

ESCRAVOS E MORADORES NA TRANSIÇÃO PARA O TRABALHO ASSALARIADO EM FERROVIAS EM PERNAMBUCO

*Josemir Camilo de Melo*¹

O presente ensaio é uma retomada de parte da tese de doutorado em História pela UFPE², cuja pretensão, aqui, é mostrar a participação da Inglaterra (Bill Aberden) no processo não só de abolição do tráfico, mas também de sua influência na modernização de leis para implementar empresas usando mão-de-obra assalariada. Sobretudo, na lei ferroviária de 1852 e na da criação dos Engenheiros Centrais (c.1878), o que também ajudou a minar a escravidão. O estudo se valeu de fontes e edições originais inglesas, bem como outras produzidas por *brazilianists*. Trata-se, na verdade, de uma leitura à luz de *O Capital*, principalmente no que diz respeito à acumulação primitiva e a trabalho e capital.

Com a modernização do país para ingressar no concerto das nações capitalistas (abolição do tráfico humano, a lei de terras e que se estende também à implantação do Sistema Métrico Decimal, culminando com a Lei Áurea etc.) o Estado Imperial comandou diversas mudanças estruturais, entre elas lançou a lei ferroviária de 1852. Em sua 9ª cláusula, proibia as companhias de empregar escravos na construção, operação e manutenção da linha. Só seriam admitidos brasileiros livres, que seriam isentos do recrutamento do Exército, bem como estrangeiros, que deveriam ser beneficiados com todas as franquias dadas para colonos (imigrantes) produtivos. O Estado evitava sobrecarregar mais ainda a oligarquia dos latifundiários canavieiros, além do golpe no tráfico africano. Praticava-se, assim, uma espécie de divisão social do trabalho, ao manter o escravo na agricultura, permitindo só ao homem livre o trabalho nas obras e operação das ferrovias. No entanto, parece ter havido subterfúgios para driblar a lei, pois o Diário de Pernambuco de 6 de julho de 1857 anunciava: “A pessoa que tiver escravos e quiser alugar para trabalhar na estrada de ferro, pagando (um) mil rs por dia, ou mesmo gente forra, que se queira a sujeitar, dirija-se a rua Estreita do Rosário, nº 25”³.

A Inglaterra buscava acabar com o suprimento açucareiro mais barato do Brasil em relação às plantações de suas Índias Ocidentais, além de criar mercados consumidores dos seus bens industrializados. Tinha se dado conta de como seria muito ruim para seu açúcar colonial a manutenção da escravidão no Brasil, já que a terra era 90% mais barata que nas Índias Ocidentais. Assim, para manter seu monopólio, teria que desembolsar mais que um e meio milhão de libras, por volta de 1844. O comércio

¹ Doutor em História pela Universidade Federal de Pernambuco. Docente aposentado do Departamento de História da Universidade Federal de Campina Grande. Professor Visitante da Universidade Estadual da Paraíba. E-Mail: <jcdemelo@uol.com.br>.

² Uma versão deste artigo foi apresentada como comunicação no 4º Encontro Cultura e Memória: História e Trabalho, UFPE, 2009; trata-se de um fragmento de nossa tese: MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e Mudanças: um trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2000.

³ FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. São Paulo: José Olympio, 1948, p.105.

britânico de escravos, no século XVIII, tinha ampliado seu tráfego de navios em 880%. Mesmo assim, a concorrência com luso-brasileiros no tráfico e no valor da terra levava a Inglaterra a ficar em desvantagem, iniciando por isso, a batalha contra o tráfico escravo para o Brasil, no período 1810-1845/50⁴.

Trabalho forçado sob escravização

Com a implantação da *plantation*, dentro do tripé sesmarias/monocultura canaveira/escravização de africanos, adotada para a colônia, o mercantilismo português reforçou o monopólio, naquilo que ficou conhecido como "*fator Wakefield*", como denominava Marx em *A Moderna Teoria da Colonização*. Wakefield tinha se dado conta que:

*Onde a terra é muito barata e todos homens são livres, onde cada um pode obter à vontade um pedaço de terra, não somente o trabalho é muito caro, relativamente à participação do trabalhador no produto, mas a dificuldade é conseguir trabalho combinado a qualquer preço.*⁵

Neste contexto, não só Portugal teria uma população rarefeita para tal empreendimento, como, sob a égide do mercantilismo, o Império português articulou sua invasão às terras africanas com o sequestro de sua população ativa para criar um mercado de mão-de-obra forçada para trabalhar as terras invadidas no Brasil. Hoje, acredita-se numa cifra em torno de 4 milhões de africanos sequestrados pelo esquema mercantilismo/escravismo/sesmarialismo.

Sob a intervenção da Inglaterra, o tráfico de africanos foi barrado, em 1845. Ainda assim, os latifundiários brasileiros manobram o esquema durante cinco anos, quando se tentou incrementar o tráfico. Para estes últimos cinco anos, Leopoldo Bulhões dá um total de 260.000 escravos chegados ao Brasil. Já o viajante inglês Burton apresenta 174.159 escravos entrados no Brasil entre 1847 e 1853. O tráfico de trabalhadores africanos, barrado em 1845, cresceu em 100% até a lei Eusébio de Queiroz. Entre 1840 e 1844, o tráfico teve uma média de 21.284 por ano e, devido ao desespero dos traficantes negreiros, face à nova lei, o hediondo comércio elevou-se ao dobro no quinquênio seguinte, alcançando 47.990. Até mesmo depois da lei, chegou-se a transportar 3.287 africanos (em 1851), com desembarque ilegal, em Pernambuco. Godinho, que confirma este último número, aponta para 1840-1850 a

⁴ MARX, Karl. *Capital: a critique of Political Economy*. Vol. 1. Londres: Lawrence & Wishart, 1983, p. 878; MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*. Campina Grande: EDUFGB, 2008, passim; MANCHESTER, Alan K. *British Preeminence in Brazil*. New York: Octagon Books, 1964, p. 166; WILLIAMS, Eric. *Capitalism and Slavery*. 5. ed. Londres: s.r., 1981, p. 138. Sobre a escravatura interna na África e o papel dos africanos no tráfico, ver também: BOKOLO, Elikia M'. *África Negra: história e civilizações*. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Casa das Áfricas, 2009. FOREIGN Office, Public Record Office (London). *British Parliamentary Paper (BPP) 1826-1827. Convention Between His Majesty and the Emperor of Brazil, for the Abolition of the African Slave Trade: Signed at Rio de Janeiro, November 23d, 1826*.

⁵ MARX, *O Capital*, Livro 1, vol. 2, cap. XXV, p. 883-894. Wakefield, com seu livro *Letters from Sydney*, de 1829, teve seguidores no Brasil, os conservadores Bernardo Pereira de Vasconcelos e José Cesário de Miranda Ribeiro; DEAN, Warren. "Latifundia and Land Policy in Nineteenth-Century Brasil". *The Hispanic American Historical Review*, 1972, vol. LII, n. 4, p. 613.

presença de 33.500 africanos entrados, nessa situação, no Brasil⁶.

Com a proibição do tráfico, os donos de terra, conforme já vinham fazendo em pequena escala, arrendavam seus escravos urbanos, nos momentos de recessão da produção açucareira, como viram viajantes estrangeiros nas primeiras décadas do século XIX. Os *negros-de-aluguel* foram bastante utilizados em serviços urbanos e domésticos, devido à elasticidade da *plantation* açucareira, uma vez que o açúcar tinha de operar dentro da recessão econômica, durante a escravidão. O engenheiro francês e também senhor de engenho Henri-August Milet (aportuguesado por ele mesmo Henrique Augusto Milet), na década de 1870, notara esta capacidade. Infelizmente, dados sobre a população escrava no Brasil para o período anterior a 1872 é pura estimativa. Em Pernambuco, a população escravizada correspondia a 23% do total da população geral, nos anos 1840, e 21% nos anos 1850, declinando, então, para 12%, em 1872. Esta população teria decrescido ou foi mal contabilizada, ente 1823 e 1840 (de 150 mil para 146 mil), pois em 1850 se apontava para 154 mil. Estranhamente, para 1867, temos uma cifra de 250 mil, quando para 1872, aparece o número de 89 mil, chegando a 41 mil em 1887⁷.

TABELA 01
POPULAÇÃO ESCRAVA /NORDESTE AÇUCAREIRO (milhares)⁸

PROVÍNCIAS	1823	1840	1850	1867	1872	1880	1887
Bahia	237	-	-	280	168	165	129
	35%	-	-	19%	12%	-	-
Alagoas	40	-	-	50	36	27	15
	31%	-	-	17%	10%	-	-
Pernambuco	150	146	154	250	89	92	41
	31%	23%	21%	25%	10%	-	-
Paraíba	20	-	29	40	22	26	20
	16%	-	16%	13%	6%	7%	4%
R.G.do Norte	14	18	-	5	13	-	-
	20%	-	-	2%	6%	-	-
Ceará	20	-	-	30	32	-	-
	10%-	-	5%	4%	-	-	-

⁶ BULHÕES, L. de. *Meio circulante e Abolição dos escravos, 1883*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883, p. 29; BURTON, Richard. *Explorations of the Highlands of the Brazil*. 2 Vols. Londres: s.r., 1869, p. 5; EISENBERG, Peter L. "Abolishing Slavery: the process on Pernambuco's sugar plantations". *The Hispanic American Historical Review*, 1972, vol. LII, n. 4, p. 580-597; GODINHO, Vitorino Magalhães. *A estrutura na antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1971, p. 36.

⁷ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961; MILET, Henrique Augusto. *A lavoura da cana de açúcar*. 2. Ed. Recife: Massangana; FUNDAJ, 1989, p. 32.

⁸ Fontes: MARCÍLIO, Maria Luíza. "Évolution historique de la population brésilienne jusqu'en 1872". In _____. *La Population du Brésil*. Paris. CICRED, 1975, p. 07-25; CONRAD, Robert. *The destruction of Brazilian Slavery: 1850-1888*. Berkeley; Los Angeles: University of California Press, 1972, p. 284 e 292; GALLIZA, Diana. *O declínio da escravidão na Paraíba*. João Pessoa: UFPB, 1979; LEFF Nathaniel H. & KLEIN, H.S. "O crescimento da população não-européia antes do início do desenvolvimento: o Brasil no Século XIX". *Anais de História*. Ano VI, 1974, p. 69; MELLO, Jeronymo Martiniano Figueira de. *Ensaio sobre a estatística civil e política da Província de Pernambuco*. Recife: s.r., 1852; EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudanças: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 170; GALLOWAY, J. H. "The Last Years of Slavery on the Sugar Plantations of Northeastern Brazil". *The Hispanic American Historical Review*, vol. 51, n.4, 1971, p. 588.

Pernambuco teria diminuído sua população escrava em 41%, mesmo antes de o tráfico ter sido proibido. Trata-se, aqui, de uma grosseira estimativa, ou o nível de vida útil do escravo era muito baixo. Em 1850, eles constituíam a população de 154.000, o que representava somente 21% da população livre. Nestes dados devem ser considerados os “*emancipados*” (escravos entrados no Brasil a partir da lei de 1831, que deveriam ser livres), embora fossem poucos. Segundo a lei, o Governo Provincial podia empregar tal força de trabalho, mas como a lei não se completou, eles não foram libertados. Nem escravos, nem livres, tal era o status dos emancipados, um tipo de trabalhador do Estado não assalariado. Em 1839, proibiu-se, em Pernambuco, o emprego de trabalho escravizado em obras públicas. Só homens livres, assalariados (“*jornaleiros*”) eram admitidos. Além destes, começara a surgir a prática a partir da lei de 20 de outubro de 1823, de os escravos pagarem certa quantia por semana para trabalharem por sua conta. Talvez configurem estes os “*fabris*”, pois tinham que entregar devida quantia ao seu senhor.

A despeito dos escravos entrados na região depois de 1850, muitos foram vendidos para o Sul, devido tanto à baixa produtividade açucareira, como à concorrência de Cuba e à lucratividade da *plantation* cafeeira. De 1840 a 1874, o Rio de Janeiro comprou cerca de 77.000 escravos, e na década de 1850, aproximadamente de 3.100 por ano. Pernambuco exportou 4.123 para o sul entre 1855-65. A população escrava, em Pernambuco, em 1874, era apenas de 12,4% da população livre, enquanto que, em Alagoas, chegava a 10,3%, caindo, na Paraíba, para 7,0% e, mais ainda, no Rio Grande do Norte, para 5,5%⁹.

Donos de terra passaram a substituir, parcialmente, a força de trabalho escrava por moradores e diaristas assalariados nas safras, porque manter um grande número de escravos se tornava muito caro. Engenhos e propriedades reduziram sua mão-de-obra escravizada em cerca de 40 homens, sendo 30 para trabalho no campo e 10 para serviços domésticos e técnicos também, supomos. Alguns plantadores, na década de 1840, ousaram manter um exército de 150 escravos, em Pernambuco. O viajante inglês MacGregor estimou haver 6 escravos por engenho em Alagoas, mas, provavelmente, a referência seria de homens trabalhando na parte industrial dos engenhos e não nas tarefas agrícolas. Em Pernambuco, por exemplo, a atividade açucareira dependeu da força trabalho escrava até poucos anos antes de 1850, como relatou o Presidente da Província. Por volta de 1854, ele acrescentava que se estava produzindo muito mais com a força de trabalho livre, apesar de haver 10.471 escravos e somente 3.037 trabalhadores livres nas 532 propriedades e engenhos. Enquanto que apontava uma média de 19 escravos por engenho, enquanto os trabalhadores livres, em geral, eram aqueles que trabalhavam no setor industrial¹⁰.

Os escravos também foram colocados no mercado de trabalho livre urbano. Em 1856, a população de Recife era de 10.382 escravizados e de 44.371 pessoas livres, (destas, cerca de 25.000 era do sexo masculino)¹¹. O Presidente de Pernambuco

⁹ CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; MEC, 1975, p.78 e 350.

¹⁰ MacGREGOR, John. *Commercial statistics*. Vol. IV. Londres: Whitaker and Co., 1848, p. 180; RELATÓRIO do Presidente da Província, *apud* DIÉGUES JR., Manoel. O Escravo no Tempo de Joaquim Nabuco. *Revista do Arquivo Público*, Recife, anos V e VI, n. VII/ VIII, 1950/ 1951), p. 49 e nota 9.

¹¹ MELO, *Ferrovias inglesas...*, p. 64.

relatava que, em 1852, seria necessário lançar uma taxa sobre escravos que trabalhavam como artesãos e técnicos (“mecânicos”) para que eles não competissem com homens livres e retornassem para as atividades da agricultura. As capitais das províncias viraram cidades negras¹². Provavelmente, os salários pagos anteriormente aos trabalhadores da Companhia de operários alemães teriam influenciado nestas perspectivas, que seriam duplicadas com a construção e operação da primeira ferrovia inglesa no Nordeste.

No entanto, surtos de febre amarela e cólera na década de 1850 e começo da de 1860 diminuíram a população escravizada, causando aumento do seu valor. O que, de fato, aconteceu é que esta população, em Pernambuco, decresceu de estimados 145.000 (1855) para 88.560 (1872), uma média de 3.323 escravos por ano. Acredita-se, também, que 37.408 escravos deixaram o Nordeste entre 1850 e 1863, cerca de 2.877 por ano. Pernambuco tinha vendido 4.123 no período 1855/ 64, chegando ao pico em 1861/ 64, numa média de 1.025 escravos. O Rio importou cerca de 30.407 escravos do Norte e apenas 3.303 do Sul, na década de 1852-1861¹³.

Pernambuco representava somente 11% de todos os escravos vendidos para a *plantation* cafeeira, o que significava que a agroindústria açucareira podia reter a grande parte de sua força de trabalho. De acordo com Eisenberg, o comércio interprovincial de escravo teria sido responsável por 3.900 escravos vendidos entre 1852/3 e 1864/5. Os preços, em média, caíram nos anos 1860 para £890, quando tinham alcançado £1,410 no fim dos anos 1850; na década de 1870, baixaram para £790 e, provavelmente, decresceram em mais £ 40. Isto evidencia o decréscimo apontado por Eisenberg, de que em 1872 de que os trabalhadores livres eram em maior número que os escravos, numa proporção de quatro livres para um escravizado¹⁴.

Toplin diz que, por volta de 1875/1880, cerca de $\frac{2}{3}$ da força de trabalho na agroindústria açucareira eram de escravos. Ainda de acordo com o censo de 1872, em Pernambuco, 57% da população escravizada trabalhava na agricultura; dos restantes 43%, 18,5% estavam empregados em serviços domésticos, 4,5% como artesãos e 19% “*sem profissão*”. Não obstante, tais números, por exemplo, em Pernambuco, podem representar a baixa distribuição de escravos por engenho. Eisenberg calcula 1.446 engenhos para a década de 1870, enquanto o número de escravos na agricultura era de 52.634, o que significa 33 por unidade produtiva¹⁵.

¹² RAILWAY Times. Londres, 18 out. 1856, p.1232-1233; Arquivo Público Jordão Emerenciano (APEJE). *Relatório que à Assembléia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou (...) o Exmo. Sr. e Conselheiro Dr. José Bento da Cunha Figueiredo, Presidente da Província*. Recife, 1856; MacGREGOR, *Commercial statistics...*, p. 192-193.

¹³ CONRAD, *Os últimos anos...*, p. 350.

¹⁴ APEJE. *Mesa do Consulado de Pernambuco*, 2 abr. 1855; Tesouraria da Província, 58, 1860. Nota dos Escravos Exportados (...) Seccão da Contadoria Provincial de Pernambuco, 28 fev. 1866; EISENBERG, *Modernização...*, p. 170-178 e 201; EISENBERG, *Abolishing Slavery...*, p. 594-595; GALLOWAY, *The Last Years...*, p. 590. Carvalho vê este crescimento mesmo nos anos 1840, e dá como exemplo um latifundiário que tinha 200 famílias em suas terras. CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002, p. 144.

¹⁵ BPP 1875 LXXV. *Report by Consul Lennon-Hunt on the Trade and Commerce of Rio de Janeiro for the year 1873*, p. 303-321; TOPLIN, Robert Brent. *The Abolition of Slavery in Brazil*. New York: Atheneum, 1972, p. 708; EISENBERG, *Modernização...*, p. 260-265; MELO, *Ferrovias inglesas...*, p. 52.

Moradores de ‘condição’: um exército rural de reserva

Gradualmente, na área açucareira, após a proibição do tráfico de africanos, os latifundiários foram substituindo a força de trabalho escravo por força de trabalho não assalariada, os chamados moradores, homens brancos e pobres, bem como negros livres. Os donos de terra permitiam a moradia de trabalhadores rurais em suas propriedades, para mantê-los disponíveis para futuras safras e mesmo para o trabalho, em geral, em vez de trabalho escravo. No Congresso Agrícola de 1878, no Recife, os agricultores já acenavam com a atração desta mão de obra, o que correspondia a 1/3 da população do sertão e do litoral, e que também era vista como eleitores, como pregava o latifundiário conservador Coelho Rodrigues:

*Haveis de dar-lhes casa e sítio para morarem quase sempre de graça, terras para cultivarem, de quando em quando algumas festas [...] E se o senhorio desgosta-o, o visinho está sempre prompto a acolhel-o de braços abertos, não tanto para aumentar o numero de suas cifras, quanto por acinte ao outro visinho.*¹⁶

Deviam trabalhar para o proprietário das terras em troca do direito de plantar em pedaços de terra próximos à sua cabana e participavam da colheita de safras, embora muitos assumissem função de guarda costas, feitores ou capangas. Formavam, assim, uma força de trabalho livre não assalariada, empregada pelo patrão por três ou quatro dias e trabalhando para si, no resto da semana. O acordo assemelhava-se ao contrato medieval de trabalho, como o viajante MacGregor notou: “(ele) é um tipo de rendeiro à disposição, ele também não paga renda, mas constrói sua própria cabana ou rancho [...] que parece ser governado por um sistema feudal”¹⁷.

No entanto, a partir de 1878, a própria indústria açucareira passou por uma fase de mecanização moderna com a instalação de engenhos centrais, em que a agricultura seria destinada aos tradicionais engenhos, na condição de fornecedores do insumo, enquanto o seguimento industrial ficaria sob comando de ingleses, no início, e teria mão-de-obra livre e assalariada. O governo imperial reproduziu o espírito da lei ferroviária, proibindo trabalhadores escravizados na parte industrial do engenho central¹⁸. Índios aldeados e a população de brancos pobres formavam o exército rural de reserva de trabalho, um tipo de lumpen-proletariado, vivendo dos socorros do Governo e utilizados pelo Estado para subvencionar obras em terras de particulares, nas secas, ou cedendo esta gente para as obras ferroviárias ou estradas vicinais. Este exército providenciou uma força de trabalho mais barata, e era, ao mesmo tempo, uma ameaça para a elite local, ou no seu imaginário, como na Praieira (1848), e para o mercado de trabalho assalariado. Governo e proprietários de terra estavam preocupados com a organização do mercado de trabalho, devido à falta de regras

¹⁶ *Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife*, outubro de 1878. (edição fac-similar) Recife: Fundação Estadual de Planejamento Agrícola de Pernambuco/ CEPA-PE, 1978, p. 91.

¹⁷ MARX, Karl. *O Capital: crítica da Economia Política*. Livro 1, Vol. I. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975, p. 266-267; MacGREGOR, *Commercial statistics...*, p. 179.

¹⁸ MELO, Josemir Camilo de. *A lavoura canavieira em Pernambuco e a expansão do capitalismo britânico (1870-1890)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1978.

para o trabalho rural que pudessem parar o que eles denominavam de vadiagem. Pediam por direitos e deveres não somente para colonos, mas para proprietários, e até mesmo para a manutenção da ordem, como dizia o juiz Joaquim Nunes da Cunha Machado:

Com respeito à locação de contrato de serviços, arranjos de emprego não têm sido como deveriam, constantemente sendo desfeito, (o contrato) que deverá obrigar vagabundos para trabalhar e punir enganadores que andam pelo país, mas estão faltando para a agricultura¹⁹.

Percebe-se, pois, como os discursos econômicos e jurídicos se associavam para o controle da força de trabalho e da manutenção da escravização. De fato, em termos de força de trabalho, os proprietários de terra desejavam um suprimento fixo de força de braços para as safras, como os moradores. Por outro lado, os trabalhadores não estavam acostumados às regras do incipiente mercado de trabalho livre, pelo fato de que era mais fácil conseguir alimentos pescando e caçando, bem como colhendo frutos nas matas e outros produtos naturais. O Ministro da Agricultura relatara que “[...] a força de trabalho livre não estava acostumada a trabalhar constantemente: eles satisfaziam a sua imediata necessidade com o produto de um ou dois dias de salários e gastavam a maior parte de seu tempo caçando e pescando”²⁰. Milet criticava o discurso dos latifundiários no Congresso Agrícola no tocante a obrigar o povo livre a trabalhar, mas lamentava o fim da lei do recrutamento militar, com o qual se corrigiam os “vadios”.

A força de trabalho livre²¹ disponível, em Pernambuco, era estimada em 10.000 homens na colheita de 1856. É também importante verificar os 9.000 homens que a Província enviara para a Guerra contra o Paraguai. Na Paraíba, Galloway estimou que havia mais homens livres nos campos e engenhos do que escravos, numa média de 13 moradores para cada 10 escravos, em 37 propriedades e engenhos. A mão de obra livre e ou alforriada podia viver da pesca também na Paraíba onde, em 1854, existiam mais de 80 embarcações, envolvendo diretamente cerca de 200 pessoas²².

Se tomarmos a história de um trabalhador negro, livre, como modelo de análise desta transição poderíamos ver como o capitalismo estava minando o mercado escravo. É o que se constata a partir da leitura de *Cem anos de suor e sangue* (1971), a vida do maquinista afrodescendente Manoel do Ó²³.

¹⁹ APEJE. Relatórios de Juiz de Direito (JD) 22. Ofício do Juiz Joaquim Nunes da Cunha Machado ao Presidente de Pernambuco, 10 de agosto de 1858.

²⁰ *INFORMAÇÕES sobre o Estado da Lavoura*. Rio de Janeiro, 1874, p. XVII.

²¹ Sobre o pensamento de Milet, ver: PERRUCCI, Gadiel. “O Canto de Cisne dos Barões do Açúcar. (Introdução)”. In: *Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife*, outubro de 1878. Edição fac-similar. Recife: Fundação Estadual de Planejamento Agrícola de Pernambuco/ CEPA-PE, 1978, p. XXXII.

²² EISENBERG, *Abolishing Slavery...*, p. 549; GALLOWAY, *The Last Years...*, p. 9; ROCHA, Solange Pereira da. *Gente negra na Paraíba oitocentista: população, família e parentesco espiritual*. São Paulo: Editora da UNESP, 2009, p. 102.

²³ DO Ó, Manoel. *Cem anos de suor e sangue: homens e jornadas da luta operária do Nordeste*. Petrópolis: Vozes, 1971.

Trabalho livre e assalariado

A situação verificada em Pernambuco antes da instalação da ferrovia Recife-São Francisco apresentava flagrantes contradições com respeito à unicidade da manutenção do trabalho escravizado. Ainda fazia eco na capital a falência da Companhia de Operários, contratada na Alemanha, para obras urbanas, na década de 1830, já que, pela lei de 1831, o Estado proibia o trabalho dos 'emancipados'. Obedecendo a Lei de 1837, que estabelecia padrão para contratar trabalhador estrangeiro, a Presidência de Pernambuco mandou buscar, na Europa, 200 alemães para as Obras Públicas. As reformas urbanas levadas a efeito pelo Presidente de Pernambuco, Francisco do Rego Barros (depois Barão da Boa Vista) (c.1840), com uma equipe de engenheiros franceses, também usou mão-de-obra livre. Os "operários" (há que se discutir o impacto deste termo – discurso – frente ao universo do trabalho escravo e da mão-de-obra livre flutuante) recusaram a remuneração proposta, abandonaram o contrato e 45% se empregaram em Recife. Este foi um dos primeiros conflitos por salário dentro da economia escrava. As profissões ainda eram artesanais: pedreiro, cavador, carpinteiro, marceneiro e ferreiro. Além disto, há que se contar com mão-de-obra livre advinda da extinta Colônia Santa Amélia, criada em 1829, inutilmente, para acabar com os quilombos do Catucá. Dissolvida, por volta de 1835, a companhia deixou reflexo na melhoria da mão de obra, como se revela na construção da casa de detenção, entre 1850 e 1855, que usou cerca de 100 operários²⁴.

A ferrovia Recife-São Francisco e o assalariamento do trabalho

A implantação de uma ferrovia em pleno canavial (e cidade do Recife) escravista é consequência da expansão de bens de capitais da Inglaterra, associada a uma crise ou depressão ferroviária, sendo representadas ambas as partes pela presença de uma família de engenheiros ingleses no Brasil. Os De Mornay trabalharam nos estudos da primeira ferrovia planejada para São Paulo (o pai, Aristides F. Mornay) e os filhos se radicaram entre Recife e Maceió (e Penedo), inicialmente atuando em Obras Públicas e projetando máquinas para a agricultura canavieira e, só posteriormente, se dedicaram ao projeto de uma ferrovia (1852/54), cujo capital foi levantado em Londres. As obras começaram em 1854 e o primeiro trecho até a vila do Cabo foi aberto em 1858. De pronto, precisava-se de mão-de-obra qualificada e de trabalhadores braçais.

Na demanda por trabalhadores livres para a ferrovia, Freyre relata que o engenheiro John Bayliss oferecia 10 contos a quem lhe fornecesse 2.000 operários; sendo 200 mecânicos (entre 2 mil réis e 4 mil réis por dia) e trabalhadores braçais (a 1.260 réis por dia). O Recife vivia contradições flagrantes no uso da mão de obra, mesmo antes da ferrovia. As duas fundições, a de Bowman e a de Starr, empregavam trabalhadores livres e escravizados, além de terem vários técnicos e operários contratados na Inglaterra por 3 anos como ferreiros. Star tinha, em 1848, 28 escravos na fundição. De uma delas, afirma Freyre, fugira para a Paraíba um operário Thomas Spink, que trabalhava na Starr, por volta de 1830. Estas fundições, assim como a fábrica têxtil de Gervásio Pires, fechada em 1826, admitiam tanto trabalhadores livres como escravizados²⁵.

²⁴ GEBARA, Ademir. *O mercado de trabalho livre no Brasil (1871-1888)*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 77 a 83; MELO, *Ferrovias Inglesas...*, passim.

²⁵ FREYRE, *Ingleses no Brasil*, p. 104 e 102; CARVALHO, *Liberdade...*, p. 60.

No intuito de providenciar força livre de trabalho para as ferrovias, o Estado, com a lei ferroviária de 1852, teve de fazer arranjos jurídicos, para, ao mesmo tempo, manter a tradicional relação de produção escravista, no âmbito da agricultura. Isto nos levou a refutar algumas teses que apontam a lei de 1871, a Rio Branco, ou o Contrato de Trabalho de 1879, como pontos de partida para o mercado livre de trabalho. Esta instância, antes de 1852, conformava-se de profissões artesanais e manufatureiras exercidas pelos escravos e *negros de ganho*, destacando-se a profissão de “mecânico”. Num levantamento que realizamos a partir de Freyre²⁶, enfocando 203 trabalhadores escravizados que tentaram a liberdade (e que Freyre, como sujeito discursivo, assume o termo ‘fujão’, enunciado constante do Diário de Pernambuco e dos proprietários), verificamos que suas profissões eram artesanais, ou quando muito, propiciavam aquilo que Marx chamaria de work (trabalho social não produtivo): alfaiate, areeiro, barbeiro, canoeiro, carregador, carreiro, cozinheiro, doméstica (45 dentre eles/as) trabalhador de engenho (11 dentre eles/as), trabalhador em estaleiro, lavrador, músico, padeiro, pedreiro, pescador, sapateiro, serrador e vendedor. Esta seria a realidade que a companhia inglesa The Recife-São Francisco Railway encontrou quando, atraída pelos 7% de juros pelo risco de capital, se instalou em Pernambuco: uma sociedade escravista, mas com grande número de homens livres, mão-de-obra não especializada para o trabalho industrial ou para atividades similares como construção, operação e manutenção de uma ferrovia. O que a RSF estava impedida de fazer é o que fizera a St. John D’El Rey Mining Company na primeira metade do século XIX, embora contrariando decisões abolicionistas inglesas. A empresa chegava a publicar em jornais anúncios dos tipos de escravos de 1ª ou de 2ª classe, e isto por volta de 1858²⁷.

A importância da cláusula 9ª também pode ser observada no exército de cerca 2.000 trabalhadores não especializados (aproximadamente 0,5% da população livre provincial) e 200 especializados britânicos, no início das obras da RSF, em 1854. Surto de febre amarela e cólera, naquela década, vitimaram os trabalhadores estrangeiros especializados e parte da força de trabalho local.

Para se ter uma ideia desta mão-de-obra livre de moradores rurais ou urbanos, de então, cartografamos certo contingente na RSF, no trecho do município de Escada. Entre os 187 trabalhadores locais em 1863, estavam assim distribuídos: quanto à etnia, havia 146 mestiços (78%), 26 brancos (14%), 15 negros (8%). Quanto à idade 95 deles estavam entre 15/25 anos (50%), 60 (32%) entre 26/35 anos, e acima de 36 anos 32 (18%). Referente à profissão, sob a rubrica genérica de trabalhadores, havia 150 homens, o que representava 80,2%; trabalhadores mestres (sic!) 21 (11,3%), carpinteiros, 4 (2,1%), oleiros, 4 (2,1%), funcionários, 8 (4,3%)²⁸.

Concomitante à abertura da ferrovia, em 1858, a Presidência de Pernambuco contratou, na Bélgica, 53 trabalhadores para a repartição de Obras Públicas, enquanto

²⁶ FREYRE, Gilberto. *O Escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*, apud MELO, Josemir Camilo de. “Trabalhadores negros urbanos escravizados em busca da liberdade: de “fujões” a guerrilheiros”. *Cadernos Nordeste em Debate*, DHG/UFPB, Campina Grande, 1996, p. 23-36.

²⁷ MELO, *Ferrovias inglesas...*, passim; LIBBY, Douglas Cole. *Trabalho escravo e capital estrangeiro no Brasil: o caso de Morro Velho*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1984, p. 96- 97.

²⁸ APEJE. Coleção Estradas de Ferro (EF) 5, *Mappa dos Trabalhadores da Linha Férrea de Cinco Pontas-Escada*; EF 6, *Mappa dos Trabalhadores de Escada a Una*, March 28, 1863; EF 8, *Lista Suplementar Demonstrativa dos Salários, Jornais e mais despesas mensais relativos ao serviço de tração do mês de julho, 1864*.

a Recife-São Francisco contratou alemães, holandeses e italianos. Por sua vez, a Bahia-São Francisco Railway (BSF) admitiu 1.000 operários na Europa e, até 1859, só 500 haviam chegado. As fontes são contraditórias, pois Benévolo mostra outra cifra, para aquele mesmo ano, de 1886 'obreiros'. Ao todo, então, havia, lá, 446 italianos e 107 ingleses. Já a RSF se utilizou de alemães e belgas. Já em 1864, Pernambuco planejou introduzir cerca de 2.700 trabalhadores estrangeiros, através de uma companhia organizada por um conde polonês. Esta companhia não atraiu mais que 3% do planejado²⁹.

As ferrovias, com este exército de homens qualificados, os emigrantes, criaram uma situação trabalhista vexatória para o Estado imperial, pois o que fazer com tal massa de trabalhadores assalariados quando a ferrovia estivesse implantada e funcionando, para se precisaria de apenas 10% daquela mão de obra? Tanto assim que o diretor da BSF solicitava garantias ao Presidente da Bahia para garantir trabalho aos cerca de 3000 trabalhadores que seriam despejados, ao final da construção³⁰.

Para se vislumbrar o impacto que as ferrovias tiveram dentro de uma sociedade e mercado escravagistas, entre 1850 e o fim da escravidão, basta lembrar que foram implantadas em Pernambuco 5 ferrovias (as particulares e inglesas RSF, GWBR, e a particular local, EF Ribeirão-Bonito; as estatais EF Sul de Pernambuco e EF Caruaru). Além disto, registre-se que houve 3 linhas de bondes: a inglesa The Brazilian Street Company, a Trilhos Urbanos Olinda-Recife, a linha de bondes sobre trilhos puxados a cavalo, e a Ferro-Carril de Pernambuco. Pode-se, até, admitir neste cenário a Empresa Locomotora, de carroças para transporte de gêneros. A RSF, como amostra deste impacto, em 1856, empregava 1.886 homens e, um ano depois, apenas 500. Para onde teria ido esta massa de mais de 1.300 trabalhadores livres? A própria The Great Western, por volta de 1880, usou 1.300 trabalhadores. A Ferro-Carril de Pernambuco, uma empresa de bondes em trilhos puxados por animal, empregava 72 estrangeiros dos seus 176 homens, em 1873. É possível que, aproximadamente, 2.000 trabalhadores livres tivessem sido empregados nas linhas de trilhos, alternadamente, ao longo de 1870 e 1880, no que diz respeito a Pernambuco. Este tipo de relação de produção se expandiu para outras províncias. Uma ferrovia um tanto deslocada de um mercado então dinâmico, como o de Recife, a inglesa Natal-Nova Cruz tinha, em 1880, cerca de 1.000 trabalhadores em obras. Foi o processo de construção e operação ferroviárias que iniciou, de fato, o mercado de trabalho livre e assalariado³¹.

Trabalho, protestos e greves numa sociedade escravista

Junto com o impacto econômico que as ferrovias causaram, há que se notar o efeito político e o social, pois surgiram protestos e greves por salários em plena vigência das relações escravistas. Isto fica claro desde as duas primeiras greves "ferroviárias" que ocorreram no Brasil, na Recife-São Francisco, conduzidas por trabalhadores belgas e

²⁹ MELO, *Ferrovias inglesas...*, passim; BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953, p. 310-311; Segundo Richard Burton a BSF, entre 1858 e 1866, teria empregado de 3.000 a 4.000 trabalhadores. BURTON, *Explorations of the Highlands...*, p. 360, nota 10.

³⁰ BENÉVOLO, *Introdução...*, p. 310-311.

³¹ A moeda inglesa até 1971 era dividida em libra (*pound* - £), *shillings* - sh, e *penny* (plural: *pence*) representado em português pela letra *d* (*denarius*) para *pence*. CUNHA GALVÃO, 1969, p. 219-220, *apud* MELO, *Ferrovias inglesas...*, p. 219-220.

ingleses. A primeira greve ocorreu em 1858, quando os belgas reclamaram que seus salários estavam sendo menos do que o acertado. Tidos como bons trabalhadores, na Europa, Thomas Brassey os empregava por causa de sua frugalidade e dedicação, mas principalmente, devido à sua força de trabalho que era muito barata. Em 1854, Brassey pagava seus homens a 7 *shillings*, 6d (*pence*) (3\$420 rs) ao dia, enquanto pagava 6 *shillings* e 5d (2\$926 rs), por dia a belgas não especializados. A força de trabalho brasileira não especializada, na RSF, custaria cerca 1 *shilling* e 3 *pence* (0\$570 rs) por dia³².

Os belgas foram contratados, num grupo de 238 europeus, em 1858, para substituir os trabalhadores britânicos vítimas da cólera. Eram tidos na Inglaterra como "*trabalhadores modelos*". Marx, pelo contrário, os via como conservadores nas lutas sindicais, já que não tinham tomado parte na luta do movimento pelas 10 horas de trabalho. No entanto, mesmo para Marx, tal ponto de vista foi dissipado pela greve dos mineiros belgas em 1868³³.

Os belgas recusaram a diária entre 1\$280 rs e 1\$500 rs, 30% menos que os salários da força de trabalho especializada, por 6 dias na semana, cerca de 10 horas por dia, mesmo sob chuvas. Não aceitavam qualquer diária abaixo de 2\$000 rs. A RSF ofereceu 8 *shillings* e 1 *penny* (3\$686 rs) a mais por quinzena, o que significava mais 16,5%, embora mantivesse o salário abaixo de 54 *pence* (2\$052 rs). O câmbio estava a 27 *pence* por 1\$000 rs. A Companhia rejeitou a petição deles por um aumento entre 54 *pence* (2\$052 rs) e 81 *pence* (3\$078 rs), porque, dizia a RSF, isto era exigência de trabalhadores especializados. Um comitê de 30 homens foi ao Consul belga, um brasileiro que era acionista da RSF, solicitando sua intervenção com respeito à detenção dos seis líderes e requerendo revisão sobre o contrato de trabalho. O Consul se posicionou a favor da Companhia, não concordando com as reivindicações, e chamou a polícia para mandá-los de volta para o trabalho, escrevendo ao contratador da RSF para liberar os presos. O contratador afirmava que: "era mais fácil eles irem para a prisão do que trabalhar por menos que 2 *shillings* 7 *pence* (1\$178 rs) ao dia". Fugiram 14 deles; uns se tornaram bêbados e pedintes, enquanto outros obtinham empregos a 81 *pence* (3\$078 rs) ao dia, em engenhos nas províncias vizinhas³⁴. Estes trabalhadores não especializados foram substituídos por mão-de-obra local.

A segunda greve ('*strike*') ocorreu na linha da RSF, em 1862, quando um maquinista matou uma mulher nos trilhos e foi imediatamente preso. Seis maquinistas ingleses e oito foguistas (sendo sete brasileiros) se recusaram a dirigir os trens a menos que o companheiro fosse solto. Além disto, 17 outros trabalhadores especializados britânicos pediram o direito de serem ouvidos por uma corte britânica. O impasse resultou numa semana de negociações. Juntaram ao protesto reclamações contra baixos salários e péssimas condições de trabalho. A RSF os ameaçou com prisão e demissão, mas todos os trabalhadores da linha desafiaram a companhia, com a ameaça de fechar o

³² COLEMAN, Terry. *The Railway Navvies*. Londres: Penguin, 1968, p.205, 212 e 214.

³³ MARX, *O Capital*, Livro 1, Vol. 2, p. 697, p. 779-780; p. 341, nota 190.

³⁴ MELLO, José Antônio Gonsalves de. "Trabalhadores Belgas em Pernambuco (1859/1863)". *Boletim do Instituto Joaquim de Pesquisas Sociais*, Recife, n. 8, 1959, p. 14, 15 e 16,17-18; EF 3. Dispatch by the Belgian Consul to Mr. Bayliss, January 25, 1859; Dispatch by R. Saunders to Mr. Bayliss, February 11, 1859; APJE. EF 2. Dispatch by R. Saunders to Mr. Bayliss, January 25, 1859; EF 3. Dispatch by Mr. Bayliss to President of Pernambuco, January 28, 1859; Dispatch by Mr. Bayliss to the Belgian Consul, Luis A. Sequeira (sem data).

serviço. Além do mais, a companhia não poderia demitir todos os maquinistas, já que não haveria outros para substituição. O maquinista foi libertado e os trens voltaram a correr. O Ministro de Agricultura se referiu a ela como: "Este *affair*, que não era o primeiro a acontecer em nossas ferrovias, merece sérias considerações"³⁵. De fato, dois meses mais tarde, o Governo lançou um decreto estabelecendo prisão e multa que variavam entre 15 dias a dois anos. Além do mais, a Companhia inglesa reconheceu aquele movimento como uma greve, "*a strike*"³⁶.

Outro conflito entre capital e salário ocorreu no trecho da EF Prolongamento (da RSF) estrada construída pelo Estado e que passou a ser oficialmente EF Sul de Pernambuco, que ia de Palmares a Garanhuns. Por volta de 1879, os trabalhadores braçais reclamaram sobre erros nos seus salários, e interromperam a construção ferroviária. Este empreendimento estatal usava também como mão-de-obra o povo 'flagelado' pela seca, empregando-o para abrir a linha e rodagens vicinais. O protesto foi rechaçado pela polícia, que feriu vários trabalhadores, prendendo quatro deles. Um deles foi levado à força para a cidade, debaixo de pancadarias, tanto que o engenheiro relatou para as autoridades que aquele homem nunca se reabilitaria para o trabalho, além do que teve sua cabana incendiada. De fato, os trabalhadores estavam certos e o contratador os reembolsou, mas os demitiu em seguida³⁷.

Considerações Finais

Usar o trabalho dos moradores parecia ser um caminho econômico para os donos de terra, a fim de compensar a desvalorização do açúcar no mercado internacional. Nenhum capital era aplicado em tal força de trabalho, nem havia direito à terra, embora fosse permitido dispor de roçados, uma vez que eles transformavam áreas incultas, como florestas ou capoeiras, em terras aráveis. O que significava que eles acrescentavam valor à terra incrementando a fertilidade, sem qualquer novo adiantamento em instrumentos de trabalho: "[...] uma imediata fonte de maior acumulação, sem a intervenção de qualquer novo capital"³⁸.

Embora seja uma forma pré-capitalista de produção, onde a geração de trabalho excedente não tem limites, tal força de trabalho quando aplicada à produção açucareira

³⁵ EF 5. Ofício do engenheiro fiscal, Manoel Buarque de Macedo ao Presidente de Pernambuco, Fevereiro de 1862; Dispatch by the RSF Engineer Mr. Withfield to the Fiscal-Engineer, Fevereiro 2 1862; Ofício do engenheiro fiscal a Mr. Bramah, the RSF Superintendent, 4 de fevereiro de 1862; Ofício do engenheiro fiscal ao Presidente de Pernambuco, 6 de setembro, 1862; Reply by Mr. Bramah to the Fiscal-Engineer, Fevereiro 6, 1862; *Relatórios do Ministério da Agricultura*, RMA 1862, p.39; EF 6. Dispatch by R. Austin, for the RSF Superintendent, to President of Pernambuco, September 5, 1862.

³⁶ EF 5. Ofício do engenheiro fiscal, Manoel Buarque de Macedo ao Presidente de Pernambuco, Fevereiro de 1862; Dispatch by the RSF Engineer Mr. Withfield to the Fiscal-Engineer, Fevereiro 2 1862; ofício do engenheiro fiscal a Mr. Bramah, the RSF Superintendent, 4 de fevereiro de 1862; ofício do engenheiro fiscal ao Presidente de Pernambuco, 6 de setembro, 1862; Reply by Mr. Bramah to the Fiscal-Engineer, Fevereiro 6, 1862; *Relatórios do Ministério da Agricultura*, RMA 1862, p.39; EF 6. Dispatch by R. Austin, for the RSF Superintendent, to President of Pernambuco, September 5, 1862. *The Railway Times*, April 19, 1862, p. 538 a 540.

³⁷ EF 18. Ofício de H.E. Weaver, Chefe da Segunda Secção da EF Sul de Pernambuco (então chamada EF Prolongamento da RSF), ao engenheiro Adriano Eugênio da Cunha e Mello, 23 de janeiro de 1879; Idem, Ofício de H.E. Weaver ao engenheiro residente, 4 de janeiro de 1879; Ofício do engenheiro residente a H.E. Weaver, 5 de janeiro de 1879.

³⁸ MARX, *O Capital*, p. 701.

gerava mais-valia relativa, pois o fazer açúcar era uma função social, diferente das atividades rurais onde havia somente trabalho excedente. Como produtores de mercadorias, isto é, adicionando valor ao produto, sejam trabalhadores assalariados ou escravos, estavam participando do modo capitalista de produção, já que o açúcar envolvia todas as atividades e combinava todas as relações dentro da sociedade escravocrata, no Nordeste. De acordo com Marx, não interessa se o trabalho produtivo seja feito em uma antiga padaria ou em modernas fábricas de algodão. Neste caso, os escravos que trabalhavam na agroindústria açucareira produziam mais-valia e, neste caso, absoluta³⁹.

Na produção açucareira, então, moradores geravam apenas trabalho excedente, enquanto o trabalho escravizado aplicado em tarefas industriais no engenho produzia mais-valia, tomando-se seus preços como fator distintivo entre ambas as categorias. O capitalista industrial aplicava capital para renovar sua maquinaria, enquanto donos de terra compravam escravos. Os limites do mercado de suprimento de trabalho levavam a força de trabalho escrava a produzir mais-valia. Comparada com a força de trabalho dos moradores, onde nenhum capital fora necessitado anteriormente, a não ser o acesso à terra, a mão-de-obra escrava se tornou mais cara, especialmente depois de 1850. Vendendo escravos para o sul e os substituindo por moradores, os latifundiários fizeram uma grande economia. Devido à força de trabalho livre de moradores, os escravos se tornaram mais caros para os produtores, considerando a diária em cerca de 27d (pence) pouco mais de 1\$000 rs, (a 26 pence ao par), em 1870, segundo Milet, ou 18\$240 rs por mês (equivalente a 40 shillings e 5 (d) pence). Sobre preços do trabalho escravizado, os Relatórios dos Cônsules ingleses são bastante esclarecedores, quando mostram a tendência pelos já nascidos no Brasil, os crioulos. Em Pernambuco, por volta de 1860, o trabalhador africano escravizado valia 1:718 (um conto, setecentos e dezoito mil réis) enquanto um 'crioulo' valia 1:872 (um conto, oitocentos e setenta e dois mil réis) ⁴⁰.

Ao se comparar o valor da força de trabalho escravo por 8 anos de vida econômica, ela deveria custar cerca de £ 23 (cerca de 215\$000 rs, a 26p) por ano ao proprietário do escravo. É possível que depois do fim do comércio transatlântico de escravos, sua taxa de vida útil tenha se prolongado para economizar força de trabalho. A esta soma devemos adicionar a manutenção, e qualquer que seja o custo de vida, a força de trabalho escravo será mais cara do que a assalariada, principalmente se os donos de terra usavam pagá-la com produtos ou permitindo o uso da terra pelos moradores. Além do mais, o preço do trabalho escravo cresceu cerca de 145% entre 1840 e 1860, (a média de 1840, estimada por MacGregor foi de £ 65 por escravo), enquanto o salário nominal fora reduzido de 1.200 réis em média. No começo dos anos 1860, em Pernambuco a mão-de-obra escravizada custavam mais (£ 172, ou cerca de 1:651\$000 réis, a 25p) que no Rio de Janeiro, onde podia ser comprada por £ 156 (algo em torno de 1:498\$000 réis). Dez anos antes, os preços tinham sido muito mais baixos e alguns escravos tinham sido vendidos por somente £ 132 (1:109\$000 rs, a 28p) no Rio de Janeiro. Taxas em cerca de 3% ad valorem levaram Pernambuco a baixar seus preços para £ 102 (980\$000 rs) em meados de 1860⁴¹.

³⁹ MARX, *O Capital*, Vol. 2, p.354.

⁴⁰ MARX, *O Capital*, Parte Quinta; MILET, *A lavoura da cana...*, p. 36; MELO, *ferrovias inglesas...*, p. 57.

⁴¹ MARX, *O Capital*, p. 300-302; MacGREGOR, *Commercial statistics...*, p. 182; SOARES, Sebastião Ferreira. *Histórico da Companhia Industrial da Estrada de Mangaratiba e analyse crítica e econômica*

A força de trabalho livre era a mais barata para a *plantation* açucareira, já que ela era empregada somente por seis meses de safra e, no caso de moradores, estes eram capazes de providenciar seu próprio suprimento de alimento. Investir em escravos significava imobilizar grande soma de dinheiro e assegurar a sua manutenção em termos de alimento e roupa. Gomes Percheiro estimava a manutenção de um escravo em cerca de £ 435 pelos 20 anos de vida econômica ativa, enquanto o trabalho livre custaria cerca de £ 1.500 pelo mesmo período. Tentava mostrar o ponto de vista conservador de alguns donos de terra, mas sua cotação parece estar errada, porque não leva em conta o trabalho sazonal, a circulação da mão-de-obra e a própria queda do salário real. Alternativamente, o autor deve estar se referindo à produção de café no sul⁴².

Já Reis estimava a manutenção de um escravo em aproximadamente 55 mil-réis (£ 6) por ano, enquanto um trabalhador assalariado custaria 144 mil réis por safra. O autor, porém, não inclui o investimento original no custo de escravo e sua manutenção, enquanto Gomes Percheiro atribui 192 mil-réis (£ 22). De fato, se o trabalhador escravizado tinha sido comprado por £ 115 para trabalhar no campo, seria mais barato ensinar-lhe tarefas industriais do engenho para substituir o trabalhador assalariado, uma vez que o último custaria aproximadamente £ 1.620 por 20 anos. Mesmo incluindo a manutenção, o escravo empregado em tarefas industriais custaria somente um terço do valor do trabalhador assalariado. Reis assegura, deste modo, que a força de trabalho livre era mais lucrativa para o senhor de engenho, quando os salários eram menos que 800 réis (cerca 22d) diários. Além deste limite, o trabalho escravo era mais lucrativo⁴³.

Neste caso, o trabalho excedente extraído dos escravos em atividade industrial, como produzir açúcar para o mercado internacional, se tornava mais-valia, já que o produto era mercadoria. Marx faz distinção entre trabalho que produz valor de uso (“*work*” - trabalho), para auto consumo, por exemplo, e aquele que adiciona valor para mercadorias (“*labour*”). Portanto, o trabalho escravo quando aplicado para produzir valor de uso e para o imediato consumo local, obedece ao antigo e patriarcal modo de produção - trabalho escravo não produtivo. Esta não é a situação da *plantation* canavieira nordestina, em que o trabalho escravo foi mudado para trabalho produtivo, originando a mais-valia:

[...] quando povos cuja produção ainda se encontra nos estágios inferiores da escravidão, da corvéia etc., são atirados no redemoinho de um mercado internacional de trabalho dominado pelo modo de produção capitalista, tornando-se a venda de seus produtos para exportação seu principal

dos negócios desta companhia. Rio de Janeiro: s.r., 1861, p. 69; BPP 1862 LXX. *Report by Consul Cowper on the Trade and Commerce of Pernambuco, for the year 1861*, p. 57/8; BPP 1862 LXX. *Report by Consul Westwood to Lord J. Russel.* Rio de Janeiro, 2 jan. 1861, p. 63; Livro de Compra e Venda de Escravos, 1864. *Revista do Arquivo Público*, Recife, ano II, n. III, 1947, p. 158-171.

⁴² PERCHEIRO, D. A. Gomes. *Portugal e Brasil, emigração e colonização*. Lisboa: s.r., 1878, p. 50.

⁴³ REIS, James. From Bangüê to Usina: social aspects of growth and modernization in the Sugar Industry of Pernambuco, Brasil, 1850-1920. In: DUNCAN, Kenneth et alii, *Land and labour in Latin. America*. Cambridge : Cambridge University Press, 1977, p. 386-387; REIS *apud* COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala a colônia*. São Paulo: Editora Ciências Humanas, 1982, p. XLVIII, nota 12; PERCHEIRO *Portugal e Brasil...*, p. 50.

interesse [...] 44.

Marx adota, como paradigma, o trabalho escravo (*'the negro labour'*) nas plantations algodoeiras nos Estados Unidos. Assim, no trabalho escravo, no particular caso da indústria açucareira no Nordeste, produzia-se mais-valia e não meramente trabalho excedente. Se o Estado não tivesse proibido o uso de escravos em obras ferroviárias, poderia ter provocado uma evasão desta força de trabalho dos engenhos para as companhias ferroviárias, prejudicando enormemente os latifundiários. Além disto, outra forma de manter o poder econômico dos latifundiários era manter o povo livre fora da propriedade da terra. Em outros termos, significava ter disponível a mais barata força de trabalho para o pique da colheita, sem precisar adquirir mais trabalho escravo, conseqüentemente mais caro. Um pequeno número de proprietários mantinha toda a terra, como já denunciava Antônio Pedro Figueiredo, em *O Progresso*, em 1846, e se recusava vender ou arrendar qualquer parte dela para a população branca e pobre: “[...] a expropriação da massa da população do solo forma a base do modo de produção capitalista”⁴⁵.

Com a abolição do sistema de trabalho forçado em 1888 para a adequação do mercado de mão-de-obra assalariada e com os projetos de ‘reforma agrária’ de Rebouças e outros, engavetados, pelo menos 45.000 ex-escravos em Pernambuco entraram no mercado de trabalho assalariado, baixando, naturalmente, os preços da força produtiva⁴⁶. É sintomático como o número de greves aumentou nas primeiras décadas da era republicana, principalmente em Pernambuco.



⁴⁴ MARX, *O Capital*, p. 226.

⁴⁵ MARX, *O Capital*, p. 883; MELO, *Ferrovias inglesas...*, p. 54-55.

⁴⁶ AC. *Parecer da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco ao Governador do Estado*, 2 de maio de 1894; EF 30. *Ofício do Superintendente da EF Sul de Pernambuco ao Governador do Estado*, 19 de setembro de 1891.

RESUMO

Pretende-se verificar a transição da mão-de-obra escrava para o trabalho assalariado no nordeste açucareiro, tendo como baliza a proibição do tráfico africano bem como a implementação da lei que proibia escravos na construção e operação das ferrovias, face à larga disponibilidade de trabalhadores livres sob a forma de moradores de condição. Coube ao Estado e ao capitalismo incipiente manter as três formas de mão-de-obra convivendo aparentemente sem conflito. Estudos mostram que a escravidão mantida na agricultura como a mão-de-obra dos moradores terminou por retardar a formação de um mercado de mão-de-obra assalariada, mas diante da possibilidade que a ferrovia abriu para esse mercado, revelou-se a inconstante manutenção da mão-de-obra escravizada por seu encarecimento.

Palavras Chave: Escravidão; Moradores; Trabalhador Assalariado.

ABSTRACT

This article aims to verify the transition from the slavery labour force to the free and waged labour force in the sugar cane region in the Northeastern Brazil, based on the prohibition of the Atlantic slave traffic and law issued by the Brazilian Government prohibiting the use of slave force on the construction and operation of railways due to the widespread free labour force under the ancient social condition of 'moradores'. The Brazilian State as well the capitalism system tried to manage in order to maintain these three forms of labour force in a acting apparently without conflicts, but the surviving slavery in the agriculture as well as the 'moradores' brake the organization of a free waged labour market, which reveal, on the other hand, the impossibility of maintenance of the slave force due to its high costs.

Keywords: Slavery; 'Moradores'; Waged Work.