livre de cor é necessário ressaltar que, em termos comparativos com outras sociedades escravistas (Cuba e os Estados Unidos), o Brasil abrigou a maior população livre de cor das Américas no século XIX (KLEIN; LUNA, 2009, p. 489). Em 1872, o primeiro recenseamento brasileiro, indicava que “os indivíduos livres de cor (todos de origem escrava) somavam 4,2 milhões de pessoas, diante de apenas 1,5 milhão de escravos” (Ibidem, 2009, p. 462). Segundo o Censo de 1872, Minas Gerais possuía 20,6% da população do Brasil. A população mineira alcançava 2.083.545 indivíduos (1.705.419 livres e 378.126 escravos). Destes ditos “livres” do Censo de 1872, 407.364 eram homens pardos e pretos e 397.911 mulheres pardas e pretas. Portanto, 47,2% da população dita “livre” eram de pessoas livres de cor, incluindo libertos como também gerações que já tinham se libertado anteriormente. Pode-se supor, tendo Minas Gerais, em 1872, apresentado o maior contingente populacional de pessoas livres de cor do Brasil, que a designação “livre” nas listas nominiais dos trabalhadores de pontes e estradas “esconda” diversos homens livres de cor.

Cf. Mario Marcos Rodarte. *O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado – Minas Gerais, 1830*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2012, p. 55-118;

<http://www.nphed.cedeplar.ufmg.br/pop72/index.html?jsessionid=add92525d48040ed0d6e5637ea23>

menor número de registros, situa-se a Ponte de Santa Bárbara, com 201 trabalhadores livres, 70 escravos e 1 liberto.

Em termos relativos, a participação de escravos alcançou 25,7% e 30,7%, respectivamente, na construção da Ponte de Santa Bárbara e na Estrada da Corte. Somados a frequência mensal de cativos nas duas obras, os escravizados representam 29,49% dos registros, o que corresponde a 317 registros.

Sendo assim, do total de 1.075 registros, 70,42% se referem a trabalhadores livres (757 registros).

Tabela 36 – Trabalhadores, segundo a condição social (1867-1873)									
Obra	Ano	Condição Social						Total	
		Livre		Escravo		Liberto			
		N	%	N	%	N	%	N	%
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara	1867-1869	201	73,90	70	25,74	1	0,37	272	100,0
Estrada de Juiz de Fora a Barbacena	1872-1873	556	69,24	247	30,76			803	100,0
Total		757	70,42	317	29,49	1	0,09	1075	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Por meio dos registros nominais foi possível distinguir os oficiais mecânicos e os trabalhadores braçais não-qualificados e relacioná-los com a condição social.

Constatou-se ainda uma concentração dos escravos alugados nas funções de trabalhadores braçais não-qualificados (98,42%). O restante se dividiu entre artífices em madeira (1,26%) e de pedra e cal (0,32%).

Quanto aos trabalhadores livres, 84,9% dos registros estiveram circunscritos à ocupação de trabalhadores braçais não-qualificados. Em seguida, prevaleceram os artífices em madeira com 5,68% e os artífices de pedra e cal com 3,7% dos dados.

Tabela 37 - Atividades manuais e mecânicas, segundo a condição social

Atividades Manuais e Mecânicas	Condição Social						Total
	Livre		Escravo		Liberto		
	N	%	N	%	N	%	
Funções de Coordenação ou Administrativas e de Controle	28	3,70					28
Artífices em Madeira	43	5,68	4	1,26			47
Artífices em Metais	8	1,06					8
Artífices em Pedra e Cal	28	3,70	1	0,32			29
Artífices em Metais e Madeira	2	0,26					2
Trabalhadores Não-Qualificados (Braçais)	643	84,9	312	98,42	1	100,0	956
Função de Controle e Artífice em Metais e/ou Madeira	2	0,26					2
Outros (Cozinheiro e Arrieiro)	3	0,40					3
Total	757	100,0	317	100,00	1	100,0	1075

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Os resultados apontaram para o percentual expressivo de livres e escravos na ocupação de trabalhadores braçais. Esse aspecto ajuda a explicar o motivo pelo qual a mediana dos jornais pagos aos trabalhadores livres e escravos apresentou um valor idêntico.

Um dado com pouca incidência visualizado nesses documentos é relativo aos denominados forros ou libertos, nesse caso o único liberto identificado nos registros apresentou a mediana do jornal semelhante a dos trabalhadores escravos e livres na construção da Ponte de Santa Bárbara.

Tabela 38 – Média e mediana dos jornais, segundo a condição social (1867-1873)

Obra viária	Ano	Livre		Escravo	
		Jornal (réis)		Jornal (réis)	
		Média	Mediana	Média	Mediana
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara	1867-1869	1244	1060	1074	1060
Estrada de Juiz de Fora a Barbacena	1872-1873	2328	2300	2254	2300

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Nessas listas também quantificaram, individualmente, o número de dias trabalhados, o valor da diária e o vencimento mensal.²⁵⁶

No que tange ao número de dias trabalhados, os escravos apresentaram maior média do que os livres, sendo semelhante nas duas obras: 15,2 dias. Quanto aos homens livres, a média de dias trabalhados atingiu a marca de 12 dias.

Tabela 39 - Média de dias trabalhados, segundo a condição social (1867-1873)

Obra viária	Ano	Livre		Escravo		Liberto	
		Nº Dias		Nº Dias		Nº Dias	
		Média	Desvio Padrão	Média	Desvio Padrão	Média	Desvio Padrão
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara	1867-1869	12,1	7,9	15,2	8,0	10	
Estrada de Juiz de Fora a Barbacena	1872-1873	12,9	6,6	15,2	8,75		

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Os critérios adotados nesta pesquisa para fundamentar a interpretação dos 1.075 registros dos trabalhadores livres e escravos evidenciaram cinco aspectos específicos: 1) jornada de trabalho de 10 horas por dia; 2) concentração de jornaleiros livres e escravizados nas tarefas braçais; 3) mediana dos jornais pagos aos livres e escravos semelhante; 4) a média do número de dias trabalhados por escravizados foi igual nas duas obras; 5) a média de dias trabalhados por cativos foi superior a dos homens livres.

Tais análises revelaram que os regimes de trabalho escravo e livre coexistiram nos serviços construtivos da Ponte de Santa Bárbara e da Estrada da Corte. Assim, trabalhadores livres e escravos guardaram relativa semelhança em determinados aspectos.

²⁵⁶ Os registros de salários numa sociedade escravista do século XIX não possuem um caráter de dado econômico e socialmente fundamental (MATTOSO, 2004, p. 45). Desse modo, os dados sobre os jornais correspondem apenas a uma pequena fração das remunerações recebidas por artífices escravizados ou livres, uma vez que nesse tipo de economia predominava a multiplicidade de empregos exercidos por um indivíduo: “(...) os salários não podem, portanto, exprimir o custo de produção global de uma economia essencialmente agrícola, orientada para a exportação. Por essa razão, os salários considerados exprimem tão somente uma parte ínfima da realidade econômica (...). Deveríamos, então renunciar à análise desse tipo de salário? Acreditamos que não. Isso porque nossa tentativa pode nos dar, pelo menos, uma ideia geral dos movimentos aos quais esses salários estão submetidos (...)”. (MATTOSO, 2004, p. 46).

6.7 PROPRIETÁRIOS ESCRAVISTAS E A DISTRIBUIÇÃO POR FAIXA DE CATIVOS ALUGADOS (1867-1873)

A análise nominal a seguir permitiu encontrar proprietários de cativos do sexo feminino e masculino nas obras viárias. Na construção da Ponte de Santa Bárbara as proprietárias do sexo feminino perfizeram 20,0% dos donos de escravos, e na edificação da Estrada de Juiz de Fora a Barbacena alcançaram 12,0% do total.

Um dado relevante na análise é que ao todo apenas 5 mulheres participaram como locatárias de escravos, o que corresponde a 14,3%. Os dados indicam, portanto, a proeminência de escravistas do sexo masculino na construção da Ponte de Santa Bárbara e da Estrada de Juiz de Fora a Barbacena.

Tabela 40 – Número e sexo dos proprietários de escravos alugados, segundo a obra viária (1867-1873)

Localidade	Ano	Sexo e o número de proprietários escravistas				Total de proprietários		Nº de Trabalhadores Escravos
		Masculino		Feminino				
		N	%	N	%	N	%	
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara	1867-1869	8	80,0	2	20,0	10	100	70
Estrada de Juiz de Fora a Barbacena	1872-1873	22	88,0	3	12,0	25	100	247
Total		30	85,7	5	14,3	35	100	317

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Houve ainda uma preponderância de senhores com 1 ou 2 a 3 escravos alugados. A participação superou a 80,0% na construção da Estrada de Juiz de Fora a Barbacena e atingiu a marca de 100,0% na obra da Ponte de Santa Bárbara.

O peso dos proprietários de cativos alugados de mediano porte – indivíduos com uma quantidade entre 11 e 20 cativos locados – variou, no que se refere aos senhores, entre 13,3% em 1872-73 e a completa ausência em 1867-69.

Tais proprietários que alugaram na faixa de 21 a 49 cativos compareceram em reduzido número. A participação desses senhores na massa escrava alugada não se revelou de grande monta. Dessa forma, o seu peso entre os proprietários alcançou 4,4% da construção da Estrada da Corte.

Tabela 41 - Distribuição relativa dos proprietários de escravos alugados (1867-1873)

Obra viária	Percentual médio mensal da distribuição dos proprietários de escravos, segundo a faixa de escravos alugados						
	1	2 a 3	4 a 6	7 a 10	11 a 20	21 a 49	50+
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (1867-1869)	50,00%	50,00%	-	-	-	-	-
Estrada da Corte: Juiz de Fora a Barbacena (1872-1873)	55,6%	24,4%	2,2%	-	13,3%	4,4%	-

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Nota-se que os proprietários escravistas apresentam uma distribuição média mensal distinta, segundo a faixa de escravos locados. Os senhores que participaram das obras da Ponte de Santa Bárbara se concentraram nas pequenas faixas de cativos alugados (1 ou 2 a 3 escravos); enquanto que os donos de escravos da Estrada da Corte se dividiram em cinco faixas de escravos alugados. Entretanto, na construção da Estrada da Corte também se verificou a concentração de proprietários que alugaram na faixa de 1 ou de 2 a 3 cativos (80,0%).

A análise da distribuição média mensal dos cativos, segundo a divisão por faixa de escravos alugados, revelou que 22,05% dos escravizados, durante a construção da referida obra, se situavam entre 21 a 49 escravos alugados e na faixa de 11 a 20 escravos alugados a distribuição mensal atingiu o percentual médio de 49,74%. Isto é, 71,77% da distribuição média mensal dos escravos se localizavam nas faixas de aluguel de 11 a 49 de escravos.

Tabela 42 - Distribuição relativa dos escravos alugados (1867-1873)

Obra viária	Percentual médio da distribuição mensal de trabalhadores cativos, segundo a faixa de escravos alugados						
	1	2 a 3	4 a 6	7 a 10	11 a 20	21 a 49	50+
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (1867-1869)	32,86%	67,14%	-	-	-	-	-
Estrada de Juiz de Fora a Barbacena (1872-1873)	12,33%	13,33%	2,05%	-	49,74%	22,05%	-

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

Concluindo, a distribuição média de proprietário por mês foi de 5 senhores e de 0,5 proprietário, respectivamente, na Estrada de Juiz de Fora a Barbacena e na Ponte de Santa Bárbara. Os resultados obtidos com os indicadores estatísticos permitem uma análise adicional dos dados em foco: a estimativa da taxa anual de retorno bruto, que será analisada no próximo item.

6.8 UMA ESTIMATIVA DO RENDIMENTO BRUTO ANUAL COM O ALUGUEL DE ESCRAVOS (1867-1873)

As evidências dos dados indicaram a predominância de trabalhadores livres. Todavia, os dados coligidos revelaram que os escravos estiveram presentes em todos os meses das duas obras viárias analisadas. Simultaneamente, o sistema de aluguel de escravos permaneceu em funcionamento.

As estimativas de retorno bruto anual apontaram que, em 1868, a taxa atingiu a menor expectativa (17,22%) e, em 1873, a mais alta 38,28%. Essas taxas de retorno bruto anual da construção da Estrada da Corte (1872-1873) são mais elevadas do que as taxas evidenciadas na Ponte de Santa Bárbara (1867-1869).

Uma hipótese possível para explicar a maior taxa de retorno bruto encontrada na Estrada da Corte consiste no fato de que a obra exigiu elevado investimento do Estado, pois a estrada, que cortava as regiões da Mata e Sudeste, se apresentava como importante eixo viário para o comércio interprovincial entre Minas e o Rio de Janeiro.

Tabela 43 - Estimativa da Taxa de Retorno Bruto Anual do Aluguel de Escravos na Construção Viária (1867-1873)

Ano	Mediana/Aluguel de Escravos	Estimativa do Número de Dias Trabalhados em um ano	Preço Médio de Escravos de 15 a 40 anos	Taxa de Retorno Bruto Anual
1867	1060	182,4	998\$000	19,37
1868	1060	182,4	1:123\$000	17,22
1869	1060	182,4	1:103\$000	17,53
1872	2300	182,4	1:121\$000	37,42
1873	2300	182,4	1:096\$000	38,28

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18. Laird W. Bergad. *Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004, p. 360-363.

Esses resultados acima sugerem que as obras públicas continuaram a despertar o interesse dos proprietários escravistas nas décadas de 1860 e 1870, justamente em um período de crescente discussão sobre o término da escravidão. Diante disso, pode-se cogitar que houve o intuito de minimizar um eventual prejuízo patrimonial e transformá-lo em capital-dinheiro por meio da locação de escravos para o Estado. Além disso, alugar escravos para obras públicas liberava o senhor da obrigação de alimentá-los, já que os jornais incluíam as

refeições diárias. Tais aspectos, provavelmente, orientaram as ações dos proprietários escravistas.

6.9 O SIGNIFICADO DOS OPERÁRIOS EM CONSTRUÇÃO, A CONJUNTURA POLÍTICA NACIONAL E OS LIMITES DA “TRANSIÇÃO” DO TRABALHO ESCRAVO PARA O LIVRE EM MINAS GERAIS (1860-1880)

A análise evidenciou as especificidades da estrutura político-administrativa e da exploração do trabalho nas décadas de 1860 e 1880.

Nota-se que, de um lado, uma estrutura administrativa com engenheiros comprometidos com o pensamento de integrar o território em nível regional (GERBER, 2013). Com isso, o poder econômico e político do Estado buscou estimular as trocas mercantis por meio da criação de um sistema viário moderno com a combinação dos modais ferroviários, fluviais e de rodagem. Portanto, uma ideia de progresso, integração dos espaços econômicos e da presença dos componentes do capitalismo em um dos seus setores-chave de acumulação: os transportes (HOBSBAWM, 2006, p. 235-240; BRAUDEL, 1996, vol. 3, p. 255/257; 265; 297/298).

Por outro lado, a exploração do trabalho, que se entrelaçou aos rumos do Estado nacional brasileiro, se valeu da estrutura jurídica escravocrata. Assim, desdobrou-se na coexistência de aspectos da ciência, da Engenharia, da racionalidade moderna, do sistema de aluguel de escravos e do domínio senhorial. Esse processo revela que o Estado desempenhou papel fundamental na economia, nas reformas administrativas e atendeu às necessidades de acumulação do sistema escravista, de modo intencional, diante das correlações das forças sociais atuantes no sistema, preservou o padrão de acumulação.

Não há dúvida de que do ponto de vista técnico, o instrumental criado foi radicalmente modernizador para a construção de pontes e estradas: os projetos passaram a preceder e orientar as atividades construtivas, a adoção de representação gráfica através da geometrização do espaço e a divisão social do trabalho. Do ponto de vista substantivo, as transformações administrativas, isto é, as reformas foram guiadas pelo critério de se estimular a eficiência das vias de comunicação, dinamizar as trocas mercantis e integrar os modais. Tal conduta se baseava na suposição de que deles fundamentalmente dependiam o crescimento econômico regional. O resultado foi a complacência para com os rendimentos do capital escravista, gerando um sistema de trabalho na construção civil em que a modernização

produziu fraca contrapartida no que diz respeito às transformações nas relações sociais de trabalho.

Assim, buscou-se demonstrar que a estrutural social e econômica assentada no trabalho escravo, embora ameaçada pela possibilidade do término da escravidão e pela pressão inglesa para o fim da referida instituição (CARVALHO, 1988; GEBARA, 1986; MAMIGONIAN, 2011; PENA, 2001), conseguiu sobreviver com o reconhecimento da legitimidade por parte do Estado da prática do sistema do aluguel de escravos nas obras públicas provinciais.

Em 1867, o silêncio em torno da questão da escravidão pelo Estado brasileiro foi quebrado (CARVALHO, 1988). Nessa conjuntura, dois episódios marcaram o governo: a resposta dada a mensagem da Junta Francesa de Emancipação sobre a abolição no Brasil e a Fala do Trono sobre o problema do término da escravidão (Ibidem, 1988, p. 299). Todavia, ante a Guerra do Paraguai, na qual o Brasil estava plenamente envolvido, a Fala do Trono indicava que, somente após o término do conflito internacional, o parlamento deveria dispor como prioridade a resolução do problema do elemento servil (Ibidem, 1988, p. 299/300).

Nesse mesmo ano, o Conselho de Estado discutiu pela primeira vez a questão da escravidão (GEBARA, 1986).²⁵⁷ A partir desse período, o embate jurídico sobre sua legitimidade, da propriedade privada e dos interesses do Estado, que primava pela estabilidade política e econômica do Império, passaram a intensificar o debate sobre a emancipação dos escravos (PENA, 2001, p. 253/262). Nesse conturbado período, as reflexões jurídicas e políticas sobre o cativo tornaram a questão privada escravista como problema de Estado. De um lado, os opositores de uma reforma imediata da escravidão contrários à interferência do Estado no mundo privado senhorial, de outro, as propostas para controlar o universo privado da escravidão por meio de leis e, ao mesmo tempo, manter a ordem econômica e social (PENA, 2001, p. 272).

Em razão dessas disputas, a posição política do deputado da província de Minas Gerais, Perdigão Malheiro ganhou projeção nacional. Representante mineiro na legislatura de 1869 a 1872, eleito deputado com o apoio do Partido Conservador, ele havia exercido, desde a década de 1850, primeiro em São Paulo e depois na Corte, a advocacia. Natural da cidade de Campanha, Malheiro participou dos debates sobre o projeto reformista da lei do Ventre Livre,

²⁵⁷ Comissão dirigida por Nabuco de Araújo. Membros da Comissão: visconde de Itaboraí, visconde de São Vicente, Euzébio de Queiroz, José Maria da Silva Paranhos, Francisco Sales Torres Homem, Bernardo de Souza Franco, visconde de Abaeté e José Thomaz Nabuco de Araújo (GEBARA, 1986, p. 49/55). Cf. Ademir Gebara. *O mercado de trabalho livre no Brasil (1871-1888)*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

proposto pelo gabinete Rio Branco e levado para a votação pelo governo brasileiro (PENA, 2001).

No entanto, a bancada mineira da Câmara dos Deputados votou contra essa referida reforma. Do total de 20 deputados, 14 deles votaram contra e apenas 6 a favor, demonstrando, ao mesmo tempo, o dissenso causado pela agenda política imperial e o consenso em torno da manutenção do *status quo* pela maioria dos deputados mineiros.²⁵⁸ Entre aqueles que votaram contra o projeto de lei estava o deputado Perdigão Malheiro.²⁵⁹

Durante o debate do projeto de lei na assembleia, Perdigão Malheiro endereçou críticas severas aos deputados do norte do país. Como resultado da crise da economia açucareira e algodoeira, o norte já tinha lucrado com o comércio inter-regional de escravos e vendido suas peças para as lavouras de café do sul. Em consequência disso, os senhores de escravos do norte já tinham vivenciado, em parte, a transição do trabalho escravo para o livre. Desse modo, os deputados do norte do país apoiavam a interferência do Estado nas questões privadas dos proprietários escravistas, sem a devida atenção aos prejuízos que a lei do Ventre Livre poderia causar aos proprietários de cativos de Minas, Rio e São Paulo (MELLO, 1999, p. 38/41):

Eu (Perdigão Malheiro) disse desde o princípio: nós do sul, pedimos que não nos abandoneis. E é isto que ainda hoje peço; os do norte podem ser mais fáceis em concessões, têm menos escravos, menos interesses; os do sul não podem fazer concessões tão vantajadas; portanto, tenham a contemplação para com o sul, não queiram entregá-lo de pés e mãos amarrados a uma solução que há de causar profundo abalo não só na propriedade, mas contra nossa segurança (...) (Anais da Câmara dos Deputados, 1871, IV, p. 101 *apud* MELLO, 1999, p. 42).

Essa atuação em defesa da propriedade escrava e dos interesses econômicos que o tema suscitou nos políticos mineiros é justificável pela constatação de que a província de Minas Gerais, segundo o Censo de 1872, detinha, em termos absolutos, a maior população escrava do Brasil com 378.126 escravos. Era seguida pela província do Rio de Janeiro com 306.425 cativos, que somados com os 48.939 escravos da Corte, alcançava 355.364 e São Paulo com 156.612 escravos (RODARTE, 2012, p. 89; PAIVA; GODOY; RODARTE, 2012, p. 77).

²⁵⁸ O político mineiro Cristiano Ottoni, membro do Clube da Lavoura e do Comércio, também se manifestou explicitamente em prol de uma solução mantenedora da ordem social e dos direitos daqueles que adquiriram escravos com boa fé e com base na legislação brasileira (OTTONI, 1871, p. 100).

²⁵⁹ Consultar: Miguel P. do Rio Branco. *Centenário da Lei do Ventre Livre*. Rio de Janeiro: Conselho Federal da Cultura. 1976, p. 225-233.

Nesse bojo de interesses privatistas e da formação do Estado, os termos de libertação dos escravos ganharam notoriedade no debate político de 1867 até 1871, quando o parlamento aprovou a lei do Ventre Livre (28/09/1871). Essa conjuntura colocava a questão da liberdade como um problema público e base para a construção da nação (CARVALHO, 1988, p. 306; MAMIGONIAN, 2011, p. 23/27; PENA, 2001, p. 268).

Nessa agenda política nacional estava em pauta: a abolição e a integração do território pelo modal ferroviário (COIMBRA, 1974, p. 101/125; MELLO, 1999, p. 192/193).²⁶⁰ Nesses dois campos específicos é que o jogo político e econômico se movimentou.

No caso de Minas Gerais, a internalização das decisões sobre o transporte e o trabalho requereu a presença da coerção estatal e do controle salarial de livres e escravos por meio do orçamento das obras públicas. Mesmo diante das referidas tensões antiescravistas e da proibição do tráfico transatlântico (1850), o Governo da Província de Minas Gerais orientou a política de construção do sistema viário regional com o uso de trabalhadores escravizados.

Nesse período de apogeu de questionamentos ao sistema escravista, os donos de cativos demonstraram ter influência na estrutura político-administrativa de Minas Gerais. Como resultado da análise dessa conjuntura, pode-se afirmar que a sociedade escravista mineira se valeu dos fatores institucionais e políticos para a manutenção do nível de retorno bruto anual gerado pelo sistema de aluguel de escravos nas obras públicas, garantindo a perenidade das formas de exploração do trabalho e da estratificação social. Por essa razão, a continuidade do domínio senhorial nas obras públicas provinciais revela o entrelaçamento do processo de emancipação, dos transportes e da política.

Os dados analisados apontam a atração e fixação de uma parte da força de trabalho livre nas construções viárias. Em ambas as obras viárias analisadas, trabalhadores livres receberam pelo dia de trabalho o mesmo valor pago ao escravo alugado. Esse indicador das relações de trabalho revela uma “transição” que não garantiu transformação substantivas no nível salarial. Os dados revelam que o Estado formulou uma política de controle salarial por meio dos orçamentos das obras públicas.

Em relação aos trabalhadores livres, também se constatou a migração de mão de obra da construção civil em direção ao setor de exploração mineral que podia pagar salários mais altos.

²⁶⁰ Em 1869, inicia-se a expansão ferroviária na província de Minas Gerais com a inauguração dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II. Até o final do Império (1889), as ferrovias se restringiram à região agroexportadora da Mata mineira e totalizaram 1.803,203 quilômetros (18,9% da extensão das linhas férreas em tráfego no Brasil) (COIMBRA, 1974, p. 124/125). Cf. Crespo Coimbra. *Visão Histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério dos transportes, 1974.

A mobilidade geográfica do trabalhador livre pressionava o Estado para reformular o orçamento das obras e aumentar a oferta salarial. Por conseguinte, a construção da infraestrutura viária mineira permitiu discutir o significado da relação entre o capital e o trabalho na maior província escravista do Brasil do terceiro quartel do século XIX, demonstrando, assim, os mecanismos de acumulação de capital e os entraves estruturais no universo do trabalho e dos transportes.

Essa conturbada conjuntura política e econômica não implicou a ausência de reivindicações de melhoria na condição de trabalho ou uma posição passiva dos trabalhadores, haja vista a queixa do administrador da Ponte de Santa Bárbara sobre o “sumiço” de trabalhadores após terem seus vencimentos salariais não pagos. E, por fim, como o início do capítulo indicou, no caso específico da Ponte do Rio de Peixe, “os de baixo” também procuraram reivindicar seus direitos no mundo do trabalho das obras públicas viárias construídas pelo sistema de administração nas décadas de 1860 e 1880.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta tese procurou analisar como o mundo do trabalho nas atividades construtivas de pontes e estradas da maior província escravista se vincularam com a estratégia gradualista de abolição no Brasil e as pressões antiescravistas do século XIX.

Assim, no Brasil, as estradas assumiram lugar essencial na economia e na vida social da unidade política recém-independente. No seu devir construtivo, reconhece-se a materialidade da sociedade que a produziu, os seus valores, contradições e orientações. Erguer estradas e pontes se tornou objeto de intervenções materiais, destinação de recursos públicos, reflexão técnica de dezenas de engenheiros e de esforços laboriosos de centenas de operários.

De fato, as estradas e pontes não têm exercido grande atração dos historiadores. Decorrente da falta de estudos sobre o tema, simples questões permanecem intocadas. Quais os limites dos processos e instituições típicas da modernização capitalista no Brasil? Que recursos foram mobilizados para a construção e manutenção? Quais as decisões políticas e técnicas tiveram que ser tomadas para executá-las? Com que objetivos elas foram construídas? Quem eram os trabalhadores?

Seguindo essas indagações, a pesquisa buscou preencher essa lacuna historiográfica em relação ao universo do trabalho na construção da infraestrutura viária. Há, contudo, uma hegemonia de estudos direcionados para os serviços construtivos ferroviários como sinônimo de expansão do capitalismo e ascensão do trabalho livre. Durante décadas, essa interpretação histórica satisfaz as exigências de explicação da relação entre o desenvolvimento capitalista no Brasil e a infraestrutura viária. Entretanto, os resultados desta tese sugerem a necessidade de se acrescentarem pormenores às generalizações desse esboço interpretativo: apontar os limites, as contradições históricas, entre o desenvolvimento de outros modais viários e as especificidades das formas de acumulação do capital numa sociedade escravista.

Em um país da extensão geográfica do Brasil, é de estranhar que as narrativas históricas pouco investigaram sobre a construção de estradas. Além disso, a literatura apresenta esparsas informações sobre a presença de trabalhadores que tiveram outra condição jurídica para além de trabalhadores livres e escravizados como os africanos livres e os imigrantes engajados nas etapas construtivas dos modais de transporte.

Assim, ao selecionar e analisar a construção do modal rodoviário emerge desta tese alguns resultados não explicitados anteriormente pela literatura. As fontes primárias iluminaram uma área cinzenta até então praticamente ignorada pela historiografia. Dessa forma, transporte, trabalho compulsório e Estado se imbricaram.

Diante disso, intentou-se uma visão histórica com a finalidade de compreender a dimensão do trabalho e dos transportes. Essas duas instâncias estruturais da formação do capitalismo revelaram movimentos empíricos e singulares. Somaram-se a isso, a alocação de recursos provinciais em pontes e estradas. Em outras palavras, ultrapassou-se a visão assentada na agroexportação, ferrovias e trabalho livre. Alcançou-se uma face ainda pouco explorada pela historiografia, que se apresentou extremamente dinâmica com a presença de engenheiros e milhares de operários de distintas condições jurídicas. Na tentativa de compreender essa dinâmica, esta tese buscou analisar a heterogeneidade do universo do trabalho sem perder de vista as contradições do processo abolicionista e as formas análogas à escravidão.

Os resultados indicam que a maior província escravista do Brasil apresentou elevado número de trabalhadores na construção de pontes e estradas. Na década de 1850, em Minas Gerais, o número de homens nessas atividades superou a soma de trabalhadores na construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Até o terceiro quartel do século XIX a demanda interna por operários para a edificação de pontes e estradas seguramente representou o papel principal nas requisições por trabalho na construção civil mineira.

Defrontamos nessas construções com a centralidade do sistema de aluguel de escravos. Este se constituiu a forma, na qual os proprietários escravistas reproduziram parte de suas riquezas, inseridos numa lógica estrutural com mecanismos de concentração e acumulação do capital. Desse modo, parte dos recursos dos cofres provinciais investidos se “transferiu” para as camadas senhoriais.

Até 1888 o aluguel de escravos vigorou nas obras públicas da província. No conjunto, esse sistema de locação apresentou impacto em três níveis. Em um primeiro nível, a expansão construtiva de pontes e estradas significou efetivamente um alargamento do mercado de trabalho. Isso permitiu ao operário livre ou liberto empregado nas obras viárias acumular capital-dinheiro e participar do tráfico transatlântico negreiro através da compra de escravos, tendo em vista a possibilidade de alugá-los nas construções de pontes e estradas. No segundo nível, os proprietários de escravos se beneficiavam duplamente da presença do Estado nas obras viárias: pagavam-se jornais diários pelo aluguel de cativos e promovia-se o aperfeiçoamento da infraestrutura viária que suportava a circulação de mercadorias da produção escravista. Como síntese, o último nível revela que o sistema de aluguel era parte da engrenagem dos circuitos internos de acumulação e, ao mesmo tempo, da montagem da infraestrutura viária, ampliação do mercado interno, e de uma estrutura econômica interna que não se pode reduzir apenas ao impacto de sua ligação com o mercado mundial.

As estimativas revelam que as obras provinciais de pontes e estradas empregaram aproximadamente 59.200 mil trabalhadores em 1871-1872, correspondendo a uma fatia de cerca de 8,4 por cento do total da população masculina de Minas Gerais, recenseada em 1872 e com idade entre 15 e 60 anos (702.494 homens).

À luz dessas considerações, dois pontos merecem serem postos em relevo. De um lado, o fato de que o elevado número de trabalhadores na construção civil não se explica pelo crescimento ferroviário, mas antes pela demanda construtiva de pontes e estradas que atendiam os setores de uma economia diversificada, que incluía a mineração de ouro e de diamantes, a agricultura de exportação de diferentes produtos, a agricultura e a pecuária comerciais voltadas para os mercados nacional e provincial, a produção de subsistência e as manufaturas (as pequenas siderurgias e têxteis de algodão). De outro lado, as manifestações das diversas formas de trabalho compulsório imperantes constituíram requisitos necessários para a reprodução social do trabalho não-pago, semipago ou pago de modo depreciado. Dessa perspectiva, o dilema sobre a relação entre infraestrutura viária e o universo do trabalho ganha outros contornos. As generalizações a favor das ferrovias como principal modal empregador de operários nas suas fases construtivas provam improcedentes para o caso de Minas Gerais no século XIX. Nas Minas oitocentista não se encontra essa associação: o labor de trabalhadores compulsórios ou livres na construção de modais viários, suas culturas e costumes, não se conectam ao *boom* ferroviário.

A opção por avaliar a construção de pontes e estradas se demonstrou fecunda. As narrativas sobre o fenômeno histórico de constituição do mercado de trabalho no Brasil tendem a postular, como aspecto da estrutura social, a existência de um universo do trabalho segmentado entre libertos, escravizados e livres. Os resultados apresentados divergem dessa imagem. Havia um constante “ombrear” de trabalhadores de distintas categorias jurídicas (livres, libertos, africanos livres, escravos e imigrantes engajados) nas obras de pontes e estradas. Assim, tal fato conduziu o presidente de província e os engenheiros a criarem Portarias governamentais para controlá-los. Além disso, em meados da década de 1830, diante do cenário de incerteza da continuidade do tráfico negreiro, as autoridades provinciais incorporaram a ideia de que seria vantajoso para o Governo Provincial o recrutamento de engajados brancos açorianos ou portugueses nas edificações viárias. Esse ajustamento, contrato de trabalho por tempo determinado, que se efetuou nos termos da Lei de Locação de Serviços de 1837, guardou profunda relação com a noção de substituição do trabalho escravo. Aos imigrantes engajados restou experimentar, após o fim da relação contratual, uma concessão de liberdade para circular pelo território sem o risco de serem presos e o não

recebimento do montante devido pela província. Esse episódio ressalta as interconexões entre construção de estradas, fluxos internacionais de pessoas, tráfico negreiro e participação de autoridades provinciais.

Por fim, decorrente das contribuições e limitações deste estudo, abre-se uma agenda de pesquisa. Nela, pode-se seguramente incluir a necessidade dos estudos sobre pontes e estradas de se aproximarem das ferramentas tecnológicas e das discussões travadas na Geografia. Esse maior entrosamento entre História e Geografia se impõe como itinerário quase obrigatório de futuras pesquisas. Outras frentes também se estabelecem: um indispensável e maior diálogo entre as contribuições da História Social do Trabalho e da História Econômica, bem como a compreensão dos entraves estruturais do mundo trabalho e dos transportes em outras províncias do Brasil.

REFERÊNCIAS

FONTES MANUSCRITAS

ANAIS da Assembleia Provincial de Minas Gerais.

ARQUIVO Público Mineiro (APM), PP 1/46, Caixa 1 a 20.

ARQUIVO Público Mineiro (APM), Seção Provincial- Códices. Inventariados: 33 códices.

ARQUIVO Público Mineiro (APM), SPOP 3/6: Seção Provincial, Obras Públicas, Processos de Construção de Estradas e Pontes, caixas 2 a 28 e 32 a 57.

BANCO de Dados, Códices, CD-ROM, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001.

CENSO de 1872. Disponível em: <http://www.nphed.cedeplar.ufmg.br/pop72/>.

LISTAS nominativas da década de 1830, organizadas em banco de dados pelo Núcleo de Pesquisas em História Econômica e Demográfica do Cedeplar/UFMG. Disponível em: <Http://www.poplin.cedeplar.ufmg.br>.

VIAGENS: O Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico. <http://www.slavevoyages.org/voyage/search> (acessado em junho de 2017).

FONTES IMPRESSAS

ASPECTOS da economia rural brasileira. Contribuição do serviço de inspeção e fomentos agrícolas para a comemoração do centenário da Independência do Brasil. Rio de Janeiro: Officinas Graphics Villas Boas & C., 1922.

BELLO, Modesto de Faria. **Tabellas do novo systema de pesos e medidas e principalmente da redução das antigas medidas agrárias ás do systema métrico e vice-versa**. Rio de Janeiro: Typographia de Adolpho de Castro Silva & Cia, 1882.

BLAKE, Augusto Vitorino Alves Sacramento. **Dicionário Bibliográfico Brasileiro** – Edição eletrônica [CD-ROM]. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2011.

CAMPOS, Frederico Carneiro de. **Alguns apontamentos estatísticos sobre a 1ª Secção das Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro no anno de 1842**. Rio de Janeiro: Typ. do Diário, 1842.

CONTRABANDO de africanos. **O Universal**, Ouro Preto, 28 de junho de 1837, p. 1, c. 1 e 2, p. 2 c. 1.

DEPARTAMENTO nacional de Estatística. **Estatísticas dos meios de transporte no Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento Nacional de Estatística, 1933.

ESCHWEGE, Barão d'. **Odologia dos engenheiros constructores ou guia para a construção e conservação das estradas em Portugal e no Brasil**. Lisboa: Typ. da Sociedade Propagadora dos conhecimentos Úteis, 1843.

ESCOLA de Minas. **A Escola de Minas – Centenário da Independência**. Ouro Preto: Editora Mineira, 1922.

ESCOLA Polytechnica do Rio de Janeiro. **Jubileu da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro: comemoração do 50º aniversário da sua fundação**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C, 1926.

ESTATUTOS da Sociedade Promotora de Colonisação do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1836.

GERBER, Henrique. **Noções Geográficas e administrativas da província de Minas Gerais**. [1ª edição 1863]. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013.

JUNIOR, Fomm (Engenheiro). “Engenharia Civil. Cálculos de Movimento de Terra”. **Revista de Engenharia**. Rio de Janeiro. Ano I, nº 4, p. 1-6, 1879.

LIVRO da Lei Mineira. **Coleção do Arquivo Público Mineiro**. Livros relativos aos anos de 1834 a 1888.

MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão. **Discurso proferido na sessão da Câmara temporária de 12 de julho de 1871 sobre a proposta do governo para a reforma do Estado servil**. Rio de Janeiro: Typ. Imp. de J. Villeneuve & C., 1871.

MARTINS, Judith. **Dicionário de artistas e artífices dos séculos XVIII e XIX em Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, vol. 1 e 2, 1974.

MASCARENHAS NETO, J. D. **Methodo para construir as estradas em Portugal**. Porto: Officina de Antonio Alvarez Ribeiro, 1790.

NEVES, Lourenço Baeta. **Estradas de rodagem no Estado de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.

OTTONI, Cristiano Benedito. **A emancipação dos escravos**. Rio de Janeiro: Typ. Perseverança, 1871.

PINTO, Luiz Maria da Silva. **Diccionario da Lingua Brasileira**. Ouro Preto: Typ. de Silva, 1832.

RELATÓRIOS de Presidente de Província: 1835 a 1888.

RIBEIRO, Joaquim Cypriano. **Acto Additional anotado e consolidação das disposições esparsas e vigentes do Regimento Interno da Assembleia Legislativa Provincial de Minas**. Ouro Preto: Typ. Actualidade, 1881.

RIO BRANCO, Miguel do. **Centenário da Lei do Ventre Livre**. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976.

RODRIGUES, José Honório. (Org.). **O Parlamento e a evolução nacional**. Vol. 2. A Construção Legislativa 1826-1840, Tomo II. Brasília: Senado Federal, 1972.

SANT'ANNA, F. **As pontes do Estado de Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1929.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. **Viagem pelo Brasil: 1817-1820**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, vol. 1, 1981.

TAUNAY, Carlos Augusto. **Manual do agricultor brasileiro**. [1ª edição 1839]. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

VASCONCELOS, Bernardo Pereira de. **Carta aos senhores eleitores da província de Minas Geraes**. [1ª edição 1827]. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. Alfarrabista brasileiro, 1899.

WELLS, James W. **Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil: do Rio de Janeiro ao Maranhão**. Belo Horizonte: Fund. João Pinheiro, vol. 1, 1995.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, A. de. **A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)**. São Paulo: Annablume, 2002.

ALENCASTRO, L.F. de. “La traite négrière et l’unité nationale brésilienne”. **Revue Française d’Outre-Mer**, n. 66, p. 394-418.

ALENCASTRO, L. F. de. “Proletários e escravos. Imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. **Novos Estudos – Cebrap**, São Paulo, n. 21, p. 30-56, 1988.

ALENCASTRO, L. F. de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ANDERSON, P. “In memoriam: Edward Thompson”. In: _____. **Espectro: da direita à esquerda no mundo das ideias**. São Paulo: Boitempo, 2012.

ANDRADE, L. B. de. “Fortunas subterrâneas: negociantes da capital da província de Minas Gerais e as Companhias Inglesas de Mineração”. **Anais do Seminário sobre a Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR, 2012, p. 1-19.

ANDRADE, M. F. de. **Elites regionais e a formação do Estado Imperial Brasileiro: Minas Gerais – Campanha da Princesa, 1799-1850**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

ANDRADE, R. G. “Notas prévias sobre a escravidão na Zona da Mata de Minas Gerais (Século XIX)”. **Anais do V Seminário sobre economia mineira**. Diamantina: CEDEPLAR, 1990.

AZEVEDO, E. et al. Introdução. In: _____. **Trabalhadores na cidade: cidade e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX**. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

BARBOSA, A. de F. **A formação do mercado de trabalho no Brasil: da escravidão ao assalariamento**. 374f. Tese (Doutorado em Economia Aplicada) Instituto de Economia, Unicamp, 2003.

BARBOSA, A. de F. “O Mercado De Trabalho: Uma Perspectiva De Longa Duração”. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 30, n. 87, p. 7-28, Ago. 2016.

BARBOSA, L. S.; GODOY, M. M. Transportes, região e desenvolvimento econômico: a dinâmica da expansão da infra-estrutura viária na província de Minas Gerais, 1840-1889. **Varia Historia**, v. 30, n. 53, p. 461-486, 2014.

BARBOSA, L. S.; GODOY, M. M. Uma outra modernização: transportes em uma província não exportadora - Minas Gerais, 1850-1870. **Economia e sociedade**, Campinas, v. 17, n. 2, p. 331-358, 2008.

BARBOSA, L. S.; GODOY, M. M.; MENDES, Philipe. Transporte e finanças públicas. In: FILHO, Alcides G.; CIMÓ, Paulo R. (Org.). **Transporte e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados: Ed UFGD, 2011.

BASTOS, W. de L. **O caminho novo dos Campos Gerais a atual Br-135**. Juiz de Fora: Imprensa Universitária da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1975.

BATISTA, F. de A. **O mito da modernização pelos trilhos: a “era ferroviária” em Minas Gerais, 1850-1940**. Belo Horizonte, Face/UFMG. Monografia de Bacharelado, 2010.

BATISTA, F. de A.; BARBOSA, L. S.; GODOY, M. M. “Transportes, modernização e formação regional. Subsídios a história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940”. **Revista de História Regional**, v. 17, p. 162-203, 2012

BLASENHEIM, P. L. “As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. **Locus: Revista de História**. Juiz de Fora, v. 2, n. 2, pp. 81-110. jul.- dez. 1996.

BEIER, J. R.. **Artefatos de poder: Daniel Pedro Müller, a Assembleia Legislativa e a construção territorial da província de São Paulo (1835-1849)**. 375f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2015.

BEIGUELMAN, P. **Pequenos estudos de Ciência Política**. 2º ed. ampliada. São Paulo: Pioneira, 1973.

BELUCCI, S. et. al. “Labour in transport: histories from the Global South (África, Asia and Latin America), 1750 to 1950”. **International Review of Social History**, n. 59, p. 1-10.

BENJAMIN, W. Sobre o conceito de História. In:_____. **Obras escolhidas**. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 222-232.

BERGAD, L. W. **Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880**. Bauru: Edusc, 2004.

BORJAS, G. J. **Economia do trabalho**. 5º ed. Porto Alegre: AMGH, 2012.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. Os jogos das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. O tempo do mundo. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BRAUDEL, F. **História e ciências sociais**. 6. ed. Lisboa: Presença, 1990.

BUENO, B. P. de S. “Decifrando mapas: sobre o conceito de território e suas vinculações com a cartografia”. **Anais do Museu Paulista**, v. 12, p. 193-234, 2004.

CANABRAVA, Alice. Terras e escravos. In: _____. **História Econômica: estudos e pesquisa**. São Paulo: HUCITEC; UNESP; ABPHE, 2005.

CANDIDO, A. **Um funcionário da monarquia**. Ensaio sobre o segundo escalão. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 2007.

CANGIANI, M. A teoria institucional de Karl Polanyi: a sociedade de mercado e sua economia “desenraizada”. In: POLANYI, K. **A subsistência do homem e ensaios correlatos**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

CANO, W.; LUNA, F. V. de. A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese. In: **Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil**. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

CARDOSO, C. F.. História da agricultura e história regional: perspectivas metodológicas e linhas de pesquisa. In: _____. **Agricultura, Escravidão e Capitalismo**. Petrópolis: Ed. Vozes, 1979, p. 13-93.

CARDOSO, F. H. Introdução. In: _____. **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CARRARA, A. A. “Estruturas agrárias e capitalismo: contribuição para o estudo de ocupação do solo e de transformação na zona da Mata mineira (séculos XVIII e XIX)”. **Núcleo de História Econômica e Demográfica, Série de estudos n° 2**, Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 1999.

CARVALHO, J. M. de. **A construção da ordem: a elite política imperial**. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

CARVALHO, J. M. de. “Escravidão e razão nacional”. **Revista de Ciências Sociais, Dados**, v. 31, n. 3, p. 287-308, 1988.

CARVALHO, J. M. de. Introdução. In: **Bernardo Pereira de Vasconcelos**. São Paulo: Editora 34, 1999.

CECHIN, J. **A Construção e Operação das Ferrovias no Brasil do Século XIX**. 130f. Dissertação (Mestrado em Economia), Campinas, IE/Unicamp, 1978.

CHALHOUB, S. “A precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)”. **História Social**, Campinas, n. 29, p. 33-62, 2° sem. 2010.

CHALHOUB, S. Costumes senhoriais: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império. In: AZEVEDO, E. et al. **Trabalhadores na cidade: cidade e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX**. Campinas: Editora da Unicamp, 2009, p. 23-62.

CHALHOUB, S. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte**. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

CHALHOUB, S.; SILVA, F. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. **Cadernos AEL**, v. 14, n. 26, p.15-45, 2009.

CHAVES, C. M. das G. **Perfeitos negociantes: mercadores das minas setecentistas**. São Paulo: Annablume, 1999.

CHRYSOSTOMO, M. I.; VIDAL, L. “Do depósito à hospedaria de imigrantes: gênese de um “território da espera” no caminho da emigração para o Brasil”. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, vol. 21, n. 1, p. 195-217, 2014.

COELHO, E. C. **As profissões imperiais: Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro (1822-1930)**. São Paulo: Editora Record, 1999.

COIMBRA, C. **Visão Histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Ministério dos transportes, 1974.

CONRAD, R. **Os últimos anos de escravatura no Brasil, 1850-1888**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

COSTA, E. Viotti da. **Da senzala à colônia**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1966.

COSTA, W. P. “Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência”. In: JANCSÓ, István (Org.). **Brasil: formação do Estado e da Nação**. São Paulo: Hucitec, 2003.

COSTA, W. P. **Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo**. 167f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – IFCH, Universidade Estadual de Campinas, 1976.

CRAVO, T. A. “Engenharia, engenheiros e o universo da difusão de tecnologia no Brasil Imperial: patente, projeto e construção de uma ponte lattice em Minas Gerais (1860-1864)”. **Revista Brasileira de História da Ciência**, v. 5, p. 354-368, 2012.

CRAVO, T. A. “Modernização esquecida, construindo pontes e estradas no Brasil Imperial: engenheiros e artífices em uma região exportadora em Minas Gerais (1850-1875)”. **Almanack**, v. 6, p. 133-151, 2013.

CRAVO, T. A. **Construindo pontes e estradas no Brasil Império: engenheiros e trabalhadores nas Minas Gerais (1835-1889)**. São Paulo: Alameda, 2016.

CRAVO, T. A. Scientific instruments, booksellers and engineers in Imperial Brazil: building bridges and roads in Minas Gerais, 1835-1889. In: GRANATO, M.; LOURENÇO, M. C. (Org.). **Scientific instruments in the history of science: studies in transfer, use and preservation**. Rio de Janeiro: MAST, 2014, v. 1, p. 319-343.

CUNHA, A. M.; SIMÕES, R. F.; PAULA, J. A. de. “História econômica e regionalização: contribuição a um desafio teórico-metodológico”. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 38, n. 3, p. 493-524, jul./set. 2008.

CUNHA, M. C. da. “Sobre os silêncios da lei. Lei Costumeira e Positiva nas Alforrias de Escravos no Brasil do século XIX”. **Cadernos IFCH**, Unicamp, 1983.

DALAQUA, R. H. “O debate no interior da New Left britânica: o significado da controvérsia entre Perry Anderson e E.P.Thompson”. **História Social**, n. 16, p. 215-232, 2009.

DEAN, W. “Comments on Slavery in a Nonexport Economy II”. **The Hispanic American Historical Review**, v. 63, n. 3, p. 582-584.

DIAS, M. O. S. A interiorização da metrópole (1808-1853). In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). **1822: Dimensões**. São Paulo: Perspectiva, 1972.

DOLHNIKOFF, M. “O lugar das elites regionais”. **Revista USP**, São Paulo, p. 116-133, jun/ago, 2003.

DOLHNIKOFF, M. “O poder provincial: política e historiografia”. **Revista de História**, São Paulo, n. 122, p. 71-95, jan/jul. 1990.

DOLHNIKOFF, M. **O pacto Imperial: origem do federalismo no Brasil do século XIX**. São Paulo: Globo, 2005.

EISENBERG, P. **Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – século XVIII e XIX**. Campinas: Editora Unicamp, 1989.

EL-KAREH, A. **Filha branca de mãe preta. A companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis: Ed. Vozes, 1982.

ELLIS, M. **Contribuição ao estudo do abastecimento das áreas mineradoras do Brasil no século XVIII**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1961 (Cadernos de Cultura, nº124).

ENGERMAN, S. “Comparative approaches to the ending of slavery”. **Slavery & Abolition**, v. 2, n. 21, p. 281-300, 2000.

ENGERMAN, S.; GENOVESE, E. “Comments on Slavery in a Nonexport Economy III”. **The Hispanic American Historical Review**, v. 63, n. 3, p. 585-590, 1983.

FERNANDES, F. “Correntes da história”. **Folha de S. Paulo**, Opinião, 23 de maio de 1994, p. 1.

FERNANDES, F. A sociedade escravista no Brasil. In:_____. **Circuito fechado: quatro ensaios sobre o “poder institucional”**. São Paulo: Hucitec, 1976.

FIGUERÔA, S. F. de M. “Engenheiros brasileiros nas “Grandes Écoles” francesas no século XIX: um mapeamento em grande escala”. **III Scientiarum Historia. 3º Congresso de História das Ciências e das Técnicas & Epistemologia**. Rio de Janeiro: UFRJ, p. 23-40, 2010.

FOGEL, R. W. **Railroads and american economic growth: essays in econometric history**. Baltimore: The John Hopkins, 1970.

FRAGOSO, J. L.; GUEDES, R. **Tráfico de Escravos, Mercadores e Fianças**. Dois Bancos de Dados (Despachos de Escravos, Passaportes e Licenças). Rio de Janeiro: Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social (Liphis/UFRJ)/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001.

FRANCO, M. S. de C. **Homens livres na ordem escravocrata**. 3º edição. São Paulo: Kairós Livraria Editora, 1983.

FRANK, Z. **Dutra's world: wealth and family in nineteenth-century Rio de Janeiro**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004.

FREIRE, J. **Escravidão e Família Escrava na Zona da Mata mineira oitocentista**. 346f. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, 2009.

FREIRE, J. “Crescimento da população cativa em uma economia agroexportadora: Juiz de Fora (Minas Gerais) século XIX”. **Revista de História (USP)**, v. 1, p. 245-283, 2012.

FREYRE, G. **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960, t. 1.

FRIEIRO, E. **Feijão, angu e couve**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1982.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. 15. ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1977.

FURTADO, J. F. **Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

FURTADO, J. F. “Mapa das Minas”. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, v. XLVI, n. 2, p. 24-25, 2010.

GALVÃO, O. J. de A. “Os transportes como um problema de política pública: uma perspectiva histórica”. **Planejamento e Políticas Públicas (IPEA)**, Brasília, v. 13, p. 183-213, 1996.

GEBARA, A. **A formação do mercado de trabalho livre no Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

GENOVEZ, P. F. “Barões numa perspectiva reticular: análise de redes sociais, poder e nobreza na Zona da Mata Mineira no segundo Reinado”. **Tempo. Revista do Dep. de História da UFF**, v. 15, pp. 243-266, 2011.

GINZBURG, C. O nome e o como. Troca desigual e mercado historiográfico In: GINZBURG, C.; CASTELNUOVO, E.; PONI, C. **A Micro-história e outros ensaios**. Lisboa: Difel, 1989.

GODOY, M. M. “Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX”. **Texto para discussão n.º 109**. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1996.

GONÇALVES, A. L. **Estratificação social e mobilizações políticas no processo de formação do Estado nacional brasileiro**. São Paulo: Aderaldo & Rothschild, 2008.

GORENDER, J. **O escravismo colonial**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2010.

GOUVÊA, M. de F. **O Império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GRAMSCI, A. **Gramsci: a cultura e os subalternos**. Lisboa: Edições Colibri, 2012.

GUEDES, Roberto. “Samuel da Rocha: escravo, aparentado, forro, carpinteiro e senhor (Porto Feliz, São Paulo, Século XIX)”. **Anos 90** (UFRGS), v. 17, p. 55-79, 2010.

GUIMARAES, C. M.; REIS, L. M. “Agricultura e caminhos de Minas (1700/1750)”. **Revista do Departamento de História**, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, n. 4, p. 85-99, 1987.

GUIMARÃES, C. M.; ALMEIDA, A.; VELOSO, G. “Capão do Lana: dos documentos à arqueologia”. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, v. XLVI, p. 126-141, 2010.

GURVITCH, G. As “Estruturas” em sociologia. In: BASTIDE, R. (org). **Usos e Sentidos do Termo “Estrutura”**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1971, p. 109-124.

HALL, M.; STOLCKE, V. “A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo”. **Revista Brasileira de História**, n.6, pp. 80-120, 1984.

HÉLIN, E. Profissão e estatuto social. In: MARCÍLIO, M. L. (org). **Demografia Histórica**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977.

HOBBSBAWM, E. **A Era das revoluções: Europa 1749-1848**. 20 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

HOBBSBAWN, E. Costumes, salários e carga de trabalho na indústria do século dezenove. In: **Os trabalhadores: estudo sobre a história do operariado**. 5 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

HOBBSBAWM, E. Prefácio. In: MARX, K. **Formações econômicas pré-capitalistas**. Rio de Janeiro: Paz e Terra 1975.

HOLANDA, S. B. de. Prefácio do tradutor. In: DAVATZ, T. **Memórias de um colono no Brasil (1850)**. São Paulo: Livraria Martins, 1941.

HOLANDA, S. B. de. **Vale do Paraíba: velhas fazendas**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2010.

IANNI, O. O progresso econômico e o trabalhador livre. In: HOLANDA, S. B. de (dir.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 4ªed. São Paulo: DIFEL, t. 2: O Brasil Monárquico, v. 3: Reações e transações, 1982.

IGLÉSIAS, F. Minas Gerais. In: HOLANDA, S. B. de (Org.). **O Brasil Monárquico**. Dispersão e Unidade. Vol. 2, tomo II. São Paulo: Difel, 1964.

IGLÉSIAS, F. **Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889)**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958.

JANCSÓ, I. “Este livro”. In: JANCSÓ, I. (Org.). **Brasil: formação do Estado e da Nação**. São Paulo: Ed. Hucitec, 2003, p. 15-28.

JARAUSCH, K. H.; HARDY, K. **Quantitative methods for historians: a guide to research, data, and statistics**. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1991.

JOHNSON, W. “On agency”. **Journal of Social History**, v. 37, n. 1, p. 113-124, 2003.

KARASCH, M. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

KLEIN, H. “A experiência afro-americana numa perspectiva comparativa”. **Afro-Ásia**, Salvador, v. 45, p. 95-12, 2012.

KLEIN, H. “A oferta de muares no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880”. **Estudos Econômicos**, v. 19, n. 2, p. 347-372, mai/ago, 1989.

KLEIN, H.; LUNA, F. V. Pessoas livres de cor numa sociedade escravocrata: São Paulo e Minas Gerais no início do século XIX. In: LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci del Nero da; KLEIN, Herbert S. **Escravidão em São Paulo e Minas Gerais**. São Paulo: EDUSP, 2009, p. 461-492.

KLEIN, H. **A escravidão africana: América Latina e Caribe**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987.

KLEIN, H. “Os homens livres de cor na sociedade escravista brasileira”. **Dados**, nº 17, p. 3-28, 1978.

KLEIN, H. “The colored freedmen in Brazilian Slave Society”. **Journal of Social History**, v. 3, n. 1, p. 30-52, 1969.

KOWARICK, L. **Trabalho e vadiagem**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1994.

LACERDA, A. H. D. **Os padrões das alforrias em um município cafeeiro em expansão: Juiz de Fora, Zona da Mata de Minas Gerais, 1844-88**. São Paulo: Annablume, 2006.

LAMOUNIER, M. L. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LANNA, A. L. “A organização do trabalho livre na Zona da Mata Mineira, 1870-1920”. **Anais do III Seminário Sobre Economia Mineira**. Diamantina: Cedeplar, 1986.

LARA, S. H. “Na perspectiva dos escravos”. **Teoria e Debate**, São Paulo, v. 45, jul./ago, p. 68-71, 2000.

LEFF, N. “A emergência do Estado desenvolvimentista brasileiro: o final do século 19”. **Estudos Econômicos**, v. 13, n. 3, p. 629-645, 1993.

LENHARO, A. **As tropas da moderação**: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. São Paulo: Símbolo, 1979.

LEPETIT, B. **Chemins de terre & voies d’ eau. Réseaux de transports et organisation de l’espace en France 1740-1840**. Paris: Éditions de l’École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1984.

LEUNIG, T. Social savings. In: GREASLEY, D.; OXLEY, L. (eds.). **Economics and history. Surveys in cliometrics**. Chichester; Malden, MA: Wiley-Blackwell, 2011.

LIBBY, D. C. **Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil**. O caso de Morro Velho. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1984.

LIBBY, D. C. **Transformação e trabalho em uma economia escravista**: Minas Gerais no século XIX. São Paulo, Brasiliense, 1988.

LIBBY, D. C. O tráfico negreiro internacional e a demografia escrava nas Minas Gerais: um século e meio de oscilações. In: FURTADO, J. F. (Org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica**: Europa, Américas e África. São Paulo: Annablume, 2008.

LINHARES, M. Y. **História do abastecimento**: uma problemática em questão (1530-1918). Brasília: Binagri, 1979.

LINHARES, M. Y.; SILVA, F. C. T. **História da Agricultura Brasileira**: combates e controvérsias. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LIMA, Henrique Espada Lima. “Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX”. **Topoi**, v. 6, n. 11, p.289-326, 2005.

LOVEJOY, H. B. “The registers of Liberated Africans of the Havana Slave Trade Commission: implementation and policy, 1824-1841”. **Slavery & Abolition**, n. 1, v. 37, p. 23-44, 2016.

LOWY, M. Abertura da História. In: **Walter Benjamin**: aviso de incêndio. São Paulo: Ed. Boitempo, 2005, p. 147-159.

MAC CORD, M. “Francisco José Gomes de Santa Rosa: experiências de um mestre pedreiro pardo e pernambucano no Oitocentos”. **Afro-Ásia**, v. 49, p. 199-227, 2014.

MAC CORD, M. **Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista**. Campinas: Editora Unicamp, 2012.

MACHADO, M. H. P. T. “Em torno da autonomia escrava: uma nova direção para a história social da escravidão”. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n° 16, p. 143-160, mar. 1988/ago. 1988.

MACHADO, M. H. P. T. **Crime e escravidão**. 2° ed. São Paulo: Edusp, 2014.

MAGALHÃES, B. R. de. “A demanda do trivial: vestuário, alimentação e habitação”. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, n° 65, p. 153-199, 1987.

MAMIGONIAN, B. G. **Os africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 2017.

MAMIGONIAN, B. G. Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres. In: FLORENTINO, M. (Org.). **Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MARCÍLIO, M. L. **Crescimento demográfico e evolução agrária paulista (1700-1836)**. São Paulo: HUCITEC, EDUSP, 2000.

MARQUESE, R. de B. “As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira”. **Revista de História (USP)**, v. 169, p. 223-253, 2013.

MARQUESE, R. de B. Prefácio à edição brasileira. Capitalismo e escravidão e a historiografia sobre a escravidão negra nas Américas. In: WILLIAMS, Eric. (Org.). **Capitalismo & Escravidão**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 9-23.

MARQUESE, R. de B. Estrutura e agência na historiografia da escravidão: a obra de Emília Viotti da Costa. In: FERREIRA, A.C. et al. (Org.). **O historiador e seu tempo**. São Paulo: Editora da Unesp, 2008, p. 67-81.

MARQUESE, R. de B.; PARRON, Tamis. “Internacional escravista: a política da Segunda Escravidão”. *Topoi*. **Revista de História**, v. 12, p. 97-117, 2011.

MARTINS, R. B. “A economia escravista de Minas Gerais no século XIX”. **Texto para discussão n° 10**. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.

MARTINS, R. B. “Tesouro revelado”. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Ano LI, n. 1, p. 80-103, 2015.

MARTINS, R. B. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: SZMERECSENYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). **História Econômica da Independência e do Império**. 2° ed. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130.

MARTINS, R. B.; MARTINS, M. S. “As exportações de Minas Gerais no século XIX”. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, n. 58, p. 105-120, 1984.

MARX, K. **A ideologia alemã**: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas, 1845-1846. São Paulo: Boitempo, 2007.

MARX, K. A assim chamada acumulação primitiva. In: **O capital**: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MATOS, A. T. de. **Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)**. Ponta Delgada [Portugal]: Universidade dos Açores, 1980.

MATOS, A.; DIOGO, M. P. “Bringing it all back home: portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)”. **HoST**, v. 1, p. 155-182, 2007.

MATTOS, I. R. **O tempo do saquarema**. São Paulo: Hucitec, 1987.

MATTOSO, K. **Da Revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX**. Salvador: Corrupio, 2004.

MELÉNDEZ, José Juan Pérez. “Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo”. **Revista Brasileira de História**, v. 34, n. 68, p. 35-60, 2014.

MELLO, E. C. de. **O norte agrário e o Império 1871-1889**. 2º ed. Rio de Janeiro: Toopbooks, 1999.

MELLO, J. M. C. de. **O capitalismo tardio**: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. 4ªed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

MELLO, P. C. Rates of return on slave capital in Brazilian Coffee Plantations, 1871-1881. In: Robert Fogel; Stanley Engerman (et al.). **Without consent or contract. Technical papers: the rise and fall of American slavery**. New York: W.W.Norton & Company, 1992.

MELLO, P. C.; SLENES, R. W. Análise econômica da escravidão no Brasil. In: NEUHASS, P. (Coord.). **Economia brasileira: uma visão histórica**. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1980.

MELO, H. P. de. “Café e ferrovias: Rio de Janeiro e Minas Gerais 1850/1910”. **Anais do VII Seminário sobre Economia Mineira**. Diamantina: Cedeplar, 1995.

MENDES, Philipe Scherrer. **Finanças Públicas da Província de Minas Gerais**. 50 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, 2007.

MENDONÇA, J.M.N. “Leis para “os que se irão buscar” – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro”. **História: Questões e Debates**, Curitiba, n. 56, p. 63-85, jan/jun. 2012.

MENESES, J. N. A terra de quem lavra e semeia: alimento e cotidiano em Minas Colonial. In: RESENDE, M. E. L. de; VILLALTA, L. C. (org.). **História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007, v. 1, p. 337-358.

MORAES, V. A. de. **Estradas interprovinciais no Brasil Central (1834-1870)**. 276f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010.

MOTOYAMA, S. (org.). **Tecnologia e industrialização no Brasil**. São Paulo: Unesp, 1994.

MOTTA, J. F. **Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista**. São Paulo: Alameda, 2012.

MOURA, D. A. S. de M. **Saindo das sombras: homens livres no declínio do escravismo**. Campinas: Ed. Unicamp, 1998.

NATAL, J. L. A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: historia e perspectivas**. Campinas. Tese (doutorado). Universidade Estadual de Campinas, 1991.

NEGRO, A. L. “E. P. Thompson no Brasil”. **Revista Crítica Marxista**, n. 39, p. 151-161, 2014.

NETO, P. L. de O. C. **Estatística**. São Paulo: Ed. Edgard Blucher, 1989.

NOVAIS, F. “Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (Séculos XVI-XVIII)”. **Cadernos CEBRAP**, São Paulo, n. 17, 1974.

OLIVEIRA, C. E. F. de. **Construtores do Império, defensores da província: São Paulo e Minas Gerais na formação do Estado nacional e dos poderes locais, 1823-1834**. 416f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2014.

OLIVEIRA, M. I. C. de. **O liberto: o seu mundo e os outros – Salvador, 1790-1890**. São Paulo; Brasília: Corrupio: CNPq, 1988.

OLIVEIRA, M. R. de. **Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780-1870**. Edusc: Juiz de Fora, 2005.

PAIVA, C. A. **População e economia nas Minas Gerais do século XIX**. 229 f. Tese (Doutorado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 1996.

PAIVA, C. A.; GODOY, M. M.; RODARTE, M. M.. **Publicação crítica do recenseamento geral do Império do Brasil de 1872**. Núcleo de Pesquisa em História Econômica e Demografia (NPHEd): Belo Horizonte, 2012.

PAIVA, C. A.; ARNAUT, L. D. H. “Fontes para o estudo de Minas oitocentista: listas nominativas”. **Anais do V Seminário sobre economia mineira**. Diamantina: Cedeplar, 1990.

PAIVA, C. A.; GODOY, Marcelo Magalhães. “Território de contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX”. **Anais do X Seminário sobre Economia Mineira**. Diamantina: Cedeplar, 2002.

PARRON, T. **A política da escravidão no império do Brasil, 1826-1865**. 288f. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo, 2009

PAULA, J. A.. “O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história”. **História Econômica e História de Empresas**, v. 5, n. 1, p. 7-39, 2002.

PENA, E. S.. **Pajens da casa imperial, juriconsultos, escravidão e a lei de 1871**. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.

PICON, A.. “French Engineers and Social Thought, 18-20th Centuries: An Archeology of Technocratic Ideals”. **History and Technology**, v. 23, n. 3, p. 197-208, 2007.

PICON, A.. “La création du corps et de l’Ecole des Pont et Chaussées”. In:_____. **L’Invention de L’ingénieur moderne, L’Ecole des Ponts et Chaussées 1747-1851**. Presses de l’école nationale des ponts et chaussées, 1992.

PINHEIRO, F. W. A. “Os condutores de almas africanas: concentração e famílias no tráfico de escravos para Minas Gerais, 1809-1830”. **Anais do XIII Seminário Sobre a Economia Mineira**. Belo Horizonte: Cedeplar, 2008.

PIRES, J. M.; COSTA, I. (Org.). **O capital escravista-mercantil e a escravidão nas Américas**. São Paulo: Educ, FAPESP, 2010.

POLANYI, K. “Aristóteles descubre la economía”. In: POLANYI, Karl; ARENSBERG, Conrad M.; PEARSON, Harry W. (Org.). **Comercio y Mercado en los Imperios Antiguos**. Barcelona: Labor Univ., 1976, p. 111-140.

POLANYI, K. “El lugar de la economía en la sociedad”. In: POLANYI, Karl; ARENSBERG, Conrad M.; PEARSON, Harry W. (Org.). **Comercio y Mercado en los Imperios Antiguos**. Barcelona: Labor Univ., 1976, p. 286-288.

POLANYI, K. **A grande transformação: as origens da nossa época**. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

PRADO JUNIOR, C. A revolução brasileira. In:_____. **A revolução brasileira: a questão agrária no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

REIS, J. C. **Nouvelle Histoire e tempo histórico**. São Paulo: Ed. Ática, 1994.

REIS, J. J. “A greve negra de 1857 na Bahia”. **Revista USP**, n. 18, p. 8-29, 1993.

REIS, J. J.; AGUIAR, M. G. de. “Carne sem osso e farinha sem caroço: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia”. **Revista de História**, 2º sem., p. 133-160, 1996.

REIS, N. G. **O Caminho do Anhanguera**. São Paulo: Via das Artes, 2014.

RENGER, F. E. As companhias inglesas de mineração de ouro no tempo de Ernst Hasenclever: 1825 a 1845. In: HASENCLEVER, E. **Ernst Hasenclever e sua viagem às províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2015.

RESENDE, M. E. L. de. Itinerários e interditos na territorialização das Geraes. In: VILLALTA, L. C.; RESENDE, M. E. L. de. **História de Minas Gerais: as minas setecentistas I**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007. p. 25-53.

RESTITUTTI, C. C. **As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial**, Minas Gerais, 1839-1884. 335f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006.

RESTITUTTI, C. C. “Elementos da fiscalidade de Minas Gerais provincial”. **Almanack Braziliense**, São Paulo, n. 10, p. 115-129, 2009.

RODARTE, C. “Os liberais de Minas e o “Regresso””. **Revista do Arquivo Publico Mineiro**, v. 50, n. 2, p. 68-85, 2014.

RODARTE, M. M. S. **O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado – Minas Gerais, 1830**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

RODRIGUES, J. O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil. In: GRINBERG, K.; SALLES, R. (Org.). **O Brasil Imperial, vol. II: 1831-1870**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

RODRIGUES, J. H. Introdução. In: COIMBRA, Creso. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP, 1974.

SAES, F. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1981.

SANTOS, A. dos. **Em obras: os trabalhadores da cidade de São Paulo entre 1775 e 1809**. 174f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2013.

SCHORER, M. T. “Um documento sobre os ranchos das estradas paulistas nos fins do século XVIII”. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, nº 6, p. 177-180, 1969.

SCHWARTZ, S. B. A historiografia recente da escravidão brasileira. In:_____. **Escravos, roceiros e rebeldes**. Bauru: Edusc, 2001, p. 21-88.

SILVA, F. C. da. **Barões do Ouro e Aventureiros no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2012.

SILVA, M. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.

SILVA, M. **Kilometro zero. Caminhos antigos – estradas modernas**. Rio de Janeiro, 1934.

SILVA, S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1976.

SILVA, W. **Liberais e povo: a construção da hegemonia liberal-moderada na província de Minas Gerais (1830-1834)**. São Paulo: Hucitec, 2009.

SLENES, R. W. “Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: A Economia Escrava de Minas Gerais no Século XIX”. **Estudos Econômicos**. São Paulo, v. 18, n° 3, p. 449-495, 1988.

SOUSA NETO, M. F. de. **Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, R. S. **Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho livre nos Canteiros da Estrada de São Francisco: Bahia, 1858-1863**. 231 p. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 2013.

STEINFELD, R.; ENGERMAN, S. Labor – free or forced? A historical reassessment of differences and similarities. In: BRASS, T.; LINDEN, M. (eds.). **Free and unfree labour**. Paris: Lang, 1997.

SUPRINYAK, C. E.; RESTITTUTTI, C. “Os muare e as Minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX”. **Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira**, Diamantina, 2006.

SUMMERHILL, W. R. “Big social savings in a small laggard economy: railroad-led growth in Brazil”. **The Journal of Economic History**, v. 65, n. 1, p. 72-102, 2005.

TAUNAY, A. de E. Fundação de Vassouras – o barão de Ayuruoca, extraordinário propulsor da lavoura cafeeira. In:_____. **História do Café no Brasil**. Volume 2. Tomo II. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, p. 245-258.

TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Clavero, vol. 1, 1994.

TESSARI, C. “O padrão de demanda por mão de obra na lavoura paulista e a questão do trabalhador nacional: nem vadio, nem escasso, nem instável (1890-1915)”. **Economia e Sociedade**, v. 23, n. 2 (51), p. 465-487, ago. 2014.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade**. 6° ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

THOMPSON, E. P. “A história vista de baixo”. In: NEGRO, Antonio Luigi; SILVA, Sergio (Org.). **A peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. [1° ed. 2001]. 2° ed. Campinas: Ed. Unicamp, 2012.

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. [1° ed. 1978]. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1981.

THOMPSON, E. P. La sociedade inglesa del siglo XVIII: ¿Lucha de clases sin clases? In: _____. **Tradición, revuelta y consciência de classe**: estudos sobre la crisis de la sociedad preindustrial. Barcelona: Grijalbo, 1979.

TOMICH, D. **Pelo prisma da escravidão**: trabalho, capital e economia mundial. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

VARGAS, M. Construção de Estradas. In: MOTOYAMA, S. (Org.). **Tecnologia e industrialização no Brasil**. São Paulo: Ed. Unesp, 1994.

VENÂNCIO, R. P. Comércio e fronteira em Minas Gerais colonial. In: FURTADO, Júnia Ferreira (Org.). **Diálogos Oceânicos**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.

VILAR, P. História marxista, história em construção. In: LE GOFF, J.; NORA, P. **História: novos problemas**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.

WALLERSTEIN, I. Espaço Económico [verbete] In: ROMAN, Ruggiero (dir.). **Enciclopédia Einaudi**. v. 7 – Modo de Produção, Desenvolvimento/ Subdesenvolvimento. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1986.

WEBER, M. “Os três tipos puros de dominação legítima”. In: COHN, Gabriel (Org.). **Max Weber**. 7º ed. São Paulo: Ed. Ática, 2003, p. 128-141.

WEBER, M. **Economia e Sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. 4º ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, v.1, 2015.

WHITE, R. **Railroaded**: the transcontinentals and the making of modern America. New York: W. W. Norton & Company, 2011.

ZEMELLA, M. **O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo, 1951.

GLOSSÁRIO

REFERÊNCIAS

SILVA, Antonio de Moraes e. **Diccionario da língua portugueza**. [1º edição 1789]. 4. ed. Lisboa: Impressão Regia, 1831.

PINTO, Luiz Maria da Silva. **Diccionario da Lingua Brasileira**. Ouro Preto: Typ. de Silva, 1832.

OCUPAÇÕES

- **Artífice** – O homem, ou mulher official, que sabe, e professa alguma arte, que faz alguma coisa com artifício, estudo.
- **Artificiar** – Empregar trabalho, e arte para affeição, polir as coisas toscas como a natureza as cria.
- **Canteira** – Pedreira, donde se corte pedra para cantaria.

- **Canteiro** – Official, que lavra pedras de cantaria. § Porção de terra lavrada, e separada de outra para nella se dispor, ou semeyar flores, hortalica, etc.
- **Carpinteiro** – Official, que trabalha em madeiras de construção civil, ou náutica, e estes se dizem da Ribeira.
- **Cavoucar** - Trabalhar como o cavouqueiro. “cavoucar pedras”. Fazer excavações, cavoucos, para desenterrar, minar, descobrir alicerces, coisas que ficarão debaixo de ruínas.
- **Cavouco** - O buraco, que o cavouqueiro faz com uma especie de alavanca, o qual se enche de pólvora, para rebentar a pedra.
- **Cavouqueiro** – O que faz cavoucos. § Mao official em qualquer officio, outros dizem Chaboqueiro.
- **Carreiro** – Homem, que guia o carro, e bois.
- **Contramestre** – Official do navio, que rege a mareação e certos marinheiros; sujeito ao Mestre, e Capitão.
- **Ferreiro** – Mecanico, que faz obras de ferro

APÊNDICE

APÊNDICE A - BANCO DE DADOS SOBRE OS TRABALHADORES EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS COM BASE NAS LISTAS NOMINAIS DOS OPERÁRIOS DAS OBRAS VIÁRIAS (1835-1887)

TABELA – OBRAS VIÁRIAS

Estrada de Juiz de Fora a Barbacena
Estrada de Lavrinhas
Ponte do Paraibuna
Estrada do Paraibuna
Estrada entre Mariana e São Caetano
Estrada de São Sebastião a São Caetano
Estrada de São Caetano para Furquim
Estrada em direção à Queluz
Estrada de Campanha a Santo Antônio do Machado
Estrada de Lambari a Santo Antônio do Machado
Estrada de Campanha a Águas Virtuosas
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara
Ponte sobre o Rio São João em Montes Claros
Ponte sobre o Rio São João em Pitangui

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

Localização APM (Fonte)	Processo
SPOP 3-6 Cx 4 doc. 02-40	Estrada de Juiz de Fora a Barbacena (Nov.1872)
SPOP 3-6 Cx 4 doc. 02-62	Estrada de Juiz de Fora a Barbacena (Dez. 1872)
SPOP 3-6 Cx 4 doc. 02-79	Estrada de Juiz de Fora a Barbacena (Jan. 1873)
SPOP 3-6 Cx 4 doc. 02-105	Estrada de Juiz de Fora a Barbacena (Fev. 1873)
SPOP 3-6 Cx 4 doc. 02-131	Estrada de Juiz de Fora a Barbacena (Mar. 1873)
SPOP 3-6 Cx 11 doc. 11-44	Estrada de Lavrinhas (agosto 1841)
SPOP 3-6 Cx 11 doc. 11-45	Estrada Lavrinhas (setembro 1841)
SPOP 3-6 Cx 11 doc. 11-46	Estrada Lavrinhas (outubro 1841)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-07	Ponte do Paraibuna (julho 1843)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-14	Ponte do Paraibuna (agosto 1843)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-21	Ponte do Paraibuna (novembro 1843)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-25	Ponte do Paraibuna (dezembro 1843)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-33	Ponte do Paraibuna (janeiro 1844)

SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-37	Ponte do Paraibuna (março 1844)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-40	Ponte do Paraibuna (abril 1844)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-43	Ponte do Paraibuna (agosto 1844)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-47	Ponte do Paraibuna (setembro 1844)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-58	Ponte do Paraibuna (outubro 1844)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-62	Ponte do Paraibuna (novembro 1844)
SPOP 3-6 Cx 41 doc. 21-70	Ponte do Paraibuna (dezembro 1844)
PP 1-46 Cx 10 doc. 45-01	Estrada Nova do Paraibuna entre Queiroz e Ribeirão da Estiva e entre Queiroz e Matias Barbosa (Agosto 1841)
PP 1-46 Cx 10 doc. 45-02	Estrada Nova do Paraibuna entre a Barreira Nº 1 e o Ribeirão da Estiva (Setembro 1841)
PP 1-46 Cx 10 doc. 45-03	Estrada do Paraibuna na Serra da Mantiqueira (Agosto 1841)
PP 1-46 Cx 10 doc. 45-04	Estrada Nova alto da Serra de Mantiqueira (Setembro 1841)
PP 1-46 Cx 19 doc. 07-02	Estrada entre Mariana e São Caetano (Agosto 1845)
PP 1-46 Cx 19 doc. 07-03	Estrada de São Sebastião a São Caetano (Agosto 1845)
PP 1-46 Cx 19 doc. 07-04	Estrada de São Caetano para Furquim (Agosto 1845)
OP 3-5 Cx 1 doc. 02-01	Estrada em direção à Queluz (Setembro 1835)
OP 3-5 Caixa 10 doc. 01-01	Estrada de Campanha a Santo Antônio do Machado (Janeiro 1871)
OP 3-5 Caixa 10 doc. 07-01	Estrada de Lambari a Santo Antônio do Machado (Março 1871)
OP 3-5 Caixa 10 doc. 10-01	Estrada de Campanha a Águas Virtuosas (Março 1871)
OP 3-5 Caixa 04 doc. 05-01	Estrada Nova do Paraibuna entre Barbacena e a Barreira Nº1 (Janeiro 1842)
OP 3-5 Caixa 04 doc. 09-01	Estrada Nova do Paraibuna entre Barbacena e a Barreira Nº1 (Fevereiro 1842)
OP 3-5 Caixa 4 doc. 32-01	Estrada Nova do Paraibuna entre Barbacena e a Barreira Nº1 (Março 1842)
OP 3-5 Caixa 4 doc. 32-02	Estrada Nova do Paraibuna entre Barbacena e a Barreira Nº1 (Abril 1842)
OP 3-5 Caixa 4 doc. 32-03	Estrada Nova do Paraibuna entre Barbacena e a Barreira Nº1 (Maio 1842)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-54	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Outubro 1867)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-61	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Setembro 1867)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-67	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Novembro 1867)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-77	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Dezembro 1867)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-81	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Janeiro 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-87	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Fevereiro 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-91	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Março 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-98	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Abril 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-105	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Maio 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-116	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Junho 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-124	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Julho 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-131	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Agosto 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-144	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Setembro 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-147	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Outubro 1868)

OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-154	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Dezembro 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-157	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Novembro 1868)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-171	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Maio 1869)
OP 3-6 Caixa 49 doc. 18-186	Ponte sobre o Rio Santa Bárbara (Junho 1869)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 23-28	Ponte sobre o Rio São João em Montes Claros (Julho 1885)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 23-32	Ponte sobre o Rio São João em Montes Claros (Junho 1885)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 23-36	Ponte sobre o Rio São João em Montes Claros (Maio 1885)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 27-26	Ponte sobre o Rio São João em Pitangui (Março 1887)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 27-26	Ponte sobre o Rio São João em Pitangui (Maio 1887)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 27-26	Ponte sobre o Rio São João em Pitangui (Junho 1887)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 27-26	Ponte sobre o Rio São João em Pitangui (Julho 1887)
OP 3-6 Caixa 50 doc. 27-26	Ponte sobre o Rio São João em Pitangui (Agosto 1887)

Fonte: APM, OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

Tabela - Número de registros de trabalhadores, segunda a obra viária (1835-1887)

Obra viária	Região	N	%
Estrada entre Mariana e São Caetano	Mineradora Central Oeste	12	0,4
Estrada em direção à Queluz	Mineradora Central Oeste	14	0,4
Estrada de São Sebastião a São Caetano	Mineradora Central Oeste	17	0,5
Estrada de São Caetano para Furquim	Mineradora Central Oeste	17	0,5
Estrada de Lambari a Santo Antônio do Machado	Sul Central	23	0,7
Estrada de Campanha a Águas Virtuosas	Sul Central	31	0,9
Ponte sobre o Rio São João em Pitangui	Intermediária de Pitangui-Tamanduá	37	1,1
Estrada de Campanha a Santo Antônio do Machado	Sul Central	87	2,6
Ponte sobre o Rio São João em Montes Claros	Sertão	105	3,2
Estrada de Lavrinhas	Mineradora Central Oeste	148	4,5
Ponte sobre o Rio Santa Bárbara	Mineradora Central Oeste	272	8,2
Ponte do Paraibuna	Mata	456	13,8
Estrada de Juiz de Fora a Barbacena	Mata e Sudeste	803	24,3
Estrada do Paraibuna	Mata	1278	38,7
Total		3300	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

CONDIÇÃO SOCIAL DOS REGISTROS DOS TRABALHADORES

Tabela – Condição social dos trabalhadores (1835-1887)

	N	%
Liberto	12	0,4
Sem Informação	641	19,4
Livre	1059	32,1
Escravo	1588	48,1
Total	3300	100,0

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

Tabela - Média jornal diário dos trabalhadores (1835-1887)

Ano	Média, desvio padrão, número de registros	Jornal (em réis)
1835	Média	251
	N	14
	Desvio Padrão	42,76
1841	Média	772
	N	544
	Desvio Padrão	314,52
1842	Média	721
	N	882
	Desvio Padrão	294,52
1843	Média	1326
	N	166
	Desvio Padrão	857,19
1844	Média	1333
	N	290
	Desvio Padrão	776,17
1845	Média	513
	N	46
	Desvio Padrão	61,86
1867	Média	1201
	N	67
	Desvio Padrão	343,26
1868	Média	1161

	N	183
	Desvio Padrão	273,66
1869	Média	1511
	N	22
	Desvio Padrão	423,08
1871	Média	1254
	N	141
	Desvio Padrão	290,13
1872	Média	2333
	N	264
	Desvio Padrão	460,70
1873	Média	2292
	N	539
	Desvio Padrão	317,26
1885	Média	2429
	N	105
	Desvio Padrão	939,08
1887	Média	1681
	N	37
	Desvio Padrão	492,19

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

Tabela - Mediana jornal diário dos trabalhadores (1835-1887)

Ano	N	Mediana
1835	14	240
1841	544	640
1842	882	640
1843	166	1200
1844	290	1200
1845	46	500
1867	67	1060
1868	183	1060
1869	22	1560
1871	141	1140
1872	264	2300
1873	539	2300
1885	105	2500
1887	37	1500

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

MÉDIA DE DIAS TRABALHADOS POR MÊS PELOS HOMENS EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS

Tabela - Média de dias trabalhados por mês (1835-1887)

Número de registros	Média	Desvio Padrão
3300	17	7,56

Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

APÊNDICE B – DESPESAS COM OBRAS PÚBLICAS E ESTIMATIVA DOS GASTOS PROVINCIAIS COM CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1888)

TABELA – DESPESAS COM OBRAS PÚBLICAS (1836-1888)

Exercício	Despesas com Obras Públicas	
	Valor	%
1835-1836		
1836-1837	61,000000	100,00%
1837-1838	75,800000	100,00%
1838-1839	75,800000	100,00%
1839-1840	75,800000	100,00%
1840-1841	72,200000	100,00%
1841-1842	67,600000	100,00%
1842-1843	80,600000	100,00%
1843-1844	76,900000	100,00%
1844-1845	88,000000	100,00%
1845-1846	73,540000	100,00%
1846-1847	103,940000	100,00%
1847-1848	126,040000	100,00%
1848-1849		
1849-1850	134,040000	100,00%
1850-1851	138,040000	100,00%
1851-1852	152,400000	100,00%
1852-1853	197,000000	100,00%
1853-1854	169,200000	100,00%
1854-1855	134,072000	100,00%
1855-1856	181,300000	100,00%
1856-1857	170,972000	100,00%
1857-1858	205,000000	100,00%
1858-1859	204,400000	100,00%
1859-1860	316,892755	100,00%
1860-1861	292,000000	100,00%
1861-1862	310,000000	100,00%
1862-1863	310,000000	100,00%
1863-1864	372,420000	100,00%
1864-1865	179,103426	100,00%
1865-1866	174,700000	100,00%

1866-1867	272,200000	100,00%
1867-1868	152,000000	100,00%
1868-1869	178,984689	100,00%
1869-1870	261,165280	100,00%
1870-1871	264,665280	100,00%
1871-1872	306,265280	100,00%
1872-1873	303,985287	100,00%
1873-1874	273,171331	100,00%
1874-1875	330,425640	100,00%
1875-1876	219,030000	100,00%
1876-1877	293,233683	100,00%
1877-1878	338,930000	100,00%
1878-1879	427,880000	100,00%
1879-1880	416,380000	100,00%
1880-1881	433,900000	100,00%
1881-1882	408,900000	100,00%
1882-1883	406,535040	100,00%
1883-1884	349,186724	100,00%
1884-1885	398,364278	100,00%
1885-1886	339,728525	100,00%
1886-1887 *	364,815420	100,00%
1888	347,217313	100,00%

(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: igual o ano financeiro ao civil, o exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248.

ESTIMATIVA DAS DESPESAS PROVINCIAIS COM PONTES E ESTRADAS

1855 a 1865: despesas provinciais com obras públicas alcançaram o valor total de 2:542:088\$181 réis (BARBOSA; GODOY; MENDES, 2011, p. 248).

Tabela – Orçamento da Despesa da Província de Minas Gerais (1855-1865)

Ano	Despesa da Província (Réis)	Despesa com Obras Públicas (Réis)	Participação relativa das obras públicas no orçamento provincial (%)
1855-1856	795:285\$486	181:300\$000	22,80%
1856-1857	783:667\$109	170:972\$000	21,82%
1857-1858	890:637\$658	205:000\$000	23,02%
1858-1859	933:295\$800	204:400\$000	21,90%
1859-1860	1:151:711\$943	316:892\$755	27,51%
1860-1861	1:110:976\$672	292:000\$000	26,28%
1861-1862	1:347:722\$780	310:000\$000	23,02%
1862-1863	1:349:979\$452	310:000\$000	22,96%
1863-1864	1:399:507\$137	372:420\$000	26,61%
1864-1865	1:399:035\$506	179:103\$426	12,80%
Total 1855-1865	11:161:818\$994	2:542:088\$181	22,80%

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248.

Investimentos em estradas e pontes e o pagamento de juros à União e Indústria de 1855 a 1865: 2:127:209\$259 réis (GERBER, 2013, anexo cartográfico).

Construção e o reparo do sistema viário maior dispêndio do grupo de obras públicas: 83,7% do montante destinado para as obras públicas provinciais (2:542:088\$181 réis).

Tabela - Orçamento da despesa provincial com obras públicas e a despesa com pontes, estradas e juros pagos à Companhia União e Indústria (1855-1865)

Ano	Despesa com Obras Públicas		Despesa com pontes, estradas e juros pagos à Cia União e Indústria	
	Valor (Réis)	%	Valor (Réis)	%
1855-1865	2:542:088\$181	100,0	2:127\$209\$259	83,7

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248. Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, Carta da província de Minas Gerais (Anexo).

ESTIMATIVA DAS DESPESAS PROVINCIAIS COM CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1888)

TABELA – DESPESAS COM OBRAS PÚBLICAS E COM A CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1888)

Exercício	Despesas com Obras Públicas		Pontes e Estradas	
	Valor	%	Valor	%
1835-1836				
1836-1837	61,000000	100,00%	51,057000	83,70%
1837-1838	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%
1838-1839	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%
1839-1840	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%
1840-1841	72,200000	100,00%	60,431400	83,70%
1841-1842	67,600000	100,00%	56,581200	83,70%
1842-1843	80,600000	100,00%	67,462200	83,70%
1843-1844	76,900000	100,00%	64,365300	83,70%
1844-1845	88,000000	100,00%	73,656000	83,70%
1845-1846	73,540000	100,00%	61,552980	83,70%
1846-1847	103,940000	100,00%	86,997780	83,70%
1847-1848	126,040000	100,00%	105,495480	83,70%
1848-1849				
1849-1850	134,040000	100,00%	112,191480	83,70%
1850-1851	138,040000	100,00%	115,539480	83,70%
1851-1852	152,400000	100,00%	127,558800	83,70%
1852-1853	197,000000	100,00%	164,889000	83,70%
1853-1854	169,200000	100,00%	141,620400	83,70%
1854-1855	134,072000	100,00%	112,218264	83,70%
1855-1856	181,300000	100,00%	151,748100	83,70%
1856-1857	170,972000	100,00%	143,103564	83,70%
1857-1858	205,000000	100,00%	171,585000	83,70%
1858-1859	204,400000	100,00%	171,082800	83,70%
1859-1860	316,892755	100,00%	265,239236	83,70%
1860-1861	292,000000	100,00%	244,404000	83,70%
1861-1862	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%
1862-1863	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%
1863-1864	372,420000	100,00%	311,715540	83,70%
1864-1865	179,103426	100,00%	149,909568	83,70%
1865-1866	174,700000	100,00%	146,223900	83,70%

1866-1867	272,200000	100,00%	227,831400	83,70%
1867-1868	152,000000	100,00%	127,224000	83,70%
1868-1869	178,984689	100,00%	149,810185	83,70%
1869-1870	261,165280	100,00%	218,595339	83,70%
1870-1871	264,665280	100,00%	221,524839	83,70%
1871-1872	306,265280	100,00%	256,344039	83,70%
1872-1873	303,985287	100,00%	254,435685	83,70%
1873-1874	273,171331	100,00%	228,644404	83,70%
1874-1875	330,425640	100,00%	276,566261	83,70%
1875-1876	219,030000	100,00%	183,328110	83,70%
1876-1877	293,233683	100,00%	245,436593	83,70%
1877-1878	338,930000	100,00%	283,684410	83,70%
1878-1879	427,880000	100,00%	358,135560	83,70%
1879-1880	416,380000	100,00%	348,510060	83,70%
1880-1881	433,900000	100,00%	363,174300	83,70%
1881-1882	408,900000	100,00%	342,249300	83,70%
1882-1883	406,535040	100,00%	340,269828	83,70%
1883-1884	349,186724	100,00%	292,269288	83,70%
1884-1885	398,364278	100,00%	333,430901	83,70%
1885-1886	339,728525	100,00%	284,352775	83,70%
1886-1887 *	364,815420	100,00%	305,350507	83,70%
1888	347,217313	100,00%	290,620891	83,70%

(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: igual o ano financeiro ao civil, o exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248. Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, Carta da província de Minas Gerais (Anexo).

APÊNDICE C - ESTIMATIVA DA DESPESA COM MÃO DE OBRA NA MANUTENÇÃO E CONSTRUÇÃO DE PONTES E ESTRADAS

DESPESAS COM A CONSTRUÇÃO DA PONTE DO PARAIBUNA (1843-1844)

Tabela - Despesas com a construção da Ponte sobre o Rio Paraibuna (1843-1844)					
Mês	Mão de obra		Aquisição ou aluguel de material		Total
	Valor	%	Valor	%	
Jul. 1843	1479680	77,25	435800	22,75	1915480
Ago. 1843	1687470	87,64	238000	12,36	1925470
Nov. 1843	1097400	81,21	253880	18,79	1351280
Dez. 1843	1051860	98,03	21100	1,97	1072960
Jan. 1844	1189240	98,67	16000	1,33	1205240
Mar. 1844	1192280	95,70	53560	4,30	1245840
Abr. 1844	998960	98,64	13800	1,36	1012760
Ago. 1844	1152720	99,23	9000	0,77	1161720
Set. 1844	263295	82,11	57375	17,89	320670
Out. 1844	1104634	80,11	274194	19,89	1378828
Nov. 1844	1623240	75,75	519700	24,25	2142940
Dez. 1844	851380	41,32	1209255	58,68	2060635
Total	13692159	81,53	3101664	18,47	16793823

Fonte: APM, OP 3-6, Caixa 41, doc. 21.

DESPESAS DA CONSTRUÇÃO DA PONTE DO PARAÍBA (1871-1872)

Tabela - Despesas com a construção da ponte sobre o Rio Paraíba		
Despesa	Valor (Réis)	%
Derrubada na margem esquerda do Rio	48\$000	0.1
Ferragem	53\$040	0.1
Três Barris de Verniz	92\$000	0.2
Carvão	254\$800	0.5
Vinte dúzias de tabuas para andaimes (cada dúzia valor de 0\$15)	300\$000	0.6
Cabos	490\$860	1.0
Despesas em viagens ao Rio de Janeiro	314\$800	0.7
Aterro da ponte	575\$000	1.3
Vinte e nove dúzias de pranchões para soalho (cada dúzia valor de 0\$36)	1:044\$000	2.1
Materiais	1:220\$480	2.7
Cal	1:330\$000	3.0
Ferro e Cimento	3:506\$180	7.8
Madeira	6:100\$000	13.4
Carpinteiro	7:092\$850	16.0
Pedreiros*	24:007\$675	53.0
Total	45:209\$205	100.0

Fonte: APM, SPOP 3-6, Caixa 41, doc. 18-11.

(*) A denominação pedreiro aparece como algo genérico na documentação. Nesta categoria estão englobadas as seguintes ocupações: Mestre, Contramestre, Canteiro, Cavouqueiro, Servente, Ajudante, Cozinheiro, Ferreiro.

Mão de obra: representa 69% do custo total.

Tabela - Percentual das Despesas de Mão de Obra e Aquisição ou aluguel de material

Obra	Mão de obra	Aquisição ou aluguel de material	Total
	%	%	%
Ponte sobre o Rio Paraibuna (1843-1844)	81,53	18,47	100,00
Ponte sobre o Rio Paraíba (1871-1872)	69,00	31,00	100,00
Média	75,3	24,7	100,00

Fonte: APM, SPOP 3-6, Caixa 41, doc. 18-11; doc. 21.

APÊNDICE D – ESTIMATIVA DA DESPESA PROVINCIAL COM A MÃO DE OBRA EMPREGADA NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1888)

TABELA – DESPESAS PROVINCIAIS COM MÃO DE OBRA EMPREGADA NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1888)

Exercício	Despesas com Obras Públicas		Pontes e Estradas		Mão de Obra (Pontes e Estradas)		Estimativa do gasto diário com mão de obra
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor
1835-1836							
1836-1837	61,000000	100,00%	51,057000	83,70%	38445921	75,30%	105331
1837-1838	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%	130887
1838-1839	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%	130887
1839-1840	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%	130887
1840-1841	72,200000	100,00%	60,431400	83,70%	45504844	75,30%	124671
1841-1842	67,600000	100,00%	56,581200	83,70%	42605644	75,30%	116728
1842-1843	80,600000	100,00%	67,462200	83,70%	50799037	75,30%	139175
1843-1844	76,900000	100,00%	64,365300	83,70%	48467071	75,30%	132786
1844-1845	88,000000	100,00%	73,656000	83,70%	55462968	75,30%	151953
1845-1846	73,540000	100,00%	61,552980	83,70%	46349394	75,30%	126985
1846-1847	103,940000	100,00%	86,997780	83,70%	65509328	75,30%	179478
1847-1848	126,040000	100,00%	105,495480	83,70%	79438096	75,30%	217639
1848-1849							
1849-1850	134,040000	100,00%	112,191480	83,70%	84480184	75,30%	231453
1850-1851	138,040000	100,00%	115,539480	83,70%	87001228	75,30%	238360
1851-1852	152,400000	100,00%	127,558800	83,70%	96051776	75,30%	263156
1852-1853	197,000000	100,00%	164,889000	83,70%	124161417	75,30%	340168
1853-1854	169,200000	100,00%	141,620400	83,70%	106640161	75,30%	292165
1854-1855	134,072000	100,00%	112,218264	83,70%	84500353	75,30%	231508
1855-1856	181,300000	100,00%	151,748100	83,70%	114266319	75,30%	313058
1856-1857	170,972000	100,00%	143,103564	83,70%	107756984	75,30%	295225
1857-1858	205,000000	100,00%	171,585000	83,70%	129203505	75,30%	353982
1858-1859	204,400000	100,00%	171,082800	83,70%	125745858	75,30%	344509
1859-1860	316,892755	100,00%	265,239236	83,70%	199725145	75,30%	547192
1860-1861	292,000000	100,00%	244,404000	83,70%	184036212	75,30%	504209
1861-1862	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%	195380910	75,30%	535290

1862-1863	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%	195380910	75,30%	535290
1863-1864	372,420000	100,00%	311,715540	83,70%	234721802	75,30%	643073
1864-1865	179,103426	100,00%	149,909568	83,70%	112881905	75,30%	309265
1865-1866	174,700000	100,00%	146,223900	83,70%	110106597	75,30%	301662
1866-1867	272,200000	100,00%	227,831400	83,70%	171557044	75,30%	470019
1867-1868	152,000000	100,00%	127,224000	83,70%	95799672	75,30%	262465
1868-1869	178,984689	100,00%	149,810185	83,70%	112807069	75,30%	309060
1869-1870	261,165280	100,00%	218,595339	83,70%	164602290	75,30%	450965
1870-1871	264,665280	100,00%	221,524839	83,70%	166808204	75,30%	457009
1871-1872	306,265280	100,00%	256,344039	83,70%	193027061	75,30%	528841
1872-1873	303,985287	100,00%	254,435685	83,70%	191590071	75,30%	524904
1873-1874	273,171331	100,00%	228,644404	83,70%	172169236	75,30%	471697
1874-1875	330,425640	100,00%	276,566261	83,70%	208254395	75,30%	570560
1875-1876	219,030000	100,00%	183,328110	83,70%	138046067	75,30%	378208
1876-1877	293,233683	100,00%	245,436593	83,70%	184813755	75,30%	506339
1877-1878	338,930000	100,00%	283,684410	83,70%	213614361	75,30%	585245
1878-1879	427,880000	100,00%	358,135560	83,70%	269676077	75,30%	738839
1879-1880	416,380000	100,00%	348,510060	83,70%	262428075	75,30%	718981
1880-1881	433,900000	100,00%	363,174300	83,70%	273470248	75,30%	749234
1881-1882	408,900000	100,00%	342,249300	83,70%	257713723	75,30%	706065
1882-1883	406,535040	100,00%	340,269828	83,70%	256223180	75,30%	701981
1883-1884	349,186724	100,00%	292,269288	83,70%	220078774	75,30%	602956
1884-1885	398,364278	100,00%	333,430901	83,70%	251073468	75,30%	687873
1885-1886	339,728525	100,00%	284,352775	83,70%	214117640	75,30%	586624
1886-1887 *	364,815420	100,00%	305,350507	83,70%	229928932	75,30%	629942
1888	347,217313	100,00%	290,620891	83,70%	218837531	75,30%	599555

(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: igual o ano financeiro ao civil, o exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248. Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, Carta da província de Minas Gerais (Anexo). APM, SPOP 3-6, Caixa 41, doc. 18-11; doc. 21.

APÊNDICE E – ESTIMATIVA DO NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS POR DIA E MÊS NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1841-1887)

TABELA - MÉDIA E MEDIANA DO SALÁRIO DIÁRIOS DOS TRABALHADORES EMPREGADOS NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS

TABELA – Jornal, média e mediana (em réis)				
Ano	Jornal (Réis/Média)	Desvio Padrão	Mediana	Nº Registros
1841	772	314,52	640	544
1842	721	294,52	640	882
1843	1326	857,19	1200	166
1844	1333	776,17	1200	290
1845	513	61,86	500	46
1867	1201	343,26	1060	67
1868	1161	273,66	1060	183
1869	1511	423,08	1560	22
1871	1254	290,13	1140	141
1872	2333	460,70	2300	264
1873	2292	317,26	2300	539
1885	2429	939,08	2500	105
1887	1681	492,19	1500	37

Fonte: Lista Nominal dos Trabalhadores Empregados nas Construções de Pontes e Estradas. Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

ESTIMATIVA DO NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS POR DIA NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1887)

Exercício	Despesas com Obras Públicas		Pontes e Estradas		Mão de Obra (Pontes e Estradas)		Estimativa do gasto diário com mão de obra	Jornal/Dia (Média)			Jornal/Dia (Mediana)	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	Diária em Réis (Média)	Desvio Padrão	Estimativa do Número de Trabalhadores por dia	Diária em Réis (Mediana)	Estimativa do Número de Trabalhadores por dia
1835-1836												
1836-1837	61,000000	100,00%	51,057000	83,70%	38445921	75,30%	105331					
1837-1838	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%	130887					
1838-1839	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%	130887					
1839-1840	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%	130887					
1840-1841	72,200000	100,00%	60,431400	83,70%	45504844	75,30%	124671	772	314,52	161	640	195
1841-1842	67,600000	100,00%	56,581200	83,70%	42605644	75,30%	116728	721	294,52	162	640	182
1842-1843	80,600000	100,00%	67,462200	83,70%	50799037	75,30%	139175	1326	857,19	105	1200	116
1843-1844	76,900000	100,00%	64,365300	83,70%	48467071	75,30%	132786	1333	776,17	100	1200	111
1844-1845	88,000000	100,00%	73,656000	83,70%	55462968	75,30%	151953	513	61,86	296	500	304
1845-1846	73,540000	100,00%	61,552980	83,70%	46349394	75,30%	126985					
1846-1847	103,940000	100,00%	86,997780	83,70%	65509328	75,30%	179478					
1847-1848	126,040000	100,00%	105,495480	83,70%	79438096	75,30%	217639					
1848-1849												
1849-1850	134,040000	100,00%	112,191480	83,70%	84480184	75,30%	231453					
1850-1851	138,040000	100,00%	115,539480	83,70%	87001228	75,30%	238360					
1851-1852	152,400000	100,00%	127,558800	83,70%	96051776	75,30%	263156					

1852-1853	197,000000	100,00%	164,889000	83,70%	124161417	75,30%	340168					
1853-1854	169,200000	100,00%	141,620400	83,70%	106640161	75,30%	292165					
1854-1855	134,072000	100,00%	112,218264	83,70%	84500353	75,30%	231508					
1855-1856	181,300000	100,00%	151,748100	83,70%	114266319	75,30%	313058					
1856-1857	170,972000	100,00%	143,103564	83,70%	107756984	75,30%	295225					
1857-1858	205,000000	100,00%	171,585000	83,70%	129203505	75,30%	353982					
1858-1859	204,400000	100,00%	171,082800	83,70%	125745858	75,30%	344509					
1859-1860	316,892755	100,00%	265,239236	83,70%	199725145	75,30%	547192					
1860-1861	292,000000	100,00%	244,404000	83,70%	184036212	75,30%	504209					
1861-1862	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%	195380910	75,30%	535290					
1862-1863	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%	195380910	75,30%	535290					
1863-1864	372,420000	100,00%	311,715540	83,70%	234721802	75,30%	643073					
1864-1865	179,103426	100,00%	149,909568	83,70%	112881905	75,30%	309265					
1865-1866	174,700000	100,00%	146,223900	83,70%	110106597	75,30%	301662					
1866-1867	272,200000	100,00%	227,831400	83,70%	171557044	75,30%	470019	1201	343,26	391	1060	443
1867-1868	152,000000	100,00%	127,224000	83,70%	95799672	75,30%	262465	1161	273,66	226	1060	248
1868-1869	178,984689	100,00%	149,810185	83,70%	112807069	75,30%	309060	1511	423,08	205	1560	198
1869-1870	261,165280	100,00%	218,595339	83,70%	164602290	75,30%	450965					
1870-1871	264,665280	100,00%	221,524839	83,70%	166808204	75,30%	457009	1254	290,13	364	1140	401
1871-1872	306,265280	100,00%	256,344039	83,70%	193027061	75,30%	528841	2333	460,70	227	2300	230
1872-1873	303,985287	100,00%	254,435685	83,70%	191590071	75,30%	524904	2292	317,26	229	2300	228
1873-1874	273,171331	100,00%	228,644404	83,70%	172169236	75,30%	471697					
1874-1875	330,425640	100,00%	276,566261	83,70%	208254395	75,30%	570560					
1875-1876	219,030000	100,00%	183,328110	83,70%	138046067	75,30%	378208					
1876-1877	293,233683	100,00%	245,436593	83,70%	184813755	75,30%	506339					
1877-1878	338,930000	100,00%	283,684410	83,70%	213614361	75,30%	585245					

1878-1879	427,880000	100,00%	358,135560	83,70%	269676077	75,30%	738839					
1879-1880	416,380000	100,00%	348,510060	83,70%	262428075	75,30%	718981					
1880-1881	433,900000	100,00%	363,174300	83,70%	273470248	75,30%	749234					
1881-1882	408,900000	100,00%	342,249300	83,70%	257713723	75,30%	706065					
1882-1883	406,535040	100,00%	340,269828	83,70%	256223180	75,30%	701981					
1883-1884	349,186724	100,00%	292,269288	83,70%	220078774	75,30%	602956					
1884-1885	398,364278	100,00%	333,430901	83,70%	251073468	75,30%	687873	2429	939,08	283	2500	275
1885-1886	339,728525	100,00%	284,352775	83,70%	214117640	75,30%	586624					
1886-1887 *	364,815420	100,00%	305,350507	83,70%	229928932	75,30%	629942	1681	492,19	375	1500	420
1888	347,217313	100,00%	290,620891	83,70%	218837531	75,30%	599555					

(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: igual o ano financeiro ao civil, o exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248. Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, Carta da província de Minas Gerais (Anexo). Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

TABELA - ESTIMATIVA DO NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS POR MÊS PARA A CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS (1836-1887)

Exercício	Despesas com Obras Públicas		Pontes e Estradas		Mão de Obra (Pontes e Estradas)		Jornal/Dia (Mediana)	Média de Dias/Mês	Dias x Jornal/Mediana	Nº de Trabalhadores por Mês
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Diária em Réis (Mediana)	Nº Dias	Estimativa Rendimento Mensal (Réis)	
1835-1836										
1836-1837	61,000000	100,00%	51,057000	83,70%	38445921	75,30%				
1837-1838	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%				
1838-1839	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%				
1839-1840	75,800000	100,00%	63,444600	83,70%	47773784	75,30%				
1840-1841	72,200000	100,00%	60,431400	83,70%	45504844	75,30%	640	17	10880	4182
1841-1842	67,600000	100,00%	56,581200	83,70%	42605644	75,30%	640	17	10880	3916
1842-1843	80,600000	100,00%	67,462200	83,70%	50799037	75,30%	1200	17	20400	2490
1843-1844	76,900000	100,00%	64,365300	83,70%	48467071	75,30%	1200	17	20400	2376
1844-1845	88,000000	100,00%	73,656000	83,70%	55462968	75,30%	500	17	8500	6525
1845-1846	73,540000	100,00%	61,552980	83,70%	46349394	75,30%				
1846-1847	103,940000	100,00%	86,997780	83,70%	65509328	75,30%				
1847-1848	126,040000	100,00%	105,495480	83,70%	79438096	75,30%				
1848-1849										
1849-1850	134,040000	100,00%	112,191480	83,70%	84480184	75,30%				
1850-1851	138,040000	100,00%	115,539480	83,70%	87001228	75,30%				

1851-1852	152,400000	100,00%	127,558800	83,70%	96051776	75,30%				
1852-1853	197,000000	100,00%	164,889000	83,70%	124161417	75,30%				
1853-1854	169,200000	100,00%	141,620400	83,70%	106640161	75,30%				
1854-1855	134,072000	100,00%	112,218264	83,70%	84500353	75,30%				
1855-1856	181,300000	100,00%	151,748100	83,70%	114266319	75,30%				
1856-1857	170,972000	100,00%	143,103564	83,70%	107756984	75,30%				
1857-1858	205,000000	100,00%	171,585000	83,70%	129203505	75,30%				
1858-1859	204,400000	100,00%	171,082800	83,70%	125745858	75,30%				
1859-1860	316,892755	100,00%	265,239236	83,70%	199725145	75,30%				
1860-1861	292,000000	100,00%	244,404000	83,70%	184036212	75,30%				
1861-1862	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%	195380910	75,30%				
1862-1863	310,000000	100,00%	259,470000	83,70%	195380910	75,30%				
1863-1864	372,420000	100,00%	311,715540	83,70%	234721802	75,30%				
1864-1865	179,103426	100,00%	149,909568	83,70%	112881905	75,30%				
1865-1866	174,700000	100,00%	146,223900	83,70%	110106597	75,30%				
1866-1867	272,200000	100,00%	227,831400	83,70%	171557044	75,30%	1060	17	18020	9520
1867-1868	152,000000	100,00%	127,224000	83,70%	95799672	75,30%	1060	17	18020	5316
1868-1869	178,984689	100,00%	149,810185	83,70%	112807069	75,30%	1560	17	26520	4254
1869-1870	261,165280	100,00%	218,595339	83,70%	164602290	75,30%				
1870-1871	264,665280	100,00%	221,524839	83,70%	166808204	75,30%	1140	17	19380	8607
1871-1872	306,265280	100,00%	256,344039	83,70%	193027061	75,30%	2300	17	39100	4937
1872-1873	303,985287	100,00%	254,435685	83,70%	191590071	75,30%	2300	17	39100	4900
1873-1874	273,171331	100,00%	228,644404	83,70%	172169236	75,30%				
1874-1875	330,425640	100,00%	276,566261	83,70%	208254395	75,30%				
1875-1876	219,030000	100,00%	183,328110	83,70%	138046067	75,30%				
1876-1877	293,233683	100,00%	245,436593	83,70%	184813755	75,30%				

1877-1878	338,930000	100,00%	283,684410	83,70%	213614361	75,30%				
1878-1879	427,880000	100,00%	358,135560	83,70%	269676077	75,30%				
1879-1880	416,380000	100,00%	348,510060	83,70%	262428075	75,30%				
1880-1881	433,900000	100,00%	363,174300	83,70%	273470248	75,30%				
1881-1882	408,900000	100,00%	342,249300	83,70%	257713723	75,30%				
1882-1883	406,535040	100,00%	340,269828	83,70%	256223180	75,30%				
1883-1884	349,186724	100,00%	292,269288	83,70%	220078774	75,30%				
1884-1885	398,364278	100,00%	333,430901	83,70%	251073468	75,30%	2500	17	42500	5908
1885-1886	339,728525	100,00%	284,352775	83,70%	214117640	75,30%				
1886-1887 *	364,815420	100,00%	305,350507	83,70%	229928932	75,30%	1500	17	25500	9017
1888	347,217313	100,00%	290,620891	83,70%	218837531	75,30%				

(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: igual o ano financeiro ao civil, o exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lidiany Silva Barbosa; Marcelo Magalhães Godoy; Philipe Scherrer Mendes. Transportes e finanças públicas. Contribuição para o estudo dos transportes nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1834-1889. In: Alcides Goularti Filho; Paulo R. Cimó Queiroz. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições para a história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011, p. 248. Henrique Gerber. *Noções geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, Carta da província de Minas Gerais (Anexo). Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

APÊNDICE F – ESTIMATIVA DO NÚMERO DE TRABALHADORES EMPREGADOS POR ANO NA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE PONTES E ESTRADAS DE MINAS GERAIS (1841-1887)

Tabela - Estimativa do número de trabalhadores empregados na construção e manutenção de pontes e estradas de Minas Gerais (1841-1887)

Ano	Estimativa do número de trabalhadores por ano
1840-1841	50184
1841-1842	46992
1842-1843	29880
1843-1844	28512
1844-1845	78300
1866-1867	114240
1867-1868	63792
1868-1869	51048
1870-1871	103284
1871-1872	59244
1872-1873	58800
1884-1885	70896
1886-1887*	108204

(*) Lei n. 3388 de 21 de julho de 1886: igual o ano financeiro ao civil, o exercício de 1886-1887 foi prorrogado por mais 6 meses.

Fonte: Lista Nominal dos Trabalhadores Empregados nas Construções de Pontes e Estradas. Arquivo Público Mineiro (APM), OP 3/6, Caixa 4, doc. 02-40; 02-62; 02-79; 02-105; 02-131; OP 3/6, Caixa 11, doc. 11-44; 11-45; 11-46; OP 3/6, Caixa 41, doc. 21-07; 21-14; 21-21; 21-25; 21-33; 21-37; 21-40; 21-43; 21-47; 21-58; 21-62; 21-70; PP 1/46, Caixa 10, doc. 45-01; 45-02; 45-03; 45-04; PP 1/46, Caixa 19, doc. 07-02; 07-03; 07-04; OP 3/5, Caixa 10, doc. 01-01; 07-01; 10-01; OP 3/5, Caixa 4, doc. 05-01; 09-01; 32-01; 32-02; 32-03; OP 3/6, Caixa 49, doc. 18-54; 18-61; 18-67; 18-77; 18-81; 18-87; 18-91; 18-98; 18-105; 18-116; 18-124; 18-131; 18-144; 18-147; 18-154; 18-157; 18-171; 18-186; OP 3/6, Caixa 50, doc. 23-28; 23-32; 23-36; OP 3/6, Caixa 50, doc. 27-26.

ANEXO I – REDE FERROVIÁRIA, PASSAGEIROS E MERCADORIAS (1854-1889)

Tabela - Extensão da rede ferroviária em tráfego e passageiros e mercadorias transportados (1854-1889)			
Ano	Extensão da Rede (km)	Passageiros Transportados	Mercadorias Transportadas (Kg)
1854	15		
1855	15		
1856	16		
1857	16		
1858	109	115.874	
1859	109	248.276	39.425
1860	223	328.812	55.054
1861	251	383.920	54.261
1862	259	419.618	43.448
1863	428	401.116	44.636
1864	474	499.655	74.230
1865	499	535.910	102.432
1866	513	590.462	117.412
1867	598	715.984	199.108
1868	718	904.879	208.473
1869	737	1.059.292	284.022
1870	745	1.183.652	300.587
1871	869	1.262.701	306.158
1872	932	1.432.298	375.428
1873	1.129	1.615.375	420.972
1874	1.284	1.699.323	492.297
1875	1.801	2.146.898	537.657
1876	2.122	2.478.956	539.960
1877	2.388	3.029.865	663.169
1878	2.709	3.130.685	755.135
1879	2.911	3.646.188	830.150
1880	3.398	3.789.407	957.899
1881	3.946	4.066.292	1.113.231
1882	4.464	4.004.008	1.007.235
1883	5.354	3.814.827	962.464
1884	6.302		
1885	6.930		
1886	7.586		
1887	8.400		
1888	9.321		
1889	9.583		

Fonte: *Estatísticas históricas do Brasil: série econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2ª ed. revista e atualizada. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 457 e 462.

ANEXO II - – REDE FERROVIÁRIA EM TRÁFEGO NAS PROVÍNCIAS DO BRASIL IMPÉRIO

Tabela - Extensão da rede ferroviária em tráfego, segundo as províncias do Império (1883-1884)

Província	1883-1884	
	Quilômetros	%
Rio de Janeiro	1.706	29,89
São Paulo	1.457	25,53
Bahia	708	12,40
Minas Gerais	662	11,60
Pernambuco	291	5,10
Ceará	238	4,17
Rio Grande do Sul	236	4,13
Alagoas	127	2,22
Paraíba	122	2,14
Rio Grande do Norte	120	2,10
Paraná	41	0,72
Brasil	5.708	100,00

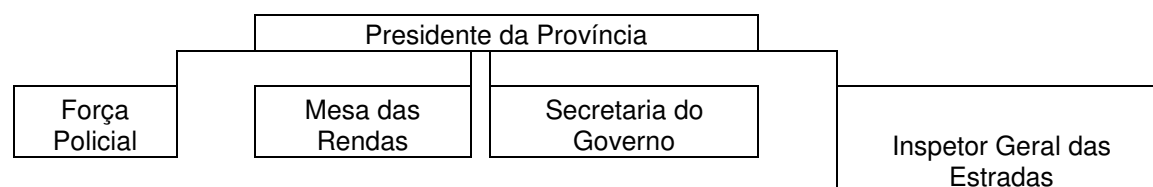
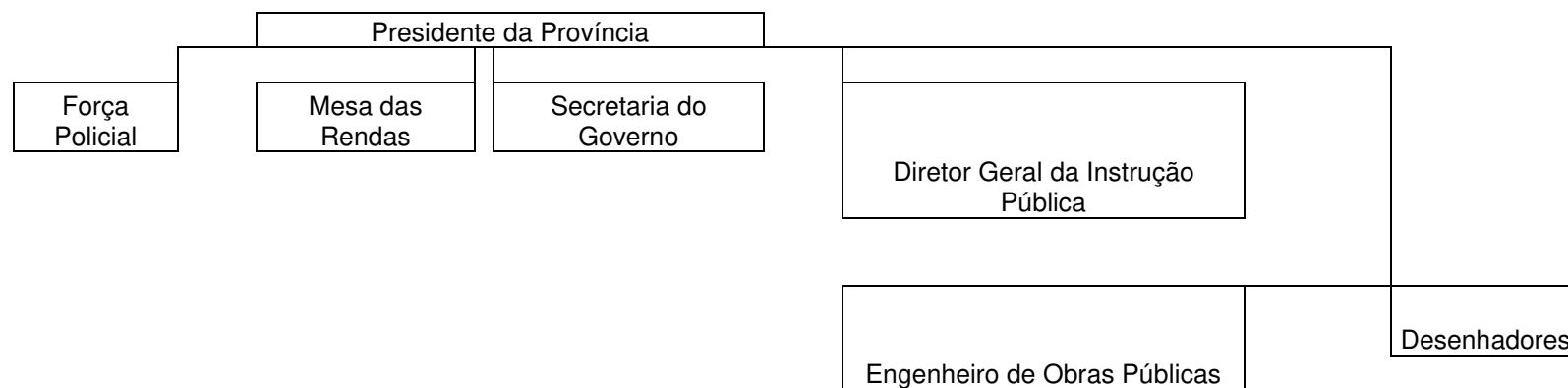
Fonte: *Estatísticas históricas do Brasil: série econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2º ed. revista e atualizada. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 458.

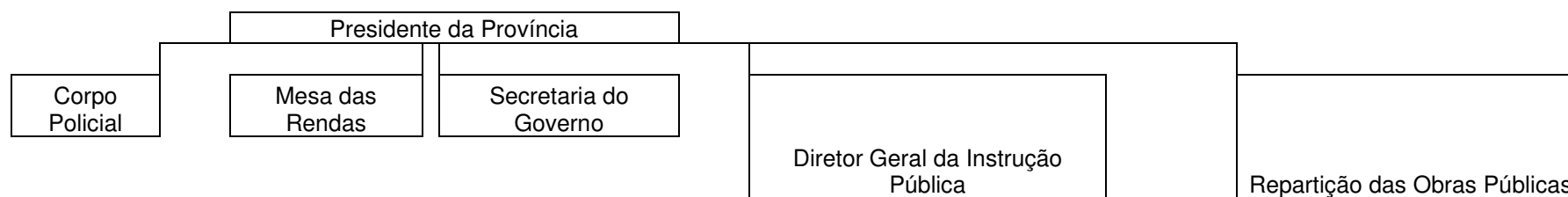
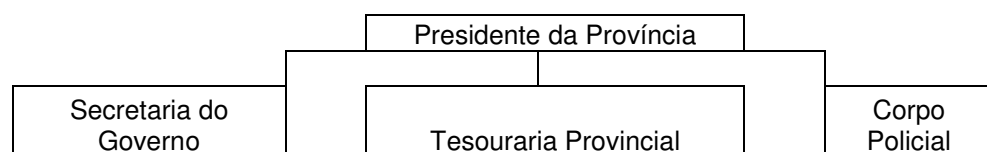
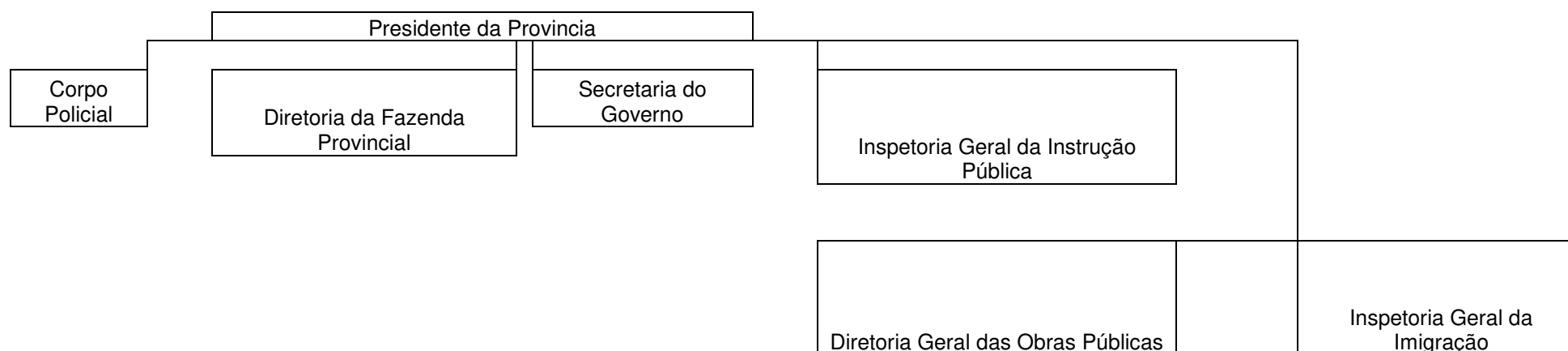
ANEXO III – MAPA DAS ESTRADAS DE RODAGEM (1909)



ANEXO IV – Mapa da rede hidrográfica e navegabilidade em Minas Gerais (1909)



ANEXO V – ORGANOGRAMA POLÍTICO-ADMINISTRATIVO**1835-39****1840-49**

1850-59**1859-65****1866-89**

ANEXO VI – QUADRO SINÓPTICO DA DIVISÃO DE ATIVIDADES RELATIVAS ÀS OBRAS PÚBLICAS EM MINAS GERAIS (1835-1889)

Inspetoria Geral das Estradas (*)	Repartição das Obras Públicas	Diretoria Geral das Obras Públicas	Diretoria Geral das Obras Públicas	Diretoria Geral das Obras Públicas	Diretoria Geral das Obras Públicas	Diretoria Geral das Obras Públicas	
1835	1857	1866	1873	1876	1879	1883	
Um Inspetor Geral de Estradas	Um Inspetor Geral	Um Diretor Geral	Um Engenheiro Diretor Geral	Um Diretor Geral	Um Diretor Geral	Um Diretor Geral	
Três Engenheiros	Um Adjunto ao Inspetor Geral	Um Secretário	Um Engenheiro 1º Adjunto	Seis Engenheiros de Distrito	Seis Engenheiros de Distrito	Oito Engenheiros de Distrito	
Polícia de Estradas (Inspetores e delegados)	Engenheiros, Ajudantes e Desenhadores	Dois Oficiais	Um engenheiro 2º Adjunto	Um Secretário	Um Secretário	Um Secretário	
	Um Oficial maior	Quatro Amanuenses	Sete Engenheiros Chefes de Distrito	Dois 1º Oficiais	Dois 1º Oficiais	Dois 1º Oficiais	
	Dois 1º Oficiais, sendo um encarregado da contabilidade e do arquivo	Um Desenhador copista	Quatro Ajudantes de Engenheiro	Dois 2º Oficiais	Quatro 2º Oficiais, sendo um arquivista	Quatro 2º Oficiais, sendo um arquivista	
	Dois 2º Oficiais	Um Guarda arquivista	Um Secretário	Um Amanuense	Um Desenhista	Um Desenhista	
	Um Porteiro	Um Porteiro	Dois 1º Oficiais	Um Desenhista	Um Administrador de Obras	Um Administrador de Obras	
		Um Contínuo	Três 2º Oficiais	Um Administrador de Obras	Um Porteiro	Um Porteiro Contínuo	
			Quatro Amanuenses	Um porteiro acumulando as funções de contínuo	Um Contínuo	Um Correio servente	
			Um Desenhista	Um Correio servente	Um Correio servente		
			Um Administrador de Obras				
			Um Guarda Arquivista				
			Um Porteiro				
			Um Contínuo				

Fonte: Livro da Lei Mineira: 1835, 1857, 1866, 1873, 1876, 1879, 1883. (*) Em 1839, a função de inspetor geral das estradas foi extinta e suas funções passaram ao exercício presidente da província. Conjuntamente, a essa mudança a estrutura organizacional da Inspetoria foi suprimida. Em 1840, o cargo de inspetor geral das estradas foi recriado e, logo em seguida, em 1842 o cargo foi novamente extinto. Cf. BARBOSA, Lidiany Silva. *Tropas e ferrovias em uma província não-exportadora – Minas Gerais, 1835-1889*. Doutorado. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011, p. 37-65.

ANEXO VII – FUNÇÕES E ATIVIDADES DESIGNADAS AOS ENGENHEIROS DOS DISTRITOS DE OBRAS PÚBLICAS (1873 a 1889)

ENGENHEIROS DOS DISTRITOS DE OBRAS PÚBLICAS (1873 a 1889)			
1873	1876	1879	1883
Art. 7° - Ao engenheiro de districto compete: §1° Organizar o plano e orçamento das obras que tiverem de ser executadas no respectivo districto. §2° Dirigir a execução das obras que forem feitas por administração exercendo a mais severa fiscalização para que sejam executadas com economia e de conformidade com os planos aprovados. §3° Inspeccionar a execução das obras contratadas ou arrematadas; §4° Percorrer todas as estradas do districto, orçando logo qualquer reparo ou melhoramento de que possam carecer, e remetendo os orçamentos ao director para serem transmittidos à presidência. §5° Representar ao director para que este proponha á presidencia sobre a conveniencia de qualquer obra no respectivo distrito, demonstrando sua utilidade. §6° Organizar a carta itineraria do districto e levantar a planta das povoações n'elle comprehendidas. 7°§ Enviar ao director, até o dia 10 dos meses de janeiro, abril, julho e outubro, relatórios circunstanciados dos trabalhos feitos durante o trimestre antecedente, especificando: 1° O andamento que tiver tido cada uma das obras em execução por contrato ou administração com declaração de seu estado e do quanto	Art. 7° - Incumbe aos engenheiros de districto: § 1° Proceder a todos os trabalhos scientificos que lhes forem commetidos pelo director. § 2° Inspeccionar as obras dos districto, dando conta do resultado de sua inspecção à directoria geral. §3° Percorrer todos os municípios sob sua administração, indicando qualquer melhoramento de que possam carecer. §4° Organizar o plano e orçamento das obras que tiverem de se executar no respectivo districto. § 5° Dirigir as obras que forem feitas por administração, exercendo a mais severa vigilância para que sejam executadas com solidez, economia e de conformidade com o orçamento e plano adoptados. §7° Organizar a carta itineraria do districto e levantar a planta das povoações nella comprehendidas. §8° Enviar ao director, até o dia 10 dos meses de janeiro, abril, junho e Outubro, relatórios circunstanciados dos trabalhos feitos durante o trimestre antecedente (...) (LLM, 1876, Regulamento n. 78 art 7°)	Art. 7° - §3° Organizar os projectos de obras a executarem-se no districto. §4° Dirigir a execução das obras que tiverem de ser feitas administrativamente empregando o maior cuidado, e exercendo a mais severa fiscalização para que sejam ellas realizadas com toda a solidez, perfeição, economia, e de conformidade com os planos aprovados. §5° Inspeccionar e fiscalizar a execução das obras feitas por empreitada ou empresa, examinando a qualidade dos materiais que lhes são destinados, rejeitando os que não deverem ser aceitos, e fazendo observar rigorosamente todas as condições dos respectivos contratos. §8° Organisar a carta itinerária de districto e levantar a planta das povoações nelle comprehendidas. §10° Medir e demarcar aos seus districtos, que forem de mais importancia para os centros productores. § 12° Enviar ao director, até o dia 10 dos meses de janeiro, abril, junho e outubro, relatórios circunstanciados dos trabalhos feitos durante o trimestre antecedente (...) (LLM, 1879, Regulamento n. 87, art. 7°)	Art. 7° Incumbe aos engenheiros de districto: §1° Cumprir todas as ordens do director, relativas ao serviço de obras públicas. § 2° Prestar as informações e esclarecimentos pelo mesmo director quando forem exigidas, sobre qualquer assumpto concernente ao districto. §3° Organizar os projetos de obras a executarem-se no districto. §4° Dirigir a execução das que tiverem de ser feitas administrativamente, empregando o maior cuidado, e exercendo a mais severa fiscalização, para que sejam ellas realizadas com toda a solicitude, perfeição e economia, e de conformidade com os planos aprovados. §5° Inspeccionar e fiscalizar a execução das obras feitas por contratos, examinando a qualidade dos materiaes que lhe são destinados, rejeitando os que não deverem ser aceitos, e fazendo observar rigorosamente todas as condições dos respectivos contratos. §6° Inspeccionar tambem todas as obras para as quaes a provincia concorra com auxilios, velando para que estes não sejam mal despendidos, e dando parte a directoria, sempre que as encontrar mal dirigidas. §7° Percorrer as estradas, propondo os melhoramentos de que carecem, e fazendo acompanhar as propostas dos respectivos orçamentos. §8° Propor as obras que forem uteis e convenientes, fazendo a demonstração da sua utilidade e importância. §9° Apontar as

falta para sua conclusão. 2º o estado das vias de comunicação mais importantes com indicação dos reparos ou melhoramentos de que carecerem. 3º Os exames de obras e levantamento de plantas, os nivellamentos, os trabalhos de exploração, as viagens que houver feito e quaesquer outros serviços em que se tiver occupado. §10º Prestar-se, sem prejuízo da província, ás requisições das municipalidades para a formação dos projectos de obras municipaes, exame das que estiverem em andamento, nivellamento de ruas e desenhos de fachadas de edificios (LLM, 1873, Regulamento n.68, art. 7º).			modificações de que carecem os projectos em execução, indicando os meios de leval-os a efeito. §10º Levantar as cartas topographicas dos municípios que fizerem parte de seus districtos, comprehendendo nellas as povoações e o respectivo número de casas, fazendo acompanhar cada uma dessas cartas de um relatório, no qual se menciona o número das fazendas do município, a natureza da lavoura, o número de casas de negócio e fábricas existentes ou projectadas, quaes os motores, a natureza e número das minas, sua abundancia e a qualidade dos minérios. §18º Enviar ao director dous mapas demonstrativos das obras executadas, tanto por administração, como por arrematação durante o ano antecedente. Estes mapas devem conter, quanto a obras executadas por contrato, os valores do orçamento, do contrato, das prestações pagas e das multas impostas, assim como os trabalhos executados e seu estado e quanto aquellas executadas administrativamente, alem dos valores do orçamento, da consignaçoao marcada, dos trabalhos executados e pagamentos effectuados, a especificação dos trabalhos feitos, o estado destes e a indicação dos que faltarem para a conclusão. §22º Enviar ao director, até ao dia 10 dos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, relatórios circunstanciados dos trabalhos feitos durante o trimestre antecedente (...) (LLM, 1883, Regulamento n. 101, art. 7º).
--	--	--	---

Fonte: Livro da Lei Mineira 1870a 1889.

ANEXO VIII – PREÇOS DE ESCRAVOS DO SEXO MASCULINO POR DIFERENTES CATEGORIAS (em 1\$000)

Ano	Homens 15-40	Homens Crioulos 15-40	Homens Africanos 15-40
1800	132	148	126
1801	126	131	122
1802	131	133	129
1803	129	128	129
1804	121	121	122
1805	140	139	142
1806	136	145	130
1807	137	138	135
1808	152	160	142
1809	138	143	135
1810	138	134	140
1811	450	152	148
1812	136	144	131
1813	136	144	129
1814	139	138	140
1815	143	149	138
1816	142	143	141
1817	137	143	130
1818	141	137	143
1819	155	161	147
1820	171	171	174
1821	191	203	182
1822	173	174	176
1823	185	189	180
1824	187	200	177
1825	194	190	198
1826	204	210	200
1827	206	198	212
1828	253	257	250
1829	267	271	264
1830	341	338	346
1831	361	366	355
1832	353	361	347
1833	374	395	360
1834	373	373	372

1835	456	454	459
1836	412	432	394
1837	437	427	446
1838	432	470	403
1839	370	390	357
1840	446	482	403
1841	472	488	462
1842	559	543	556
1843	482	495	492
1844	528	548	519
1845	513	546	487
1846	543	540	553
1847	515	561	496
1848	544	562	531
1849	522	536	513
1850	557	606	497
1851	564	610	544
1852	631	654	620
1853	732	743	733
1854	811	834	794
1855	882	912	826
1856	951	968	876
1857	1.135	1.191	1.025
1858	1.499	1.527	1.425
1859	1.405	1.454	1.237
1860	1.364	1.460	1.191
1861	1.508	1.522	1.434
1862	1.235	1.246	1.112
1863	1.062	1.084	949
1864	1.060	1.089	947
1865	1.033	1.069	944
1866	996	1.056	840
1867	998	1.011	933
1868	1.123	1.166	882
1869	1.103	1.123	959
1870	1.094	1.108	856
1871	1.157	1.199	899
1872	1.121	1.170	558

1873	1.096	1.137	968
1874	1.117	1.138	966
1875	1.218	1.192	100
1876	1.451	1.401	1.075
1877	1.369	1.327	1.500
1878	1.414	1.355	90
1879	1.603	1.577	
1880	1.536	1.528	1.200
1881	1.313	1.309	
1882	1.187	1.235	705
1883	1.284	1.204	
1884	1.015	1.014	800
1885	640	600	
1886	800	809	598
1887	809	814	800
1888	831	842	
Preços de Escravos saudáveis por diferentes categorias (em 1\$000)			

Fonte: Laird W. BERGAD. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004, p. 360-363.

ANEXO IX – TARIFA DOS PREÇOS CORRENTES DE JORNAIS DE OPERÁRIOS NOS MUNICÍPIOS DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS (1877)

Tabela – Ocupação, localidades e valores dos jornais (1\$000 réis). Autor: Diretoria Geral das Obras Públicas – Data: Novembro 1877								
Município	Oficial Mestre Pedreiro	Oficial Pedreiro	Oficial Mestre Carpinteiro	Oficial Carpinteiro	Servente	Condutor de Trabalho	Oficial Ferreiro	Carreiro, ajudante e aluguel de um carro
Ouro Preto	3500	2500	3500	3500	1200	4000 a 6000	2500	8000
Mariana	3000	2000	3000	3000	1000	5000	2000	5000
Santa Bárbara	3000	2000	3500	3500	1200	5000	-	5000
Caeté	3000	2000	3000	3000	1000	5000	-	5000
Sabará	4000	3000	4000	4000	1200	5000	-	6000
Santa Luzia	4000	2500	4000	4000	1200	5000	-	5000
Sete Lagoas	3500	-	5000	5000	1000	5000	-	5000
Bomfim	3000	2500	3000	3000	1200	5000	2500	5000
Oliveira	3500	2500	3500	3500	1240	5000	-	5500
Bom Sucesso	3500	2500	3500	3500	1200	5000	3000	5000
Queluz	4000	3000	4000	4000	1200	6000	3000	6000
Piranga	2800	2500	2500	2500	1200	5000	3000	5000
Juiz de Fora	5000 a 6000	3000 a 4000	5000 a 6000	5000 a 6000	2000	6000	-	8000
Barbacena	3500	2500	3500	3500	1240	6000	-	5500
São João Del Rei	3500	2500	3500	3500	1240	6000	-	5500
São José Del Rei	3500	2500	3500	3500	1240	5000	-	5500
Pomba	5000	3000	5000	5000	1500	5000	-	6000
Ubá	4000	3000	4000	4000	1200	6000	-	8000
Rio Novo	5000	3000	5000	5000	1600	6000	-	8000
Turvo	3500	2500	3500	3500	1240	6000	-	5500
Rio Preto	5000	3500	5000	5000	2000	6000	-	8000 a 10000
Mar de Espanha	5000	3500	5000	5000	1000 a 2000	6000	5000	8000 a 10000
Leopoldina	5000	3000	5000	5000	1500	-	-	8000

Cataguases	5000	3000	5000	5000	1500	-	-	4000
Cidade Viçosa	5000	3500	5000	5000	1200	6000	3000	5000
São Paulo do Muriaé	5000	3500	3500	3500	1200	5000	4000	8000
Ponte Nova	3000	2000	3000	3000	1200	6000	2500	5000
Campanha	3500	2500	3500	3500	1400	-	4000	7500
Lavras	3500	2500	3500	3500	1240	-	3000	5500
Três Pontas	3500	2500	3500	3500	1400	4000	4000	5500
Dores da Boa Esperança	3500	2500	3500	3500	1240	4000	3500	5500
Passos	5000	3000	5000	5000	1500	4000	3500	5500
Cabo Verde	4000	3000	4000	3000	1200	4000	-	-
Carmo do Rio Claro	4000	3000	4000	3000	1200	4000	-	-
São Sebastião do Paraíso	5000	3000	5000	3000	1400	4000	-	-
Caldas	5000	3500	5000	3500	1400	5000	-	-
Pouso Alegre	3000	2000	4000	2000	1000	5000	-	-
Jaguari	3000	2500	3000	2500	2000	5000	-	8000
Itajubá	4000	2500	4000	2500	1500	5000	-	-
Paraíso	3500	2500	3500	2500	1200	5000	-	-
Cristina	3000	2500	4500	3000	1200	5000	-	-
Pouso Alto	4000	3200	4000	3500	1800	5000	3500	7500
Alfenas	3500	3000	4000	3000	1200	5000	-	-
Baependi	4000	3000	4000	3500	1200	5000	-	7500
Aiuruoca	3500	2500	3500	2500	1000	5000	-	5500
Formiga	3300	2700	3300	2700	1300	5000	-	-
Tamanduá	3200	2600	3200	2600	1200	5000	-	-
Santo Antônio do Monte	3400	2500	5500	2800	1300	4000	-	-
Pará	3000	2400	4500	2800	1000	4000	3800	5000
Pitangui	3000	2400	4500	2800	1000	4000	3800	5000
Marmelada	3000	2000	4500	2800	1200	4000	3800	5000

Patos	4500	3200	4500	3500	1200	4000	3500	5000
Bagagem	4000	3000	6000	3000	1280	5000	3500	6000
Prata	4600	2800	5500	3000	1500	5000	3500	6000
Uberaba	4600	2800	5500	2800	1500	5000	3500	8000
Araxá	4200	2800	4200	2800	1320	5000	3500	6000
Patrocínio	3300	2000	3300	2400	1200	5000	3500	6000
Monte Alegre	4800	3000	5500	3200	1500	5000	3500	6000
S. Sacramento	3800	2800	3800	2800	1500	5000	3500	6000
Pium-í	3200	2400	3200	2400	1200	5000	3500	6000
Paracatu	4200	2600	3500	2600	1200	6000	3500	6000
Pedra dos Angicos	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Januária	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Rio Pardo	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Grão Mogol	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Montes Claros	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Itabira	4000	2500	4000	2500	1200	6000	2500	6000
Diamantina	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Serro	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Conceição	4000	3000	5000	2500	1000	6000	2500	6000
Minas Novas	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
São João Batista	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Araçuaí	4000	3000	5000	2500	1000	8000	2500	6000
Curvelo	4000	2500	4000	2500	1000	6000	2500	6000

Fonte: APM, SPOP 3/5, caixa 14, doc. 23.

ANEXO X – CALENDÁRIO AGRÍCOLA DE MINAS GERAIS (1922)

Atividades	Calendário Agrícola de Minas Gerais (1922)											
	Mês											
	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
Alface	Plantio	Plantio	Plantio								Plantio	
Algodão	Capina									Plantio		
Batata Doce	Plantio	Plantio				Colheita						
Beterraba			Plantio				Colheita					
Café	Capina		Término Arruação dos cafezais	Colheita	Colheita	Colheita	Colheita	Término Colheita				
Cana-de-açúcar	Plantio	Limpeza		Moagem		Colheita	Colheita	Moagem	Término da Moagem			Plantio
Cenoura						Colheita				Plantio		
Couve-Flor							Colheita					
Extração de madeira de lei para dormentes nas estradas de ferro					Extração	Extração	Extração					
Feijão	Capina	Plantio e Limpeza	Plantio		Colheita	Término Colheita			Plantio			
Fumo, Tabaco	Capina e Plantio	Plantio	Plantio	Capação e Colheita	Capação e Colheita	Colheita	Colheita	Término Colheita		Plantio	Plantio	Plantio
Laranja			Colheita			Colheita						
Mandioca		Limpeza	Colheita			Colheita	Plantio		Plantio			
Milho	Capina		Colheita	Colheita	Colheita	Término Colheita			Plantio	Plantio		
Roçadas, Queimadas e Derrubadas					Roçada			Queimada e Derrubada	Queimada e Derrubada			Roçada e Preparo

Fonte: *Aspectos da Economia Rural Brasileira*. Contribuição do Serviço de Inspeção e Fomentos Agrícolas para a comemoração do Centenário da Independência do Brasil. Rio de Janeiro: Officinas Graphicas Villas Boas & Cia., 1922, p. 891-897.

ANEXO XI – Gêneros exportados durante o quinquênio de 1854-1859, nas principais direções de trânsito, segundo os registros das recebedorias da província de Minas Gerais.

Tabela - Estradas e gêneros exportados da província durante o quinquênio de 1854-1859 (*)

Sentido dos gêneros exportados pela província de Minas Gerais (1854-1859)										
Gêneros	Em direção das estradas de Magé a Sapucaia e Mar de Espanha	Em direção da estrada "União e Indústria"	Em direção das estradas do Presidente Pedreira e do Comércio	Em direção à Barra Mansa e Resende	Em direção às comarcas de Guaratinguetá Taubaté e Bragança em São Paulo	Em direção às comarcas de Franca e Mogi-Mirim em São Paulo	Em direção à comarca do Urubu, na província da Bahia	Em direção às comarcas do Caetité e Porto Seguro na província da Bahia	Em direção a São Fidelis e Campos	Total
Açúcar e rapadura (arroba)	3.773	14.750	4.819	20.041	3.302	1.368	23.090	29	103	71.275
Cabeças de Gado (**)	36.744	59.450	237.358	174.374	102.588	19.380	1.592	11.109	520	643.115
Café (arroba)	2.412.074	1.013.679	507.877	-	29	-	118	5	3.082	3.936.864
Cereais em grão e moídos, alqueire	7.592	10.682	13.707	54.068	11.922	2.531	885	94	184	97.351
Couros de boi, veado & c, peças	2087	-	-	-	-	-	-	-	-	2087
Fumo (arroba)	3.105	2.014	19.365	284.935	650.361	897	1.019	6.908	100	968.704

Meios de sola, peças	26	19.963	476	527	-	4.426	421	667	-	28.567
Queijos, peça	2.087	445.691	1.264.129	276.654	155.838	7.265	695	-	409	2.158.273
Tecidos de algodão, varas	388.493	6.861.892	323.320	214.460	8.200	283.966	500	30.231	1.480	8.112.542
Toucinho e carne de porco (arroba)	234.601	274.126	165.428	340.599	125.228	30.503	327	6.795	6.815	1.184.422

(*) Dados subestimados por conta de extravios para o não pagamento do fisco.

(**) Gado vacuum, gado cavalari e muar, gado suíno, lanígero e caprum.

Fonte: Henrique Gerber. *Noções Geográficas e administrativas da província de Minas Gerais*. [1ª edição 1863]. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013, p. 121.

ANEXO XII – LOCAIS E DISTRIBUIÇÃO DOS AFRICANOS LIVRES NO BRASIL IMPÉRIO (1851-1852 e 1865)

Tabela - Locais e Distribuição dos Africanos Livres (1851-1852 e 1865)

Locais	1851-1852 (*)		1865 (**)	
	N	%	N	%
Província do Rio de Janeiro	300	40,9%	61	8,5%
Província de Minas Gerais	120	16,4%	117	16,3%
Sociedade de Mineração do Mato Grosso	100	13,6%		
Província de São Paulo	93	12,7%		
Casa de Correção	40	5,5%		
Iluminação Pública (Corte)	32	4,4%	18	2,5%
Estrada União & Indústria			48	6,7%
Arsenal da Marinha			43	6,0%
Hospício D. Pedro II			42	5,8%
Obras Públicas da Capital (Corte)			39	5,4%
Estrada de Magé a Sapucaia			27	3,8%
Estrada de Petrópolis a Estrela			27	3,8%
Estrada de Mangaratiba			20	2,8%
Colégio D. Pedro II			18	2,5%
Fábrica de Ipanema			18	2,5%
Província da Bahia			18	
Laboratório da Politécnica			14	1,9%
Outras instituições	48	6,5%	210	29,2%
Total	733	100,00	720	100,00

(*) Maio de 1851 a abril de 1853. Total dos africanos livres distribuídos.

(**) Março de 1865. Locais de emprego dos africanos livres.

Fonte: Roberto Conrad. “Neither slave nor free: the emancipados of Brazil”. *The hispanic American Historical Review*, v. 53, n. 1, 1973, p. 57. Beatriz Mamigonian. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 2017, p. 302-304.

