



ARTIGO

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

Contatos

Télio Anísio Cravo  
Estrada do Caminho Velho, 333  
07252-312 – Guarulhos – São Paulo  
teliocravo@gmail.com

Marcelo Magalhães Godoy  
Av. Presidente Antônio Carlos, 6.627  
31270-901 – Belo Horizonte – Minas Gerais  
mmgodyo@cedeplar.ufmg.br

 **Télio Anísio Cravo\*\***

Universidade Federal de São Paulo  
Guarulhos – São Paulo – Brasil

 **Marcelo Magalhães Godoy\*\*\***

Universidade Federal de Minas Gerais  
Belo Horizonte – Minas Gerais – Brasil

## Resumo

Durante as décadas de 1830 e 1840, o Governo Provincial de Minas Gerais 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 e libertos e o sistema de aluguel de escravos. 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 identifica três resultados: (I) organização social laboral caracterizada pelo trabalho intermitente; (II) elevada taxa bruta de retorno obtida pelos donos de escravos alugados; (III) acumulação de capital-dinheiro e a inversão na importação de escravos do tráfico negreiro transatlântico.

## Palavras-chave

Trabalhadores – escravidão – aluguel – tráfico – Brasil.

\* Os autores atuaram em conjunto nas distintas fases da pesquisa e da preparação do artigo. Todas as obras e todos os documentos utilizados na pesquisa e na elaboração do artigo são citados nas notas e na bibliografia. Este artigo não foi previamente publicado em plataforma de *preprint*.

\*\* Pós-doutorando em História pela Universidade Federal de São Paulo. Pesquisa desenvolvida com financiamento concedido pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de São Paulo – Fapesp, processo nº 2014/06264-2 e Coordenação de Pessoal de Nível Superior – Capes. Doutor em Desenvolvimento Econômico pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas – Unicamp. Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH da Universidade de São Paulo (USP).

\*\*\* Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – FFLCH/USP. Professor da Faculdade de Ciências Econômicas – Face, da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG e pesquisador do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional – Cedeplar – da Face/UFMG.



ARTICLE

# STATE, TRANSPORT AND LABOR MARKET: FREE, FREEDMEN AND SLAVES IN PUBLIC CONSTRUCTION PROJECTS IN THE MINAS GERAIS PROVINCE IN THE 1830<sup>S</sup> AND 1840<sup>S</sup>

## Contacts

*Télio Anísio Cravo*  
Estrada do Caminho Velho, 333  
07252-312 – Guarulhos – São Paulo  
teliocravo@gmail.com

*Marcelo Magalhães Godoy*  
Av. Presidente Antônio Carlos, 6.627  
31270-901 – Belo Horizonte – Minas Gerais  
mmgodoy@cedeplar.ufmg.br

 **Télio Anísio Cravo\*\***

Universidade Federal de São Paulo  
Guarulhos – São Paulo – Brazil

 **Marcelo Magalhães Godoy\*\*\***

Universidade Federal de Minas Gerais  
Belo Horizonte – Minas Gerais – Brazil

## Abstract

During the 1830s and 1840s, the Minas Gerais Provincial Government invested directly in the construction of the Paraibuna Road. This road intervention required the hiring of skilled and unskilled workers. This study intends to explore the adjustment of free and freedmen workers, and the slave rental system. Emphasis is placed on the participation of skilled freedmen workers in the rental system and the negotiation for the contractual labor adjustment of a free carpenter master. Using primary sources' cross-referencing, we analyze the upward social mobility of a free mason master. The research identifies three results: (I) a social work organization characterized by intermittent work; (II) the high gross rate of return obtained by the owners of rented slaves; (III) the accumulation of money-capital and the inversion in the importation of slaves from the transatlantic slave trade.

## Keywords

Workers – slavery – rental – slave trade – Brazil

## Introdução

O artigo analisa o trabalho de livres e libertos e a disseminação do mercado de aluguel de escravos na construção da Estrada do Paraibuna.<sup>1</sup> Valendo-se de registros primários quase inexplorados pela historiografia, este artigo 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 por eles com o aluguel de escravos.<sup>2</sup> A análise do mercado de trabalho<sup>3</sup> revelou organização social heterogênea, intermitência do tempo de trabalho,<sup>4</sup> flexibilidade do uso da mão de obra escrava e presença de mecanismos de coerção.<sup>5</sup> 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;<sup>6</sup> (IV) a negociação entre engenheiro provincial e um mestre carpinteiro livre para formular as condicionantes de um contrato escrito de trabalho; e (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.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> 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..., 1835, 1837). Em 1853, a Província celebrou contrato com a Companhia União e Indústria, tornando-a responsável pelo trecho entre Barbacena até a divisa do Rio de Janeiro (RELATÓRIO..., 1854).

<sup>2</sup> A respeito do tema, ver Mello e Slenes (1980). Sobre a renda líquida obtida com o aluguel de cativos, ver Mello (1992) e Bergad (2004).

<sup>3</sup> Sobre a constituição do mercado de trabalho livre no século XIX, consultar Paula (2002).

<sup>4</sup> A respeito de formas descontínuas de trabalho, ver Lima (2005) e Chalhoub (2010).

<sup>5</sup> Sobre o tema, consultar Steinfeld e Engerman (1997).

<sup>6</sup> Sobre a mobilidade social de libertos, ver Guedes (2008, 2010), Soares (2009) e Mac Cord (2014).

<sup>7</sup> O Banco de Dados apresenta extensa amplitude temporal e espacial, alcançando um expressivo volume documental: aproximadamente 23 mil 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

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 obra<sup>8</sup> e a dificuldade em rastrear a condição social dos trabalhadores e suas ocupações.<sup>9</sup>

Argumenta-se que, em vista das perspectivas senhoriais de lucratividade em uma economia diversificada e com capacidade de importação de cativos,<sup>10</sup> 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.

Em 1835, 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 (DOLHNIKOFF, 2005; RODARTE, 2014), a primeira legislatura da Assembleia da Província de Minas Gerais promoveu uma política de integração do Centro-Sul<sup>11</sup> por meio de Plano Viário (RIBEIRO, 1881). Constituído por 66 artigos – Lei nº 18, de 1º de abril 1835 (COLLEÇÃO, 1835, p. 75–88) –, o Plano dimensionou 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.<sup>12</sup> A Estrada do Paraibuna, principal eixo desse primeiro Plano Viário, ligando a região central de Minas Gerais à capital do Império, recebeu expressivo aporte financeiro.<sup>13</sup>

---

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 Cravo (2016) e Barbosa e Godoy (2014).

<sup>8</sup> A respeito dos custos da mão de obra em obras públicas, ver Mac Cord (2012).

<sup>9</sup> Sobre a condição social e ocupação de trabalhadores em vias férreas, consultar Lamounier (2012).

<sup>10</sup> No tocante ao tráfico de escravos em Minas Gerais, ver Martins (2002, 2015).

<sup>11</sup> Relativamente às políticas de fomento da integração comercial de Minas Gerais com o Rio de Janeiro, consultar Lenharo (1979) e Andrade (2008).

<sup>12</sup> Godoy e Barbosa (2008) expõem e analisam os planos viários da província de Minas Gerais.

<sup>13</sup> A província emitiu apólices para a construção da Estrada do Paraibuna. De junho de 1838 a janeiro de 1846 foram emitidas 1.700 apólices que alcançaram o valor nominal de oitocentos e cinquenta contos de réis (850:000\$000). Em termos reais, as apólices produziram o total de 540:400\$000. Cf. *Relatório apresentado a Assembléa Legislativa Provincial de Minas Gerais na Sessão Ordinária de 1869 pelo presidente da mesma Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides* (1870, Anexo n. 9).

Em 1836, o Governo mineiro contratou o estrangeiro Heinrich Halfeld,<sup>14</sup> cujo contrato de trabalho, com duração de seis anos, o conduziu ao posto de engenheiro provincial (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1836, PP 1/46, Caixa 3, doc. 15-01, 15-02). Logo após assumir a nova função, Halfeld foi designado como responsável técnico pelas atividades construtivas da Estrada do Paraibuna.<sup>15</sup>

Segundo a regionalização para Minas Gerais na primeira metade do século XIX, a Estrada do Paraibuna encontra-se localizada na região da Mata Mineira (Figura 1) (GODOY, 1996). Situada em região agrícola, fronteira à província do Rio de Janeiro,<sup>16</sup> a Estrada era uma das principais rotas de circulação mercantil de abastecimento em direção à Corte<sup>17</sup> e da produção destinada ao mercado internacional, o que explica sua construção, com a intensa presença de livres e escravos, bem como o emprego de mecanismos de coerção durante as obras (Figura 2).<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Natural de Clausthal, Reino de Hanôver, formado em engenharia na Bergakademie Clausthal, Halfeld 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).

<sup>15</sup> Em 1838, no período de edificação da Estrada do Paraibuna, segundo a lista nominativa referente ao núcleo urbano de Ouro Preto, o engenheiro Heinrich Halfeld possuía dez escravos (cinco homens e cinco mulheres), sendo nove africanos e um crioulo. A mesma lista apresenta o nome e a idade de sua esposa, Dorothea Augusta, e dos seus respectivos dependentes. Disponível em: <www.nphed.cedeplar.ufmg.br>. Acesso em: março 2018.

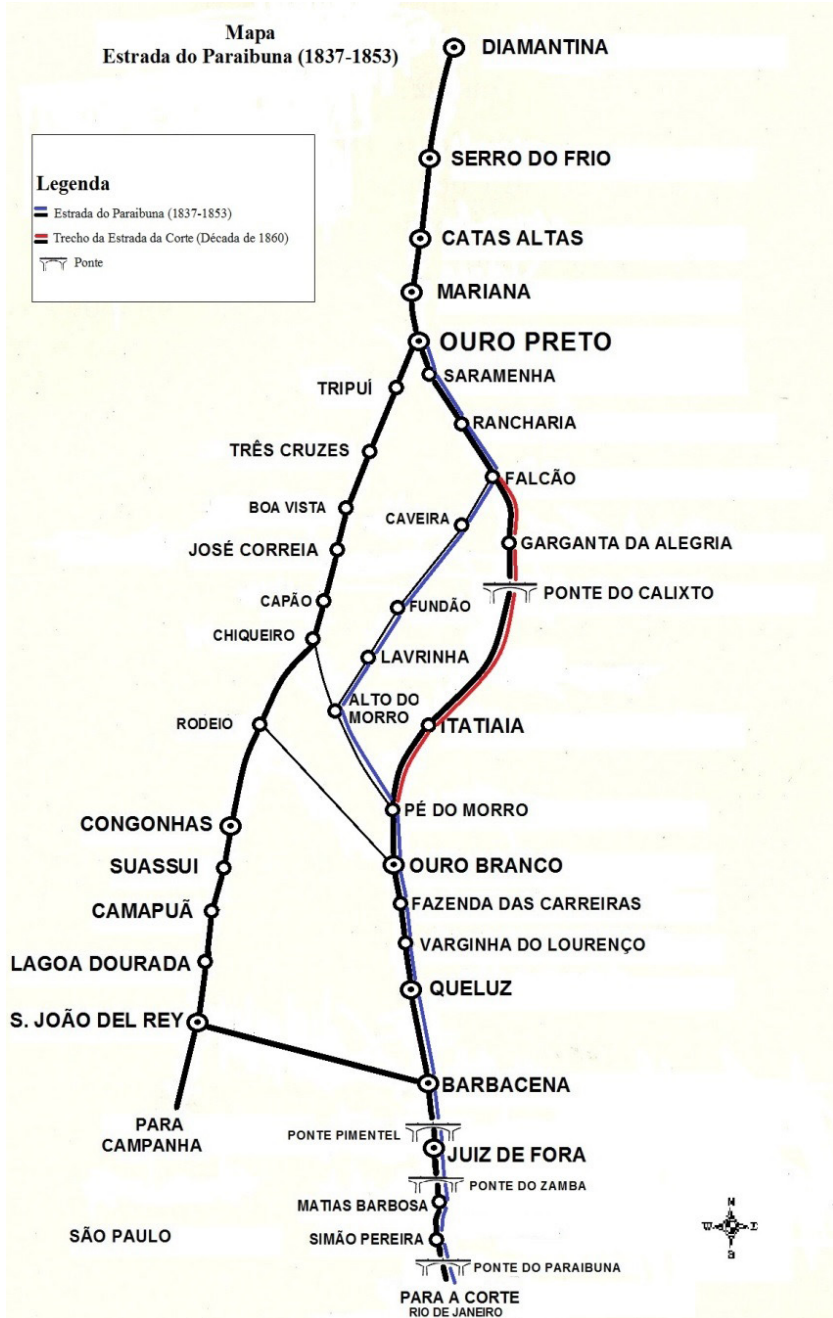
<sup>16</sup> No século XIX, a produção cafeeira de Minas Gerais praticamente se restringiu à região da Mata, e o café ocupou posição de destaque nas exportações de Minas Gerais, respondendo pela maior parcela da arrecadação que recaía sobre a circulação interprovincial. A receita com base na circulação interprovincial alcançava, em média, quase 67% da arrecadação do Governo Provincial no período de 1835 a 1889, o que “evidencia que a arrecadação tributária baseava-se prioritariamente nas relações comerciais de Minas com outras províncias e exterior” (BARBOSA et al., 2011, p. 242).

<sup>17</sup> A respeito do comércio de abastecimento de gêneros básicos de subsistência entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, ver Lenharo (1979). Sobre a relação entre política de integração mercantil e a formação de fortunas, ver Andrade (2008).

<sup>18</sup> Como referido, no tocante ao tema da coerção extraeconômica ao trabalho, ver Steinfeld e Engerman (1997).



**Figura 2**  
**Mapa da Estrada do Paraíba (1837-1853)**



Fonte: Adaptado de Arquivo Público Mineiro (2017, OP 3-6, Caixa 41).

Com o objetivo de analisar as relações sociais de trabalho nos serviços da Estrada, este estudo está dividido em três partes. A primeira 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 forneceu 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 cem escravos e a participação no sistema de aluguel de escravos para a Estrada do Paraibuna. Demonstra-se que Antônio 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). Estimase, por meio do valor do aluguel dos cativos, do número de dias trabalhados e do preço médio de um escravo de 15 a 40 anos,<sup>19</sup> a taxa de retorno bruta obtida com sua locação.<sup>20</sup> Os resultados indicaram que grandes proprietários de escravos, que adquiriram *status* e fortuna se dedicando à produção agropecuária, em geral, e de café, em particular, se valeram das oportunidades oferecidas pelo empreendimento da Estrada do Paraibuna.<sup>21</sup>

A última seção explora três aspectos da construção da Ponte do Paraibuna (1843-1844): I) a estrutura de cativos alugados durante sua execução; II) a negociação de um contrato de trabalho; III) a mobilidade social de um artífice livre.

## **Regulamentos, negociações e o tempo de trabalho nos canteiros da Estrada do Paraibuna**

Em fins de 1837, uma tentativa de regulamentar o trabalho desagradou à classe senhorial, que alugava seus cativos para a construção da Estrada do Paraibuna. Halfeld, designado, por ofício da Presidência da Província, para

<sup>19</sup> Sobre a rentabilidade bruta com aluguel de escravos de 15 a 40 anos em Minas Gerais, ver Bergad (2004).

<sup>20</sup> Para o cálculo de rentabilidade líquida com aluguel de escravos de 20 a 29 anos na economia cafeeira do Sudeste brasileiro, ver Mello (1992).

<sup>21</sup> No tocante à trajetória de famílias de cafeicultores da Mata, ver Oliveira (2011).



tratar da redução do jornal<sup>22</sup> dos escravos alugados na construção da Estrada do Paraibuna com os fazendeiros de café da Mata Mineira, reconhecia que a negociação seria difícilíssima, “pois vossa senhoria bem conhece a influência do dinheiro (...) neste respeito aos fazendeiros” (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1837, PP 1/46, Caixa 4, doc. 07-02).

Os cafeicultores imediatamente se manifestaram contrários às práticas instituídas pelo Regulamento elaborado pelo engenheiro. A estratégia senhorial consistia em retirar escravos em boas condições para o trabalho e substituí-los por “gente pequena, fujões ou criminosos”, como lamentava Halfeld em carta endereçada ao presidente da Província:

tem causado algum descontentamento a vários proprietários de escravos, que, no princípio, mandaram boa gente ao serviço da estrada, e sucessivamente retiraram uma e outra praça boa, submetendo depois, para completar o número que apresentarem primeiramente, gente pequena, fujões ou criminosos; por todas as maneiras não é este comportamento vantajoso à Fazenda Pública, considerando o pouco serviço que tais praças possam prestar, e que os feitores devem ocupar-se mais para vigiar semelhantes mangadores e criminosos, que em contrário deviam ter mais atenção à boa execução e regular andamento dos trabalhos. (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1837, PP 1/46, Caixa 4, doc. 07-02)

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

O Regulamento se resumia a cinco cláusulas, ordenando seu cumprimento aos administradores do serviço da Estrada do Paraibuna. No primeiro dispositivo delimitava que, independentemente de qualquer pretexto apresentado 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 (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1837, PP 1/46, Caixa 5, doc. 05-02). Em seguida, estabelecia que se pagasse um jornal limitado, abaixo dos 0\$640, aos trabalhadores de menores forças físicas. Na terceira cláusula, proibia a admissão de qualquer trabalhador com corrente de ferro, grilhões, colares ou qualquer outro instrumento que o impossibilitasse de desempenhar livremente os afazeres designados.

---

<sup>22</sup> “Jornaleiro”, segundo definição de Luiz Maria da Silva Pinto (1832, p. 640), é aquele que “trabalha por jornal”. E “jornal” é “o que se dá pelo trabalho de hum dia ao jornaleiro”

A quarta condição previa que a administração do serviço da estrada deveria economizar no número de cozinheiros, estipulando que um deles somente seria admitido quando se alcançasse o número de quarenta ou mais escravos: "Portanto mandando um proprietário de escravos a sua gente em menor número, deverá ele sujeitar-se condicionalmente ao regulamento, ou manda um cozinheiro à sua custa" (Ibidem). A cláusula final desautorizava que qualquer trabalhador (livre ou escravo) fosse empregado em ocupações alheias aos serviços de construção da estrada.

Estavam postos os termos pelos quais se deveriam fazer os arranjos no mundo do trabalho. A retaliação senhorial aos impedimentos, restrições aos jornais pagos e proibições resultou da vontade de assegurar usos e costumes, assim como parte de suas exigências socioeconômicas.

A 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 que o andamento das obras era condicionado pelo calendário agrícola, revelando seu papel central no padrão de demanda por mão de obra. 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 (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1838, PP 1/46, Caixa 5, doc. 35-01).

As desavenças com os senhores de escravos foram constantes. É possível identificar e reconstituir outro episódio que nos ajuda a mapear o universo dos canteiros de obras.

Em abril de 1837, a Presidência da Província desejava reduzir o jornal dos escravos alugados de 0\$700 para 0\$640, incluindo neste valor as ferramentas e o sustento. Halfeld e o deputado provincial Mariano José Ferreira foram incumbidos da negociação. O engenheiro temia um possível boicote dos fazendeiros e proprietários de escravos ante a redução do valor pago pela diária de trabalho (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1837, PP 1/46, Caixa 4, doc. 07-02). Por outro lado, o deputado Mariano estava entusiasmado com as negociações. Sustentava que o interesse senhorial pela construção da estrada não era oriundo dos jornais pagos aos escravos (0\$700), mas do entendimento, por parte dos senhores vinculados à cultura cafeeicultora, da utilidade proveniente do melhoramento da Estrada do Paraibuna. A reação otimista decorria do sucesso nas negociações de redução dos jornais (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1837, PP 1/46, Caixa 4, doc. 03-01).

Mariano expressava, portanto, em carta endereçada ao presidente da Província, tanto os interesses senhoriais como o processo de criação de con-

senso em torno de quem exerce o papel de governo e como este serve a interesses específicos.

O trabalhador livre ou escravizado se deparava com relativa rigidez. Um dia de trabalho contava com dez horas, mas somente se contabilizavam as horas “que efetivamente os jornaleiros trabalharem” (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1838, PP 1/46, Caixa 6, doc. 09-01). 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 jornal a receber (Ibidem). Tanto para os livres como para os escravizados, nenhum auxílio era prestado no caso de enfermidades (medicamentos ou honorário médico) (Ibidem).

Reservava-se 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 (Ibidem), e o tempo de trabalho era regulado por feitores ou pelos administradores da obra.

Para cada grupo de quarenta trabalhadores, um feitor era contratado. Em alguns casos, os feitores dos fazendeiros que alugavam seus escravos para a construção da estrada eram admitidos mediante a ressalva de que “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 às ordens da administração do mesmo” (Ibidem). Temiam-se, claramente, desvios e a imposição dos interesses dos donos de escravos em detrimento dos trabalhos na construção rodoviária:<sup>25</sup>

Os donos de Escravos não devem ter ingerência alguma no que respeita a repartição dos trabalhadores para quaisquer pontos do Serviço de Estrada, a que depende absolutamente das exigências do mesmo Serviço e por isso da determinação da parte da administração, tomando esta sempre em consideração, (...), quando possa ser, os Escravos de um só proprietário. (Ibidem)

Conforme indica Halfeld, todos os trabalhadores recebiam ferramentas, utensílios e materiais custeados pela Fazenda Pública para o serviço da Estrada. O engenheiro também deixa evidente que ranchos abrigavam os trabalhadores envolvidos na edificação viária (Ibidem).

Diante do sistema de aluguel de cativos, o uso da violência encontrava distinções. Ao feitor cabia somente aplicar castigos leves. Em caso de crime grave, o escravo era levado ao dono, que

---

<sup>25</sup> Os feitores recebiam entre 1\$000 até 1\$200 diários (Ibidem).

realizaria o castigo. Entretanto, em certos casos, dependendo da gravidade, o castigo ganhava 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 propósito, prejuízo a Fazenda Pública ou comete crimes contra os regulamentos policiais existentes para manter sempre a boa ordem em cada hum dos serviços da Estrada; cometendo crimes quais 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 um exemplo aos mais trabalhadores, que a execução terá lugar na presença dos mesmos trabalhadores da Estrada; e não será admitido um sujeito deste comportamento outra vez para o Serviço, sem ter recebido o seu competente castigo. (Ibidem, 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, segundo as Listas Nominativas da década de 1830, a ampla difusão da posse de escravos no território mineiro.<sup>24</sup> Exatos 33,7% da população era constituída por escravos. Do total de 64.562 fogos arrolados nessa documentação, 21.355, isto é, 33,1% possuíam escravos. O percentual de domicílios com cativos coloca Minas Gerais entre as maiores sociedades escravistas da América. Segundo Martins (2015), nos Estados Unidos, em 1860, somente 26% dos domicílios dos estados escravistas possuíam cativos. Além disso, as Listas demonstram que grandes escravarias, com mais de cem 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 havia pulverização da propriedade escrava (Ibidem).

A próxima seção aborda a expectativa de rentabilidade dos proprietários que alugaram seus cativos para a construção da Estrada do Paraibuna. Atenta-se para a participação de eminentes famílias da Mata Mineira na montagem da infraestrutura viária. Mediante esta atuação, pode-se afirmar que essas famílias se utilizaram das oportunidades do mercado de aluguel de escravos como estratégia para acumular capital-dinheiro.

<sup>24</sup> A respeito da estrutura da posse de escravos de Minas Gerais na década de 1830, ver Paiva (1996), Paiva e Godoy (2002), Rodarte (2012) e Martins (2015).

## 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 com 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 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.

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.<sup>25</sup> Observa-se que entre 1836 e 1840, a participação relativa das despesas com obras públicas oscilou em torno de 20% no orçamento provincial (MENDES, 2007).

**Tabela 1**  
**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
<b>Soma 1836–1840</b>	<b>1:422:884\$322</b>	<b>100,0</b>	<b>288:400\$000</b>	<b>20,3</b>

Fonte: Mendes (2007).

<sup>25</sup> O ano financeiro iniciava-se no dia 1º de julho e findava em 30 de junho.

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% dos escravos jornaleiros em todos os meses. Destes três proprietários, dois alugaram entre 21 e 49 escravos e outro mais de 50 cativos.

**Tabela 2**

**Número de proprietários escravistas, segundo a faixa de escravos alugados, para a Estrada do Paraibuna entre a vila de Barbacena e Paraibuna (janeiro a março de 1837)**

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	0,57	2	11,1	2	0,7
2 a 5	3	21,5	8	5,5	2	12,5	4	1,49	5	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	25,2	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 ou mais	1	7,1	82	33,3	1	6,25	80	29,7	1	5,6	85	30,6
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>100,0</b>	<b>246</b>	<b>100,0</b>	<b>16</b>	<b>100,0</b>	<b>269</b>	<b>100,0</b>	<b>18</b>	<b>100,0</b>	<b>271</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1837, 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% 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). Entre os proprietários situados nestas faixas, destacam-se três: Marcelino Gonçalves da Costa, Antônio 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).

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).

Antônio Dias Tostes, maior locador de escravos durante o primeiro trimestre de 1837, alugou 82 jornaleiros em janeiro, 80 em fevereiro e 83 em março, embolsando com o aluguel dos escravos jornaleiros 3:763\$970 (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1837, 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% do sexo masculino e 29% do sexo feminino). A escravaria masculina apresentava, portanto, o total de 131 cativos. Os cativos eram provenientes da África Central ou Centro-Oeste Africano: ao todo 73 cativos do Congo Norte (55,7%) e 32 escravizados de Angola (24,4%), revelando a participação na importação de escravos oriundos do tráfico negreiro (FREIRE, 2009).

Como ponto convergente das três famílias – Dias Tostes,<sup>26</sup> Barbosa Lage e Gonçalves da Costa –, encabeçadas, respectivamente, por Antônio Dias Tostes, Manoel Ignácio Barbosa Lage e Marcelino Gonçalves da Costa, seus inventários *post-mortem* apresentaram escravaria com mais de cem 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

---

<sup>26</sup> 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).

concluir que o proprietário destinou no período mais de 60% dos cativos do sexo masculino para a Estrada do Paraibuna.<sup>27</sup>

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% 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 cativos foi compartilhada por famílias detentoras de grande número de escravos.

Em relação ao sistema de aluguel em Minas Gerais, Bergad (2004) lamentou a ausência de dados seriados, 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 aluguel de escravos. Além disso, inexistem informações, em sequência cronológica, sobre os preços no atacado e no varejo das mercadorias produzidas e consumidas (Ibidem).

Os dados mais antigos sobre as taxas de aluguel de escravos são encontrados nos livros de contabilidade da Real Extração (1772-1852), que, como detentora do monopólio da exploração dos diamantes, alugava escravos de proprietários locais (Ibidem). Em 1772, se pagava 0\$200 por dia de trabalho por escravo e, em 1774, 0\$150. Entre 1783 e 1809, a diária de aluguel se manteve no patamar de 0\$112,5. Os livros de contabilidade da Real Extração apontam que cada escravizado trabalhava em média 249 dias por ano. Com essas informações, Bergad (Op. cit.) 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, de 18,5% (Ibidem).

Aplicando tais premissas, Bergad (Op. cit.) se debruçou sobre o sistema de aluguel de escravizados não qualificados no setor siderúrgico mineiro na década de 1840, que recebiam 0\$400 pelo dia de trabalho. Ao projetar a jornada de 250 dias ao ano, a taxa bruta anual de retorno obtida com o aluguel alcançava cerca de 19% (Ibidem).

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% de retorno bruto por ano, em 1837, para o

---

<sup>27</sup> Os dados primários revelaram que nesta construção foram apenas empregados escravizados do sexo masculino.



trabalhador escravizado braçal alugado para a construção da Estrada do Paraiibuna; enquanto, no setor siderúrgico, o retorno bruto anual do aluguel de um escravo braçal não ultrapassa, em 1844, 20%. Em comparação, demonstra-se que o aluguel de escravos para a construção civil era uma atividade altamente lucrativa na década de 1830.

**Tabela 3**  
**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 nº de dias trabalhados em um ano	Preço médio de escravos de 15 a 40 anos	Taxa de retor- no bruto anual
1837	0\$700(*)	250	457\$000	40,0
1844	0\$400(**)	250	528\$000	19,7

(\*) Ocupação: trabalhador não qualificado, setor de construção civil, pontes e estradas. (\*\*) Ocupação: trabalhador não qualificado, setor siderúrgico, pequenas fundições.

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1837, PP 1/46, Caixa 4, doc. 27), Bergad (2004).

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 (1984), entre 1835 e 1838, a companhia inglesa estabeleceu o aluguel anual de um escravo homem em 90\$000. De 1839 a 1842, a empresa elevou o aluguel para 100\$000 (Ibidem). Nota-se que não há discriminação do valor da diária do aluguel do cativo.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> 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 1º classe 240\$000 por anno. Para escravos da 2º classe 175\$000 por anno. Para escravas da 1º classe 120\$000 por anno. Para escravas da 2º classe 90\$000 por anno. A companhia aceitará somente escravos robustos, e para serem classificados hão de ser examinados pelo médico da companhia" (CORREIO..., 1858, p. 4, c. 3 apud LIBBY, 1984, p. 96).

Os valores indicam que os gastos anuais com a locação de um escravo pela mineradora aumentaram na virada da década de 1830 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%.

**Tabela 4**  
**Estimativa da taxa de retorno bruto anual com o aluguel de escravos para a St. John d'El Rey Mining (1835-1842)**

<b>Ano</b>	<b>Montante anual pago pela empresa pelo aluguel de um escravo</b>	<b>Preço médio de escravos de 15 a 40 anos</b>	<b>Taxa de retorno bruto anual</b>
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	570\$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 (1984), Bergad (2004).

Libby (1984) 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 por dia. Entre 1851 e 1854, os mesmos oficiais livres recebiam por dia 0\$780 réis. Em 1859, ganhavam 1\$350 (Ibidem).

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 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 vista dis-

so, 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 valem 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, e três libertos<sup>29</sup> conseguiram se tornar senhores de escravos.<sup>30</sup> A estratégia escolhida pelos forros<sup>31</sup> para consolidar a mobilidade social se direcionou para a compra de cativos.

### **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 (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 2017). 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; e g) vencimento mensal.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> Sobre a expansão demográfica da população livre de cor no Brasil do século XIX, bem como sobre a importância da dimensão ocupacional e da integração dos ex-escravos no período anterior à abolição, consultar Klein (1969). No que se refere à análise da integração das famílias de libertos, seus descendentes, sua mobilidade social e suas atuações econômicas, ver Guedes (2008) e Soares (2009).

<sup>30</sup> Estudos têm procurado analisar o liberto e os movimentos de mobilidade social. O brasileiro Zephyr Frank (2004) 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.

<sup>31</sup> No tocante à mobilidade social de forros, ver Guedes (2008) e Mac Cord (2014). Com base em uma perspectiva thompsoniana, Marcelo Mac Cord (2014) reconstruiu as experiências sociais do mestre pedreiro e homem pardo Francisco José Gomes no mercado de edificações urbanas na cidade de Recife (1810-1861).

<sup>32</sup> Recente estudo debruçou-se sobre os oficiais mecânicos em obras públicas na cidade de São Paulo nos séculos XVIII e XIX, utilizando como fonte primária recibos e listas dos trabalha-

Os resultados da análise das Listas Nominais apontaram para a presença de vinte e três senhores de escravos. Em todos os meses, pelo menos 60% dos proprietários alugaram de 1 a 6 escravos. Tais dados também indicaram a participação de três artífices libertos como proprietários de cativos alugados.<sup>35</sup>

Quanto às formas de ajustamento de trabalhadores, a análise do processo de negociação de um contrato laboral escrito entre o engenheiro Halfeld e um mestre carpinteiro livre demonstrou os parâmetros para a definição do pagamento justo por um dia de trabalho.<sup>34</sup> Tais parâmetros se conectavam ao *status*, à hierarquia ocupacional e à 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; e III) o patrimônio presente e futuro do artífice 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 Rio de Janeiro, com extensão de mais de 94 metros, absorveu a enorme quantia de 50:000\$000. 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 entre 1843 e 1844.<sup>35</sup> Sob a supervisão de Halfeld, livres, escravizados e forros foram empregados.<sup>36</sup> Nesse período, as despesas se concentraram no pagamento dos vencimentos da mão de obra

---

dores empregados. Ver Santos (2013).

<sup>35</sup> Sobre restrições de liberdade no Brasil do século XIX, o cotidiano dos libertos, tendo em conta os costumes senhoriais de reescravização e suspeição sobre as pessoas livres de cor, ver Chalhoub (2010) e Cunha (1985).

<sup>34</sup> No tocante a contratos de trabalho na Europa, ver Hobsbawm (2015) e Thompson (1979).

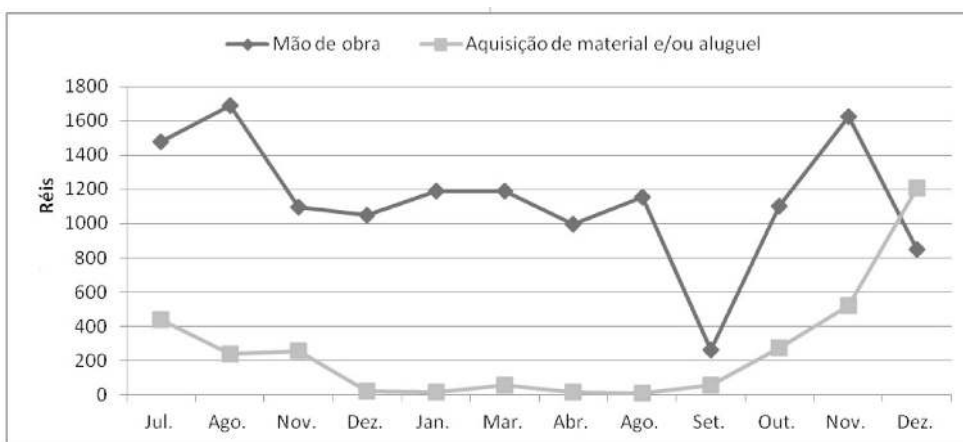
<sup>35</sup> Para o ano 1843 os meses de julho, agosto, novembro, dezembro. Em 1844, janeiro, março, abril, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro.

<sup>36</sup> Os registros documentais permitiram identificar: I) ocupação do trabalhador; II) condição social (escravo, livre ou forro); III) o valor da diária de trabalho.

(Gráfico 1). Somente em dezembro de 1844 os gastos com aquisição de material e/ou aluguel de animais<sup>37</sup> ultrapassaram 50% dos dispêndios mensais.

**Gráfico 1**

**Composição das despesas mensais em réis, segundo a mão de obra e/ou aluguel e aquisição de material (1843-1844)**



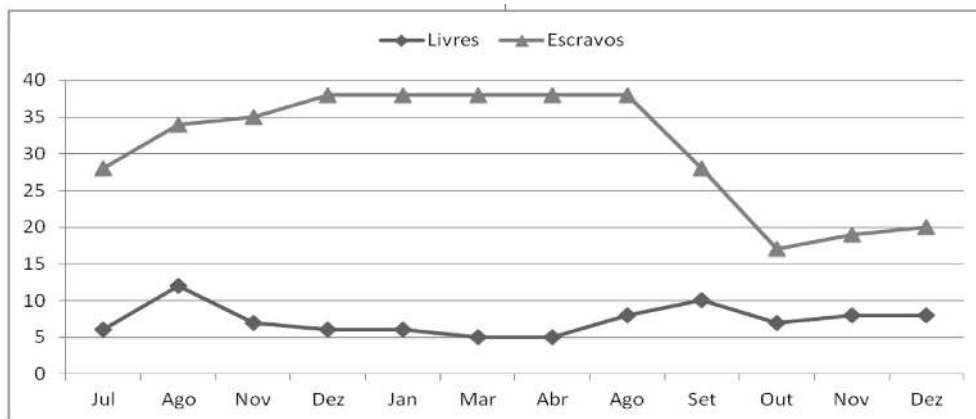
Julho, agosto, novembro e dezembro de 1843; janeiro, março, abril, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro de 1844. Em doze meses, valor total de 16:793\$823, sendo 3:101\$664 para aquisição de material e/ou aluguel e 13:692\$159 para mão de obra.

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1843-1844, 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 mais trabalhadores escravos que livres: os escravizados apresentaram a média de 30,9 trabalhadores/mês e os livres de 7,08 trabalhadores/mês.

<sup>37</sup> Este item se refere à prestação de serviços e aquisição de materiais para a construção, como pólvora, barris de verniz, pincéis, ferro, alqueire de sal, barris de azeite, alqueire de cal e aluguel de mulas e bois.

**Gráfico 2**  
**Condição social e número dos trabalhadores**  
**na construção da Ponte do Paraibuna (1843-1844)**



Julho, agosto, novembro e dezembro de 1843; janeiro, março, abril, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro de 1844.

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1843-1844, SPOP 3/6, Caixa 41, doc. 21).

As listas mensais indicam que os proprietários alugavam seus cativos para exercer tarefas que exigiam habilidades mecânicas específicas: de ferreiro, pedreiro e carpinteiro. Os dados extraídos apontam, no entanto, 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 maior participação relativa nas atividades manuais e mecânicas de pedra e cal (42,7%), madeira (32,0%) e nas funções de controle e administrativas (25,3%). Os registros de ocupação dos forros apresentam incidência em duas atividades manuais e mecânicas, sendo 30% dos registros como artífices em madeira e 70% como artífices em metais.

**Tabela 5**  
**Condição social e 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
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>100,0</b>	<b>371</b>	<b>100,0</b>	<b>10</b>	<b>100,0</b>	<b>456</b>

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 (1843-1844, SPOP 3/6, Caixa 41, doc. 21).

Em relação aos jornais pagos, a mediana salarial dos indivíduos livres foi de 1\$440. Em termos médios, os livres trabalharam 18,8 dias por mês. Os forros obtiveram remuneração mediana de 4\$000 por dia e a média de 17,7 dias trabalhados por mês. Os escravizados apresentaram a menor mediana salarial, de 1\$160 por dia, e a maior média de dias trabalhados por mês, 20,0 dias.

**Tabela 6**

**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)*	Número de dias (mês)	Vencimento mensal (réis)
	Mediana	Média	
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 alimentação e ferramentas, para jornada de trabalho equivalente a dez horas por dia.

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1843-1844, 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%. 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 7**

**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 nº de dias trabalhados em um ano****	Preço médio de escravos de 15 a 40 anos	Taxa de retorno bruto anual
1843	1\$160***	240	482\$000	57,7

\* Valor da diária de trabalho, incluindo alimentação e ferramentas, para jornada de trabalho equivalente a dez horas por dia.

\*\* Sem distinção de ocupação (trabalhadores braçais e qualificados).

\*\*\* Mediana.

\*\*\*\* Média de 20 dias trabalhados por mês.

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1843-1844, SPOP3-6, Caixa 41), Bergad (2004).



Provavelmente, os ajustamentos e a contratação de trabalhadores com condições jurídicas e sociais distintas resultaram de negociações que envolveram as partes interessadas. Em setembro de 1844, o engenheiro Halfeld contactou 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 carpintaria da Ponte do Paraibuna. Halfeld, ao relatar o processo de negociação do contrato de trabalho, evidencia as exigências do artífice: jornal de 4\$000 e pagamento ao final de cada mês (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1844, 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” (Ibidem).

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 ao 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 fato 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 sob a minha direção com zelo e atividade, e com toda a perfeição, a construção da Ponte do Paraibuna em toda e qualquer parte que pertence a obra de Carpinteiro e conforme a planta que me tem sido apresentada, obrigando-me a 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 úteis, ou de trabalho, e pagos na Ponte do Paraibuna em pronto no fim de cada um mês. (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1844, 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 o estabelecimento dos bens presentes e futuros do mestre carpinteiro como garantia de execução das obras acordadas. Temos, de um lado, o trabalhador livre preocupado em ganhar o suficiente quando em-

pregado e, de outro, o poder do Estado detentor do controle dos meios de pagamento e dotado de mecanismos institucionais de coerção.<sup>58</sup>

Como indicado, a análise da relação entre o sistema de aluguel e o número de escravos alugados por proprietário indicou que, em todos os meses, no mínimo 60% da camada proprietária estava circunscrita à 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 8**  
**Número de proprietários escravistas, segundo a faixa**  
**do número de escravos alugados (1843–1844)**

Faixa	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 +																								
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>100,0</b>	<b>14</b>	<b>100,0</b>	<b>8</b>	<b>100,0</b>	<b>7</b>	<b>100,0</b>	<b>7</b>	<b>100,0</b>	<b>7</b>	<b>100,0</b>	<b>7</b>	<b>100,0</b>	<b>5</b>	<b>100,0</b>	<b>8</b>	<b>100,0</b>	<b>6</b>	<b>100,0</b>	<b>7</b>	<b>100,0</b>	<b>8</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1843–1844, SPOP 3/6, Caixa 41, doc. 21).

Entre os pequenos proprietários locadores, destacam-se os artífices forros João Pires Lopes dos Santos (mestre ferreiro), Bernardo de José de Souza (contramestre carpinteiro) e Mathias Galarte de Andrade Tolentino (mestre carpinteiro). Em julho de 1843, os três libertos alugaram um cativo cada. Os escravos de propriedade de Bernardo e Mathias estavam ocupados nos ofícios de carpintaria. O escravo de José Pires não apresentava nenhuma especialização ocupacional.

<sup>58</sup> A respeito de formas descontinuadas de trabalho, ver Lima (2005).

**Tabela 9**  
**Escravos alugados pelos proprietários libertos**

<b>Nome</b>	<b>Condição social</b>	<b>Ocupação</b>	<b>Proprietário escravista</b>	<b>Jornal</b>
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 (1843-1844, SPOP 3/6, Caixa 41).

Os escravos dos proprietários forros tenderam a exercer o mesmo ofício de seus donos. O ofício desempenhado pelo escravizado condicionava diretamente os rendimentos monetários dos proprietários escravistas.<sup>59</sup>

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 sua edificação. 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 sua escravaria. Em 1831, 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

<sup>59</sup> Relativamente ao trabalho de ex-escravos, ver Hélin (1977) e Oliveira (1988).

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. Entre os escravos, apenas José foi listado com a ocupação de pedreiro, a mesma do chefe do domicílio.

### **Quadro 1** **Domicílio do mestre pedreiro Manoel Gomes Teixeira (1831)**

Fogo nº 24 do distrito de Barbacena, 11/06/1831

1. Manoel Gomes Teixeira, branco, 36 anos, casado, pedreiro
2. Maria Felícia, branca, 21 anos, casada
3. Francisco, sem informação, 7 anos
4. Manoel, sem informação, 5 anos
5. Ana, sem informação, 4 anos
6. Antonio, sem informação, 2 anos
7. Clementina, sem informação, 1 ano
8. José, africano/preto, cativo, 20 anos, solteiro, pedreiro
9. 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, Listas Nominativas da década de 1830, consulta via site do Cedeplar. Disponível em: <<http://www.poplin.cedeplar.ufmg.br>>. Acesso em: mar 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. Antonio, 28 anos, também designado como pedreiro, recebia a quantia de 2\$000.

**Tabela 10**  
**Escravos alugados de propriedade do mestre**  
**pedreiro Manoel Gomes de Teixeira**

<b>Nome</b>	<b>Ocupação</b>	<b>Jornal*</b>
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 alimentação e ferramentas, para jornada de trabalho equivalente a dez horas por dia.

Fonte: Arquivo Público Mineiro (1843-1844, 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 negreiro e de aferir ganhos monetários no sistema de aluguel nas obras públicas de Minas Gerais.

## 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, a 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 articulação 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. Concomitantemente 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.

## Referências bibliográficas

### Fontes manuscritas

- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. PP 1/46, caixas 1 a 20.
- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Banco de dados dos processos construtivos de pontes e estradas*. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2017. SPOP 3/6, caixas 2 a 28 e 32 a 57.
- 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: <<https://bit.ly/2kwKiR8>>. Acesso em: mar. 2018.

### Fontes impressas

- COLLECCÃO das leis da Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Ouro Preto: Typ. Universal, 1835.
- COLLECCÃO das leis da Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Ouro Preto: Typ. Universal, 1837.
- PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da lingua brasileira*. Ouro Preto: Typ. de Silva, 1832.
- RELATÓRIO apresentado a Assembléa Legislativa Provincial de Minas Gerais na Sessão Ordinária de 1869 pelo presidente da mesma Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides. Rio de Janeiro: Typ. Laemmert, 1870.
- RELATÓRIO que a Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na sessão ordinária de 1854 ao Presidente da Província. Ouro Preto: Typ. Bom Senso, 1854.
- RIBEIRO, Joaquim Cypriano. *Acto Adicional anotado e consolidação das disposições esparsas e vigentes do Regimento Interno da Assembleia Legislativa Provincial de Minas*. Ouro Preto: Typ. Actualidade, 1881.

### Bibliografia

- ANDRADE, Marcos Ferreira de. *Elites regionais e a formação do Estado imperial brasileiro: Minas Gerais: Campanha da Princesa (1799-1850)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.
- 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 Historia*, Belo Horizonte, v. 30, n. 53, p. 461-486, 2014. ISSN 0104-8775. Disponível em: <<https://bit.ly/2lySTmM>>. Acesso em: 20 mar. 2015. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-87752014000200007>.
- BARBOSA, Lidiany Silva et al. Transportes e finanças públicas: contribuição para o estudo do lugar do dispêndio em infra-estrutura viária nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1835-1889. In: GOULARTI FILHO, Alcides & QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (org.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Editora UFGD, 2011, p. 237-267.

- BERGAD, Laird. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1880*. Bauru: Edusc, 2004.
- CHALHOUB, Sidney. Costumes senhoriais: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império. In: AZEVEDO, Elciene et al. (org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Editora Unicamp, 2009, p. 23-62.
- CHALHOUB, Sidney. Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). *História Social*, Campinas, n. 19, p. 33-62, 2º sem. 2010.
- CRAVO, Télio. *Construindo pontes e estradas no Brasil Império: engenheiros e trabalhadores nas Minas Gerais (1835-1889)*. São Paulo: Alameda, 2016.
- CUNHA, Manuela Carneiro da. *Sobre os silêncios da lei: lei costumeira e positiva nas alforrias de escravos no Brasil do século XIX*. Campinas: IFCH Unicamp, 1983. (Cadernos IFCH, n. 4).
- DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005.
- FRANK, Zephyr. *Dutra's world: wealth and family in nineteenth-century Rio de Janeiro*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004.
- FREIRE, Jonis. *Escravidão e família escrava na Zona da Mata mineira oitocentista*. Tese de doutorado em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.
- FREIRE, Jonis. Crescimento da população cativa em uma economia agroexportadora: Juiz de Fora (Minas Gerais), século XIX. *Revista de História*, São Paulo, n. 166, p. 245-283, 2012. ISSN 0034-8309. Disponível em: <<https://bit.ly/2IG-gK3G>>. Acesso em: 5 set. 2019. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i166p245-283>.
- GODOY, Marcelo Magalhães. *Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX*. Belo Horizonte: Cedeplar UFMG, 1996. (Texto para Discussão, n. 109).
- GODOY, Marcelo Magalhães & BARBOSA, Lidiany Silva. 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. ISSN 0104-0618. Disponível em: <<https://bit.ly/2k1MwId>>. Acesso em: 5 set. 2019. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-06182008000200007>.
- GUEDES, Roberto. *Egressos do cativo: trabalho, família, aliança e mobilidade social (Porto Feliz, São Paulo c.1718-c.1850)*. Rio de Janeiro: Mauad, 2008.
- GUEDES, Roberto. Samuel da Rocha: escravo, aparentado, forro, carpinteiro e senhor (Porto Feliz, São Paulo, século XIX). *Anos 90*, Porto Alegre, v. 17, n. 31, p. 57-81, 2010. ISSN 1983-201X Disponível em: <<https://bit.ly/2IEbVbu>> Acesso em: 20 jun. 2016. doi: <https://doi.org/10.22456/1983-201X.18937>.
- HÉLIN, Etienne. Profissão e estatuto social. In: MARCÍLIO, Maria Luiza (org.). *Demografia histórica*. São Paulo: Pioneira, 1977, p. 175-198.
- HOBSBAWM, Eric. Costumes, salários e carga de trabalho na indústria do século dezenove. In: HOBSBAWM, Eric. *Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado*. 5ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 2015, p. 461-196.



- KLEIN, Herbert. The colored freedmen in Brazilian slave society. *Journal of Social History*, Pittsburgh, v. 3, n. 1, p. 30-52, 1969.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LIBBY, Douglas Cole. *Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil: o caso de Morro Velho*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1984.
- LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, p. 289-326, 2005. ISSN 2237-101X. Disponível em: <<https://bit.ly/2kkAg5Q>>. Acesso em: 10 maio 2015. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/2237-101X006011004>.
- MAC CORD, Marcelo. *Artífices da cidadania*. 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*, Salvador, n. 49, p. 199-227, 2014. ISSN 0002-0591. Disponível em: <<https://bit.ly/2lyb8sz>>. Acesso em: 15 de mai. de 2016. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S0002-05912014000100007>.
- MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: Cedeplar UFMG, 1980. (Texto para discussão, n. 10).
- MARTINS, Roberto Borges. Tschudi, Halfeld, Wagner e a geografia de Minas Gerais no século XIX. In: HALFELD, Henrique & TSCHUDI, Johann Jakob von. *A província brasileira de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro: Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1998, p. 15-59.
- MARTINS, Roberto Borges. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. In: SZMRECSÁNYI, Tamás & LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *História econômica da Independência e do Império*. 2ª edição. São Paulo: Edusp, 2002, p. 99-130.
- MARTINS, Roberto Borges. Tesouro revelado. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v. 51, n. 1, p. 80-105, 2015.
- MELLO, Pedro Carvalho de. Rates of return on slave capital in Brazilian Coffee Plantations, 1871-1881. In: FOGEL, Robert. *Without consent or contract: the rise and fall of American slavery*. New York: Norton, 1992, p. 63-79.
- MELLO, Pedro Carvalho de & SLENES, Robert Wayne. Análise econômica da escravidão no Brasil. In: NEUHASS, Paulo (coord.). *Economia brasileira: uma visão histórica*. Rio de Janeiro: Campus, 1980, p. 89-122.
- MENDES, Philipe Scherrer. *Finanças públicas da província de Minas Gerais*. Monografia de graduação em Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.
- OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes de. *O liberto: o seu mundo e os outros: Salvador, 1790-1890*. Salvador: Corrupio, 1988.

- OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780-1870*. Juiz de Fora: Edusc, 2005.
- OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Avô imigrante, pai lavrador, neto cafeicultor: análise de trajetórias intergeracionais na América Portuguesa (séculos XVIII e XIX). *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 27, n. 46, p. 625-644, 2011. ISSN 0104-8775. Disponível em: <<https://bit.ly/2k6CQfA>>. Acesso em: 24 abr. 2015. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-87752011000200012>.
- PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. Tese de doutorado em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.
- PAIVA, Clotilde Andrade & GODOY, Marcelo Magalhães. Território de contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10, 2002, Diamantina. *Anais*. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002, p. 1-45.
- PAULA, João Antônio de. O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história. *História Econômica e História de Empresas*, [s.l.], v. 5, n. 1, p. 7-39, 2002. Disponível em: <<https://bit.ly/2k6EWMu>>. Acesso em: 5 set. 2019. doi: <https://doi.org/10.29182/hehe.v5i1.126>.
- RODARTE, Claus. Os liberais de Minas e o "Retorno". *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v. 50, n. 2, p. 68-85, 2014.
- RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *O trabalho do fogo: domicílios ou famílias do passado: Minas Gerais, 1830*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.
- SANTOS, Amália Cristovão dos. *Em obras: os trabalhadores da cidade de São Paulo entre 1775 e 1809*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do cativo: a dívida da alforria e o governo dos escravos nos Campos dos Goitacases, c.1750-c.1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.
- STEINFELD, Robert & ENGERMAN, Stanley. Labor: free or coerced? A historical reassessment of differences and similarities. In: BRASS, Tom & LINDEN, Marcel van der (ed.). *Free and unfree labour: the debate continues*. Paris: Lang, 1997, p. 107-126.
- THOMPSON, Edward Palmer. La sociedad inglesa del siglo XVIII: ¿lucha de clases sin clases? In: THOMPSON, Edward Palmer. *Tradición, revuelta y consciencia de clase: estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Barcelona: Crítica, 1979, p. 13-61.

Recebido: 27/04/2018 – Aprovado: 08/02/2019

Editores responsáveis pela publicação:  
Iris Kantor e Rafael de Bivar Marquese