

Sistema de aluguel de escravos em obras públicas viárias do Brasil Império: uma análise das listas nominais de trabalhadores livres e escravos em Minas Gerais (1867-1873)

System of rental of slaves in road public works of Brazil Empire: an analysis of the nominal lists of free and slave workers in Minas Gerais (1867-1873)

Télio Cravo*

Resumo: Este estudo explora o sistema de aluguel de escravos e a participação de dezenas de proprietários escravistas em obras públicas viárias a fim de contribuir para o debate sobre a escravidão e a liberdade no Brasil. Para tanto, analisa as listas nominais de trabalhadores livres e cativos em obras viárias da província de Minas Gerais. Valendo-se dessas listas, fonte primária pouco explorada pela historiografia, esta pesquisa analisa a ocupação e a condição social dos trabalhadores, bem como as taxas de retorno brutas anuais obtidas pelos donos de escravos alugados nas décadas de 1860 e 1870.

Palavras-chave: Trabalhadores; Sistema de Aluguel de Escravos; Infraestrutura viária.

Abstract: This study explores the slave rental system and the participation of dozens of slave owners in order to contribute to the debate on slavery and freedom in Brazil. For this purpose, it analyzes the nominal lists of free and slave workers in public road works in the Minas Gerais Province. Using these lists, this research analyzes the occupation and social condition of the workers, as well as the annual gross return rates obtained by the owners of slaves rented in the 1860s and 1870s.

Keywords: Workers; Slave Rental System; Road Infrastructure.

INTRODUÇÃO

Este artigo aborda a história de trabalhadores livres e escravizados empregados em obras públicas viárias da província de Minas Gerais nas décadas de 1860 e 1870. A documentação que sustenta este estudo corresponde a vinte e três

* Pós-Doutorando em História (Unifesp), Doutor em História (Unicamp), Mestre em História (Usp) e Graduado em História (UFMG)

listas nominais de trabalhadores, que permitiram explorar o sistema de aluguel de escravos, ocupação e a divisão social do trabalho. Essas listas indicam o nome, número de escravos e o nome do senhor de cada escravo, o que possibilitou reagrupar os escravizados nos seus respectivos plantéis. Para tanto, este estudo analisa as listas nominais de duas obras viárias: ponte sobre o rio Santa Bárbara (1867-1869)¹ e Estrada da Corte (1872-1873).²

Há uma longa tradição no debate historiográfico sobre o significado do sistema de aluguel de escravos na dinâmica econômica e demográfica de cidades dos Estados Unidos (WADE, 1964; GOLDIN, 1976) e do Brasil no século XIX (KARASCH, 2000; REIS, 1993; SOARES, 1988; ANDRADE, 1988; CHALHOUB, 1990). Em que pese controvérsias teóricas e diferenças de abordagens desses estudos, chama atenção a busca pelo entendimento do escravo urbano a partir do mundo do trabalho e as questões sobre a autonomia escrava, a liberdade e os mecanismos de controle e coerção nos espaços públicos das cidades escravistas nas Américas, além de destacarem a mobilidade social desses escravos (FRANK, 2004; MAC CORD, 2012). Contudo, apesar dessas expressivas contribuições, há poucas menções sobre a existência e o papel desempenhado pelo sistema de aluguel de escravos em obras públicas viárias, sobretudo aquelas edificadas no interior do Brasil, afastadas dos grandes centros urbanos litorâneos como Salvador, Recife e Rio de Janeiro, durante a segunda metade do século XIX (CRAVO, 2016; CRAVO; GODOY, 2019).

É importante considerar que os estudos historiográficos têm sublinhado que a defesa do tráfico negreiro e da escravidão foram políticas do Estado nacional brasileiro no século XIX (ALENCASTRO, 1979; MAMIGONIAN, 2011; PARRON, 2011). Essas pesquisas apontam que as alianças políticas e sociais em prol da estabilidade institucional da escravidão e a participação de órgãos do Estado nacional em benefício dos proprietários escravistas criaram condições institucionais e políticas necessárias à realização do tráfico ilegal de escravos (1831-1850) e a manutenção do cativeiro até 1888 (CHALHOUB, 2015; MAMIGONIAN, 2017; PARRON, 2011).

Valendo-se desses debates historiográficos, este artigo indica que a estrutura social e econômica assentada no trabalho escravo, embora ameaçada pela possibilidade do término da escravidão, o impacto político da abolição americana (1865) e pela pressão inglesa (MARQUESE, 2015; YOUSSEF, 2019), conseguiu

¹ Integrava a estrada de Ouro Preto a Santa Bárbara.

² Estrada da Corte, especificamente, o trecho de Juiz de Fora a Barbacena.

sobreviver com o reconhecimento da legitimidade por parte do Estado da prática do sistema do aluguel de escravos em obras públicas viárias em Minas Gerais. Mesmo diante das tensões antiescravistas do século XIX (ELTIS, 1987; ENGERMAN, 2000) e da proibição do tráfico transatlântico (1850), o Governo da Província de Minas Gerais orientou a política de construção do sistema viário com o uso de trabalhadores escravizados alugados.

Como bem lembra Dolhnikoff, no âmbito provincial, aperfeiçoar a infraestrutura viária significava investimento com garantia de retorno, ao propiciar o aumento do comércio e, por conseguinte, incremento das rendas públicas (DOLHNIKOFF, 2005, p. 174-178). O arranjo político-institucional, promulgado pelo Ato Adicional de 1834, garantia às províncias, através da criação de Assembleias Provinciais, autonomia de decisões concernentes à tributação, orçamento (receita e despesa), empregos e obras públicas (DOLHNIKOFF, 2003, p.117-118). Isso resultou no direito das províncias de tratarem de suas estradas, pontes e da navegação, desde que não pertencessem à administração geral do Estado (MORAES, 2010).

É reconhecido que a produção historiográfica sobre os transportes no Brasil do século XIX volta-se principalmente para a construção das ferrovias (SAES, 1981; SUMMERHILL, 2005) e dos seus respectivos trabalhadores (COSTA, 1976; LAMOUNIER, 2012; SOUZA, 2015). Em relação dos trabalhadores, os estudos sobre obras públicas e a construção férrea brasileira apontam a pouca frequência de informações sobre os custos da mão de obra (SOUZA, 2015; MAC CORD, 2012, p. 302-303) e a dificuldade em rastrear a condição social dos trabalhadores e as ocupações (LAMOUNIER, 2012, p. 152-153).

Levando em conta essas contribuições, esta pesquisa explora os registros nominais de trabalhadores, fonte primária praticamente inexplorada pela historiografia, e dedica especial atenção ao sistema de aluguel de escravos em obras públicas viárias, sem perder de vista os rendimentos apropriados pelos proprietários escravistas (MELLO, 1992; MELLO; SLENES, 1980), bem como as perspectivas de rentabilidade bruta obtida com o aluguel entre 1867 e 1873.

Em relação ao sistema de aluguel de escravos em Minas Gerais, a historiografia indica que a prática de aluguel de escravos expandiu após a cessação do tráfico negreiro por conta da alta dos preços dos cativos (LIBBY, 1988, p. 95). O brasilianista Bergad aponta que há ausência de dados seriados sobre o aluguel de escravos em Minas Gerais, assim como há carência de informações sobre os juros pagos pelos

compradores de cativos, os custos de manutenção e os índices de mortalidade (BERGAD, 2004, p. 288-292). Tais aspectos inviabilizam estimativas sobre o retorno líquido com o aluguel de escravos (MELLO, 1992).

A análise sobre o sistema de aluguel de escravos ganha maior relevância quando se constata que Minas Gerais, segundo o recenseamento 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).

Além disso, é possível levantar a hipótese de que as listas nominais quando identificam os trabalhadores como livres, certamente, se referem a muitos que eram ex-escravizados. Assim, 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 censo 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 (KLEIN; LUNA, 2009, p. 462). Segundo o recenseamento 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 nominais dos trabalhadores nas obras viárias “esconda” diversos homens livres de cor.

AS LISTAS NOMINAIS DOS TRABALHADORES NAS OBRAS PÚBLICAS VIÁRIAS DE MINAS GERAIS (1867-1873)

As listas nominais apresentam significativas informações qualitativas e quantitativas sobre o mundo do trabalho: a) nome do trabalhador; b) ocupação; c) remuneração diária; d) número de dias de trabalho; e) condição social dos trabalhadores; f) nome do proprietário escravista; g) vencimento mensal. Elas foram

redigidas com o objetivo de atestar o andamento das obras e os gastos com mão de obra a cada mês.

Com base nas listas nominais, os resultados revelaram 1.075 registros de trabalhadores, dos quais 317 na condição de escravizado, 758 como homens livres, assim como a participação de trinta e cinco proprietários no sistema de aluguel de escravos para as obras públicas viárias.

Ao todo foram analisadas vinte e três listas nominais: dezoito listas referentes à Ponte de Santa Bárbara e cinco listas sobre as atividades construtivas da Estrada da Corte.

A Estrada da Corte apresenta maior representatividade numérica: total de 803 registros (556 livres e 247 escravizados). Com menor número de registros, situa-se a Ponte de Santa Bárbara: 202 trabalhadores livres e 70 escravos.

A participação de escravos alcançou 25,8% e 30,7%, respectivamente, na construção da Ponte de Santa Bárbara e na Estrada da Corte. Somados os registros das duas obras, os escravizados representam 29,5% do total de trabalhadores, o que corresponde a 317 registros e os homens livres 758 registros, equivalente a 70,5% de todos os trabalhadores.

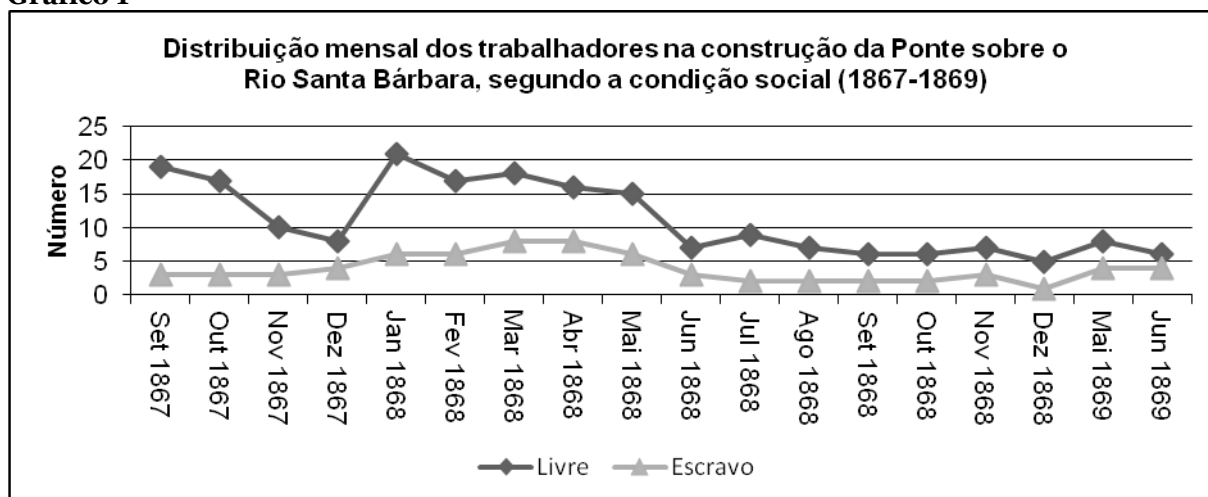
Tabela 1 – Trabalhadores, segundo a condição social (1867-1873)

Obra	Ano	Condição Social				Total	
		Livre		Escravo		N	%
		N	%	N	%		
Ponte sobre o rio Santa Bárbara	1867-1869	202	74,20	70	25,8	272	100
Estrada da Corte	1872-1873	556	69,24	247	30,76	803	100
Total		758	70,5	317	29,50	1075	100

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02; Caixa 49, doc. 18.

A Ponte de Santa Bárbara (1867-1869) apresentou uma média mensal de 11,2 homens livres e 3,8 escravos. A participação relativa de homens livres foi predominante em todos os meses e nunca abaixo de 50% dos trabalhadores. Quanto aos cativos, apenas em junho de 1869, o percentual ultrapassou 40% da força de trabalho. Já 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.

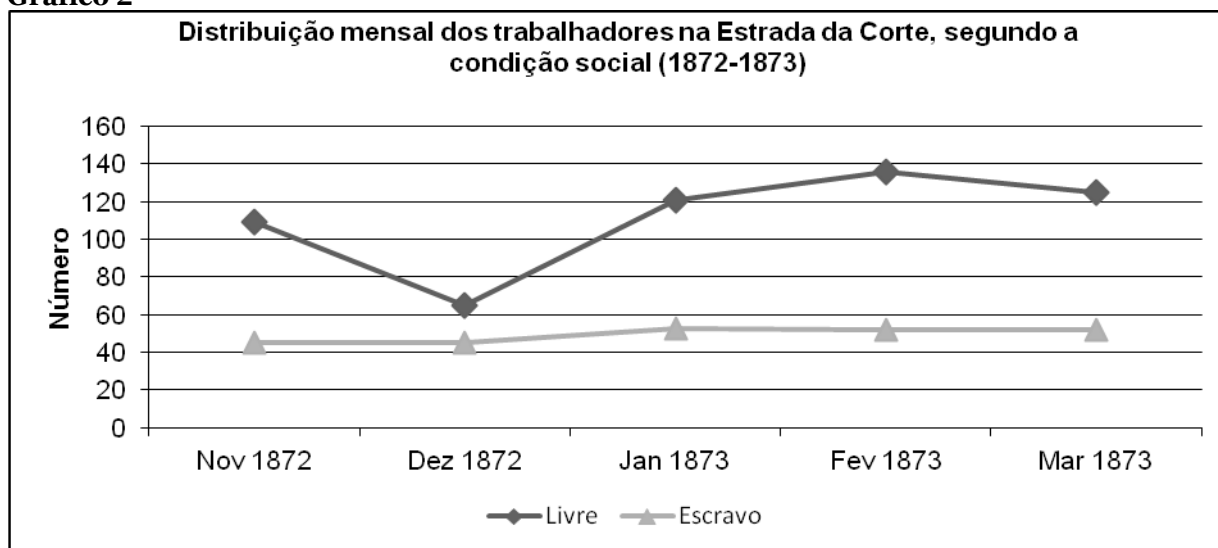
Gráfico 1



Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 49, doc. 18.

No caso da Estrada da Corte, que era considerada uma das mais importantes da província, pois constituía o eixo central de ligação entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro (APM, OP 3/1, Caixa 1, doc. 14), 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.

Gráfico 2



Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, OP 3-6, Caixa 4, doc. 02.

As listas nominais da Estrada da Corte revelam que o número de trabalhadores livres superou o de cativos em todos os meses. A composição relativa dos

trabalhadores livres variou entre 59% e 72% 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 a maior parte da força de trabalho foi constituída por homens livres durante a construção da Estrada da Corte (1872-73).

ESTRUTURA OCUPACIONAL

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 uma concentração dos escravizados 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%).³

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.

³ Para analisar as ocupações, elas foram agrupadas segundo a matéria-prima das atividades manuais e mecânicas. Artífices em madeira: carpinteiro, contramestre carpinteiro, mestre carpinteiro, carapina, serrador, ajudante de carpinteiro, aprendiz de carpinteiro, carvoeiro. Artífices em metais: mestre ferreiro e ferreiro. Artífices em pedra e cal: pedreiro, mestre pedreiro, aprendiz de pedreiro, ajudante de pedreiro. Artífices em metais e madeira: ferreiro e carpinteiro, exercício de dupla função em mesma obra.

Tabela 2 - Atividades manuais e mecânicas, segundo a condição social

Atividades Manuais e Mecânicas	Condição Social				Total
	Livre		Escravo		
	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)	644	84,9	312	98,42	956
Função de Controle e Artífice em Metais e/ou Madeira	2	0,26			2
Outros (Cozinheiro e Arrieiro)	3	0,40			3
Total	758	100	317	100	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 escravizados 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: 1\$060 réis por dia, o que revela que havia uma associação entre o valor do dia de trabalho e a ocupação desempenhada.

Tabela 3 – 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.

Essas listas também quantificaram, individualmente, o número de dias trabalhados, o valor da diária e o vencimento mensal.

No que tange ao número de dias trabalhados, os escravizados apresentaram maior média do que os livres, sendo semelhante nas duas obras: 15,2 dias. Quanto aos homens livres, a média foi de 12 dias de trabalho por mês.

Tabela 4 - Média de dias trabalhados, segundo a condição social (1867-1873)

Obra viária	Ano	Livre		Escravo	
		Nº Dias		Nº Dias	
		Média	Desvio Padrão	Média	Desvio Padrão
Ponte sobre o rio Santa Bárbara	1867-1869	12,1	7,9	15,2	8,0
Estrada da Corte: 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 escravizados 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 escravizados 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.

A análise das listas nominais revelou a coexistência de livres e escravizados nas atividades construtivas viárias. 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 escravizados e livres. Os resultados apresentados divergem dessa imagem. Havia um constante “ombrear” de trabalhadores livres e escravizados.

PROPRIETÁRIOS DE ESCRAVOS E A DISTRIBUIÇÃO POR FAIXA DE CATIVOS ALUGADOS

Com base nas listas nominais e o nome dos donos de escravos, foi possível identificar o total de trinta e cinco proprietários escravistas: dez proprietários na construção da Ponte de Santa Bárbara e vinte e cinco proprietários na Estrada da Corte.

A análise nominal permitiu encontrar proprietários de cativos do sexo feminino e masculino. Na construção da Ponte de Santa Bárbara as proprietárias do sexo feminino perfizeram 20,0% dos donos de escravos, e na edificação da Estrada da Corte alcançaram 12,0% do total.

Um dado relevante na análise é que ao todo apenas cinco mulheres participaram como locatárias de escravos, o que corresponde a 14,3%. Os dados indicam, portanto, a proeminência de escravistas do sexo masculino nas obras viárias.

Tabela 5 – 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 da Corte	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 escravizados alugados. A participação superou a 80,0% na construção da Estrada da Corte 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 6 - 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)	50,0%	50,0%					
Estrada da Corte (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.

A centralidade do mercado de aluguel de escravizados ganha relevância quando se constata, segundo as listas nominativas da década de 1830, a ampla difusão da posse de escravizados no território mineiro (PAIVA, 1996; RODARTE, 2012; MARTINS, 2015). Exatos 33,7% da população era constituída por escravizados. Do total de 64.562 fogos arrolados nesta documentação, 21.355, isto é, 33,1% possuíam escravizados. O percentual de domicílios com cativos coloca Minas Gerais entre as maiores sociedades escravistas da América. Segundo Martins, nos Estados Unidos, em 1860, somente 26% dos domicílios dos estados escravistas possuíam cativos (Martins, 2015, p. 94-95). Além disso, as listas nominativas de 1830 demonstram que as grandes escravarias, mais de 100 escravizados, eram raras. Dos 21.355 domicílios com escravizados, 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 escravizados e 23,9% dos fogos tinham apenas 1 escravo. No território mineiro havia uma pulverização da propriedade escrava (MARTINS, 2015, p. 94-95).

Os senhores que participaram das obras da Ponte de Santa Bárbara se concentraram nas pequenas faixas de cativos alugados (1 ou 2 a 3 escravizados); 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%).

A análise da distribuição média mensal dos cativos, segundo a divisão por faixa de escravizados alugados, revelou que 22,05% dos escravizados, durante a construção da referida obra, se situavam entre 21 a 49 escravizados alugados e na faixa de 11 a 20

escravizados alugados a distribuição mensal atingiu o percentual médio de 49,74%. Isto é, 71,77% da distribuição média mensal dos escravizados se localizavam nas faixas de aluguel de 11 a 49 de escravizados.

Tabela 7 - 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.

Os resultados obtidos com os indicadores quantitativos também permitem estimar a taxa anual de retorno bruto e compará-la com as taxas obtidas em outros setores da economia de Minas Gerais, que será analisada na próxima seção.

ESTIMATIVA E COMPARAÇÃO DO RENDIMENTO BRUTO ANUAL: O SISTEMA DE ALUGUEL DE ESCRAVOS EM MINAS GERAIS (1867-1873)

Os dados de arquivos mais antigos sobre as taxas de aluguel de escravizados em Minas Gerais foram encontrados nos livros de contabilidade da Real Extração (1772-1832) (BERGAD, 2004). Como detentora do monopólio da exploração dos diamantes, a Real Extração alugava escravos de proprietários locais. Segundo Bergad, em 1772, ela pagava 200 réis por dia de trabalho por escravo e, em 1774, 150 réis. Entre 1783 e 1809, a diária se manteve em 112,5 réis/dia. Os livros de contabilidade da Real Extração apontam que cada escravizado trabalhava em média 249 dias por ano.

Mediante essas informações, Bergad estima o retorno bruto dos aluguéis anuais de escravos entre 1772 e 1809, tendo em vista o preço médio dos escravos do sexo masculino na idade de 15 a 40 anos. Entre 1800 e 1809, a oscilação da taxa bruta anual apresenta, em 1804, o mais alto retorno: 23,1%. E, em 1808, a menor taxa, o retorno de 18,5% (Bergad, 2004, p. 288). Aplicando as mesmas premissas, Bergad também se debruça sobre o sistema de aluguel de escravos braçais do setor siderúrgico de Minas Gerais na década de 1840 e identifica que recebiam 0\$400 réis

por dia de aluguel. Ao projetar a jornada de 250 dias por ano, a taxa bruta de retorno com aluguel alcança 19% ao ano (BERGAD, 2004, p. 292).

É reconhecido pela historiografia que, em Minas Gerais, as empresas de mineração utilizaram o sistema de aluguel de escravos (CAMPBELL, 2015; LIBBY, 1984; 1988). Cabe destacar que em Minas Gerais, entre 1867 e 1873, seis companhias mineradoras estavam em funcionamento: Saint John del Rey Mining Company, East D'el Rey Mining Company, Don Pedro North del Rey Mining Company, Santa Barbara Gold Mining Company, Anglo-Brazilian Gold Mining Company e a Roça Grande Brazilian Gold Mining Company (Libby, 1988, p. 267). Dentre essas, a Saint John Del Rey Mining, fundada em Londres, em 1830, com capital nominal de 135.000 libras, que alcançou, em 1872, o capital nominal de 253.000 libras, um dos maiores investimentos dos britânicos nas Américas no século XIX (LIBBY, 1984), teve maior destaque, pois a empresa operou por cinquenta anos com uma taxa média de lucratividade de 18% ao ano (LIBBY, 1988, p. 309-310).

Os registros sobre a locação de escravos possibilitaram estimar o retorno bruto anual com o aluguel de cativos pagos por três empresas: Saint John d'El Rey Mining, Companhias D. Pedro North d'el Rey e Anglo Brasileira.

Libby indica que, de 1835 a 1838, a mineradora Saint John pagava pelo aluguel de escravo, de sexo masculino, por um ano 90\$000 réis, o que se traduzia numa taxa de retorno bruta anual entre 19,7% e 20,8% (LIBBY, 1984, p. 95). Entre 1839 e 1842, o valor aumentou para 100\$000 réis, o que equivalia à oscilação da taxa bruta de retorno entre 24,4% e 18,0% (Libby, 1984, p. 95-96). Em 1867, as empresas D. Pedro North e Anglo Brasileira pagavam pelo aluguel anual de escravo homem 220\$000 réis, o que em termos de retorno bruto anual correspondia a 22,0%.

Tabela 8 - Estimativa da taxa de retorno bruto anual com o aluguel de escravos (1800-1867)

Ano	Rendimento anual bruto por escravo	Preço Médio de Escravos - 15 a 40 anos – (em 1\$000)	Taxa de Retorno Bruto Anual (%)
1800	28\$013	132\$000	21,2
1801	28\$013	126000	22,2
1802	28\$013	131000	21,4
1803	28\$013	129000	21,8
1804	28\$013	121000	23,1
1805	28\$013	140000	20,0
1806	28\$013	136000	20,6
1807	28\$013	137000	20,5
1808	28\$013	152000	18,5
1809	28\$013	138000	20,3
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
1867	220\$000	998\$000	22,0

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. 286; 360-363. *Annuncio*. Diário de Minas, 9 de fevereiro de 1867, p. 3.

Portanto, pode-se afirmar, levando em conta esses registros, que as estimativas da taxa de retorno bruto anual com o aluguel de escravos no século XIX oscilaram entre 18% e 24,3%.

Tomando por base, os procedimentos adotados por Bergad (2004), com o intuito de comparar as estimativas das taxas brutas anuais do aluguel de escravos em Minas Gerais, foram extraídos das listas nominiais das construções de pontes e estradas, os seguintes dados: i) mediana da diária paga pelo aluguel de escravos; ii) média do número de dias trabalhados por mês pelos escravos. Em conjunto a esses, foram agrupados o preço médio de cativos na idade de 15 a 40 anos. E, desse modo, realizado o cálculo para a estimativa da taxa de retorno bruto anual.

Como resultado, o sistema de aluguel de escravos nas atividades construtivas viárias, que, permaneceu em pleno funcionamento nas décadas de 1860 e 1870, alcançou a maior taxa de retorno bruta em 1873: 38,3%. E, em 1868, a menor: 17,2%.

Em termos comparativos, o retorno bruto anual do aluguel de cativos para a construção de obras públicas viárias apresenta taxas em patamares próximos à expectativa de retorno com o aluguel de escravos nas atividades de extração mineral em Minas Gerais no século XIX.

Tabela 9 - 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 por ano (*)	Preço médio de escravos de 15 a 40 anos	Taxa de retorno bruto Anual
1867	1060	182,4	998\$000	19,4
1868	1060	182,4	1:123\$000	17,2
1869	1060	182,4	1:103\$000	17,5
1872	2300	182,4	1:121\$000	37,4
1873	2300	182,4	1:096\$000	38,3

(*) Média de dias trabalhados por mês: 15,2 dias

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.

Contudo, deve-se apontar que o retorno bruto anual obtido com o aluguel de escravos na construção da Estrada da Corte, entre 1872 e 1873, ultrapassa o patamar do padrão do sistema de aluguel nas atividades de extração mineral.

Pode-se também constatar que as 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 era o mais importante eixo viário do comércio interprovincial entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro.

É relevante apontar que, entre 1867 e 1871, o silêncio em torno da questão da escravidão pelo Estado brasileiro foi quebrado. Em 1867, 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 que indicava que, ante o envolvimento na Guerra do Paraguai, após o término do conflito, o parlamento deveria dispor a resolver o problema do elemento servil (CARVALHO, 1988, p. 299-300). O embate jurídico sobre a legitimidade da propriedade privada e dos interesses do Estado, que primava pela estabilidade política e econômica, passaram a intensificar o debate sobre a emancipação (PENA, 2001, p. 253-262). Foram nessas décadas que as reflexões jurídicas e políticas sobre o cativo tornaram a questão privada escravista como

problema de Estado (PENA, 2001, p. 253-262). De um lado, os opositores da reforma imediata da escravidão, contrários à interferência do Estado no mundo privado senhorial (CUNHA, 1983), 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; MAMIGONIAN, 2011).

Em face dessa conjuntura, os resultados alcançados sugerem que as obras públicas viárias despertaram interesse de proprietários escravistas, que detinham distintos números de cativos em suas posses, mas que, possivelmente, em um período de crescente discussão sobre o término da escravidão, procuraram, certamente, minimizar eventual prejuízo patrimonial futuro e garantir alguma liquidez por meio da locação de escravo para o Estado face às ameaças abolicionistas. 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, muito provavelmente, orientaram as ações e estratégias dos proprietários de escravos. Essa análise sobre a dinâmica do sistema de aluguel de escravos em obras públicas também pode contribuir para a compreensão do tráfico interno interprovincial e intra-regional de escravos que, a partir da extinção do tráfico negreiro em 1850, movimentou mais de 400.000 escravos no interior do território brasileiro (SLENES, 2004, p. 344-352; MOTTA, 2012, p. 64-77).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo das últimas três décadas, as narrativas históricas abandonaram a dedução da lógica do sistema escravista a partir de modelos interpretativos, que pouco se utilizavam das fontes primárias dos arquivos brasileiros, e das teses da irracionalidade econômica da escravidão no século XIX (CARDOSO, 1975; GORENDER, 1978).

Utilizando-se de dados primários que enfatizam a atuação de senhores e escravos e as regularidades de comportamentos que possuem a sua lógica na experiência cotidiana dos atores sociais, as estimativas de retorno anual do sistema de aluguel de escravos em obras públicas viárias revelaram taxas elevadas considerando-se os padrões da época. Há evidências de que essas obras integraram a vida de homens livres como também permitiram aos proprietários de escravos de se apropriarem (total ou parcialmente) de somas de recursos investidos pelos cofres provinciais nas construções de pontes e estradas através do sistema de aluguel de

cativos. Esse mercado de aluguel em obras públicas viárias significava o aumento da capacidade do escravista em reagir diante das mudanças conjunturais da economia e da política. Além disso, ele também resolvia, em parte, o problema da inatividade do escravo durante o ano.

É necessário realçar que, apesar da relevância do sistema de aluguel, os trabalhadores livres foram presença maciça nas atividades construtivas, o que ilumina a estrutura ocupacional e o valor pago por dia de trabalho. Esses dados, em conjunto com outras fontes primárias qualitativas, podem contribuir para o debate sobre a ideia de “transição” da escravidão ao trabalho livre, ultrapassando a noção de linearidade implícita nessa proposição, para reconstituir as ambiguidades e precariedades desse processo histórico marcado pelo término da escravidão. Tais aspectos constituem traços de uma agenda futura de pesquisa.

REFERÊNCIAS

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Público Mineiro, APM, Obras Públicas, OP 3/6, Caixas 4 e 49.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. La traite négrière et l’unité nationale brésilienne. **Revue Française d’Outre-Mer**, n. 66, p. 394-418, 1979.

ANDRADE, Maria Jose de Souza. **A mão de obra escrava em Salvador, 1811-1860**. São Paulo: Corrupio, 1988.

BERGAD, Laird W. **Escravidão e História Econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880**. Bauru: Edusc, 2004.

CAMPBELL, Courtney. Making Abolition Brazilian: British Law and Brazilian Abolitionists in nineteenth-century Minas Gerais and Pernambuco. **Slavery and Abolition**, v. 36, n. 3, p. 521-543, 2015.

CARDOSO, Ciro Flamarion. O modo de produção escravista colonial na América. In: SANTIAGO, Theo (ed.). **América Colonial**. Rio de Janeiro: Pallas, 1975.

CARVALHO, José Murilo de. Escravidão e razão nacional. **Revista de Ciências Sociais Dados**, v. 31, n. 3, p. 2987-308, 1988.

CHALHOUB, Sidney. The Politics of Ambiguity: Conditional Manumission, Labor Contracts, and Slave Emancipation in Brazil (1850s-1888). **International Review of Social History**, n. 60, p. 161-191, 2015.

CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte.** [1^o edição 1990]. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo.** Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Estadual de Campinas, 1976.

CRAVO, Télió. **Construindo pontes e estradas no Brasil Império: engenheiros e trabalhadores nas Minas Gerais (1835-1889).** São Paulo: Alameda, 2016.

CRAVO, Télió; GODOY, M. Estado, transportes e mercado de trabalho: livres, libertos e escravos em obras viárias na província de Minas Gerais nas décadas de 1830-1840. **Revista de História (USP)**, n. 178, p. 1-34, 2019.

CUNHA, Manuela Carneiro da. Sobre os silêncios da lei. Lei costumeira e positiva nas alforrias de escravos no Brasil do século XIX. **Cadernos IFCH**, n. 3, Unicamp, 1983.

DOLHNIKOFF, Miriam. O lugar das elites regionais. **Revista USP**, p. 116-133, 2003.

DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial: origem do federalismo no Brasil do século XIX.** São Paulo: Globo, 2005.

ELTIS, David. **Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade.** New York: Oxford University Press, 1987.

ENGERMAN, Stanley. Comparative approaches to the Ending of Slavery. **Slavery and Abolition**, v. 2, n. 21, p. 281-300, 2000.

FRANK, Zephyr. **Dutra's world: wealth and family in nineteenth-century Rio de Janeiro.** Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004.

GOLDIN, Claudia Dale. **Urban slavery in the American South, 1820-1860: a quantitative history.** Chicago: University of Chicago Press, 1976.

GORENDER, Jacob. **O Escravismo Colonial.** São Paulo: Ática, 1978.

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.

KARASCH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850).** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KLEIN, Herbert; LUNA, Francisco. Pessoas livres de cor numa sociedade escravocrata: São Paulo e Minas Gerais no início do século XIX. In: LUNA, Francisco; COSTA, Iraci del Nero da; KLEIN, Herbert. **Escravidão em São Paulo e Minas Gerais.** São Paulo: Edusp, 2009.

LAMOUNIER, Maria Lucia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX.** São Paulo: Edusp, 2012.

LIBBY, Douglas Cole. **Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas no século XIX**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1988.

LIBBY, Douglas Cole. **Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil: o caso de Morro Velho**. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia, 1984.

MAC CORD, Marcelo. **Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista**. Campinas: Ed. Unicamp, 2012.

MAC CORD, Marcelo. Francisco José Gomes de Santa Rosa: experiências de um mestre pedreiro pardo e pernambucano no Oitocentos. **Afro-Ásia**, v. 49, p. 199-227, 2014.

MAMIGONIAN, Beatriz. O Estado nacional e a instabilidade da propriedade escrava: a Lei de 1831 e a matrícula dos escravos de 1872. **Almanack**, n. 2, p. 20-37, 2011.

MAMIGONIAN, Beatriz. **Os africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 2017.

MARQUESE, Rafael. A Guerra Civil dos Estados Unidos e a Crise da Escravidão no Brasil. **Afro-Ásia**, v. 51, p. 37-71, 2015.

MARTINS, Roberto Borges. Tesouro revelado. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Ano LI, n. 1, 2015, p. 80-103.

MELLO, Pedro Carvalho de. Rates of return on slave capital in Brazilian Coffee Plantations, 1871-1881. In: FOGEL, Robert; ENGERMAN, Stanley (et al.). **Without consent or contract**. Technical papers: the rise and fall of American slavery. New York: W.W.Norton & Company, 1992.

MELLO, Pedro Carvalho de; SLENES, Robert. Análise Econômica da Escravidão no Brasil. In: NEUHASS, Paulo (coord). **Economia brasileira: uma visão histórica**. Rio de Janeiro. Ed. Campus, 1980.

MORAES, Viviane de. **Estradas interprovinciais no Brasil Central (1834-1870)**. 276 f. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010.

MOTTA, José Flávio. **Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista**. São Paulo: Alameda, 2012.

PAIVA, Clotilde Andrade. **População e economia nas Minas Gerais do século XIX**. 229 f. Tese (Doutorado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo 1996.

PAIVA, Clotilde Andrade; GODOY, M.; RODARTE, M. **Publicação crítica do recenseamento geral do Império do Brasil de 1872**. Belo Horizonte: Núcleo de Pesquisa em História Econômica e Demográfica/NPHED, 2012.

PARRON, Tamis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PENA, Eduardo Spiller. **Pajens da casa imperial, juriconsultos, escravidão e a lei de 1871**. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.

REIS, João José. A greve negra de 1857 na Bahia. **Revista USP**, n. 18, p. 8-29, 1993.

RODARTE, Mario. **O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado - Minas Gerais, 1830**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2012.

SAES, Flávio. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1981.

SLENES, Robert. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economies, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market. In: JOHNSON, Walter (eds.). **The chattel principle: internal slave trades in the Americas**. New Haven: Yale University Press, 2004.

SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, v. 8, n. 16, p. 107-142, 1988.

SOUZA, Robério. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)**. Campinas: Editora UNICAMP, 2015.

SUMMERHILL, William. 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.

WADE, Richard. **Slavery in the cities: the South 1820-1860**. Nova York: Oxford University Press, 1964.

YOUSSEF, Alain El. **O Império do Brasil na segunda era da abolição, 1861-1888**. 312 f. Tese (Doutorado em História) – FFLCH, Universidade de São Paulo 2019.

*Recebido em Junho de 2019
Aprovado em Novembro de 2019*