



História (São Paulo)

ISSN: 0101-9074

ISSN: 1980-4369

Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho

Cravo, Têlio

Estrutura e dinâmica do trabalho compulsório e livre na infraestrutura viária do Império do Brasil: africanos livres, escravizados e livres (1854-1856)*

História (São Paulo), vol. 40, e2021060, 2021

Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho

DOI: <https://doi.org/10.1590/1980-4369e2021060>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=221070900029>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

UNESP redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

ESTRUTURA E DINÂMICA DO TRABALHO COMPULSÓRIO E LIVRE NA INFRAESTRUTURA VIÁRIA DO IMPÉRIO DO BRASIL:

Télio
CRAVO

 teliocravo@gmail.com

Universidade Federal
de São Paulo
Guarulhos, SP, Brasil

**africanos livres, escravizados e livres
(1854-1856)***

Structure and dynamics of free and unfree labor in road infrastructure in the Brazil Empire: liberated africans, slaves and free (1854-1856)

RESUMO

Este artigo analisa as formas de coerção e controle do trabalho de africanos livres, escravizados e homens livres na construção da infraestrutura viária do Império do Brasil. Valendo-se da redução da escala de observação, este estudo dedica especial atenção para a construção de estradas a fim de analisar a distribuição de africanos livres para obras viárias e explorar questões sobre identidade e liberdade no século XIX. A literatura quase sempre se volta para a construção ferroviária e os seus trabalhadores. Contudo, permaneceu por estudar como se estruturou a dinâmica da construção de estradas. Em Minas Gerais, o poder provincial buscou segregar livres, escravizados e africanos livres e intervir nas relações de trabalho. Neste processo, os trabalhadores transformaram valores e estruturas institucionais impostas a eles, recriando e reinventando comportamentos como tática para adquirir maior poder de barganha.

Palavras-chave: trabalhadores; coerção; infraestrutura viária.

ABSTRACT

This article analyzes the forms of coercion and control of free and enslaved Africans and free men in the construction of road infrastructure in the Brazilian Empire. Using the reduction of the scale of observation, this study devotes special attention to the construction of roads in the Province of Minas Gerais in order to analyze the distribution of free Africans into road works and to explore questions about identity and freedom in the nineteenth century. Literature almost always turns to railway construction and its workers. However, it has failed to study how the dynamics of the construction of bridges and roads in the countryside were structured. In Minas Gerais, the provincial power sought to segregate freemen, enslaved and free Africans, and intervene directly in labor relations. In this process, the workers have transformed values and institutional structures imposed on them, recreating and reinventing behaviors as a strategy to acquire greater bargaining power.

Keywords: workers; coercion; road infrastructure.

*A pesquisa contou com apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP nº 2014/06264-2).

Há muito tempo, a historiografia sobre o trabalho na construção da infraestrutura viária, em especial, nas ferrovias, tem abandonado as generalizações totalizantes circunscritas nas perspectivas de proletarianização (ou mudança para o trabalho livre assalariado), como sinônimo de modernidade e consolidação do capitalismo, para realçar não apenas a escravidão como também relações de trabalho forçado não-escravista (*coolies* chineses e imigrantes europeus engajados por contratos), que, até então, eram marginalizadas pela narrativa historiográfica (WHITE, 2012, p. 293-297; LAMOUNIER, 2012; SOUZA, 2015).

Ao longo do século XIX, transformações estruturais marcaram as instituições escravistas que reverberaram na intensidade do tráfico transatlântico negro para determinadas regiões e ajudaram a configurar sociedades escravistas nas Américas (FERREIRA, 2012; TOMICH, 2011; PARRON, 2011; MARQUESE, 2006). Nas últimas décadas, estudos historiográficos têm ressaltado o modo como escravizados enfrentaram o domínio senhorial, buscaram a liberdade, teceram arranjos com os senhores e estabeleceram relativo grau de autonomia no cativeiro, criando complexas relações sociais de dependência e resistência (CUNHA, 1983; LARA, 1998, 2000; REIS, 1993; REIS; AGUIAR, 1996).

Levando em conta essas contribuições, este artigo aborda as relações concretas entre africanos livres, o sistema de aluguel de escravos, trabalhadores livres e o poder provincial durante a construção da Estrada do Falcão, no período de 1854 a 1856, na província de Minas Gerais. Essas relações ensejaram conflitos nas relações de trabalho e explicitaram como as condições legais dos indivíduos determinaram distintas formas de coerção. Esses trabalhadores foram marcados pela vivência de situações precárias de trabalho e reagiram frente a elas.

Em Minas Gerais, além do sistema de aluguel de escravos, houve larga presença de trabalhadores livres e africanos livres nas obras viárias. Com base no cruzamento entre a Matrícula dos Africanos Livres de 1853¹ e os manuscritos sobre a construção de estradas, essa pesquisa reconstituiu parte da trajetória de trinta e cinco africanos livres.²

Em 1807, a Inglaterra e os Estados Unidos suprimiram o tráfico transatlântico de africanos (ELTIS, 1987; DRESCHER, 1986; ENGERMAN, 2000). A partir de então, houve uma expansão do aparato legal contra o tráfico negro. A pressão diplomática inglesa resultou em acordos bilaterais firmados com cinco países a fim de coibir o tráfico internacional, bem como a invenção de uma nova categoria jurídica: “africanos livres” ou “emancipados”, referente aos cativos dos navios negreiros confiscados. Para tanto, a Inglaterra estabeleceu acordo bilateral com Espanha, Portugal, Brasil, Estados Unidos e Holanda. Assim, entre as décadas de 1810 e 1840, comissões mistas foram instaladas em diferentes espaços do mundo atlântico: Freetown, Havana, Rio de Janeiro, Paramaribo, Cabo da Boa Esperança, Boa Vista, Luanda, Jamestown, Port Louis, Nassau, Kingston e Nova York (LOVEJOY, 2016; COGHE, 2012). Essas cortes mistas internacionais tiveram como prerrogativa legal apreender os carregamentos dos navios negreiros e emancipar os cativos.

Apesar desses esforços, houve limitado impacto dessa política para o término do tráfico, tendo em vista que, dos 2,8 milhões de escravizados que desembarcaram nas Américas entre 1808 e 1867, o movimento de supressão do comércio transatlântico capturou 1.994 navios e “emancipou” 180.969 escravizados (DOMINGUES et. al., 2014, p. 367). Deste total, Cuba recebeu 26.000 emancipados, Brasil 11.000 africanos livres e os Estados Unidos 7.000 (MAMIGONIAN, 2017, p. 30-57). Conforme a literatura indica, Brasil e Cuba foram os principais destinos do desembarque de africanos no século XIX, com a importação, respectivamente, de mais de 1,7 milhão de escravos e 685.000 cativos (DOMINGUES et. al., 2014, p. 368-369).

A historiografia sobre os africanos livres tem sublinhado o papel da diplomacia internacional na configuração das comissões mistas e o significado das mesmas no processo de supressão do tráfico (BETHELL, 1966; CONRAD, 1973; ADDERLEY, 1999). Recentes pesquisas têm explorado as questões de identidade e liberdade no mundo atlântico, tendo os africanos livres como objeto central (LOVEJOY, 2010). Esses estudos apontam que os manuscritos sobre africanos livres permitem iluminar o processo de escravização na África, a estrutura de transporte para as Américas e o processo de formação de comunidades africanas (DOMINGUES, 2015; ALMEIDA, 2012). É ponto convergente nesses estudos a percepção de que a especificidade dos registros históricos sobre os africanos livres permite reconstituir não apenas aspectos dos limites da liberdade no mundo Atlântico como trajetórias individuais e o impacto da abolição do tráfico (LOVEJOY, 2016, p. 25).

Partindo do pressuposto da existência de limitações de sistemas normativos opressivos, o artigo destina especial atenção para a ação social dos africanos livres, escravizados e trabalhadores livres empregados na construção da infraestrutura viária a fim de identificar as negociações e os conflitos (LEVI, 2018, p. 23) Como resultado dessa perspectiva, a redução da escala de observação possibilitou (LEPETIT, 2001, p. 203-205) uma abordagem que, no lugar da binária oposição entre trabalho livre e não-livre e da ideia de transição do trabalho escravo para o livre, adotou a noção de um amplo *continuum* de graus de pressões coercitivas que foram usadas para estimular a obtenção de mão de obra (STEINFELD, 2001).

A historiografia tradicional produziu uma concepção sobre a “transição do trabalho escravo para o livre”, na qual o trabalho livre ostensivamente acompanhou o surgimento de uma sociedade de mercado, que, por sua vez, substituiu os mercados de trabalho mais antigos, regulamentados pelo Estado, e formas mais coercitivas de controle do trabalho (SILVA, 1976, p. 50; PAULA, 2002, p. 27; BARBOSA, 2016, p. 13). Presumivelmente, no mercado, o trabalho livre representava um estado aceitável para os empregadores, que dependiam da compulsão das relações econômicas para assegurar todo o trabalho de que necessitavam a preços que estivessem dispostos a pagar (PAULA, 2002, p. 36).

Recentes pesquisas têm apontado o uso coercitivo de ferramentas não-pecuniárias como sanções penais para limitar as escolhas dos trabalhadores (STEINFELD, 2001; MENDONÇA, 2012, p. 50-52), bem como as formas de condições análogas à escravidão

e a precariedade estrutural da liberdade no século XIX (CHALHOUB, 2011, p. 409; 2015, p. 162).

A literatura tem enfatizado a vigência de sistemas de trabalho não-escravista (STEINFELD; ENGERMAN, 1997, p. 114-115 e 121; DRESCHER, 1997, p. 220), bem como o fato de que, ao longo do século XIX, o desenvolvimento do capitalismo integrou uma variedade de formas de trabalho coercitivo dentro do seu funcionamento (LIMA, 2005, p. 292; FONER, 1988, p. 37-39):

Capitalism was supremely agnostic and pluralistic in its ability to coexist, and to thrive, with a whole range of labour systems right through the abolitionist century after 1780: with slavery; with indentured servitude; with sharecropping; with penal labour; with seasonal contract labour and with day labour; with penally constrained or unconstrained free labour. In the longer run, we can see more clearly the Williams's generation that the "rise of free labour" during the conventional age of industrialization was, in some respects, a myth (DRESCHER, 1997, p. 220-221).

No âmbito da vertente historiográfica "Global History", estudos têm empreendido esforços em direção à "História do Trabalho nas Infraestruturas de Transporte" (BELLUCCI et. al., 2014). Essa vertente tem investigado o trabalho nos transportes como fenômeno histórico inserido em processo global de emergência do capitalismo, evitando as noções eurocêntricas sobre as relações de trabalho, como a categoria analítica "trabalho livre" (Ibidem, 2014, p. 4-6). Desse modo, tem como premissa a existência de entrelaçamentos estruturais globais no mundo do trabalho que indicam que a expansão do capitalismo no século XIX não correspondeu ao aumento do trabalho livre em diferentes espaços (CONRAD, 2016, p. 65; DOUKI; MINARD, 2007, p. 17-21).

Valendo-se de registros primários quase inexplorados pela historiografia, o artigo analisa os mecanismos estruturais de controle e coerção que condicionaram a vida de trabalhadores e a liberdade no mundo do trabalho em obras viárias, assim como as negociações estabelecidas entre Governo, senhores de escravos e trabalhadores livres. Este artigo indica três aspectos. Em primeiro, os limites da liberdade dos africanos livres. Em segundo, o sistema de aluguel de escravos em obras viárias e a reação senhorial diante da intervenção da Presidência da Província na relação entre os senhores e os escravos alugados. Quanto ao sistema de aluguel em Minas Gerais, cabe salientar que a historiografia destaca que a prática de aluguel se expandiu após o fim do tráfico negreiro (1850) e a elevação do preço dos cativos (CRAVO, 2019, p. 175-176; LIBBY, 1988, p. 95). Em terceiro plano, a reivindicação escrita de trabalhadores livres por melhorias e ameaça de paralisar os trabalhos, descortinando distintas formas de pagamento pelo dia de trabalho, as hierarquias e os costumes (THOMPSON, 1979, p. 46-47; HOBSBAWM, 2015, p. 466-469; CRAVO; GODOY, 2019, p. 8-12).

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 aos 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 suas ocupações (LAMOUNIER, 2012, p. 152-153).

Este estudo também aponta que o governo provincial destinou parte do orçamento provincial para a construção de pontes e estradas. Como corolário desse investimento, o governo contratou engenheiros e empregou centenas de trabalhadores (CRAVO, 2016). Do ponto de vista metodológico, este artigo privilegia a abordagem, por um lado, histórico-estrutural do processo de formação do Estado recém-independente (MATTOS, 2005; COSTA, 2005) e seus encadeamentos no âmbito da capacidade orçamentária de investimentos em obras viárias (DOLHNIKOFF, 2005), de outro, como a intensidade desses financiamentos reverberaram no mundo do trabalho (VILAR, 1976, p. 164; HOBSBAWM, 2000, p. 101-123). Por conseguinte, em relação ao método, o estudo reduz a escala de observação para sublinhar relações conflitivas dos proprietários escravistas na busca de garantir seus rendimentos, via sistema de aluguel de escravos, o que reflete as disputas travadas no seio da unidade do modo de dominação política e econômica da sociedade escravista. Tomando por base a abordagem histórico-estrutural e as contribuições dos debates da micro-história (ROJAS, 2004; LEVI, 2018; LEPETIT, 2001), investiga-se a ligação íntima entre a estrutura estatal de investimento em obras, os interesses de proprietários escravistas e as formas de reivindicação dos trabalhadores ditos livres a fim de captar o movimento das mudanças no nível das estruturas da ordem social e econômica.

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).

ENGENHEIROS, INVESTIMENTO PROVINCIAL E TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO FALCÃO (1854-1856)

Durante a construção da Estrada do Falcão, principal eixo de integração entre Ouro Preto e a Corte, pois se entroncava com a Estrada União e Indústria, houve larga presença do sistema de aluguel de escravos, africanos livres e trabalhadores livres. O número de trabalhadores chegou a atingir trezentos e oito homens em um mês. Os livres alcançaram o máximo de duzentos e vinte trabalhadores em abril de 1855, e o

mínimo de trinta e oito homens em dezembro de 1855. Em relação aos escravizados, o sistema de aluguel alcançou, em fevereiro de 1856, o maior número: noventa e três cativos. E, em dezembro de 1854, o menor número: vinte e oito escravos. O número de africanos livres oscilou entre vinte e nove e trinta e cinco, conforme gráfico 1.

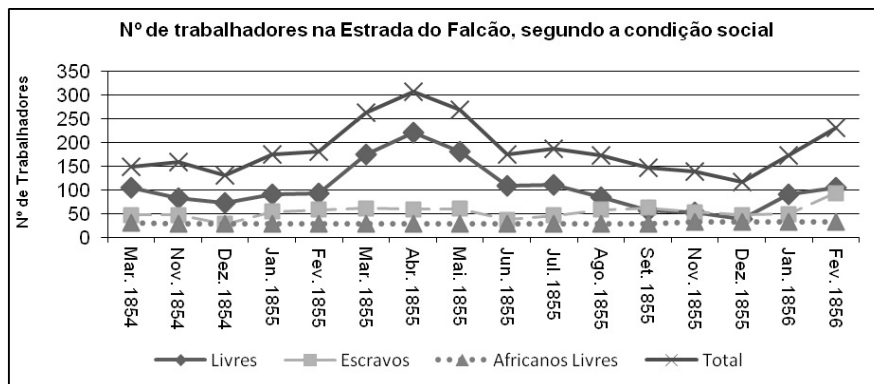


Gráfico 1 – Número de trabalhadores na construção da Estrada do Falcão, segundo a condição social (1854-1856).

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, Obras Públicas 3/6, Caixa 09, doc. 02; doc. 04.

Em 1854, os engenheiros estrangeiros E. de la Martinière, Bruno Von Sperling e Julio Borell du Vernay, funcionários da província, foram designados para organizarem o projeto e o orçamento da Estrada do Falcão. Assim, realinharam as antigas estradas, fecharam antigos caminhos e impuseram ao novo traçado menor declividade (APM, OP 3/6, Caixa, 09, doc. 02-01).

A tabela 1 demonstra que os engenheiros orçaram a construção da estrada em 59:000\$000 réis. Entretanto, ao longo de dois anos, a estrada despendeu mais de 86:000\$000 réis, o que correspondia a 6,0% do orçamento das despesas de 1854-1856 da província de Minas Gerais (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02-33; doc. 02-36).

Logo após o início das obras, em junho de 1854, o presidente de província, publicou uma Portaria com orientações para a rotina de trabalho nas estradas provinciais. Contendo doze artigos, a Portaria procurava controlar desde a admissão às punições dos trabalhadores.

Segundo o documento presidencial, nos serviços se empregariam somente homens entre 18 e 50 anos. Se fosse escravo, seriam admitidos apenas os “sadios e possantes” e que tivessem tido os jornais ajustados com os respectivos senhores. Ao engenheiro, cabia a responsabilidade de negociar com os proprietários escravistas. Exigia-se uma “necessária robustez” também para os trabalhadores livres (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02).

Tabela 1 – Valor e participação no orçamento provincial da despesa com a Estrada do Falcão (1854-1856)

Exercício(*)	Orçamento provincial		Despesa com a Estrada do Falcão	
	Valor	%	Valor	%
1854-1855	625:190\$000	100,0	39:252\$970(***)	6,3
1855-1856	795:285\$486	100,0	47:495\$706	6,0
Soma	1:420:475\$486	100,0	86:748\$676	6,1

(*) Exercício: ano financeiro iniciava-se no dia 1º de julho e findava em 30 de junho.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, Obras Públicas 3/6, Caixa 09, doc. 02-33; 02-36. *Relatório que a Assembleia Legislativa provincial de Minas Gerais apresentou na abertura de sessão ordinária de 1857 ao conselheiro Herculano Ferreira Pena presidente da mesma província*. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1857, anexo n. 8.

Indicava-se que, para cada turma de quarenta trabalhadores, deveria ser designado um feitor. Quanto ao tempo de trabalho, os homens deveriam começar os serviços nas primeiras horas do dia. Ordenava-se obediência no cumprimento do tempo de trabalho para livres, escravos e africanos livres, sendo o período de descanso, alimentação e trabalho igual para todos os trabalhadores: meia hora para o almoço e uma para o jantar (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02).

Além disso, os trabalhadores deveriam ser isolados e agrupados de acordo com a condição jurídica de cada um. O Estado fixou a segregação dos trabalhadores, segundo a condição social, os trabalhadores livres deveriam trabalhar separados dos escravos, e estes dos africanos livres. Por ordem da Presidência da Província, em 1854, trinta e cinco africanos livres foram transferidos para a construção da Estrada do Falcão. Com base no cruzamento entre a Matrícula dos Africanos Livres de 1853 e os manuscritos sobre a construção de pontes e estradas, essa pesquisa reconstituiu parte da trajetória dos africanos empregados na Estrada do Falcão. Para eles havia recomendações especiais.

Durante a execução das obras, os feitores foram incumbidos de doutrinar os africanos livres na fé cristã: “os mesmos africanos receberão todos os dias à noite [...] uma lição de doutrina cristã dada pelo respectivo feitor, e bem assim uma outra aos domingos e dias de guarda de manhã [...]” (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02).

Os trinta e cinco africanos tinham como idade estimada entre 20 e 24 anos. Destes, dez eram originários do Centro-Oeste Africano e vinte e cinco da África Oriental. Essas denominações indicam geralmente os portos de embarque ou vastas regiões geográficas africanas (KARASCH, 2000, p. 41-66). A tabela 2 a seguir permite

identificar a região geral do tráfico negreiro como também as proporções relativas entre as distintas nações: 71,4% dos africanos livres eram originários da África Oriental e 28,6% do Centro-Oeste Africano.

Tabela 2 – Africanos Livres na construção da Estrada do Falcão (1854-1856)

Origem/Procedência	Região da África	N	%
Monjolo	Centro-Oeste Africano	1	2,9
Benguela	Centro-Oeste Africano	4	11,4
Congo	Centro-Oeste Africano	5	14,3
Moçambique	África Oriental	25	71,4
Total		35	100

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, Presidência da Província 1-12, Caixa 1, doc. 37, manuscrito.

Além da cristianização, a vigilância dos africanos livres ficava a cargo do encarregado de inspeção e direção da estrada, o qual ficava responsável pelo extravio de qualquer deles, bem como autorizado a apreender os que por acaso fugissem e corrigir os que faltassem às obrigações.

Em 9 de julho de 1854, o engenheiro notificou ao presidente de província que os africanos livres se levantaram contra o feitor João 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 [...]. 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).

A província de Minas Gerais ainda concedia aos africanos livres pagamento pelo dia de trabalho: 0\$200 réis por dia para cada um deles e, aos sábados, um quarto de vara de fumo e 0\$80 réis em dinheiro. Em comparação com os outros artífices, livres ou escravos, os africanos livres recebiam a menor remuneração.

Tabela 3 – Diária paga aos trabalhadores, 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 aos sábados que incluía uma vara de fumo.

Fonte: Arquivo Público Mineiro, APM, Obras Públicas 3/6, Caixa 9, doc. 02-04.

A documentação primária permitiu relacionar o número de trabalhadores e a ocupação, mas sem distinguir a condição social dos operários.

Houve a prevalência percentual e absoluta de trabalhadores braçais. Em março de 1855, eles tiveram a maior representatividade percentual (81,82%), e a mais baixa em dezembro de 1854 (65,38%). Em abril de 1855, os canteiros registraram a maior presença de trabalhadores não-qualificados, 251; e, em dezembro, a menor, 80 trabalhadores.

Além dos trabalhadores braçais, as obras contaram com a participação de mestre pedreiro, pedreiros, carpinteiros, broqueiros, ferreiros e feitores. Essas categorias ocupacionais apresentaram baixa presença absoluta e relativa: em termos médios mensais, essas categorias ocupacionais representaram 25,1% dos trabalhadores ao longo do período. Os dados contidos na tabela 4 evidenciam o ombrear de trabalhadores livres, escravizados e africanos livres como também o desempenho de mesmos ofícios.

Conforme indica a tabela 3, em vista da dinâmica da estrutura ocupacional e dimensão da obra, o Estado tentou impor compulsoriamente às diferentes categorias ocupacionais um teto a ser pago pelo dia de trabalho. Assim, a Portaria da Presidência da Província estabeleceu a diária máxima que poderia ser paga aos trabalhadores e que a mesma deveria ser “a seco”, isto é, não incluir comida e ferramentas (APM, OP 3/6, Caixa 9, doc. 02-04). O Governo de Minas Gerais procurava reduzir as despesas com a mão de obra. Com efeito, o “jornal-padrão” que, a intervenção do Estado, tentou estabelecer para a contratação 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. Contra a Portaria, trabalhadores livres ameaçaram cruzar os braços. Solicitaram, por documento escrito, melhorias das diárias e das condições de trabalho.

Tabela 4 – 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.

REIVINDICAÇÃO ESCRITA DE TRABALHADORES LIVRES ANALFABETOS

“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 assinado por treze trabalhadores livres.

Os trabalhadores tinham sido contratados para as obras de pedra, 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 e não oferecia alimentação aos operários. Assim, os pedreiros se queixavam que o “salário” se tornava “limitadíssimo principalmente sendo obrigado a sustentarem-se a sua custa, o que não acontecia trabalhando em vilas ou cidades onde existe sempre serviços debaixo de coberturas reservadas pelo tempo de chuvas” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). Consequentemente, o arranjo diminuía os rendimentos, “os descontos” que sofriam obrigava “os abaixo assinados a pedir um aumento de salário e que se construam rancho que cubram 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).

Bruno Von Sperling logo tomou parte no imbróglio. Escreveu para o presidente de província e se posicionou sobre o pedido dos trabalhadores de “aumento dos respectivos jornais” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02).

O engenheiro reconhecia que o jornal pago era “o mais barato do que em qualquer outra parte” que se pagava na província (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02). Apontava que, em outras obras, se ofertavam, simultaneamente, jornal e alimentação. Eram os casos das obras provinciais arrematadas por Antonio e José da Costa que “pagam 1\$600 até 3\$000 dando sustentação; a do major Narciso Tavares Coimbra na ponte sobre o Rio Casa Branca que paga 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). O engenheiro também não deixou de mencionar que alguns artífices já tinham se deslocado para essas obras, em virtude das condições de trabalho.

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, muitas vezes, incluía moradia, sustento e o fornecimento de ferramentas. 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 (APM, OP 3/5, Caixa 13, doc. 40; Caixa 09, doc. 02).

O engenheiro Bruno Von Sperling, certamente, conhecia essa prática costumeira do mundo do trabalho e o impacto da decisão governamental. Sperling reconhecia que, no tempo de chuva, os pedreiros sofriam prejuízos. No entanto, considerava

justo descontar pelo tempo que não se trabalhava. Em razão do medo que a saída dos trabalhadores representasse a paralisação das obras e prejuízo aos cofres, o engenheiro solicitou ao presidente de província “a graça de autorizar um moderado aumento dos referidos jornais” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02).

Os critérios adotados pela Portaria de 1854, o rebaixamento do jornal, torná-lo “a seco”, provocou reações, quando se exigiu o ajustamento dos trabalhadores a essas mudanças. Esse episódio revela que o Estado para arregimentar os trabalhadores deveria se utilizar de coação econômica e de aspectos não econômicos.

Esses trabalhadores, que pertenciam a uma camada particular, convergiram seus interesses com base no *status* social de trabalhadores de obras públicas viárias e teceram laços de solidariedade. Formularam estratégias contra o rebaixamento da diária de trabalho, “a seco”, pela Portaria do Governo da Província: a mobilidade geográfica da mão de obra para áreas que pagavam maiores jornais e forneciam “sustentação”, a alimentação.

Essas ações explicitavam que o governo provincial, ao estabelecer o “jornal a seco”, em um espaço longe de cidades e vilas, contrariava costumes já existentes. Tratava-se, portanto, de uma reação contra a tentativa de subtrair rotinas estabelecidas sobre o modo de ajustamento dos trabalhadores.

Essa ação politicamente orientada por parte do Estado revela não apenas que os engenheiros deveriam cumprir essas diretrizes e se encontravam subordinados a elas, como também que o governo autorizava o trabalho coercitivo de africanos livres e a prática de alugar cativos em obras viárias.

Durante as obras da Estrada do Falcão, o Governo de Minas Gerais também proibiu que os trabalhadores escravizados trabalhassem “para si aos domingos e dias de guarda”. A medida provocou reação dos donos de cativos alugados.

SISTEMA DE ALUGUEL DE ESCRAVOS E O SIGNIFICADO DE TRABALHAR “PARA SI” AOS DOMINGOS E DIAS SANTOS

A diretriz governamental explicitou a vontade de intervenção 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 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”. Essa prática evitava que os mesmos se “extrviassem”. Contudo, alegou que a proibição provincial a havia

prejudicado porque os seus escravos, nos domingos, se “ausentavam da rancharia [...] a título de procurar serviço e recolhiam-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 livres do governo nos dias Santos de Guarda e nos domingos” (APM, OP 3/6, Caixa 09, doc. 04). Portanto, a tentativa de impor regras aos trabalhos na construção viária se defrontou com conflitos produzidos pela interferência do Governo Provincial nas relações entre senhores e escravos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do universo construtivo e a redução da escala de observação apontaram indícios reveladores de fenômenos mais gerais: no caso da presença de africanos livres, o processo de supressão do tráfico transatlântico negreiro do século XIX e, diante da reivindicação escrita de trabalhadores livres, a dinâmica de constituição do mercado de trabalho na sociedade escravista brasileira. Na prática, mesmo os

aspectos pecuniários do trabalho livre se mostraram coercitivos, pois os trabalhadores labutaram sob a opção desagradável de trabalhar ou passarem por restrição alimentar. Em lugar da binária oposição entre trabalho livre e não-livre, este estudo adotou a noção de um amplo *continuum* de graus de pressões coercitivas que foram usados para estimular a obtenção de mão de obra.

Este estudo afastou-se do paradigma historiográfico da “transição do trabalho escravo para o livre” que, separa escravos de operários, oculta a vida e luta cotidiana de sujeitos sociais, os valores, atos de escolhas e ações dos dominados.

Como resultado dessa perspectiva, esta pesquisa identificou a visão de mundo de homens livres sobre as condições específicas de trabalho em obras públicas viárias do século XIX e o campo de possibilidades de ação dos africanos livres em uma sociedade escravista, na qual a cristianização, o controle e coerção integraram a vida cotidiana desses africanos.

A análise também demonstrou como o poder provincial buscou disciplinar e submeter os canteiros de obras ao domínio estatal e, ao mesmo tempo, negociar os anseios senhoriais escravocratas. Assim, atribuiu poderes de mando ao engenheiro Sperling, o que produziu fenômeno histórico específico: o domínio burocrático, expresso no reconhecimento da competência técnica do engenheiro, entrelaçou-se ao domínio senhorial escravista nos canteiros de obras. Esse jogo de poder encontrou no engenheiro a figura-chave para lapidar resistências senhoriais, intermediar os desejos dos grupos dominantes e perpetuar a ordem. Esta, por sua vez, significava administrar e controlar os escravos, torná-los produtivos, em prol das expectativas senhoriais, sem perder de vista a lucratividade proveniente do sistema de aluguel de escravos. Portanto, descortinaram-se as implicações estruturais do investimento em obras viárias e a reverberação desse financiamento no mundo do trabalho. Por conseguinte, os choques no seio do modo de dominação política e econômica da sociedade escravista refletiram a ligação íntima entre estrutura estatal de investimento e relações conflitivas dos proprietários escravistas para garantir seus rendimentos através do aluguel de cativos.

Referências

ADDERLEY, R. M. ‘A most useful and valuable people?’ Cultural, moral and practical dilemmas in the use of liberated african labour in the nineteenth-century Caribbean. *Slavery and abolition*, v. 20, n.1, p. 59-80, 1999.

ALMEIDA, M. A. L. de. *Ladinos e boçais: o regime de línguas do contrabando de africanos (1831-1850)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

BARBOSA, A. de F. O mercado de trabalho: uma longa perspectiva de longa duração. *Estudos Avançados*, v. 30, n. 87, p. 7-28, 2016.

BELLUCCI, S. et. al. Labour in transport: histories from the Global South (Africa, Asia and Latin America), 1750 to 1950. *International Review of Social History*, n. 59, p. 1-10, 2014.

BETHELL, L. The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century. *Journal of African History*, v. 7, n. 1, p. 79-93, 1966.

CHALHOUB, S. 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, S. The Precariousness of Freedom in a Slave Society (Brazil in the Nineteenth Century). *International Review of Social History*, n. 56, p. 405-439, 2011.

COGHE, S. The Problem of Freedom in a mid-nineteenth-century Atlantic Slave Society: the Liberated Africans of the Anglo-Portuguese Mixed Commission in Luanda (1844-1870). *Slavery and Abolition* v. 33, n. 3, p. 479-500, 2012.

CONRAD, R. Neither Slave nor Free: The Emancipados of Brazil. *The Hispanic American Historical Review* v. 53, n. 1, p. 50-70, 1973.

CONRAD, S. *What is Global History?* Princeton: Princeton University Press, 2016.

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

COSTA, W. P. Império do Brasil: dimensões de um enigma. *Almanack Braziliense*, v. 1, n.1, p. 27-43, 2005.

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. 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). *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v. 11, n. 22, p. 162-181, 2019.

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

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.

DOLHNIKOFF, M. O lugar das elites regionais. *Revista USP*, n. 58, p. 116-133, 2003.

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

DOMINGUES, D. et. al. The Diaspora of Africans Liberated from Slave Ships in the Nineteenth Century. *The Journal of African History*, v. 55, p. 347-369, 2014.

DOMINGUES, D. The Kimbundu Diaspora to Brazil: Records from the Slave Ship Brilhante, Rio de Janeiro, 1838. *African Diaspora*. v. 8, n. 2 2015, p. 200-219, 2015.

DOUKI, C.; MINARD, P. Histoire globale, histoires connectées: un changement d'échelle historiographique?. *Revue D'Histoire Moderne & Contemporaine*, v. 54, n. 4, p. 7-21, 2007.

DRESCHER, S. *Capitalism and antislavery: British mobilization in comparative perspective*. Houndmills: Macmillan, 1986.

DRESCHER, S. Capitalism and slavery after fifty years. *Slavery and Abolition*, v. 18, n. 3, p. 212-227, 1997.

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

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

FERREIRA, R. A. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

FONER, E. *Nada além da liberdade: a emancipação e seu legado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

HOBSBAWM, E. *Os trabalhadores: estudo sobre a história do operariado*. 5. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

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

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

LARA, S. H. Escravidão, cidadania e História do Trabalho no Brasil. *Projeto História*, n. 16, p. 25-38, 1998.

LARA, S. H. Na perspectiva dos escravos. *Teoria e Debate*, v. 45, p. 68-71, 2000.

LEPETIT, B. Arquitetura, geografia, história: usos da escala. In: ANGOTTI-SALGUEIRO, H. (org.) *Bernard Lepetit – Por uma história urbana*. São Paulo: Edusp, 2001. p. 191-226.

LEVI, G. Micro-história e história global. *História Crítica*, n. 69, p. 21-35, 2018.

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

LIMA, H. E. 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. The Registers of Liberated Africans of the Havana Slave Trade Commission: Transcription Methodology and Statistical Analysis. *African Economic History*, v. 38, p. 107-135, 2010.

LOVEJOY, H. 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.

MAC CORD, M. *Artífices da cidadania*. Campinas: Editora Unicamp, 2012.

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

MARQUESE, R. de B. A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX. *Novos estudos Cebap*, n. 74, p. 107-123, 2006.

MATTOS, I. R. Construtores e herdeiros. A trama dos interesses na construção da unidade política. *Almanack Braziliense*, v. 1, n.1, p. 8-26, 2005.

MENDONÇA, J. Sobre cadeias de coerção: experiências de trabalho no Centro-Sul do Brasil do século XIX. *Revista Brasileira de História*, v. 32, n. 64, p. 45-60, 2012.

MORAES, V. de. *Estradas interprovinciais no Brasil Central (1834-1870)*. 276 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

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

PAULA, J. A. de. 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.

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*, n. 135, p. 133-160, 1996.

ROJAS, C. A. A. *La historiografía en el siglo XX: historia e historiadores entre 1848 y ¿2025?*. Barcelona: Montesinos, 2004.

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

SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1976.

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

STEINFELD, R. *Coercion, contract, and free labor in the nineteenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

STEINFELD, R.; ENGERMAN, S. Labor – free or forced? A historical reassessment of differences and similarities. In: BRASS, Tom; LINDEN, Marcel (eds). *Free and unfree labour*. Paris: Lang, 1997. p. 107-126.

SUMMERHILL, W. 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.

THOMPSON, E. P. La sociedad inglesa del siglo XVIII: ¿Lucha de clases sin clases? In: THOMPSON, E. P. *Tradición, revuelta y consciência de classe: estudos sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Barcelona: Grijalbo, 1979. p. 13-61.

TOMICCH, D. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.

VILAR, P. História marxista, história em construção. In: LE GOFF, J.; NORA, P. *História: novos problemas*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976. p. 146-178.

WHITE, R. *Railroaded: the Transcontinentals and the Making of Modern America*. New York: W.W. Norton & Company, 2012.

Fontes manuscritas

Arquivo Público Mineiro, APM, Obras Públicas, OP 3/6, Caixa 09, doc. 02 e 04.

Arquivo Público Mineiro, APM, Presidente de Província, PP 1/12, Caixa 1, doc. 37.

Arquivo Público Mineiro, APM, Presidente de Província, PP 1/27, Caixa 2, doc. 42.

Arquivo Público Mineiro, APM, Presidente de Província, PP 1/27, Caixa 5, doc. 03.

Arquivo Público Mineiro, APM, Presidente de Província, PP 1/46, Caixa 18, doc. 03.

Fontes impressas

Jornal O Bom Senso, 16 de junho de 1853.

Notas

¹Em abril de 1853, Ministério dos Negócios da Justiça solicitou indicação do número de africanos livres distribuídos a particulares, estabelecimentos públicos, casas de caridade e ordens religiosas, com identificação dos nomes, sexo e idade presumível. A Secretaria de Governo de Minas Gerais confeccionou a lista, dando origem à Matrícula de Africanos Livres de 1853 (Circular Ministério dos Negócios da Justiça, *Jornal O Bom Senso*, 16 de junho de 1853, p. 3).

²A Matrícula dos Africanos Livres contém os seguintes dados, dispostos em colunas: i. “nome”; ii. “nação”; iii. “idade”; iv. “observação”. O item “observação” descreve a destinação dos africanos, distinguindo as instituições e particulares. Quanto às idades reproduzidas na Matrícula dos Africanos Livres, em conjunto com outros documentos, que possuem informações sobre a

idade e nome dos africanos livres em Minas Gerais na década de 1840 (APM, PP 1/46, Caixa 18, doc. 03; PP 1/27, Caixa 2, doc. 42; Caixa 5, doc. 03), é possível constatar a progressão etária de alguns deles e a dificuldade desses dados etários. Por exemplo: Bento e Barnabé, em 1845, recém-chegados em Ouro Preto foram descritos pelo Diretor do Jardim Botânico, tendo “*idades mais ou menos*” de 26 anos e 17 anos, respectivamente (APM, PP 1/46, Caixa 18, doc. 03). Em 1853, a Matrícula dos Africanos Livres descreve Bento e Barnabé com a mesma idade: 40 anos. Se, por um lado, há imprecisão dos dados etários, por outro, pode-se afirmar que a matrícula acompanha a progressão etária, isto é, ela não se refere às idades da chegada dos africanos livres e nem, muito menos, às informações sobre a idade foram simplesmente copiadas de outro livro de registros para a confecção da Matrícula de 1853.

Télio Cravo é Professor Doutor em História pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (IE-UNICAMP), Pós-doutorando no Departamento de História, UNIFESP – Universidade Federal de São Paulo e Mestre em História Social pela Universidade de São Paulo (FFLCH-USP).