

VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica

Volume 7 | Número 1 | Janeiro – Junho 2013

ISSN 1981-5875

**ESCRAVISMO, CAPITALISMO E ARQUEOLOGIA:
TRANSIÇÃO E CONEXÃO ENTRE DOIS MUNDOS
(BRASIL, SÉC. XIX/XX)**

**SLAVERY, CAPITALISM AND ARCHEOLOGY:
TRANSITION AND CONNECTION BETWEEN TWO
WORLDS (BRAZIL, XIX/XX CENTURIES)**

Carlos Magno Guimarães
Camila Fernandes de Moraes
Anna Luiza Ladeia



Data de recebimento: 29/2/2012

Data de aceite: 30/4/2012

ESCRAVISMO, CAPITALISMO E ARQUEOLOGIA: TRANSIÇÃO E CONEXÃO ENTRE DOIS MUNDOS (BRASIL, SÉC. XIX/XX) ¹

SLAVERY, CAPITALISM AND ARCHEOLOGY: TRANSITION AND CONNECTION BETWEEN TWO WORLDS (BRAZIL, XIX/XX CENTURIES)

Carlos Magno Guimarães ²

Camila Fernandes de Moraes ³

Anna Luiza Ladeia ⁴

RESUMO

Utilizando dados de natureza documental e arqueológica, desenvolvemos neste trabalho algumas reflexões sobre a sociedade escravista brasileira no período que compreende as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, quando se processou a transição do Escravismo para o Capitalismo. Outro aspecto considerado é a conexão estabelecida entre a realidade escravista da cafeicultura brasileira e a realidade capitalista europeia e americana. A área enfocada é o vale do Rio Paraíba do Sul, na região que separa os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro e onde se desenvolveu grande parte do denominado “Ciclo do Café”, ao longo do período acima delimitado.

1 Os dados de natureza arqueológica referenciados neste artigo foram levantados a partir do desenvolvimento do projeto “Prospecção Complementar e Salvamento Arqueológico na Área a ser Impactada pela Implantação do AHE Simplício – Queda Única”, realizado pelo Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG, através do convênio entre FURNAS CENTRAIS ELÉTRICAS S. A. e a Fundação de Desenvolvimento de Pesquisa (FUNDEP), no período de Maio de 2007 a Fevereiro de 2009.

2 Professor do Departamento de Sociologia e Antropologia e coordenador do Laboratório de Arqueologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. E-mail: arq@fafich.ufmg.br .

3 Graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Minas Gerais e pesquisadora do Laboratório de Arqueologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. E-mail: arq@fafich.ufmg.br .

4 Graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Minas Gerais e estagiária do Laboratório de Arqueologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. E-mail: arq@fafich.ufmg.br .

É importante lembrar a continuidade histórica, que teve início no nordeste açucareiro, passou pelas Minas e atingiu o sudeste cafeeiro. Essa continuidade dependeu do escravismo como um de seus elementos centrais, tendo implicado deslocamentos populacionais entre as regiões em diferentes momentos.

Palavras-chave: Escravismo; Capitalismo; Arqueologia; Brasil, sécs. XIX e XX.

RESUMEN

Utilizando datos de tipo documental y arqueológico, presentamos en este trabajo algunas reflexiones sobre la sociedad esclavista brasileña en el período que abarca las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX, cuando ocurrió la transición del Esclavismo para el Capitalismo. Otro aspecto considerado es la conexión establecida entre la realidad esclavista de la cafeeira brasileña y la realidad capitalista europea y americana. El área considerado es el valle del Rio Paraíba do Sul, en la región que separa los estados de Minas Gerais y Rio de Janeiro y donde se desarrolló gran parte del denominado “Ciclo del Café”, a lo largo del período aquí indicado.

Es importante recordar la continuidad histórica, que tuvo su inicio en el nordeste azucarero, pasó por las Minas y alcanzó el sudeste cafeeiro. Esta continuidad dependió del esclavismo como uno de sus elementos centrales, y tuvo como consecuencia desplazamientos de poblaciones entre las regiones en diferentes momentos.

Palabras claves: Esclavitud; Capitalismo; Arqueología; Brasil, siglos XIX y XX.

ABSTRACT

Using data of documental and archaeological nature, we developed in this paper some ideas about the Brazilian slave society of the last decades of the XIX century and the first decades of the XX century. During this period, the transition of the slavery occurred in the context of the Brazilian culture of coffee towards the capitalist society already consolidated in the European and American societies. The focused area is the valley of Paraíba do Sul river in the region between the states of Minas Gerais and Rio de Janeiro, where great share of the coffee cycle was developed.

It is important to remember the historical continuity from the northeastern sugar cane agro-industry to the mining in Minas Gerais and the coffee cultivation in the southeast. The slavery was one of the main elements of this continuity, implicating population displacement between those regions at different times.

Keywords: Slavery; Capitalism; Archeology; Brazil, XIX and XX centuries.

I

A presença da escravidão no mundo ocidental, que se deu, particularmente na América, por mais de trezentos anos, tem sido objeto de reflexão de pesquisadores de diferentes áreas. A bibliografia sobre o tema é extensa, sendo numerosas as polémicas estabelecidas com relação aos diferentes aspectos daquela realidade histórica.

Na tentativa de caracterizar a natureza do escravismo enquanto categoria social, histórica e econômica, alguns autores identificaram aspectos que seriam definidores da condição do ser escravo. Dentre eles, citam-se: o fato do escravo ser uma propriedade de seu senhor; a sujeição pessoal que essa relação de propriedade implicava; o fato de ser uma mercadoria; e a reificação decorrente das características anteriores. Embora em nenhum momento o escravo deixasse de expressar sua humanidade, no mais das vezes, no contexto da sociedade escravista, era considerado e tratado como “coisa”.

A reificação estava indissolúvelmente ligada ao fato de que o escravo era uma mercadoria. Essa percepção aplica-se fundamentalmente ao escravismo mercantil da era moderna, contexto no qual o tráfico se configurou como um dos empreendimentos que mais envolveu pessoas e riquezas na História da humanidade.

O preço do escravo estava sujeito às flutuações do mercado e, por ser base da mão-de-obra no Brasil até a abolição, as oscilações de valor foram determinantes para a economia colonial e imperial. O contexto que abordamos apresentava o escravo como garantia de crédito, o que o colocava como elemento central na dinâmica da economia, além de constituir a mão-de-obra dominante.

Apesar da humanidade do escravo nunca ter sido efetiva ou eficazmente negada, atingir essa negação sempre foi um dos objetivos do sistema escravista, já que, no geral, a reificação do **outro** embasava os seus princípios. Mas os escravos exteriorizaram uma realidade antagônica na medida em que reagiram à sua condição. O fenômeno da rebeldia, ao imprimir traços na dinâmica social, tornou-se um dos fatores de esgotamento do sistema escravista. Embora incipiente no Brasil, a pesquisa em sítios remanescentes de antigas comunidades de escravos rebeldes (quilombos) indica um grande potencial a ser explorado, no sentido de recuperar a história da escravidão e da liberdade⁵.

Cabe ressaltar que o perfil esquemático da condição escrava acima referido não contempla toda a sua complexa realidade, sendo apenas suficiente para os propósitos deste trabalho.

Considerando a diversificada gama de atividades desenvolvidas, cabe registrar que, na sociedade escravista brasileira, a maioria dos escravos estava destinada ao

5 Ver FUNARI, Pedro Paulo A. 1996b.

trabalho em estabelecimentos agrícolas ou nas minas; tendo sido o trabalhador rural o tipo predominante. Desempenhava atividades tanto nas lavouras quanto nas demais instalações da propriedade rural; e também na residência do proprietário, onde uma parcela de escravos se dedicava às funções domésticas. No campo ou nas minas, o trabalho era árduo, demandando grande esforço físico.

Vestígios arqueológicos de moradias de escravos (senzalas) no meio rural são recorrentes e vêm sendo objeto de estudo em anos recentes⁶.

No meio urbano, os escravos estavam inseridos em um leque de atividades: carpinteiros, sapateiros, funileiros, pedreiros, marceneiros, artesãos e ambulantes de todos os tipos. Esses escravos, tendencialmente, desfrutavam de certa liberdade, como a de locomoção, em muitos casos reduzida para os escravos rurais.

O início da colonização do Brasil, ainda na primeira metade do século XVI, deu-se a partir da implantação do que alguns historiadores denominaram “agro-indústria açucareira”. Na condição de Colônia estava presumida a necessidade de geração de riquezas para a satisfação das necessidades metropolitanas. Como decorrência, a produção em larga escala tinha como pressuposto a adoção do trabalho coletivo implicando grandes contingentes de trabalhadores.

Adotada para a produção açucareira, a escravidão inicialmente teve no índio a mão-de-obra dominante no denominado “ciclo da cana” no Nordeste brasileiro. A transição para a mão-de-obra africana se fez de forma gradativa, em função de diferentes variáveis. Dentre elas, cabe destacar a pressão dos interesses do tráfico e da Igreja Católica.

O uso do indígena na condição de mão-de-obra escrava apresentava algumas vantagens. Além de trabalharem nos engenhos e, particularmente, nas expedições coloniais, contribuía com o conhecimento dos recursos da terra para a subsistência dos colonos; entretanto, a imposição da condição escrava aos indígenas também foi conturbada, dado que se opuseram violentamente às constantes investidas dos colonos.

A substituição da mão-de-obra indígena pela africana se deu mais rapidamente nas regiões onde a economia estava articulada diretamente com o comércio internacional. O mecanismo triangular do comércio internacional, nos três primeiros séculos, consistia na troca de manufaturas por africanos na costa ocidental da África, em seguida, a troca desses africanos por matéria-prima nas colônias e, por fim, a venda dessas matérias-primas na Europa. Os lucros eram compensadores, já que a diferença de custos de produção e de preços dos elementos envolvidos era grande.

6 Ver SYMANSKI, Luís Cláudio P. 2007.

É importante ressaltar que a utilização do africano como moeda de troca no comércio triangular foi uma solução para outro problema: evitou que reservas de ouro e/ou prata fossem utilizadas nesse circuito, garantindo, com isto, a perspectiva mercantilista da acumulação de metais. Pesquisas arqueológicas ainda em andamento vêm sendo realizadas no local em que teria se localizado o principal mercado de escravos do Rio de Janeiro: o Valongo.

A economia açucareira desenvolvida no Brasil constituiu uma extraordinária fonte de riqueza para a metrópole lusa, sendo também importante como financiadora da importação de mão-de-obra africana pela Colônia. No entanto, essa economia entra em declínio, já em meados do século XVII, com a expulsão dos holandeses. Após terem invadido e permanecido no nordeste açucareiro por mais de duas décadas (1630-1654), os holandeses, expulsos do Brasil, implantaram no Caribe uma produção concorrente, o que contribuiu para a crise definitiva da produção brasileira⁷.

No contexto geral da Colônia, a crise da economia açucareira, a partir de meados do século XVII, levou a uma intensificação das buscas por metais preciosos. Um novo “ciclo” da exploração colonial teve início com a descoberta do ouro e, algum tempo depois, dos diamantes, na região das Minas Gerais.

A descoberta de ouro e diamantes atraiu atenções e investimentos para o sertão, além de provocar ondas migratórias a partir de Portugal e de outras partes da própria Colônia. O deslocamento para a região gerou uma reorganização do espaço econômico, propiciando a emergência de novos centros economicamente dinâmicos e articulados à esfera ultramarina.

O “ciclo do ouro” nas Minas Gerais pode ser descrito a partir de três etapas: dos últimos anos do século XVII a 1735, a descoberta e consolidação; de 1735 a 1755, o auge da produção; e, a partir de 1755, a queda irreversível em direção ao final do século.

O trabalho árduo e constante para atingir o objetivo de enriquecimento rápido demandava mão-de-obra escrava em grande quantidade, tendo sido grande o número de escravos trazido dos engenhos de cana, então decadentes.

Na região onde a atividade minerária se desenvolveu, ainda hoje existe um considerável número de sítios arqueológicos remanescentes daquele período. Grandes áreas de sedimento revirado e cavas de dimensões excepcionais destacam-se na paisagem, evidenciando o impacto provocado no ambiente (Guimarães & Moreira 2010).

7 Sobre pesquisas arqueológicas em sítios remanescentes da ocupação holandesa, ver: <http://www.brasilarqueologico.com.br>.



Figura 1: Vestígios de mineração do século XVIII – Morro do Taquaral (Município de Ouro Preto (MG)). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich / UFMG.

Especial atenção merecem os “sistemas hidráulicos”, constituídos por barragens, canais, cavas, mundéus e outros elementos articulados de forma a estabelecerem uma dinâmica extrativa à base da mão-de-obra escrava.

A técnica aplicada na atividade minerária foi parcialmente desenvolvida na região, adaptando-se às condições ambientais (relevo e hidrografia, particularmente) e sociais (escravismo). Apenas um trabalho coletivo, com comando unificado, teria criado as condições para que o processo extrativo que se desenvolveu pudesse ter sido viabilizado com sucesso. Logicamente, a força-de-trabalho utilizada tinha como base africanos, crioulos e índios escravizados.

Cabe registrar que a atividade minerária contemplava a possibilidade de empresas de todas as dimensões – desde o trabalho realizado individualmente até os empreendimentos que utilizavam centenas de escravos.

A historiografia tradicional contempla a tese da decadência da região das Minas a partir do esgotamento das reservas auríferas. Entretanto, pesquisas mais rigorosas mostram outra realidade. O processo de implantação e a prolongada crise de produtividade da mineração definiram um contexto em que muitas outras atividades produtivas foram desenvolvidas na Capitania (Guimarães e Reis 1987; Guimarães 1989).

A concentração de riqueza na região, as dificuldades de acesso aos bens de outros centros produtivos e a diversidade da população estabelecida na região

mineira foram fatores de peso. A região das Minas possuía um mercado significativo e as principais atividades que se voltavam para ele eram a agropecuária (desenvolvida em grandes áreas do Triângulo, vale do São Francisco, centro-oeste, dentre outras), a metalurgia e a tecelagem. O contingente de escravos na Capitania, em 1819, foi considerado o maior do Brasil, devido ao grande número de unidades escravistas voltadas para essas atividades (Fragoso 1998: 124-125).

Foram ainda essas atividades que deram suporte à transição, na realidade mineira setecentista, da crise da mineração para o início do período cafeeiro. Considerando o contexto social de escravismo mercantil, há elementos importantes para a configuração de um processo de acumulação com capacidade para preservar e transferir riquezas de um “ciclo” de crescimento a outro. Foram eles o acúmulo de terras, de capital e de escravos – uma massa de grandes proporções que figurava como o principal agente do processo de trabalho e responsável pela acumulação que internamente se processava⁸. Esses recursos viriam a constituir parte expressiva do financiamento do café durante o século XIX⁹.

II

A descoberta do café é disputada por etíopes e árabes. Embora não exista registro do verdadeiro descobridor, há consenso de que a descoberta teria sido realizada pelos etíopes e a técnica de cultivo desenvolvida pelos árabes. Hipótese que, se não é historicamente correta, satisfaz ambas as partes.

O consumo do café tornou-se expressivo na cultura islâmica ao longo dos séculos, levando ao aumento da produção, e, já no começo do século XVII, o produto era exportado para Europa, tendo Veneza como porta de entrada.

Foi imediata a disseminação do consumo e, em menos de dois séculos, o café atingiu praticamente todo o continente europeu. Os franceses passaram a investir na produção do café na Guiana, sua colônia sul-americana, e o cultivo da planta despertou a atenção dos brasileiros, vindo de lá os primeiros grãos que deram início à cultura cafeeira no Brasil.

Segunda a versão tradicional, o café teria chegado ao Brasil pelas mãos de Francisco de Melo Palheta, um militar paraense enviado à Guiana Francesa que, dentre outras, tinha a missão de observar seu cultivo e trazê-lo para o Brasil. Outra versão considera o contexto da expansão do consumo no continente europeu ainda no século XVII; os grãos teriam vindo da Metrópole portuguesa, através de seu comércio com a colônia (Martins 2008: 36).

8 Ver GUIMARÃES, Carlos M. & REIS, Liana M. 1986; LIBBY, Douglas C. 1988.

9 Ver, dentre outros, LIBBY, *op. cit.*; MARTINS, Roberto B. 1983.

Não há consenso quanto à data e ao local de entrada do café em território brasileiro, no entanto, a “história oficial” aponta sua chegada primeiramente no Pará e depois no Maranhão.

Com a finalidade de incentivar a produção no norte da colônia, o governo português isentou os produtores de café de todos os impostos incidentes sobre o produto durante doze anos. Dificuldades da produção cafeeira no norte, devido, principalmente, às condições climáticas da região (elevadas temperaturas, falta de chuvas regulares e o clima seco), levaram a Câmara Municipal de Belém a fazer um pedido para estender a isenção de impostos para além dos doze anos pré-estabelecidos. Em 1743, o governo português prolongou a concessão por mais alguns anos.

Considera-se que o desestímulo dos cafeicultores do Pará e do Maranhão também teria sido consequência de medidas de sabotagem ao café brasileiro adotadas pela política externa inglesa. Preocupada com a expansão das lavouras brasileiras, a Inglaterra reduziu o preço do café que vendia em Lisboa. O baixo preço que o café brasileiro precisava alcançar no mercado português para que fosse competitivo fez com que os cafeicultores paraenses e maranhenses praticamente desistissem da empreitada.

A propagação do café pelas regiões Norte e Nordeste ocorreu de forma tímida, nunca chegando a ser a preferência entre os agricultores. Somente a partir de seu deslocamento para a região sudeste foram encontradas as condições favoráveis para a sua produção e integração a um amplo mercado consumidor internacional.

O Rio de Janeiro foi a primeira área do Sudeste a receber o café, por volta de 1760. Os primeiros locais de cultivo estavam dentro dos limites da cidade e as plantações iniciais tinham caráter doméstico, sendo realizadas em quintais e jardins. Apesar disso, o Rio de Janeiro foi um contexto favorável à disseminação do produto em bases comerciais expressivas.

A data acima pode ser questionada se considerarmos o fato de que indicadores arqueológicos apontam a presença de café no Quilombo do Ambrósio, destruído no interior das Minas Gerais em 1746 (Moura 2011).

A vinda da família real para o Rio de Janeiro, em 1808, o fim do monopólio e do estatuto colonial, o incentivo oficial para o plantio do café e o fato da capital da colônia ser sede de importante porto e principal centro comercial permitiram o acesso ao grande comércio de exportação e importação e a colocação do produto no mercado. Esse escoadouro de artigos coloniais consolidou-se quando o Rio de Janeiro foi elevado, em 1815, a sede do Reino Unido de Brasil, Portugal e Algarves. Nesse momento, o café estava longe de ocupar o primeiro lugar na balança comercial, mas o avanço progressivo já prenunciava essa liderança.

Entrando pelo Rio de Janeiro, o café avançou em direção à Zona da Mata mineira, ainda no início do século XIX; e, na segunda metade desse século, tornou-se a principal atividade econômica, chegando a ser responsável por 60% da arrecadação provincial em 1870.

A introdução do café no sudeste do Brasil coincidiu cronologicamente e teve certa ligação com a crise da atividade minerária. Aquela atividade que atendeu aos princípios mercantilistas da Metrópole não correspondia mais às expectativas de suprimento dos cofres portugueses. A crise da mineração abriu espaço para o café, elemento capaz de reverter em outro contexto político a conjuntura desfavorável, uma vez que crescia a solicitação do produto no mercado mundial. Isso já era percebido através do volume de exportação do produto proveniente de outras colônias européias, principalmente as do Caribe.

A capitania de Minas, ao longo do século XVIII, fora o palco de um processo de acumulação que possibilitou direcionar parte das riquezas produzidas para um novo ciclo de desenvolvimento. A acumulação de recursos como terra, escravos e capital possibilitou uma transição do ciclo minerário para a cafeicultura, uma vez que parte dos agentes e recursos do primeiro integrou o processo de desenvolvimento do segundo. Acresce-se o fato de que a transição da condição de Colônia para Nação independente já havia se processado.

Remanescentes do “ciclo do ouro” e constituindo hoje um imenso acervo arqueológico, as enormes cavas e áreas de sedimento revirado evidenciam as grandes quantidades de trabalho escravo e atestam um retorno que justificava o investimento realizado¹⁰.

Muitas das fazendas de café dos tempos imperiais tiveram origem em engenhos açucareiros, cujo espaço foi reorganizado (com a casa de morada e a senzala ainda reafirmando as antigas relações de trabalho) e acrescido de novas estruturas. No conjunto, a novidade técnica e espacial foi o terreiro, imprescindível enquanto parte do equipamento necessário ao processo de beneficiamento dos grãos. Comparativamente, no entanto, o complexo da fazenda cafeeira era mais elaborado do que o da cana, já que a produção do café demandou novas dependências, maior divisão do trabalho, aumento de escravos, utilização incessante de novas terras, reafirmação da economia rural e consolidação de uma cultura predatória e, até certo ponto, itinerante.

As fazendas de café eram construídas geralmente em áreas de queda d'água ou próximas às margens dos rios, para possibilitar a operação dos equipamentos

10 Ver GUIMARÃES, Carlos Magno. 1996.

necessários às atividades produtivas. A implantação das lavouras pressupunha de imediato a derrubada das matas para a construção de edificações, simples, feitas de pau-a-pique com telhado de sapé. O objetivo era uma sede temporária e acomodação para a mão-de-obra. Posteriormente, a Fazenda seria edificada com todos os requintes arquitetônicos que ainda hoje podem ser vistos no grande número de exemplares remanescentes no vale do Paraíba do Sul.



Figura 2: Fazenda Tocaia (sede) – Município de Chiador (MG). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich / UFMG.



Figura 3: Fazenda Barra do Peixe (sede) – Município de Além Paraíba (MG). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich / UFMG.



Figura 4: Fazenda Ouro Fino (sede) – Município de Chiador (MG). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



Figura 5: Fazenda Lordelo (sede) – Município de Sapucaia (RJ). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Algumas edificações básicas estavam presentes, se não em todas, na maioria das fazendas: a casa-sede, residência do proprietário e sua família; as edificações do engenho de café, com a roda d'água que servia também à serraria; as tulhas para guardar o produto; os depósitos para a guarda de ferramentas e utensílios utilizados nas atividades; e a senzala, habitação dos escravos. Em alguns casos, podia existir ainda a residência do feitor e oficinas diversas, como a ferraria, já que alguns cafeicultores buscavam a auto-suficiência de suas fazendas. As evidências arqueológicas das fazendas que já desapareceram testemunham, atualmente, a existência passada desses complexos produtivos.

A escolha do local e a disposição das edificações eram determinadas pela proximidade dos rios, já que dele dependiam a residência, as dependências de trabalho, além do aproveitamento da energia gerada pelas águas para movimentar o maquinário indispensável à atividade produtiva. Para diminuir os gastos com a implantação da fazenda e evitar desperdícios, era instalada a serraria, que permitia reduzir o custo das construções com o uso da madeira proveniente do desmatamento.

Em tese, a senzala era comumente implantada em local seco e ventilado, evidenciando possível preocupação com a salubridade, uma vez que a prosperidade do fazendeiro dependia da vida útil dos escravos, que, enquanto força de trabalho, constituíam a parte mais importante do patrimônio.

Era necessário implantar ainda a residência do proprietário de modo a garantir quase sempre o domínio visual das instalações, para melhor controlar o conjunto dos trabalhadores nas atividades. Em geral, ela estava localizada em um ponto alto da propriedade, junto aos terreiros, para que o senhor pudesse monitorar, em especial, o beneficiamento dos grãos que ali se processava em parte¹¹.

Era grande a preocupação com o processo construtivo do terreiro de café, fundamental para o bom resultado da produção:

“A construção do terreiro é feita por meio de três operações distintas: fundos ou pavimentos, incrustação ou reboque, e a operação final de alisar ou polir. Além do declívio e da pavimentação, o terreiro deve ser dotado de pequenas aberturas para dar saída à água junto às bordas” (Carrilho 2006:64).



*Figura 6: Tanques de lavagem do café (Fazenda Gironda – Município de Além Paraíba -MG).
Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.*

11 Sobre a articulação do espaço com as estratégias do exercício do controle/poder, ver SOUZA, Marcos André Torres de. 2007.

Baseados na observação, alguns critérios foram desenvolvidos ao longo do tempo para a escolha de terrenos adequados ao cultivo do café. Era indispensável evitar as zonas sujeitas à geada, já que temperaturas muito baixas “queimavam” os ramos e reduziam a safra por vários anos, quando não destruíam totalmente a lavoura plantada.

A qualidade da terra era identificada a partir da coloração do solo, da elevação do terreno e, ainda, de sua insolação. Essas condições, consideradas ideais para o cultivo, manifestavam-se em áreas de encosta drenada, temperaturas médias, chuvas regulares e solo fértil. Além disso, a presença de certas espécies, como o pau d’alho, a jangada brava e a figueira branca, era indicador seguro da escolha adequada do terreno. Encontradas as condições necessárias no Vale do Paraíba fluminense, lá foram implantadas as primeiras fazendas, e o café, plantado de forma sistemática, atingiu produtividade nunca vista.

A derrubada da mata consistia no primeiro momento para a implantação do cafezal. Após a derrubada vinha a queima, necessária para incorporar ao solo o elemento alcalino proveniente das cinzas. O plantio era feito em linhas paralelas e perpendicularmente à base da vertente – forma denominada “morro abaixo”. Em regiões acidentadas, sendo o café plantado nas encostas dos morros, as covas deveriam ser mais profundas para proteger as raízes das águas das chuvas.



Figura 7: Derrubada de floresta. A autoria: Rugendas, 1835.



Figura 8: Fazenda Santo Antônio. Sapucaia, RJ. Pintura de Nicolau Facchinetti, 1880. Fonte: Facchinetti. Rio de Janeiro, CCBB, 2004, pp. 58.

Após o plantio, era necessária a manutenção por três a quatro anos, quando o cafezal começava a produzir. Esse prazo de carência acarretava custos adicionais ao produtor.

A maior parte do processo descrito até aqui era, geralmente, realizada com utilização da força-de-trabalho escrava, constituída por uma população que incluía tanto indivíduos de origem africana quanto nascidos no Brasil (crioulos).

A época da colheita representava um tempo de trabalho ampliado para os escravos e um rígido controle do serviço para os senhores e feitores. Era o momento em que a tensão das relações senhor *versus* escravo se exacerbava em um contexto de exploração máxima da mão-de-obra. Na colheita era gasto, em média, um terço do trabalho aplicado em todas as fases da produção do café. Após a mesma, os grãos eram colocados em peneiras e separados das folhas. Inicialmente de taquara, foram, em fins do século XIX, substituídas por peneiras de arames importadas da Inglaterra. A presença desta ferramenta é um indicador da articulação entre as duas realidades: a escravista brasileira (consumidora) e a capitalista inglesa (produtora). Em parte, a dinâmica da produção brasileira se dava com o uso de elementos produzidos pelas fábricas européias e/ou americanas.

Base da produção e da economia cafeeira, a mão-de-obra escrava cumpria jornadas de trabalho com a supervisão de feitores. Após colhido e limpo, o café era colocado em balaios e levado aos carros de boi, que o transportavam para os locais destinados à secagem: os terreiros.



Figuras 9 e 10: “Cozinhando no campo” (ao lado do cafezal) e “Feitor observa o trabalho no campo”, respectivamente. A autoria: Christiano Júnior, 1865.

O beneficiamento dos grãos era realizado em cinco etapas: a lavagem; a secagem; o despulpamento; a abanação, a catação e o brunimento. Todo o processo demandava dos escravos grande esforço físico, além de determinadas habilidades técnicas.

Na lavagem eram utilizados canais de adução da água até os tanques, onde era realizada a retirada das impurezas que acompanhavam os grãos. Com o tempo, os tanques foram aprimorados e construídos mais próximos aos terreiros de secagem.

Após a lavagem dos grãos era feita a secagem (que durava de trinta a sessenta dias) nos terreiros, que poderiam ser de terra batida ou calçados com pedras. Os grãos eram espalhados de maneira uniforme, acompanhando a direção do sol. Ao longo do dia, o café era revolvido várias vezes, com rodos de madeira, para homogeneizar o processo de secagem.

A fase seguinte era o despulpamento, com a retirada de duas capas que envolviam o grão. Inicialmente, foram usados pilões manuais, que provocavam grande desgaste físico nos escravos. Mais tarde, o trabalho braçal necessário aos pilões foi substituído pelo monjolo, que apresentava condições mais vantajosas: cada um realizava o trabalho de doze homens, além de garantir melhor qualidade dos grãos. Com a dificuldade para adquirir escravos, em muitas fazendas essa peça foi substituída por engenhos de pilões, capazes de realizar, em uma hora, o que levava um dia o monjolo simples. O engenho de pilões foi um equipamento utilizado na atividade minerária para triturar blocos de minério dentro dos quais se encontravam as partículas de ouro. A necessidade de utilizar esse equipamento surgiu para viabilizar o aumento da produção de café, na segunda metade do século XIX.



Figura 11: “Pilagem do Café”. Autoria: Victor Frond, 1859.

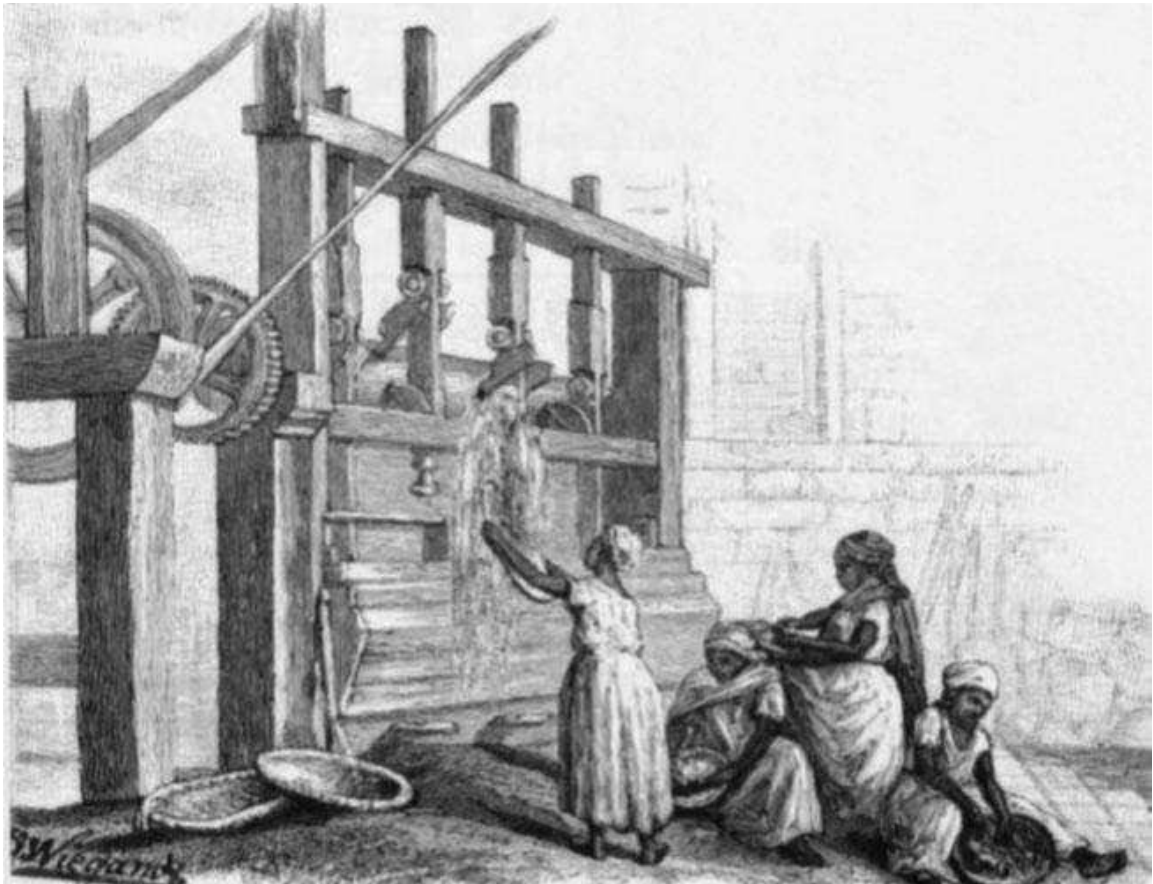


Figura 12: Engenho de Pilões. Fonte: SMITH, Herbert H. 1879. *Brazil, the Amazons and the Coast*. New York, Charles Scribner's Sons, pp. 524.

Após o despulpamento, ocorria o processo de abanação e catação, quando se retiravam as últimas impurezas. Na primeira versão da técnica, o café passava por uma peneira, substituída posteriormente por uma espécie de ventilador manual. Para a total eliminação das impurezas, os grãos eram espalhados sobre uma mesa e os últimos resíduos eram retirados à mão.

Por fim, para o brunimento, o grão era novamente passado pelo pilão e pelo ventilador, adquirindo brilho. Essa etapa era geralmente realizada em ambientes fechados, onde os escravos respiravam o asfíxiante pó do café, o que acarretava, em geral, doenças pulmonares.

O tempo de vida (produtiva) de uma lavoura de café era, em média, de trinta a quarenta anos. Após esse período, estavam esgotados os nutrientes do solo e a área entrava em decadência, sendo necessário iniciar nova lavoura em outro local. Esse deslocamento constante, além de ampliar a área degradada, foi determinante como limite do ciclo, na medida em que destruiu as matas, esgotando a oferta de solos férteis.



Figura 13: Solo degradado após cultivo do café. Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

A cafeicultura em Minas Gerais, no Rio de Janeiro e em São Paulo, teve seu sucesso devido à numerosa mão-de-obra escrava disponível, à estrutura das fazendas, ao empenho dos cafeicultores e aos incentivos governamentais. A introdução das ferrovias é outro fator que deve ser tratado como indispensável naquele contexto.

O início do denominado “ciclo do café” foi marcado por grandes dificuldades quanto ao transporte do produto. Nem sempre as lavouras estavam articuladas aos caminhos oficiais e transportar o café aos centros consumidores/exportadores era uma tarefa árdua pelas dificultosas estradas, o que acarretava altos custos e prejuízos aos fazendeiros.

Foi longo o tempo em que as tropas eram o único meio de transporte, e, ainda que tais viagens fossem responsáveis por expor o café às intempéries, eram a única opção dos cafeicultores.

A imperativa necessidade de recorrer aos tropeiros fez com que muitos fazendeiros se preocupassem em organizar suas próprias tropas. Nesse caso, a relação mantinha-se pautada na confiança, mas criava uma dependência mútua entre senhores e tropeiros. Os trabalhos como líder de tropa possibilitavam, além de pagamento, residência na fazenda e proteção do senhor.

Alguns dados sobre as tropas particulares em algumas localidades da Zona da Mata, como Santo Antônio de Paraibuna, Mar de Espanha e Rio Preto, informam que, de 20 propriedades, 14 possuíam lotes de bestas e mulas. Ainda que sejam dados parciais e pontuais, relativos somente a uma parte da Zona da Mata mineira, é visível a tendência (nesse caso, de 70%) dos fazendeiros a investir em tropas

particulares. Na Província paulista, a tendência identificada era contrária, com as comitivas tropeiras majoritariamente terceirizadas (Oliveira 2005).

A opção pelo uso das tropas particulares era onerosa, pois as mesmas utilizavam parte da mão-de-obra escrava das fazendas, que assim atuava junto a homens livres brancos e libertos. O fazendeiro era responsável por investir na formação, treinamento e manutenção da tropa, além de arcar com o custo dos animais de carga. Os gastos adicionais com o transporte do café contribuíam, assim, para o encarecimento do produto e a diminuição da margem de lucro, reduzindo também sua competitividade.

As condições das estradas eram muito discutidas no período, gerando conflitos entre fazendeiros e Câmaras Municipais. Não havia acordo sobre a quem deveria recair a responsabilidade de manutenção das vias. Enquanto a questão mantinha-se suspensa, os fazendeiros arcavam com a maior parte dos gastos e, por visarem resultados de curto prazo, não alcançavam soluções duradouras.

A expansão da área de cultivo pela necessidade de aumento da produção exigiu a solução do problema de forma mais eficaz e urgente. As safras eram estocadas devido às dificuldades de escoamento e, diante do risco de que seus interesses fossem atingidos, o Governo interveio, estabelecendo parcerias com os cafeicultores.

Foram criados órgãos responsáveis pela construção e manutenção dos caminhos, e outras rotas (além do Caminho Novo) foram abertas visando escoar mais rapidamente o café até o litoral. Essas passaram a constituir ramificações dos caminhos principais para acessar as fazendas.



Figura 14: Companhia Docas de Santos, Santos, SP, entre 1900 e 1909. Fonte: Coleção SACOP, Arquivos Especiais, CMU.

Entretanto, as medidas imediatistas e a distância entre os caminhos oficiais e as fazendas mantiveram o problema das péssimas condições das vias, principalmente em Minas Gerais. A documentação existente sobre as obras públicas na região denuncia a continuidade dessa situação por todo o século XIX.

O descontentamento dos cafeicultores de Minas culminou em um pedido, em 1868, para que a região mineira fosse anexada à Província do Rio de Janeiro. Negado o pedido, os problemas se agravaram, já que nem mesmo as vias mais importantes recebiam manutenção. A solução definitiva foi a ferrovia. A introdução da malha ferroviária no Rio de Janeiro veio de encontro às expectativas dos fazendeiros, ao mesmo tempo em que reduziu substancialmente a importância econômica e social dos tropeiros e criadores de muare.

Não há como negar o fato de que a ferrovia foi introduzida no Brasil a partir, principalmente, dos interesses do setor agrário das regiões cafeeiras. O significado a ela atribuído, na Europa do século XIX, de progresso e renovação técnica; de avanço civilizatório; de domínio do ambiente físico e transformação das práticas sociais; e de circulação de produtos e idéias, foi menos expressivo no contexto

brasileiro. Contribuiu para isso o fato do capital investido no empreendimento ter sido disponibilizado, em parte, pela elite escravista e conservadora dos cafeicultores.

As primeiras iniciativas ocorreram ainda na década de 1830, mas a introdução da nova tecnologia se deu apenas a partir de 1850. A implantação das ferrovias dependia, além do capital privado – superior ao investimento público – das muitas isenções e concessões sancionadas por um governo com pouca estabilidade política. Com a aprovação da Lei Eusébio de Queirós (que proibiu o tráfico de escravos), ocorreu o aumento do preço dos cativos (utilizados como garantia de empréstimos), ampliando a capacidade de endividamento dos cafeicultores. Por outro lado, permitiu o redirecionamento do capital, antes aplicado no comércio de escravos, para outros setores, como o dos transportes.

Mais eficiente e menos oneroso, o transporte das safras permitiu que o capital ampliado fosse reinvestido na expansão da malha ferroviária. Novas tecnologias foram introduzidas, como o carro “boggie” (El-Kareh 1982: 42), que permitiu maior estabilidade nas curvas, possibilitando ampliar a construção de linhas em topografia acidentada, como a de Minas Gerais.

A demanda dos cafeicultores por mais linhas que passassem próximas às suas fazendas levou a um aumento das concessões governamentais. A produção do café, que antes se antecipava à ferrovia, foi superada pelos novos investimentos: os cafeicultores promoveram “uma tal expansão das linhas férreas, que estas, com frequência, chegaram a rasgar a mata virgem, antecipando-se às primeiras plantações” (Castro 1980: 51-52). Mesmo que a articulação entre as estradas e ferrovias tenha sido pouco satisfatória, foi inegável o crescimento tanto da produção quanto da exportação.

O processo acima descrito deve ser entendido em um contexto mais amplo que contempla tanto a dinâmica interna da economia brasileira quanto sua inserção no mercado internacional.

III

Na segunda metade do século XIX, a produção de café foi expandida no Brasil visando o mercado externo. A perspectiva dos lucros incentivou o desenvolvimento das técnicas utilizadas, a expansão das terras cultivadas e o aumento e a especialização da mão-de-obra. Safras cada vez maiores e de melhor qualidade foram o resultado desse processo. A incorporação da ferrovia ao transporte do café permitiu que as safras chegassem aos portos exportadores mais rapidamente e em melhores condições de conservação e consumo.

O café era destinado aos mercados consumidores dos Estados Unidos e, principalmente, da Europa. O gosto pela bebida vinha de longa data e as vendas eram garantidas. O investimento dos cafeicultores tinha retorno financeiro praticamente certo. E a crescente produção, determinada pela demanda, era dependente da via férrea para seu escoamento.

A locomotiva a vapor desenvolvida na Inglaterra durante a Revolução Industrial, na segunda metade do século XVIII, passou a encurtar as distâncias em muitas regiões européias e na América, alcançando o Brasil no decorrer do século XIX.

A ferrovia surgiu no contexto de desenvolvimento e consolidação do capitalismo na Europa, mas a realidade das antigas colônias estava longe de expressar esse sistema. Era o caso do Brasil, que, sendo escravista, estava integrado à dinâmica internacional, o que o colocava na condição de fornecedor de produtos para aqueles países onde o capitalismo já se consolidara.

Cabe registrar ainda que o café chegava à Europa e aos Estados Unidos graças a um produto desses países importado pelo Brasil: a ferrovia.

A importação das ferrovias eliminou etapas do processo de industrialização brasileiro, que, nesse campo, não precisou desenvolver tecnologia e ainda contou com equipes estrangeiras, sobretudo inglesas e estadunidenses, de engenheiros. Mas também cabe assinalar que a mão-de-obra utilizada na sua implantação era predominantemente escrava.



Figura 15: Ponte Preta – Ponte de origem estadunidense. Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

O investimento brasileiro nas ferrovias visava possibilitar o escoamento da produção das fazendas cafeicultoras das zonas de maior destaque (Zona da Mata mineira e o Vale do Paraíba do Sul). Em seus trajetos, nem sempre estava contemplada a presença de vilas ou centros comerciais. Os trilhos, símbolos da modernidade tão desejada pela mentalidade oitocentista, acabavam atravessando campos inabitados e compondo cenários fantasmagóricos (Hardman 1988).

Embora predominassem em torno do empreendimento os interesses de natureza comercial, também eram esperados resultados de caráter político e social, como aproximar a nação brasileira à civilidade européia; e a realidade litorânea à do sertão.

Ainda assim, segundo Blasenheim (1994) e Lima (2009), havia quem relutasse diante da implantação das ferrovias, que utilizavam máquinas tão rápidas e barulhentas. Isso se manifesta até em discursos dos governantes das províncias, que ora se opunham às intervenções estatais em projetos vistos como onerosos e desnecessários, ora as incentivavam. No final, o debate girava em torno de qual seria a vocação, o ideário moderno (Hardman, 1988) a ser definido para o Brasil. Uma declaração de um dos defensores da nova tecnologia, o Barão de Mauá, é marcante: *Hoje dignão-se Vossas Magestades de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo echoará na mata do Brazil prosperidade e civilização, e marcará sem dúvida uma nova era no paiz* (Mauá apud Lima 2009: 48).

Com a instalação das ferrovias, trazendo ideologias e elementos simbólicos, as mudanças realmente extrapolaram o campo econômico: eles foram responsáveis por transformar a paisagem, a arquitetura, os hábitos e padrões culturais e de sociabilidade, afetando as práticas cotidianas em geral. O novo ambiente criado por onde atravessavam os trilhos propiciou não só as trocas de mercadoria, mas também as trocas simbólicas. A integração do mercado mundial, efetivamente concretizada pelas ferrovias, contribuiu para romantizar os espaços ferroviários, ao estimular o fetichismo voltado para elas e para os produtos por elas trazidos (Hardman 1988).

As comunidades interligadas pela ferrovia e em contato com os produtos, hábitos e ideias trazidos por ela foram inseridas em uma nova dinâmica. Uma das alterações se deu no universo das relações de trabalho, na medida em que as ferrovias eram fontes de emprego ao alcance da incipiente classe operária. O entorno das ferrovias ganhava crescente importância urbana, tanto pela circulação e atividade humanas de que dependia quanto pela significação que lhe atribuíam.

A malha ferroviária era servida por estações, cujo posicionamento era influenciado principalmente pela localização das fazendas de maior prestígio; mas a carga precisava percorrer a distância entre o local de produção e a ferrovia, e isso ficava sob responsabilidade dos fazendeiros.

Era comum que no entorno das estações ferroviárias o comércio se desenvolvesse para além dos armazéns estabelecidos. Com eles vinham as habitações, os postos de correio, de fiscalização etc.; e a existência desses núcleos ampliou a comercialização de bens, tanto de produção local/regional quanto de importados.

A estação de Simplício, na localidade do mesmo nome no município de Além Paraíba, adquiriu tal prestígio que no seu entorno havia uma padaria, uma agência de correios, uma casa de comércio, além dos armazéns da própria ferrovia. Os vestígios arqueológicos, ainda hoje existentes, atestam a dinâmica local determinada pela produção do café e por seu aparato de escoamento. Com a crise do café, o núcleo entrou em uma letargia prolongada até se extinguir na segunda metade do século XX. O mesmo processo se deu com os núcleos de Benjamin Constant e Chiador, dos quais restaram apenas os remanescentes arqueológicos.



Figura 16: Estação de Simplício – Município de Além Paraíba (MG). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



Figura 17: Estação de Chiador – Município de Chiador (MG). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



Figura 18: Estação de Benjamin Constant – Município de Além Paraíba (MG). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



Figura 19: Estação Porto Novo do Cunha – Município de Além Paraíba (MG). Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

A elite brasileira tradicionalmente consome bens de origem europeia desde o período colonial. Desde então, essa parcela da sociedade desejava um estilo de vida urbano de padrões europeus e, para isso, buscava produtos importados que o representassem.

Com o desenvolvimento e a expansão da Revolução Industrial, ocorreu um aumento da produção e um barateamento de produtos como louças, cerâmicas e vidros, com vistas a atingir um maior número de consumidores. Os ambientes criados a partir da implantação das ferrovias e, através delas, o alcance que os produtos atingiram configuram o contexto de produção das mercadorias e expansão do mercado capitalista no interior da sociedade escravista brasileira.

Cabe registrar que a presença de tais produtos no cotidiano das elites coloniais e imperiais está suficientemente atestada por vestígios arqueológicos. Alguns dos destaques são fragmentos de recipientes de louça e porcelana decoradas, além de vidros de cores diversas etc. O impacto provocado pela aparência de tais objetos nos ambientes domésticos era suficiente para satisfazer determinados níveis de ostentação característicos dos grupos dominantes naquelas sociedades.



Figura 20: Vestígios de vidro de origem portuguesa e francesa e cápsula de arma de fogo de origem americana. Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.



Figura 21: Fragmentos de louça decorada com motivo chinoiserie. Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

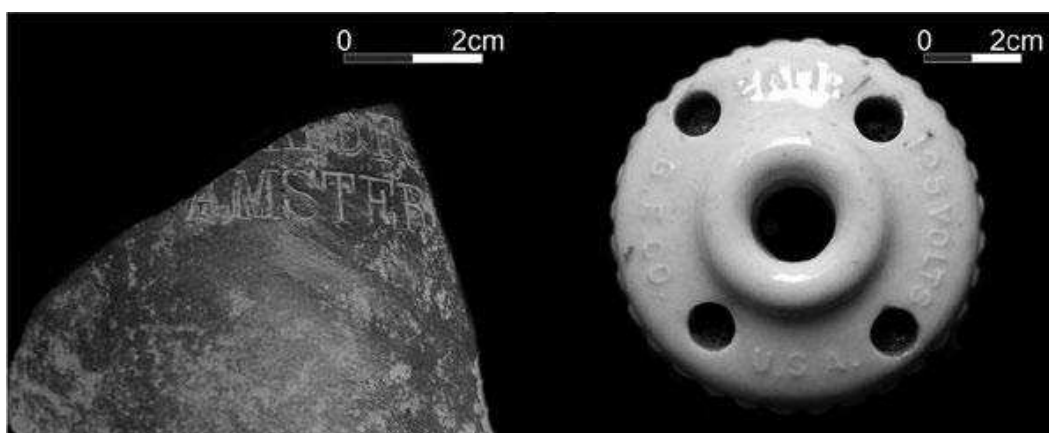


Figura 22: Fragmento de grês de origem holandesa e componente de rede elétrica de origem americana. Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Outra mudança acarretada por esse processo relaciona-se ao modo de vida do campesinato. Tradicionalmente austero, o campesinato defrontou-se com a ferrovia e com as possibilidades de incorporar novos hábitos ao seu cotidiano, tanto no tocante às idéias quanto aos bens materiais. Mas, embora tenha facilitado o acesso a produtos, antes considerados de luxo, a ferrovia não deixou de reforçar a desigualdade social, na medida em que foi implantada para atender, prioritariamente, os interesses da elite cafeicultora, e não da população camponesa.

Além de meio de transporte de mercadorias, a ferrovia foi meio de trocas simbólicas e de acesso da população às ideias de grupos que já se articulavam em torno do abolicionismo e do movimento republicano. Entre carregadores, maquinistas e passageiros, estavam também escravos fugidos e integrantes do republicanismo. De forma inexorável, consolidava-se o processo de superação da monarquia e do escravismo. Contraditoriamente, a ferrovia possibilitou ao empreendimento cafeeiro o seu ápice ao mesmo tempo em que acelerou sua derrocada. Merece referência, no caso das ruínas da estação ferroviária de Simplício, um elemento decorativo na fachada lateral, que remete a uma forma estilizada da bandeira republicana.

Foram vários os fatores responsáveis pela crise da produção cafeeira no contexto de superação do sistema escravista. De antemão, o “ciclo do café” foi obstaculizado pelos limites naturais aos quais estava submetido. O aumento da safra demandava sistematicamente a ocupação de novas e esgotáveis terras virgens, com o conseqüente desmatamento contínuo das mesmas. O resultado foi, além de atingir o limite espacial de expansão das áreas de cultivo, a violenta alteração dos solos e, em menor escala, do clima. O avanço produtivo do café caminhava na direção do esgotamento do seu próprio ciclo ou das suas condições de realização.

Nesse caso, as evidências se manifestam em grandes áreas, onde a exaustão do solo se expressa na sua condição atual de esterilidade associada a processos erosivos. São os vestígios trágicos de um processo que gerou imensa riqueza à custa de um enorme dano ambiental e da exploração de uma grande massa de população escrava.

A abolição do tráfico e a ampliação do potencial de endividamento dos cafeicultores, embora inicialmente tenham sido positivas, apenas adiaram a crise. Além disso, a situação criada pela Primeira Guerra Mundial reduziu drasticamente a importação do café pelos países do Velho Mundo. Diante da crise geral, a produção cafeeira foi perdendo mercado, o que levou a um encadeamento progressivo de contração produtiva, inoperância e falência dos cafeicultores.

A necessidade de escoamento das safras e a interiorização dos produtos importados levaram a uma conexão intensa entre os dois mercados, que tinham na ferrovia um elemento intermediador. A decadência atingindo a cafeicultura resultou na redução drástica dos fluxos provenientes de ambas as direções. As companhias ferroviárias, das quais muitos dos fazendeiros em vias de falência

eram acionistas, tiveram sua situação cada vez mais agravada. Sem planejamento administrativo e com a presença de colapsos financeiros, de disputas governamentais e de acidentes naturais, foi difícil a preservação das companhias brasileiras. Nesse contexto, cabe afirmar que (...) *a ideologia do progresso, simbolizada pelo trem, era a última cartada da classe escravocrata em sua luta obstinada por sobreviver. Mas da mesma maneira que os trens, o progresso escravista passou rápido: os trens que trouxeram, o levaram* (El-Kareh 1982: 57). O fim da articulação entre o mundo pré-capitalista baseado na escravidão e aquele que tinha como símbolo a ferrovia era evidente. Ainda que tenham convivido em interação durante algumas décadas, na medida em que um realizava enquanto mercadoria os produtos do outro, suas contradições eram insolúveis.

Quanto mais avançava a crise do escravismo, sua fragilidade era percebida e utilizada pelos escravos. O crescimento do número de fugas contribuía para enfraquecer ainda mais o sistema. Cabe ressaltar que a articulação entre esses dois fatores se dava através de uma dinâmica de reprodução crescente ao longo do tempo.

Associada à crise da lavoura cafeeira ocorreu a mudança de cultivo do café para a cana-de-açúcar. É interessante perceber que esse deslocamento pode ser percebido também na introdução de equipamentos importados, como engenhos produzidos em escala industrial.



Figura 23: Engenho de cana com marca: “GLASGOW & NEW-YORK”. Fonte: Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG.

Nesse contexto de colisão entre os dois sistemas (capitalista e escravista), permeado de contradições e conflitos, ocorreu a transição do trabalho escravo para o trabalho livre; e a grande incidência de quilombos deu lugar a outras formas de rebeldia e às manifestações insurrecionais. É importante notar que os quilombos não deixaram de existir e nem as insurreições ocorreram somente no século XIX. Ao que tudo indica, houve uma inversão na proporção entre ambos, quando se compara o século XVIII com o XIX. Sítios arqueológicos remanescentes de quilombos, originados no contexto da sociedade escravista, são uma evidência cujo estudo está a demandar maior interesse por parte de arqueólogos¹², e uma questão a ser tratada é, evidentemente, a conexão entre tais comunidades e o restante da sociedade escravista – vínculos já evidenciados por estudos de base documental, principalmente com relação à Colônia.

Para os produtores agrícolas, os anos que se seguiram à abolição do tráfico evidenciam uma preocupação constante com relação à mão-de-obra, e o comércio interprovincial de escravos foi substancialmente intensificado. No entanto, ao longo do tempo, a população escrava estava decrescendo. À medida que o problema da mão-de-obra se agravava e as discussões ocorriam, a solução que atraiu o maior número de adeptos foi a imigração européia.

Era proposta como saída para a crise a contratação de mão-de-obra assalariada. A população brasileira seria capaz de suprir essa demanda, mas o problema consistia em lidar com a mentalidade e os hábitos conservadores de uma elite formada por ex-senhores de escravos. Principalmente aos olhos da fração agrária dessa elite, era possível melhorar a qualidade técnica da mão-de-obra e evitar a rebeldia identificada na parcela da população remanescente da classe escrava. Sendo adepta da teoria social darwinista e espectadora da crise européia, via nos imigrantes a melhor opção para um Brasil na passagem do século XIX para o século XX.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O texto acima foi elaborado tendo como referência algumas ideias que perpassam o seu conteúdo. A primeira delas refere-se à transição em uma dupla perspectiva.

Por um lado, os denominados ciclos econômicos que têm servido para caracterizar a história do Brasil colonial apresentam uma continuidade entre si, diferentemente da ideia que os coloca como estanques no espaço e no tempo. A transição de um “ciclo” a outro se deu pela capacidade da economia colonial desenvolver alternativas capazes de superar as crises de esgotamento de cada ciclo. Assim, a transição do “ciclo da cana” para o “ciclo do ouro” e deste para o

12 Ver FUNARI, Pedro Paulo A. 1996a; GUIMARÃES, Carlos Magno. 2001.

café ocorreu através de um processo dialético no qual podemos perceber tanto a continuidade quanto a mudança.

Por outro lado, a transição do Escravismo para o Capitalismo na sociedade brasileira contempla em seu bojo o denominado “ciclo do café”. Através dele, a realidade escravista foi levada aos seus limites, instalando-se a crise responsável por sua superação. Evidentemente, não estão sendo descartados os fatores externos que contribuíram para esta transição.

A segunda ideia trata da conexão entre a realidade escravista (brasileira) e a capitalista (europeia e americana). As mercadorias produzidas em cada uma delas se realizavam tendo a outra como mercado. Nesse processo, o exemplo mais acabado foi a ferrovia, responsável por viabilizar o escoamento do café em direção aos mercados internacionais, sendo ela mesma uma mercadoria a ser consumida pela sociedade escravista cafeeira brasileira.

A terceira ideia remete à escravidão enquanto modalidade de organização da força de trabalho, produzindo riquezas que se expressaram em um fenômeno de acumulação interna (Brasil) ao mesmo tempo em que contribuiu para um processo similar de acumulação externa na Europa e Estados Unidos¹³.

Finalmente, cabe lembrar que, de todo esse amplo e intenso processo de alcance internacional, restaram remanescentes arqueológicos que, hoje, permitem recuperar importantes aspectos daquela história. Os sítios remanescentes dos antigos engenhos no nordeste, das antigas áreas de mineração e das fazendas de café constituem acervos monumentais tanto pelos vestígios quanto pelas informações neles contidas. Entretanto, as pesquisas desenvolvidas até então se encontram ainda em um patamar que está a exigir maior interesse e investimento por parte dos pesquisadores.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a realização deste artigo, em especial à Mariana Gonçalves Moreira e à Luísa de Assis Roedel.

13 Marx chamou de acumulação original este processo que permitiu a gestação e consolidação do Capitalismo. Seu texto mais citado sobre o assunto é o capítulo 24 de “O Capital”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARBOSA, Alexandre de Freitas. 2008. A formação do mercado de trabalho no Brasil. São Paulo, Alameda.
- BEIGUELMAN, Paula. 2005. A Formação do Povo no Complexo Cafeeiro: Aspectos Políticos. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.
- BLASENHEIM, Peter L. 1994. Railroads in Nineteenth-century Minas Gerais. *Journal of Latin American Studies*, Vol.: 26: 347-374. Cambridge University Press.
- CARRILHO, Marcos José. 2006. Fazendas de café oitocentistas no Vale do Paraíba. *Anais do Museu Paulista*, Vol.: 14, nº1, pp. 59-80. São Paulo, USP.
- CASTRO, Antônio B. de. 1980. Sete ensaios sobre a Economia Brasileira. Rio de Janeiro, Forense Universitária.
- DEAN, Warren. 1977. Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- DEAN, Warren. 1996. A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo, Companhia das Letras.
- EL-KAREH, Almir Chabain. 1982. Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II. Petrópolis, Editora Vozes.
- ERMAKOFF, George. 2004. O negro na fotografia brasileira do século XIX. Rio de Janeiro, George Ermakoff, pp. 45.
- FALEIROS, Rogério Naques. 2010. Fronteiras do café: fazendeiros e “colonos” no interior paulista (1917-1937). Bauru, EDUSC.
- FERRÃO, André Munhoz de Argollo. 2004. Arquitetura do Café. Campinas, Editora da Unicamp; São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, pp. 26.
- FRAGOSO, João Luis. 1998. Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro – 1790-1830. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- FUNARI, Pedro Paulo A. 1996a. A arqueologia de Palmares – Sua contribuição para o conhecimento da história da cultura afro-americana. In REIS, João José e GOMES, Flávio dos Santos. *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo, Companhia das Letras.

- FUNARI, Pedro Paulo A. 1996b. Novas perspectivas abertas pela arqueologia na Serra da Barriga. In SCHWARCZ, Lilia Moritz (org.). *Negras Imagens: Ensaio sobre Cultura e Escravidão no Brasil*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo: Estação Ciência.
- GUIMARÃES, Carlos Magno & REIS, Liana M. 1986. Agricultura e Escravidão em Minas Gerais (1700/1750). *Revista do Departamento de História*, Vol.: 2:7-36. Belo Horizonte, Fafich/UFMG.
- GUIMARÃES, Carlos Magno & REIS, Liana M. 1987. Agricultura e caminhos de Minas (1700/1750). *Revista do Departamento de História*, Vol.: 4:85-99. Belo Horizonte.
- GUIMARÃES, Carlos Magno. 1989. Inconfidência, estrutura agrária e escravidão. *Revista do Departamento de História*, Vol.: 9: 161-179. Belo Horizonte.
- GUIMARÃES, Carlos Magno. 1996. Mineração colonial e arqueologia: potencialidades. *Revista de Arqueologia*, Vol.: 9: 55-64, editada pela Sociedade de Arqueologia Brasileira.
- GUIMARÃES, Carlos Magno & CARDOSO, Juliana de Souza. 2001. Arqueologia do quilombo: Arquitetura, Alimentação e Arte (Minas Gerais). In MOURA, Clóvis. *Os quilombos na dinâmica social do Brasil*. Maceió, EDUFAL.
- GUIMARÃES, Carlos Magno & MOREIRA, Mariana Gonçalves. 2010. Rebelião nas minas e arqueologia (Minas Gerais – 1720). In LOURES OLIVEIRA, Ana Paula de Paula e MONTEIRO OLIVEIRA, Luciane (org.). *Arqueologia e Patrimônio de Minas Gerais: Ouro Preto*. Juiz de Fora, Ed. UFJF.
- HARDMAN, Francisco Foot. 1988. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo, Companhia das Letras.
- KOSSOY, Boris e CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. 1994. O Olhar Europeu: O Negro na Iconografia Brasileira do Século XIX. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, pp. 33.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. 2009. *Ferrovias, Sociedade e Cultura 1850-1930*. Belo Horizonte, Argumentvm.
- LIBBY, Douglas C. 1988. *Transformação e Trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo, Brasiliense.

- MARCHANT, Alexander. 1980. Do escambo à escravidão: as relações econômicas de portugueses e índios na colonização do Brasil, 1500-1580. Brasília, Brasiliana, Vol. 225.
- MARTINS, Ana Luiza. 2008. História do Café. São Paulo, Contexto.
- MARTINS, Carlos & PICCOLI, Valéria. 2004. Facchinetti. Rio de Janeiro, CCBB, 2004, pp. 58.
- MARTINS, Roberto B. 1983. Minas Gerais no século XIX: tráfico e apego à escravidão em uma economia não-exportadora. Estudos Econômicos, Janeiro/Abril. São Paulo, FIPE/USP.
- MATOS, Odilon Nogueira de. 1990. Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas, Pontes.
- MILLIET, Sérgio. 1982. Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil. São Paulo, HUCITEC.
- MOURA, Carlos Eugênio Marcondes. 2000. A Travessia da Calunga Grande – Três Séculos de Imagens sobre o Negro no Brasil (1637-1899). São Paulo, USP, pp. 454.
- MOURA, Clovis (org.). 2001. Os Quilombos na Dinâmica Social do Brasil. Maceió, EDUFAL.
- OLIVEIRA, Francisco. 1977. A Economia da dependência imperfeita. Rio de Janeiro, Edições do Graal.
- OLIVEIRA, Francisco de; SÁ JR., Francisco. 1976. Seleções CEBRAP 1 – Cuestionando a Economia Brasileira. São Paulo, Brasiliense, CEBRAP.
- OLIVEIRA, Mônica. R. 2005. Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira – 1780-1870. São Paulo, EDUSC.
- PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysbone Batista & CARAMURU, Hugo. 2003. As ferrovias em Minas Gerais. Belo Horizonte, SESC/MG.
- REZENDE, Irene Nogueira de. 2004. O Paraíso e a Esperança: vida cotidiana de fazendeiros na Zona da Mata de Minas Gerais. São Paulo, Humanitas/FFLCH/USP.
- SILVA, Sérgio. 1976. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. São Paulo, Alfa-Omega.

- SMITH, Herbert H. 1879. *Brazil, the Amazons and the Coast*. New York, Charles Scribner's Sons, pp. 524.
- SOUZA, Marcos André Torres de. 2007. Uma outra escravidão: A paisagem social no Engenho de São Joaquim, Goiás. *Vestígios: Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, Vol.: 1, nº1: 7-36. Laboratório de Arqueologia – Fafich/UFMG. Belo Horizonte, Argvmentvm.
- SYMANSKI, Luís Cláudio P. 2007. O domínio da tática: práticas religiosas de origem africana nos engenhos de Chapada dos Guimarães (MT). *Vestígios: Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, Vol.: 1, nº2: 7-36. Laboratório de Arqueologia – Fafich/UFMG. Belo Horizonte, Argvmentvm.
- TAUNAY, Affonso de E. 1945. *Pequena História do Café no Brasil*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café.
- TELLES, Augusto Carlos da Silva. 2006. *O Vale do Paraíba e a arquitetura do café*. Rio de Janeiro, Capivara.

