



# AEDOS

Revista do corpo discente  
do PPG-História da UFRGS

## “Que o Governo de S. M. havia concedido verbalmente dispensa da condição 8ª do mencionado decreto”: trabalhadores escravos nas obras de construção da SPR na década de 1860<sup>1</sup>

Paulo Rodrigues de Andrade<sup>2</sup>

**Resumo:** O texto aborda a inserção de trabalhadores escravos nas obras da construção da *São Paulo Railway Company* (SPR). A construção da estrada de ferro da SPR teve início em novembro de 1860, tendo sido a ferrovia inaugurada oficialmente em 15 de fevereiro de 1867. Ao contrário do que apontou a historiografia sobre a implantação das ferrovias no Brasil, a presença de escravos na construção da primeira estrada de ferro de São Paulo foi à regra e não a exceção.

**Palavras-chave:** Trabalhador escravo, Ferrovia, Província de São Paulo

**Abstract:** The text addresses the inclusion of slave laborers in the works of construction of the *São Paulo Railway Company* (SPR). The construction of the SPR of the railway began in November 1860 and was the railroad officially opened on 15 February 1867. Contrary to what pointed the historiography on the implementation of railways in Brazil, the presence of slaves in building first road Sao Paulo iron was the rule rather than the exception.

**Keywords:** Slave laborers, Railroad, Province of São Paulo

Comunicam-nos o seguinte:

Um pardo de nome Fernando, pertencente ao snr. Coronel Marcellino José de Carvalho, da cidade da Parahybuna, foi ajustar-se de camarada no estabelecimento de olaria pertencente aos snrs. Andrade e C<sup>a</sup>, *como livre, e com o nome suposto de João*.

No domingo proximo passado apresentou-se um procurador do dito coronel, reclamando a entrega do pardo. Os snrs. Andrades, *que não suspeitavam que entre os seus camaradas houvesse um escravo fugido*, declarou a aquelle procurador que o fosse reconhecer, e que depois com cautela, daria as providencias para a sua apprehensão, o qual dirigindo-se a aquelle estabelecimento, acompanhado pelo snr. dr. José Maria de Andrade, reconheceo o escravo que trabalhava em cima de um forno de telhas, que se está construindo, com mais de 36 palmos de altura. Receando que o dito pardo o houvesse já reconhecido, imprudentemente tentou aquelle procurador prendel-o em tão perigoso lugar, segurando pelo corpo, porem o pardo esforçando-se por evadir-se, cahirão ambos da muralha, ficando o apprehensor bastante contuso. O pardo conseguiu correr para a varzea, esperando assim não ser preso, mas infelizmente perseguido por outros camaradas, não teve outro recurso senão atirar-se ao rio Tietê, que passa 400 braças distante daquele estabelecimento, e apesar dos socorros empregados pelos snrs. Andrades, que mandarão tres escravos seus atirarem-se ao rio, porem nada se conseguiu,

<sup>1</sup> Trabalho apresentado nas VIII Jornadas do GT Mundos do Trabalho – ANPUH-RS: Histórias do Trabalho Escravo, Liberto e Livre e selecionado para integrar o Dossiê História do Trabalho da Revista Aedos.

<sup>2</sup> Mestrando em História da Universidade Federal de São Paulo - Guarulhos. Contato: paulinho31@gmail.com.

e até esta data ainda não foi encontrado o cadaver deste desgraçado que *na idade de 20 annos preferio a morte á escravidão*.  
Um itapetiningano que tem filhos para educar.<sup>3</sup>

Esse trágico acontecimento envolvendo o escravo Fernando, do tal coronel Marcellino José de Carvalho, que se apresentou como o livre João numa olaria em busca de trabalho e liberdade, conforme descrito pelo missivista “itapetiningano que tem filhos para educar”, “na idade de 20 annos preferio a morte á escravidão”, foi noticiado no *Correio Paulistano* do dia 20 de Abril de 1864. A história de Fernando ou João traz algumas semelhanças com a de escravos que na década de 1860, na província de São Paulo, fugiam em busca de trabalho e quiçá liberdade, nos canteiros de obras da estrada de ferro que ligaria Santos a Jundiaí, a *São Paulo Railway*. Como no caso citado, muitos trabalhadores cativos evadidos se apresentavam nos canteiros de obras da ferrovia, segundo seus proprietários descreviam nos anúncios do *Correio Paulistano*, como forros e também com outros nomes. Alguns desses trabalhadores, nesse caso não só escravos, como também livres, nacionais ou imigrantes, acabavam sofrendo graves ferimentos ou encontrando a morte na estrada de ferro, em decorrência de acidentes de trabalho e conflitos de toda espécie.

Nos mapas de acidentes de trabalho nas obras de construção da SPR, anexos aos relatórios confeccionados pelo engenheiro fiscal Wallace da Gama Cochrane, que abrange o período de 1861-1863, há referência a 10 trabalhadores escravos: João, que morreu afogado atravessando um rio em janeiro de 1861; Benedicto Cotovi, Thomaz Francisco da Costa e Agostinho, crioulos, que foram queimados por pólvora em 02/09/1861, tendo morrido Benedicto Cotovi; Marcos, que teve uma mão amputada após um vagão passar por cima dela em 14/06/1862; três “pretos escravos”, um apertado contra um barranco por um vagão em 26/07/1862, outro que morreu esmagado por uma pedra em 26/08/1862 e outro que morreu afogado em 15/10/1862; João, que sofreu fratura em 17/04/1863; e Bernardo, que sofreu “ferida contusa” em 17/07/1863.<sup>4</sup> Casos de afogamento,

---

<sup>3</sup>*Correio Paulistano*, 20/04/1864, p. 3 (grifos meu). Disponível em: <http://bndigital.bn.br>. Acesso no primeiro semestre de 2014.

<sup>4</sup> Relatório da Repartição dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas apresentado a Assembleia Legislativa na Segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo ministro e secretario de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro. Typographia Universal de Laemmert. 1862, A-FN3; Documentos que acompanham o Relatorio que o Illmo e Exmo Sr Conselheiro Doutor Vicente Pires da Motta apresentou a Assembleia Legislativa Provincial no anno de 1863. São Paulo Typographia Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques. 1863, mapa 8; Documentos que acompanham o Relatorio que o illmo e Exmo Sr Conselheiro Dr. Vicente Pires da Motta apresentou á Assembleia Legislativa Provincial na sessão do anno de 1864. São Paulo. Typographia Imparcial de J. R. de Azevedo Marques. 1864, mapa 10. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil>. Acesso no segundo semestre de 2013. Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy n. 2, Relação de

não só de trabalhadores escravos, mas também livres, se explica porque a estrada de ferro da SPR atravessava vários rios, como o Tamanduateí, o Tietê e o Juqueri. Acidentes por manuseio de pólvora também era comum entre operários livres e escravos do canteiro de obras da linha. As condições de precariedade, insalubridade e periculosidade atingia a multidão de trabalhadores subalternos indistintamente, independentemente da condição jurídica do trabalhador.

Na construção da estrada de ferro os trabalhadores escravos estavam expostos aos mesmos perigos a que estavam os trabalhadores livres. Fossem afogados atravessando um rio, sofrendo queimaduras manuseando explosivos ou sendo esmagados por desmoronamentos, tendo membros do corpo amputado, entre outras causas, livres ou escravos, estavam sujeitos a ferimentos graves ou acabavam encontrando a morte nos canteiros de obras da “Inglesinha”. Geralmente, esses acidentes, mesmo quando acabava com morte do trabalhador, era descrito de forma sumário pelo engenheiro fiscal: “Tenho noticias de dous que se derão durante o mez de Outubro (1862), sendo o primeiro a 15, quando morreo um preto afogado; e o segundo 20 em que ficou gravemente contuso o portuguez Jose Fernandes, em consequencia de explosão em uma mina na Serra; morreo dous depois”.<sup>5</sup>

A proibição das companhias ferroviárias no Brasil Império de não possuir escravos e de não empregá-los nas obras de construção das linhas<sup>6</sup> não quer dizer que a presença de trabalhadores escravos fosse descartada pelas empresas. Até mesmo em contratos entre companhia e empreiteiro a utilização de escravos podia ser prevista, como no caso do contrato firmado em 1873, entre a Estrada de Ferro Mogyana e o empreiteiro Pedro Rampy, que no artigo 12º das “Condições Geraes Organizadas pela Directoria” explicitava:

---

acidentes havidos durante o mez de Outubro (de) 1863, Ofícios Diversos, Fiscal, 30/11/1863. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio\\_digital/oficios\\_diversos](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/oficios_diversos). Acesso no primeiro semestre de 2013.

<sup>5</sup>Ofícios Diversos, Engenheiro, 29/11/1862. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio\\_digital/oficios\\_diversos](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/oficios_diversos). Acesso: primeiro semestre de 2013.

<sup>6</sup>Essa proibição legal acabou influenciando a historiografia, que apontou que a lei era às vezes burlada e que a presença de escravos nas ferrovias era exceções a regra, sendo as estradas de ferro oásis de trabalho livre na escravidão. Nos últimos anos, autores como Maria Lúcia Lamounier e Robério Santos Souza (ver bibliografia) criticaram essa idéia. O decreto 1.759 de 26 de abril de 1856, que autorizava a construção de uma estrada de ferro ligando Santos a Jundiá, trazia na sua condição oitava: “A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construção da estrada de ferro senão pessoas livres, que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras, participarão de todas as vantagens, que por Lei são e forem concedidas aos colonos uteis e industriosos”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1759-26-abril-1856-571236-norma-pe.html>. Acesso em: 06 nov 15.

O empreiteiro será obrigado a dar agasalho conveniente aos seus operários, e bem assim a curá-los em suas enfermidades, e nos accidentes que lhes sobrevierem por causa do serviço. A Directoria marcará a dedução necessária para esse fim; e nomeará se assim julgar conveniente um medico para cuidar desse tratamento. Exceptuam-se os proprietários que tomarem empreitadas e empregarem os seus escravos: os quaes fica permittido a faculdade de aceitarem ou não esta clausula; mas sómente quanto aos escravos.<sup>7</sup>

Em se tratando da SPR o superintendente J. J. Aubertin, em ofício datado de 30 de julho de 1863, enviado ao presidente da província de São Paulo, o conselheiro Vicente Pires da Motta, com cópia para o Ministério da Agricultura, tenta justificar o emprego de escravos nos trabalhos de construção da estrada de ferro. Doravante, passo a dissecar o documento, que é bastante esclarecedor sobre o tema. O ofício do superintendente é uma resposta a outro ofício que o presidente da Província havia lhe enviado chamando a atenção para o “emprego de escravos nos trabalhos da nossa Estrada de ferro e as estipulações a respeito na condição 8ª do Decreto n. 1759 de 26 de Abril de 1860 (1856)”.<sup>8</sup> Aubertin reclama da cobrança do Governo em relação a utilização de cativos nas obras da ferrovia, observando que:

[...] por terem os trabalhos marchados já por mais de três anos (como é de todos sabido) sem que apparecesse qualquer interrupção ou advertencia da parte do Governo por causa de nosso procedimento a este respeito, e conheço também a incompatibilidade que parece existir entre a disposição da condição sobredita, e o emprego de escravos nos trabalhos.<sup>9</sup>

Pelas palavras do superintendente da companhia fica evidente que o uso de trabalhadores escravos nas obras da estrada de ferro era algo disseminado desde o início de construção da mesma. Aubertin ainda chama atenção do presidente Pires da Motta para o que ele percebia como sendo uma incompatibilidade entre a aplicação da lei e o emprego de escravos no empreendimento levado a cabo sob sua responsabilidade.

No parágrafo seguinte o superintendente argumenta que “não foi, porém, sem alguma permissão tácita” em “que assim temos ate hoje practicado”, deixando entender que o Governo estava ciente do que ocorria nos canteiros de obras da SPR com relação à presença de escravos, e ainda mais, teria permitido tal procedimento. Nos relatórios confeccionados pelo engenheiro

---

<sup>7</sup> Appellação Civil, 1º appellante Pedro Rampy, 2º appellante a Companhia Mogyana, 1º officio, caixa 311, processo 5106, 1882, Tribunal Judiciário de Campinas. Centro de Memória da Unicamp.

<sup>8</sup> Offícios Diversos, Estrada de Ferro, 30/07/1863. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio\\_digital/oficios\\_diversos](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/oficios_diversos). Acesso no primeiro semestre de 2013.

<sup>9</sup> Idem, ibidem.

fiscal aparece entre trabalhadores brasileiros e imigrantes a descrição de escravos nos mapas de acidentes e mortes ocorridos nas obras, conforme já indicado. Todavia, praticamente não aparece qualquer descrição nos relatórios do engenheiro fiscal em relação aos trabalhadores cativos, além do mero arrolamento deles nos mapas de acidentes. Mas mesmo com a proibição em lei os escravos estavam lá presentes nos trabalhos da ferrovia e pelas palavras do superintendente “*que o Governo de S. M. havia concedido verbalmente dispensa da condição 8ª do mencionado decreto*”. Enquadrando o presidente Pires da Motta, Aubertin diz que “agora, me escreve V. Exa. que ‘com data de 4 do corrente me foi endereçado o aviso do Ministérios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em que se me declara não constar no mesmo Ministerio a dispensa que V. Exa disse-me ter sido concedida’”<sup>10</sup>. Se verdadeira a argumentação do superintendente, por que o Governo teria lhe dado autorização verbal a respeito do emprego de escravos nas obras da estrada de ferro e agora estava lhe pedindo explicações sobre tal procedimento? Ou será que no caso de questão tão melindrosa uma simples autorização verbal não tinha qualquer validade prática? E por que a cobrança do Governo só veio depois de “terem os trabalhos marchados já por mais de três anos”?

John James Aubertin após chegar ao Brasil em março de 1860 para tomar pé “das principaes condições a que a nossa Companhia se tinha comprometido”, logo teria se apercebido das “grandes dificuldades, e até impossibilidades que traria semelhante condição se fossem os seus termos literalmente exigidos”.<sup>11</sup> A sua chegada teve lugar no Rio de Janeiro, aonde foi ao encontro de um “senhor Brasileiro”, “um homem muito distincto e intelligente, e que esta inteiramente ligado com todos os nossos interesses, sendo também hum dos nossos concessionarios” (seria o Barão de Mauá?).<sup>12</sup> Por uma tabela formulada por Alencastro vemos que a população escrava do município do Rio de Janeiro era em 1849 de 110.559 habitantes (42%), em 1856 caiu para 48.282 (31%) e em 1870 era de 50.092 (21%) (ALENCASTRO, 1988, p. 53). Mesmo com a queda acentuada depois do fim do tráfico transatlântico, a população escrava no município neutro da corte era relativamente grande no período. Assim sendo, quando o superintendente da SPR chegou à cidade em 1860 deve ter se deparado com um “mar de cativos” pelas ruas cariocas a labutar. Como indica Marilene Rosa Nogueira Silva, se referindo ao Rio do período: “eram negros e negras nas casas e nas ruas, carregando as mercadorias, as

---

<sup>10</sup>Idem, ibidem (grifos meu).

<sup>11</sup>Idem, Ibidem.

<sup>12</sup>Idem, Ibidem.

pessoas, construindo moradias, negociando, subvertendo as relações tradicionais da escravidão [...] levando recados, vendendo, disputando serviços, praticando pequenos furtos” (SILVA, 2008, p. 114-129). Num país ainda tão dependente da mão de obra escrava, rapidamente Aubertin deve ter concluído que levar a cabo uma obra de construção de uma estrada de ferro, que demandava “um número relativamente grande de mão de obra qualificada, e uma enorme quantidade de homens com nenhuma qualificação” (LAMOUNIER, 2000, p. 55), seria muito difícil se tivesse que abrir mão do trabalhador escravo. Neste sentido, ele constata:

[...] como seria impossível para nós só de repente mudarmos *nosso systema*, mas também desprezar os meios que o Payz inteiro, assim como nós, acha necessários e indispensáveis para continuar e sustentar quaisquer obras importantes!

Ainda mesmo que a própria Companhia estivesse fazendo a Estrada de ferro, não sei dizer como poderia dispensar estes mesmos esforços: mas V. EX<sup>a</sup>. hade lembrar-se que a Companhia delegou as obras aos Empreiteiros e que estes Empreiteiros, por mera necessidade, são forçados a subdividir e subempreitar huma grande porção dos trabalhos á gente do Paiz, e que esta gente esta em posição de cumprir com seus deveres só pelo facto mesmo de possuírem escravos. *Como então poderá a Companhia dizer que os escravos não devem aparecer nas obras?* Se dissessem assim, logo paravão uma grande proporção das mesmas, e ficaria a Companhia inteiramente inhabilitada para cumprir com suas obrigações para com o Governo, em respeito á perfeição da linha ferrea!<sup>13</sup>

Por essa passagem talvez fique uma indicação de o porque a fiscalização do Governo parece ser “frouxa” quanto à presença de escravos na ferrovia, já que “ficaria a Companhia inteiramente inhabilitada para cumprir com suas obrigações para com o Governo, em respeito á perfeição da linha férrea”. E fica a clara indicação da importância que a mão de obra escrava tinha para as obras de construção da estrada de ferro. Sendo impossível de uma hora para outra mudar “nosso systema” de trabalho que incluía os escravos, “como então poderá a Companhia dizer que os escravos não devem aparecer nas obras”? E eles parecem que apareciam de todos os lados e de todas as formas. Uma dessas formas de engajamento de mão de obra cativa era através dos subempreiteiros, que eram os responsáveis diretos pelas obras, que só estavam “em posição de cumprir com seus deveres só pelo facto mesmo de possuírem escravos.” Outra forma de engajamento dessa força de trabalho era através do aluguel desses trabalhadores escravizados feito por proprietários e fazendeiros. Por fim, havia também os cativos que fugiam e se apresentavam diretamente na estrada de ferro em busca de trabalho e provavelmente de liberdade.

Nesse caso, os escravizados, junto a outros indivíduos, como foragidos da justiça e desertores do recrutamento, poderiam perceber os canteiros de obra da SPR como uma espécie de

---

<sup>13</sup>Idem, *ibidem* (grifos meus).



esconderijo. Robério Souza argumenta que o superintendente da *Bahia and San Francisco Railway* fazia vista grossa e o empreiteiro “fingia não os ver” os escravos que se apresentavam livremente em busca de trabalho, e “o empreiteiro certamente não pode conhecer se eles são livres ou escravos” (SOUZA, 2013, p. 38). Mas o imbróglio todo parece ser muito mais complicado, a despeito da proibição legal e em razão da sempre grande necessidade por mão de obra nos empreendimentos ferroviários, seria conveniente aos responsáveis pelas obras de construções das estradas de ferro fazerem vista grossa ao engajamento de trabalhadores cativos. Todavia, a sociedade brasileira da segunda metade do século XIX, como muitos historiadores já demonstraram, era suficientemente complexa e a despeito da suspeição que sempre pairava sobre a cabeça de africanos livres e libertos, “o meio urbano misturava os lugares sociais, escondia cada vez mais a condição social de negros, dificultando a distinção entre escravos, libertos e pretos livres”. Dessa forma “não é sempre possível conhecer a condição servil de um negro pelas roupas ou calçados que usa” e “nem sempre era possível saber pela aparência a condição social de uma pessoa” (CHALHOUB, 1990, p. 192-213).

No caso do superintendente da SPR, diferentemente do seu compatriota da *Bahia and San Francisco Railway*, ao invés de tentar escamotear a presença de trabalhadores escravos nos canteiros de obras, ele tentava justificar porque isso acontecia. Aubertin, como responsável principal no Brasil pela companhia, necessariamente deveria está bem informado sobre tudo que acontecia nos trabalhos da ferrovia. E para isso, contava com o auxílio dos engenheiros residentes que eram quem acompanhavam e supervisionavam diretamente os trabalhos nas três seções da linha. Pelo mesmo ofício enviado ao presidente da Província, Aubertin informa que a companhia estaria supostamente tomando providências para substituir os trabalhadores escravos por livres, tendo em vista que “a Companhia deseja tanto quanto possível, observar e respeitar o espírito da condição vertente”, e que para isso “os Empreiteiros, já tem mandado, e ainda estão mandando, vir muitos homens livres, mesmo da Europa”. E o Governo também deveria levar em consideração que a despeito da presença de escravos “muito maior parte das pessoas empregadas, são homens livres, quer Brasileiros quer Estrangeiros”<sup>14</sup>. O superintendente também chama a atenção do presidente Pires da Motta em relação aos muitos interesses que estavam em jogo na construção da estrada de ferro, com respeito à mão de obra cativa, afinal “muitas vantagens também serão perdidas aos homens diligentes da Província se fosse extractamente proibido que

---

<sup>14</sup>Idem, *Ibidem* (grifos meus).

elles ocupassem os seus trabalhadores (sendo só escravos) na Estrada de ferro”<sup>15</sup>. Nesse caso, os interesses entrelaçados na construção da ferrovia poderiam dizer respeito não somente a empresa, aos empreiteiros e subempreiteiros<sup>16</sup> que empregavam escravos na ferrovia, entre os tais “homens diligentes da Província” poderiam estar também os proprietários de escravos que lucravam com o aluguel deles para as obras.

Com respeito à afirmação do superintendente de que os “os Empreiteiros, já tem mandado, e ainda estão mandando, vir muitos homens livres, mesmo da Europa” a despeito de ser verídica ou de se tratar de uma retórica de Aubertin para tentar convencer o presidente da Província de que a companhia estaria realmente tomando providências no sentido de eliminar a presença de trabalhadores escravos, o fato é que desde o início de construção da via férrea “muito maior parte das pessoas empregadas, são homens livres, quer Brasileiros quer Estrangeiros”. Esse fato é demonstrado pela bibliografia e também pode ser apreendido na documentação referente à SPR. No caso dos imigrantes europeus, o maior contingente, certamente era o formado por portugueses. Entretanto, no meu entendimento isso não invalida a argumentação de que a construção da ferrovia que ligava o porto de Santos a cidade de Jundiaí foi ancorada num tripé principal de trabalhadores: escravos, brasileiros livres e imigrantes. Sem esquecer que outras categorias de trabalhadores, como africanos livres e libertos, certamente também fizeram parte desse esforço coletivo de construção da primeira ferrovia da província de São Paulo e a quarta do Brasil. Toda essa “multidão variegada” que conformava aquelas “áreas cinzentas”, usando as

---

<sup>15</sup>Idem, *ibidem*.

<sup>16</sup>Thiago Moratelli, em dissertação sobre os trabalhadores da construção da ferrovia Noroeste do Brasil, aponta os vários interesses econômicos existentes na construção de uma estrada de ferro que envolvia companhia, empreiteiros e subempreiteiros: “A exploração da força de trabalho era um bom negócio aos empreiteiros. Os salários pagos aos trabalhadores poderiam ser baixos, desde que a região apresentasse uma oferta de mão de obra maior do que a demanda, ou se o processo de recrutamento combinasse perfeitamente seu custo e resultado. Além disso, os pagamentos aos trabalhadores eram efetuados depois de um longo período de trabalho ou ainda somente após a finalização da empreitada contratada. Essa condição permitia aos empreiteiros e a própria companhia ferroviária expropriar ainda mais a força de trabalho. Como nas grandes fazendas ou regiões isoladas, era comum a utilização do sistema de barração, isto é, a presença de armazéns fornecendo antecipadamente gêneros alimentícios e utensílios aos trabalhadores a preços elevados [...] Um contrato de empreitada poderia ser significativo em termos de rentabilidade tanto para os empreiteiros quanto para a companhia ferroviária. Além da exploração da mão de obra, os empreiteiros poderiam ampliar o lucro, caso fosse possível subdividir os serviços contratados [...] era habitual à instalação de mais de uma subempreitada, desta vez contratada com feitores e com tarefeiros, que trabalhavam em sociedade por um salário um pouco mais alto [...] A alternativa para aqueles que não conseguiam formalizar um acordo diretamente com a companhia ferroviária era adquirir um contrato pelas mãos de terceiros. Isso, por sua vez, movimentava uma espécie de mercado da especulação de contratos de empreitada [...] Além da especulação e da revenda, os contratos entre a companhia ferroviária, empreiteiros e subempreiteiros também possibilitavam retornos financeiros quando uma das partes não conseguia cumprir os dispositivos acordados. O pagamento de multas ou indenizações, quando não realizado amigavelmente, resultava em processos judiciais”. (MORATELLI, 2009, p. 42).



expressões de Linden, estava presente nos canteiros de obras da SPR durante os anos de sua construção e quiçá, depois dela.

Passado mais de um ano da troca de correspondência entre o presidente da Província e o superintendente da companhia, com relação ao emprego de escravos nos trabalhos da ferrovia, novamente do Governo provincial informado por seu engenheiro fiscal, cobrava providências do superintendente sobre tal procedimento. É o que se observa do ofício de 14 de setembro de 1864, enviado por Aubertin ao então presidente Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello:

Tenho a honra de acusar a recepção do ofício que V. Excia me dirigio sob data de 10 do presente mez incluindo copia de um despacho do Sr Engenheiro Fiscal da nossa estrada. O assumpto ao qual V. Excia assim chama a minha attenção, já foi tratado em um despacho que me deu o seu digno antecessor, o Sr Conselheiro Pires da Motta, sob data de 25 de Julho de 1863 e que foi por mim respondido por um despacho sob data de 30 de Julho de 1863. Chamando a attenção de V. Excia a esta correspondencia tomo a liberdade de dizer que entendi que foi transmittida ao Governo Geral de S. Magestade Imperial, e por isso espero que ate o mesmo Governo recorrer ao assumpto de que a sobretida correspondencia trata, V. Excia não achará bom provocar uma discussão que tanto podia prejudicar a posição da nossa estrada, como igualmente a de outras obras publicas do mesmo genero neste Paiz.<sup>17</sup>

Outra vez a superintendência deixa transparecer a importância dos trabalhadores escravos para o andamento das obras da estrada de ferro. Se oficialmente o Governo cobrava providências do superintendente da SPR quanto ao emprego de escravos na construção da ferrovia, na prática parece que as autoridades imperiais da Província não tomaram providências mais efetivas no sentido de coibir a utilização de cativos no perímetro de obras da linha, a despeito da cobrança que era feita também pela imprensa, no caso o *Correio Paulistano*, como veremos a frente. O presidente Homem de Mello deve ter aceitado de bom grado o conselho de Aubertin de não reiniciar uma discussão que poderia prejudicar os interesses da companhia e de outros agentes envolvidos no empreendimento, e deve ter colocado uma pá de cal sobre o assunto. Não localizei outros documentos relacionados a esse quiproquó. Como indica a historiografia, o Governo imperial através da legislação, proibiu o emprego de escravos nas obras de construção e na operação das ferrovias com a intenção de evitar que se desviasse a mão de obra cativa das lavouras para as estradas de ferro. Tendo em vista que não foram tomadas medidas concretas, além das interpelações escritas, para coibir tal prática e fazer valer as leis e decretos que

---

<sup>17</sup>Ofícios Diversos, Repartição, 14/09/1864. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio\\_digital/oficios\\_diversos](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/oficios_diversos). Acesso no primeiro semestre de 2013.

acabaram malogrando a esse respeito, espontaneamente ou a “*fórceps*” escravos foram desviados sistematicamente para as ferrovias. Além do mais, logo no começo de sua implantação no Brasil, as estradas de ferros passaram a ser percebidas como fundamentais para o desenvolvimento das vias de comunicações, para o transporte de mercadorias e passageiros e para o crescimento da economia. Então, não parecia incoerente ao Governo imperial tentar colocar empecilhos ao desvio de escravos da lavoura para as ferrovias, mas, ao mesmo tempo, pouco fazer para evitar isso. E por outro lado, como observou Robério Souza, durante a segunda metade do Oitocentos, vários caminhos entrelaçavam o universo da escravidão ao universo ferroviário no Brasil. O entrelaçamento de interesses entre escravidão e ferrovia pode ser percebido, no caso da SPR, por exemplo, no aluguel de escravos para os trabalhos de construção da linha. Almir El-Karen, se referindo à estrada de ferro D. Pedro II indicou que “os escravos empregados nas obras eram, pelo que parece, emprestados pelos seus proprietários, em geral, fazendeiros que se veriam beneficiados com a estrada, e que se empenhavam em sua execução” (EL-KAREN, 1982, p. 78). Moysés Lavander Júnior e Paulo Augusto Mendes, sobre a SPR argumentam “que as subempreiteiras que forneciam mão de obra para a construção da ferrovia alugavam os escravos dos grandes latifundiários com enormes vantagens financeiras para utilizá-los principalmente em serviços mais pesados e perigosos” (LAVANDER JUNIOR e MENDES, 2005, p. 19). Se os subempreiteiros encarregados pelos trabalhos de construção da estrada de ferro da SPR obtinham “enormes vantagens financeiras” recorrendo ao aluguel de mão de obra cativa para as obras da via férrea, para os proprietários de escravos também poderia ser financeiramente um bom negócio alugá-los para essas obras. Uma das formas dos subempreiteiros conseguirem alugar mão de obra escrava era através de anúncios em jornais feitos por eles ou por seus agenciadores, como esse publicado no *Correio Paulistano* em 1862:

Quem tiver escravos para alugar para trabalhar na estrada de ferro, em Jundiáhi, no lugar denominado Cachoeira, paga-se 30\$ por mez e dá-se de comer. Quem os tiver para tratar, dirija-se em S. Paulo ao sr. Joaquim de Souza e Silva, na rua alegre, casa dos dois vapores, ou ao abaixo assignado, na Cachoeira.  
William Meaheer<sup>18</sup>

Parecia ser uma excelente oportunidade para os proprietários de escravos alugá-los aos

---

<sup>18</sup>*Correio Paulistano*, 26/10/1862, p. 2. Independentemente da legislação, a condição jurídica do trabalhador era o que menos importava no momento de se recrutar mão de obra para as construções ferroviárias, e isso era escancarado nos periódicos: “Precisa-se de uns cem livres ou escravos para os trabalhos da estrada de ferro da C. P. (Companhia Paulista); garante-se muito bons jornaes e commodidades. Trata-se na fazenda da Samambaia, a 1 legua de Campinas com o empreiteiro”. *Gazeta de Campinas*, 12/01/1871. Centro de Ciências, Letras e Artes (CCLA).

subempreiteiros da estrada de ferro. No caso do anúncio em tela, além de receberem o dinheiro pelo aluguel dos cativos, esses proprietários ainda ficavam isentos de arcar com a alimentação deles, que ficava por conta do subempreiteiro. O fato de escravos terem trabalhado nas obras do caminho de ferro poderia servir como referência para os proprietários que os alugavam, em anúncios de fugas, na tentativa de recuperá-los, conforme esse publicado no ano de 1863: “Fugio no dia 28 do mez de Novembro proximo findo, um escravo de João Pedro Swhindt, morador nesta capital na esquina do Largo de S. Francisco, chama-se Benedicto, é muito conhecido nesta cidade, trabalhou ultimamente nas obras do caminho de ferro, na Luz”.<sup>19</sup> Abordando a presença de escravos de ganho e de aluguel na imperial cidade de São Paulo, Maria Helena Machado argumenta que “difícil é estabelecer em que atividade específica eram estes cativos ocupados, mas sabe-se que exerciam todos os misteres disponíveis na cidade” (MACHADO, 2004, p. 69).

Entre os principais misteres disponíveis na década de 1860, no perímetro que vai de Santos a Jundiaí, passando por São Paulo estavam àqueles ligados a construção da estrada de ferro de propriedade inglesa. E a expropriação desmedida a que deveriam ser submetidos os escravos alugados para essas atividades ligadas a ferrovia pode ser apreendido no caso de Carlos, trabalhador cativo pertencente a Jacob Asser: “a razão pela qual ele acusado fora remetido para o serviço público na estrada de ferro fora de seus salários serem recolhidos ao cofre e distribuídos pelos herdeiros (para que dessa forma) auferissem lucros do prestimoso serviço dele acusado que trabalha dia e noite”.<sup>20</sup> De acordo com Wissenbach, Carlos exercia diversas ocupações, tais como funileiro, tropeiro, trabalhador de roça, carreiro, valeiro, cozinheiro e charuteiro. Com tantas qualificações era de se esperar que os prestimosos serviços de Carlos dessem lucros suficientes de serem “distribuídos pelos herdeiros”. Ainda para a citada autora “para os senhores, instruir seus escravos em diversos ofícios abria as portas da alternância de serviços e ganhos e adequava-os a um mercado de ofertas variadas, fazendo com que fossem comuns os que acumulavam qualificações simultâneas” (WISSENBACH, 1998, p. 232).

---

<sup>19</sup> *Correio Paulistano*, 03/12/1863, p. 3.

<sup>20</sup> Justiça versus Carlos de Jacob Asser, p. 1507 de 1868. APESP, apud: WISSENBACH, 998, p. 230. O aluguel de escravos para a construção das ferrovias em São Paulo era algo disseminado ente os fazendeiros, fossem eles barões do café ou cafeicultores remediados, conforme se observa nesses anúncios da Gazeta de Campinas de 13/07/1871 e 24/12/1871, respectivamente: “A 10 do corrente, pelas 7½ horas da manhã, em os trabalhos da estrada de ferro e na sub-empregada do sr. W. Frank Shippey, deu-se um grande desmoronamento, em um córte, ao lado da rampa, occasinando (sic) a morte instantanea de um escravo trabalhador pertencente ao sr. Barão de Limeira [...]; “Precisa-se de um conto e quinhentos mil réis, com o premio que fôr convencionado, pelo praso de doze mezes, garantindo-se com a hypotheca de dous bons escravos, os quaes e acham neste municipio empregados nos trabalhos da estrada de ferro, e uma fazenda de café e mais plantações e arvoredos proprios de taes estabelecimentos [...]”. CCLA.

## **“De suas declarações á policia conhece-se que procurão as obras dessa estrada”: a fuga de trabalhadores escravos para os trabalhos na ferrovia**

Analisando os escravos fugitivos que se dirigiam para a cidade São Paulo na segunda metade do Oitocentos, Wissenbach diz que “a facilidade com que os escravos evadidos se integravam na sociedade local era explicada, muitas vezes, porque representavam mão de obra barata”. Sendo assim “os fugitivos poderiam ser asilados por proprietários que, aparentemente desvinculados dos interesses escravocratas, demonstravam propósitos menos altruístas ao acolhê-los” (WISSENBACH, 1998, p. 155). Esse ato de se apossar e de acoitar cativos por parte de outros proprietários, para Araújo et al “prova que a fuga estava longe de ser apenas ‘ânsia de liberdade’ e podia funcionar como reinserção no mercado de trabalho vigente”, reinserção essa “quase sempre agenciada pelo próprio cativo” (ARAÚJO et al, 2006, p. 38). Esse auto-agenciamento de cativos evadidos e os interesses menos altruístas no acoitamento deles, que poderiam representar mão de obra barata, pode explicar porque tantos trabalhadores escravos fugidos buscavam os canteiros de obras da ferrovia, já que lá eles poderiam garantir uma “reinserção no mercado de trabalho vigente” e contar com a proteção de subempreiteiros desejosos de força de trabalho barata para suas empreitadas na estrada de ferro.

A evasão de escravos na Província a partir da década de 1860, período em que a via férrea estava sendo construída, já era bastante significativa. Isso pode ser percebido pelos anúncios de fugas, mas também pelas informações das autoridades judiciais e policiais relacionadas a cativos que eram recolhidos à cadeia. Muitas dessas informações eram publicadas na imprensa com o objetivo de serem encontrados os possíveis proprietários dos fugitivos, caso contrário, eles se tornavam bens do evento (perdido, sem dono) a serem arrematados em hasta pública.

Em se tratando dos trabalhadores escravos no universo urbano, Wissenbach observa que “nas cidades, o número dos escravos especializados num único ofício era reduzido e, se por um lado, esses indivíduos dinamizavam aspectos expressivos das relações e trocas sociais mantidas entre os escravos, por outro lado, congregavam-se numa singular elite cativa” (WISSENBACH, 1998, p. 85). Flávio dos Santos Gomes tratando da questão das fugas de escravos no Brasil chama atenção aos estudos que demonstram “a importância de se considerar a profissão/ocupação dos escravos nos índices de fugas”, tendo em vista que esses estudos “são reveladores de dados que apresentam índices elevados de fugas, por exemplo, em escravos, com profissão

especializada: carpinteiros, ferreiros, alfaiates, costureiras”. Entretanto, o autor ressalva que “escravos com ocupações especializadas talvez não fugissem necessariamente mais, e sim fossem capturados menos”, já que os cativos com ofícios especializados “contavam, certamente, com vários protetores e coiteiros, podendo assim continuar maior tempo ausentes” (GOMES, 1996, p. 13).

Apesar dos trabalhadores escravos especializados num ofício fazerem parte de uma “singular elite cativa”, muitos cativos que escapavam de seus proprietários na Província na década de 1860, possuíam algum ofício especializado, como os escravos evadidos Jeremias, 30-35 anos, pedreiro; Antonio, de 30 e tantos anos, ferreiro; Manoel, 40 anos, mais ou menos, também pedreiro; ou José, 20 e poucos anos, carpinteiro<sup>21</sup>, entre tantos outros.

Como no caso do escravo fugido “Alexandre, 28 annos, baixo, um pouco fula, pés tortos, pouca barba, falla bem, toma tabaco e é carpinteiro; desconfia-se que anda na estrada de ferro (Companhia Paulista)”,<sup>22</sup> para os pedreiros Jeremias e Manoel, o carpinteiro José, o ferreiro Antonio, não seria difícil eles se engajarem nos trabalhos da linha da SPR,<sup>23</sup> já que esse era o maior canteiro de obras em São Paulo no período e a necessidade de mão de obra com alguma especialização era frequente na construção da estrada de ferro. Esses escravos poderiam contar a proteção de subempreiteiros interessados nos seus serviços. Sobre os cativos fugidos presente nos anúncios de jornal em São Paulo, Schwarcz observa que eles “na maior parte, provinham de outras cidades e mesmo províncias, sendo que proprietários pareciam acreditar que São Paulo e mesmo Santos constituíam bons refúgios para escravos fugidos”. Para a autora isso se explicaria porque “na cidade os homens de cor podiam misturar-se, no período final da escravidão, mais normalmente à população, e principalmente porque era nesses locais que o movimento abolicionista agia de maneira freqüente” (SCHWARCZ, 1987, p. 139). Todavia, antes mesmo do crescimento do movimento abolicionista e com o advento da ferrovia, que passou a funcionar como chamariz para onde afluíam muitos evadidos da escravidão, do recrutamento e da justiça<sup>24</sup>,

---

<sup>21</sup> *Correio Paulistano*, 18/02/1862, p. 4; 22/08/1862, p. 4; 17/03/1864, p. 3

<sup>22</sup> *Gazeta de Campinas*, 01/06/1871. CCLA.

<sup>23</sup> O engenheiro residente Daniel Mackinson Fox, que se tornou superintendente da SPR em substituição a Aubertin, numa visão eurocêntrica, observou que: “[...] Artesãos nativos, tais como carpinteiros, pedreiros e ferreiros eram inferiores; na verdade, os únicos artesãos dignos desse nome no país eram estrangeiros, principalmente portugueses, alemães e italianos”. Já o engenheiro Brunlees – que supervisionando os trabalhos na SPR em 1860, indicou que: “um número considerável de nativos e negros tem sido treinados nos túneis, e eles com certeza constituirão trabalhadores regulares e de primeira classe”, (apud: LAMOUNIER, 2010, p. 23-24, 28). Para a autora “com o tempo e experiência, os empreiteiros passaram a considerar vantajoso treinar os trabalhadores nativos, livres e escravos”.

<sup>24</sup> Com relação à construção da *Bahia and San Francisco Railway*, Robério Santos Souza indica que “[...] desertores,

as fugas de escravos já eram bastante expressivas, conforme se observa nos anúncios<sup>25</sup> do *Correio Paulistano*. Sobre esse processo de fuga que tinha a cidade de São Paulo como destino, Wissenbach coloca:

Na segunda metade do século XIX, os territórios que margeavam o núcleo urbano paulistano tiveram, além disso, um sentido histórico adicional: pelas condições sociais e físicas aí existentes serviram como abrigo para escravos fugidos, vindos das mais diversas partes da Província ou mesmo de outras regiões, mas especialmente do trabalho das grandes lavouras. Nesses arredores, as matas e valos que separavam as propriedades semirurais ofereciam refúgios naturais, aos quais os fugitivos acrescentariam as vantagens dadas pela proximidade com a cidade, para onde muitas vezes se dirigiam. Nesse sentido, *a atração que São Paulo exerceu nos planos de fugas dos escravos pôde ser notada durante toda a segunda metade do século*, para se afirmar como tendência intensificada uma vez que avançava a desagregação do regime escravista e se tornavam mais freqüentes e rotineiros as evasões [...] (WISSENBACH: 1998, 153) (grifos meu).

Nos noticiários do *Correio Paulistano*, vez ou outra, apareciam referências as regiões da cidade que eram apresentadas como redutos de escravos evadidos: “A subdelegacia de Santa Iphigenia mandou praticar uma deligencia, nos suburbios da freguesia, por constar que, em taes paragens se acoitão pretos fugidos. A deligencia teve algum resultado: forão capturados dois”.<sup>26</sup>

Se a capital da Província e os seus arrabaldes passaram a atrair a atenção dos escravos evadidos, funcionando como uma cidade-esconderijo, com a construção da estrada de ferro que se inicia em 1860, a ferrovia passa a ser percebida pelos cativos em fuga como uma oportunidade de trabalho e também de esconderijo. A estrada de ferro passa a ser uma espécie de “esconderijo dentro do esconderijo”. Parafraseando Chalhoub, diria que a ferrovia que esconde é, ao mesmo tempo, a ferrovia que “liberta”. E lá nos trabalhos da via férrea os escravos procuravam se engajar como trabalhadores livres, disfarçando sua condição legal ou quiçá ilegal de escravizados, se apresentando com nomes trocados: “ha seis mezes que fugio o escravo Manoel,

---

contraventores, fugitivos, acusados de crimes, para se manterem anônimos e esconderem sua condição social, se engajavam nas obras da estrada de ferro juntando-se e misturando-se à multidão que ali se empregava”. (SOUZA, 2013, p. 73).

<sup>25</sup>Sobre os anúncios de fugas de escravos no século XIX, Freyre observa: “[...] Explica-se o forte elemento de honestidade que caracteriza esses anúncios: quem tinha seu escravo fugido e queria encontrá-lo precisava dar traços e sinais exatos. Os defeitos e vícios com todos o ff e rr. Os joelhos grossos ou ‘metidos pra dentro’. As pernas finas ou arqueadas. As cabeças puxadas para trás ou achatadas de lado. A sapiranga (inflamação das pálpebras). Os olhos encarnados dos cachaceiros. A boca troncha dos cachimbeiros. Nada de cores falsas. Fosse o anunciante embelezar a figura do fujão que era capaz de ficar sem ele para toda a vida [...]”. (FREYRE, 2010, p. 106-107). Marilene Silva aborda a peculiar economia urbana em torno da captura de escravos: “[...] os gastos dos proprietários para capturá-los podem se medidos pelo número de anúncios, pelas recompensas, pelos pagamentos dos policiais, dos caçadores de escravos, dos juízes e, principalmente, pelos custos dos castigos, pela cura e alojamento na cadeia local. O que movimenta uma peculiar economia na cidade [...]”. (SILVA, 2008, p. 114).

<sup>26</sup>*Correio Paulistano*, 23/09/1862, p. 2.



preto moçambique [...] é pedreiro, entende de qualquer outro serviço, já trabalhou na estrada de ferro em Mogy; costuma mudar de seu nome para o de Antonio”<sup>27</sup>. Como informa Flávio dos Santos Gomes “era comum escravos trocarem de nomes como estratégias para dificultarem a prisão e a ação dos capturadores” e “entre outras estratégias, os cativos fujões procuravam também mudar de roupa para despistar na perseguição” (GOMES, 1996, p. 6). Sidney Chalhoub argumenta que “a depender de circunstâncias de momento, homens e mulheres negros – livres, libertos e escravizados transformavam a experiência de perder e ganhar nomes em mote próprio, em arma para lutar por seus objetivos” (CHALHOUB, 2009, p. 49). Além da troca de nomes, de vestimentas e de se apresentarem como forro, podia haver também formas mais sofisticadas dos escravizados evadidos camuflarem sua condição: “fugio no dia 9 do corrente Março, um escravo creoulo, de nome Dionizio [...] idade 28 annos [...] É excellente official de telhas e tijolos, e perito em todo o serviço de olaria [...] Quando foge, o que faz por vicio, costuma andar com cartas falsas, para livrar-se de ser apanhado”.<sup>28</sup> Esse fugir por “vicio” pode ser traduzido pelo que indicou Gomes: “as ações de fugas estavam inseridas na experiência cotidiana dos escravos”, nesse sentido “os processos de fuga constituem um aspecto revelador dos mecanismos de resistência escrava” (GOMES, 1996, p. 8). Esse ato político de resistência escrava através das fugas também é abordado por Wilson Roberto de Mattos, ao considerar “ser mais produtivo interpretar o significado político das fugas escravas, considerando-as como uma das estratégias de construção da liberdade possível”, sendo que “o próprio ato da fuga coloca, não no interior, mas para além das fronteiras cotidianas da relação senhor-escravo, a possibilidade da liberdade” (MATTOS, 2008, p. 168-169). Com a chegada da ferrovia em São Paulo os canteiros de obras da estrada de ferro passam a fazer parte da experiência cotidiana de fuga de muitos cativos, que provavelmente percebiam nos trabalhos de construção da via férrea uma possibilidade concreta de sobrevivência e de uma liberdade possível.

As fugas não passarão despercebidas por muitos contemporâneos, como pode ser perscrutado em artigos do *Correio Paulistano*, que em defesa dos interesses dos fazendeiros e senhores de escravos da Província, denunciava os escravos que se evadiam para as obras de construção da SPR.

A preocupação do jornal com “os escravos, que em espantoso numero, estão fugindo de

---

<sup>27</sup>Idem, 25/08/1866, p. 3.

<sup>28</sup>Idem, 15/03/1866, p. 3.

todos os pontos da província”<sup>29</sup> era saber se eles estavam indo concorrer para os trabalhos na via férrea, se juntando dessa forma a outros fugitivos. O articulista do *Correio Paulistano*, imbuído do “rigoroso dever de jornalista” e “considerando um assumpto, que, mais q’ nenhum, merece as vistas dos poderes públicos” colocava à carga em críticas relacionadas ao universo de trabalho na ferrovia, solicitando a intervenção das autoridades, a estrada de ferro era apresentada como um reduto de criminosos, tendo em vista que:

São quotidianas as communicações, que nos transmittem sobre os factos de furto, roubo, e desordens, praticadas nas obras da via ferrea. O assassinato vem, alguma vez, convencer que é impreterivel a authoridade ter, debaixo de suas vistas immediatas, essas aglomerações de operarios, cuja maioria é, como se sabe, suspeita.<sup>30</sup>

O *Correio Paulistano*, que tinha como diretor-proprietário Joaquim Roberto de Azevedo Marques (muitos dos relatórios da presidência da Província eram editados nas oficinas da Typographia Imparcial de Azevedo Marques) deixava claro quais interesses o jornal representava ao observar que “não é uma ninharia o caso de que tratamos; fallamos em nome de todos os fazendeiros da província<sup>31</sup>.” Falando em nome dos fazendeiros o *Correio*, usando uma narrativa exagerada, informava qual seria o motivo principal dos trabalhos na estrada de ferro atrair tantos escravos evadidos: “*Sabe-se que grandíssimo numero de escravos está afluindo para as obras da estrada de ferro, atrahido pelo preço do jornal; fogem das fazendas de seus senhores, em turbilhão, homisião-se nas rancharias da estrada, pensando que o braço da policia não chega até lá*”<sup>32</sup>. A questão do jornal pago nas obras de construção da estrada de ferro da SPR, que atraía até a atenção de trabalhadores empregados em outros serviços, poderia ser fator poderoso para os escravos que “homisião-se” na ferrovia, trabalhando ali eles poderiam amealhar rendimentos suficientes para poderem tentar comprar suas cartas de liberdade. O enxerto a seguir, retirado de um relatório provincial, observava que a dificuldade de conseguir praças para o Corpo de Permanentes era em razão da “concurrência que lhe faz a empresa da estrada de ferro, pagando grandes salários por serviço que não é mais arduo, e no qual, sobre tudo, há todos os dias horas certas de descanso, que o soldado nem sempre pode ter.”<sup>33</sup> Se a estrada de ferro fazia “concurrência” para o serviço público, como no caso da segurança pública, fazia também para

---

<sup>29</sup>Idem, 05/09/1862, p. 2.

<sup>30</sup>Idem, 19/09/1862, p. 1.

<sup>31</sup>Idem, ibidem.

<sup>32</sup>Idem, ibidem (grifos meu).

<sup>33</sup>Relatorio apresentado á Assembleia Legislativa Provincial na 1ª Sessão da 14ª Legislatura pelo Presidente Dr. João Jacyntho de Mendonça. São Paulo. Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques. 1862, p. 14.

setores privados, como as fazendas de café.

Claro que há certo exagero nas palavras do presidente da Província ao dizer que os trabalhos na construção da estrada de ferro não eram mais árduos do que assentar praça no Corpo de Permanentes. Mas com certeza, os jornais pagos na ferrovia se não eram “grandes salários” deveriam ser melhores que aqueles pagos às praças. Lamounier indica que “assim como ocorreu em outros países, as companhias ferroviárias no Brasil procuravam oferecer salários que atraíssem os trabalhadores engajados em outras atividades, principalmente na agricultura” e também que “como forma de incentivo para suportar as duras condições de trabalho, há indícios de que a remuneração era mais alta nas ferrovias do que a oferecida pela agricultura de exportação” (LAMOUNIER, 2012, p. 252-256). Talvez por isso a preocupação com os escravos fujões que buscavam se empregar na ferrovia, atraídos pelo “preço do jornal” era mencionado no artigo do *Correio*. Além dos cativos afluírem “em turbilhão” para as obras da linha em busca de refúgio, havia a questão dos rendimentos, que certamente seria superior ao que eles obteriam trabalhando ao ganho ou em outras atividades que conseguissem desempenhar nas cidades, na condição de fugitivos. Assim, o texto do *Correio* segue em seu tom alarmista, dizendo que não havia exagero quando se percebia “que vai-se tornando notaval, e repetidas, de um modo assustador, a fuga dos escravos, é facto conhecido: os annuncios d’este Jornal attestão. *Que os escravos fugidos buscão os trabalhos na via ferrea é também inegavel*”. Prova disso era o fato de que “grande numero d’elles tem sido prezos ao tranzitar pela capital a noite; e, *de suas declarações á policia conhece-se que procurão as obras dessa estrada*”.<sup>34</sup>

O fato de escravos evadidos que buscavam se engajar nas obras de construção da estrada de ferro acabava criando uma suspeição generalizada sobre os trabalhadores negros da ferrovia. Assim, para os olhos de muitos contemporâneos qualquer trabalhador negro da via férrea potencialmente poderia ser um escravo fugido: “O certo é que muitas pessoas affirmão, de sciencia propria que, nas taes obras, ha um numero notavel de pretos, que parecem fugidos”.<sup>35</sup> Essa “sciencia propria” “de pretos que parecem fugidos” podia está ligada ao fato de que no meio urbano na segunda metade do século XIX, a “mistura dos lugares sociais, escondia cada vez mais a condição social dos negros, dificultando a distinção entre escravos, libertos e pretos livres” (CHALHOUB, 1990, p. 192), mas também estava atrelada a suspeição geral que pairava sobre as

---

<sup>34</sup>*Correio Paulistano*, 19/09/1862, p. 1 (grifos meu).

<sup>35</sup>Idem, ibdem.

“pessoas de cor”. Certamente, nos canteiros de obras da linha, lado a lado, dividindo espaço com trabalhadores livres e escravos, estavam libertos e africanos livres, dificultando a distinção deles na multidão de trabalhadores subalternizados.

Analisando os rendimentos de libertos e africanos livres na cidade de São Paulo, Wissenbach, baseada em processos judiciais, aponta que “na década de 1860, um liberto, auxiliar de pedreiro, ganhava, em média de 15 a 20 mil-réis mensais nas obras e estradas da cidade; um africano livre, na mesma função e empregado na estrada de ferro, dizia ter recebido salários em torno de 45\$000 reis” (WISSENBACH, 1998, p. 228). A autora informa que próximo a década de 1870 “muitos africanos livres já emancipados conservavam seus empregos na serra do Mar, e aos domingos se dirigiam para São Paulo, onde dispunham de cômodos nos quais residiam suas mulheres” (WISSENBACH, 1998, p. 142). Como no caso do africano livre Francisco Cabinda acusado de agredir sua companheira, a africana livre Reginalda: “disse que levou a dita sua mulher, isto é, deu nela pancadas, isto porque tendo ele acusado estando trabalhando na estrada de ferro, quando voltou não a encontrou em sua casa”.<sup>36</sup> Ou no caso do africano livre João Pedro, que teria sofrido tentativa de envenenamento por parte de sua companheira Maria Magdalena de Jesus: “João Pedro, africano livre e também trabalhador na estrada de ferro, e sua mulher Maria Madalena, crioula natural de São Paulo, de quinze anos de idade”<sup>37</sup>.

Portanto, entre o “número notável de pretos” que estavam empregados nos trabalhos da ferrovia e “que parecem fugidos”, havia, além de trabalhadores cativos evadidos e não evadidos, libertos e africanos livres. Para se evitar ou ao menos minimizar, o “mal” que não era nenhuma “ninharia”, a presença de escravos fugitivos na estrada de ferro, e:

Acudir ao reclamo dos particulares, que exigem uma diligencia, no sentido de arrancar seus escravos d’esses aldêas de rancharias, onde como que se achão fóra do alcance da authority. Mas, se não se póde, já extinguir o mal, não é impossível diminuil-lo. Cremos não ser desarrazoado uma idéa, aventada por alguns fazendeiros. Lembrão alguns que seria conveniente haver um accordo para que os empreiteiros não recebão trabalhadores, sem uma guia das autoridades dos respectivos lugares.<sup>38</sup>

A despeito de o artigo observar que “não desconhecemos as difficuldades praticas d’este expediente”, alguma providência teria que ser tomada porque “os fazendeiros, principalmente na crise actual, merecem algum sacrificio da parte dos poderes públicos”, uma vez que “o prejuizo

<sup>36</sup>Justiça versus Francisco Cabinda, p. 603 de 1868. APESP, apud: WISSWNBACH, 1998, p. 142.

<sup>37</sup>Justiça versus Maria Magdalena de Jesus, p. 976 de 1866. APESP, apud: WISSWNBACH. 1998, p. 142-143.

<sup>38</sup>*Correio Paulistano*, 19/09/1862, p. 1.

que estão soffrendo com tanta fuga de escravos é um perigo sério. Desprezal-o, é tomar a responsabilidade dos males futuros”.<sup>39</sup> A ideia de controlar a entrada de trabalhadores nos canteiros de obras da construção da estrada de ferro, através de um documento oficial expedido pelas “autoridades dos respectivos lugares”, visando barrar a entrada de escravos evadidos nos trabalhos da ferrovia, provavelmente não surtisse o efeito desejado. Os empreiteiros e subempreiteiros poderiam, simplesmente, fazer vista grossa a essa recomendação. Conforme já abordado aqui por uma citação a Wissenbach, por representarem uma mão de obra barata, os cativos evadidos poderiam ter sua integração à sociedade local facilitada. Além disso, ao se apresentar pessoalmente aos subempreiteiros da estrada de ferro esses trabalhadores escravos estariam economizando, àqueles, tempo e dinheiro que eram gastos com agenciadores de mão de obra, visto que dessa forma os subempreiteiros não teriam que arcar com nenhum custo na arregimentação dessa força de trabalho. Portanto, para que a ideia da guia levantada pelos fazendeiros obtivesse êxito era preciso contar com a colaboração efetiva dos empreiteiros e subempreiteiros, a questão é saber se eles estariam dispostos a isso... Retomando a palavras de Aubertin, superintendente da companhia, seria difícil imaginar que essa colaboração se efetivasse realmente ou fosse plenamente viável, já que no “nosso systema” a empresa repassou as obras a empreiteiros “e que estes Empreiteiros, por mera necessidade, são forçados a subdividir e subempreitar huma grande porção dos trabalhos á gente do Paiz, e que esta gente esta em posição de cumprir com seus deveres só pelo facto mesmo de possuirem escravos”. Nesses termos, “como então poderá a Companhia dizer que os escravos não devem aparecer nas obras”<sup>40</sup>? Parecia ser uma “sinuca de bico”.

A questão do acoitamento de trabalhadores escravos nas obras da estrada de ferro foi novamente retomada pelo *Correio Paulistano*. Desta feita o tema veio à tona já no dia seguinte ao artigo de 19 de setembro, haja vista que “as ideias que hontem expendemos, sobre os escravos fugidos, que se acoitão nas obras da estrada de ferro, forão bem acolhidas pelo publico”<sup>41</sup>. Essa persistência no tema e o citado acolhimento do público talvez indicassem a gravidade do problema que “só o interesse illegitimo se poderia levantar contra ellas”. O periódico volta a defender a ideia dos fazendeiros de as autoridades fornecerem guias aos trabalhadores que se

---

<sup>39</sup>Idem, ibidem.

<sup>40</sup>Ofícios Diversos, Estrada de Ferro, 30/07/1863. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio\\_digital/oficios\\_diversos](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/oficios_diversos). Acesso no primeiro semestre de 2013.

<sup>41</sup>Correio Paulistano, 20/09/1862, p. 2.

apresentassem aos empreiteiros da ferrovia: “Não é impraticável a medida que lembramos, de fazer com que os empreiteiros não recebam no serviço senão os que mostrarem guia da respectiva autoridade. Esta vigilância deve ser exercida sobre os indivíduos que por qualquer circunstância pareçam escravos”<sup>42</sup>. A intenção de barrar apenas os escravos fugitivos na ferrovia fica evidente. Se Chalhoub observa que a cidade-esconderijo “engendra um tipo novo de sujeição, fundada na suspeição generalizada” (CHALHOUB, 1990, p. 219), na capital da Província essa suspeição generalizada poderia ser potencializada quando se tratava da estrada de ferro da SPR, o “esconderijo dentro do esconderijo”. Aqueles “que por qualquer circunstância pareçam escravos” obviamente era uma referência direta a cor da pele dos indivíduos que afluíam para a via férrea. Então, qualquer trabalhador negro, independentemente de sua condição jurídica, que fosse a busca de trabalho na estrada de ferro poderia ser “confundido” com escravo pelas pessoas de “sciencia própria”. Ainda de acordo com Chalhoub et al, abordado a história do cativo Adolfo, que “havia se misturado aos outros milhares de negros da cidade (Rio de Janeiro)” tirando proveito do “anonimato característicos dos grandes espaços urbanos para ocultar sua condição de escravo”, esse “mesmo anonimato que podia eventualmente proteger escravos, lançava sobre os negros e a população pobre em geral o estigma de serem suspeitos, justificando-se assim então a sofisticação crescente das estratégias de controle e repressão dos pobres urbanos” (CHALHOUB, GLADYS e ESTEVES, 1985, p. 94). Com relação ao caminho de ferro, sendo o *Correio Paulistano* o porta-voz de fazendeiros e de proprietários de escravos, o que se almejava era um maior controle e vigilância sobre os indivíduos negros que buscavam trabalho nos canteiros da via férrea para que ela não servisse de esconderijo para cativos evadidos, buscava-se resguardar os interesses dos barões do café através da defesa de sua propriedade escrava.

Apesar dos “reclamos do publico”, escravos evadidos “que fogem das fazendas de seus senhores”, senão “em turbilhão”, continuavam a afluir para as obras da via férrea:

Fugio ha um mez de Jacarehy um casal de escravos pertencentes a João Bicudo de Brito os quaes consta que tem estado na linha ferrea e ora nesta cidade, quem os mesmos pegar e depositar na cadêa desta capital e avisar a seu senhor para mandal-os buscar receberá por cada um a quantia de 50\$000. Os ditos escravos tem os seguintes signaes: Bento, idade de 30 annos, pouco mais ou menos, altura regular, olhos muito vivos, bons dentes, côr não muito preta, cheio de corpo, pouca barba, falla bem, e anda com um jaquetão de panno. Desconfia-se que dá o nome trocado. Maria, 25 annos, mais ou menos, altura regular, tem cabello, bons dentes, côr muito preta, cheia de corpo, e falla bem. Tem dado o nome de Luiza ou Luzia. Ambos dizem ser de nação.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup>Idem, ibidem.

<sup>43</sup>Idem, 13/07/1864, p. 4.



Esse anúncio é o único que localizei que faz referência a um casal de escravos que teria fugido para a estrada de ferro, certamente em busca de trabalho e refúgio, tentando dessa forma vivenciar no anonimato da multidão de trabalhadores subalternos uma experiência de sobrevivência e liberdade possíveis. Para isso, de acordo com o seu senhor, lançaram mão da troca de nomes, ao que parece, a estratégia mais utilizada pelos cativos em fuga para despistar seus algozes caçadores. Se não há quase referência na documentação a presença de mulheres trabalhando na implantação das estradas de ferro do período, Maria ou Luiza ou Luzia, conforme as necessidades ou circunstâncias de momento, poderia sobreviver de outros expedientes na via férrea e seus arrabaldes. Afinal, a quantidade de trabalhadores empregados na construção da linha conformava um interessante “mercado consumidor”. Mesmo que a companhia adotasse o sistema de barracão, para esses operários, mesmo durante o trabalho, não pareciam ser inacessível o comércio “de fora”:

Fugiram no dia 20 do mez proximo passado da padaria de Joaquim de Macedo, rua do Commercio, os escravos Manoel, de nação cabinda, idade 30 a 35 anos [...] costumava a vender pão pelos lugares de S. Miguel, Caminho de Santos, estrada de ferro, Conceição, Penha, etc. Mariano, idade 25 a 30 anos [...] tambem andava vendendo pão pelos lugares acima, foi visto na Conceição, consta que os dous andam por esses lados [...]<sup>44</sup>

O “esconderijo dentro do esconderijo” que a estrada de ferro se transformou para muitos foragidos da escravidão, não escapou a percepção de fazendeiros e demais senhores de escravos, já que esse fato foi escancarado pelo *Correio Paulistano*. Não à toa a via férrea passou a ser percebida por esses proprietários como o *locus* principal de refúgio para os seus cativos evadidos. Ao menos, a desconfiança nesse sentido era grande, e é o que se pode apreender de anúncios publicados no *Correio*:

A'cerca dum anno fugio ao dr Joaquim Moutinho dos Santos um escravo de nome Marcellino, crioulo, de cerca de 22 annos, pardo [...] entende do officio de sapateiro e é muito prosa; e desconfia-se que anda nesta cidade ou para os lados da estrada de ferro; quem o apprehender e entregar nesta cidade ou para ao illmo. sr. Timotheo Junior ou em Jacarehy ao illmo. sr. João Rodrigues Munhós será bem gradificado<sup>45</sup>.

Fugio da fazenda Taquaral, municipio de Resende, provincia do Rio de Janeiro, ao dr. Antonio de Paula Ramos, o pardo de nome José, com os signaes seguintes: é pardo, official de carpinteiro, [...] 25 annos mais ou menos [...] Fugio ha mais de anno e meio, veio á esta capital, e desconfia-se que trabalha na estrada de ferro para os lados de Mogy

---

<sup>44</sup>Idem, 02/06/1864, p. 3.

<sup>45</sup>Idem, 12/08/1864, p. 3.

[...] <sup>46</sup>

Nesses anúncios de escravos evadidos para a cidade de São Paulo percebesse as constatações de Schwarcz e de Wissenbach, de que muitos deles provinham de outras cidades da Província o mesmo de outras províncias do Império. Como no caso do pardo José que escapou de uma fazenda em Resende, no Rio de Janeiro, para provavelmente trabalhar na estrada de ferro. E sendo oficial de carpinteiro não seria difícil para ele empregar-se nas obras de construção da ferrovia e se “camuflar” no meio da multidão de trabalhadores dos canteiros da linha, dificultando assim a sua captura, visto que estava evadido a mais de um ano e meio, conforme seu proprietário assinalou. Também o crioulo Marcellino, oficial de sapateiro, deveria ter ido à busca de trabalho e refúgio na estrada de ferro. Havia fugido “a’ cerca dum anno”, “e desconfia-se que anda nesta cidade ou para os lados da estrada de ferro”. Mas o que um sapateiro estaria fazendo numa obra de construção ferroviária? Possivelmente Marcellino fosse um escravo ao ganho e o que ganhava, ou a maior parte do que ganhava, ficava com seu senhor, ou fosse um escravo alugado, desse modo não ganharia nada. Trabalhando na estrada de ferro se “inculcando forro” poderia ter um rendimento para si, suponhamos um jornal diário de 2\$000 (dois mil reis), que era o que se pagava para trabalhadores empregados na estrada da Maioridade: “Convida-se trabalhadores para o serviço da Serra de Santos com jornal de 2\$000 por dia. Os trabalhadores estão á secco, mas dá-se 800 rs. diários para um cosinheiro e rancho também; quando se apresentem em numero de 10 para cima”.<sup>47</sup> Certamente nos serviços do caminho de ferro os trabalhadores subalternos receberiam um salário melhor do que os que eram pagos na estrada de rodagem da Serra<sup>48</sup>. E para um cativo que trabalhasse na construção da via férrea se passando por livre, não teria que ver seus “salários serem recolhidos ao cofre” de um senhor. Alugados ou ao ganho o fato é que “perante os senhores, a valorização da propriedade escrava provinha do status ocupacional e da posição de realce no mercado de trabalho” (WISSENBACH, 1998, p. 84). Isso pode explicar, além da perda de um capital fixo, porque Joaquim Moutinho dos Santos estava a um ano tentando recuperar o oficial de sapateiro Marcellino e Antonio de Paula Ramos estava a

---

<sup>46</sup>Idem, 25/10/1864, p. 4.

<sup>47</sup>Idem, 19/01/1862, p. 3.

<sup>48</sup>Em 1862, para fazer reparos na estrada da Maioridade, o presidente da Província mandou “organizar uma turma de trabalhadores engajados, aos quaes se pagasse, se tanto fosse preciso, o mesmo salario que dá a estrada de ferro afim de no mais breve tempo tomar o caminho transitavel sem perigo, e sem grave prejuizo para os que tem de o atravessar”. Relatório Apresentado á Assembleia Legislativa da Província de São Paulo na 1ª Sessão da 14ª Legislatura pelo Presidente doutor João Jacyntho de Mendonça. São Paulo. Typ. Imparcial de Joaquim Roberto de Azevedo Marques. 1862, p. 59.

mais de um ano e meio tentando reaver o oficial de carpinteiro José. Araújo et al observam que: “Havia muito de política nas decisões de escapar e como se manter protegido, principalmente nas cidades. Fugitivos, menos do que apenas ‘inadaptados’ ao regime de vida, redefiniam significados do *cativeiro e liberdade*”. Desta forma, eles “não se ausentavam assim apenas para causar prejuízo senhorial ou escapar de previsíveis castigos físicos” (ARAÚJO et al, 2006, p. 25). Nas obras da via férrea, muitos escravos evadidos poderiam se reinserir numa atividade laboral nos canteiros da linha, provendo dessa forma sua subsistência e se mantendo relativamente protegidos dos seus capturadores em meio à multidão de trabalhadores, podendo tecer novas redes de sociabilidade no cotidiano de trabalho da ferrovia, com os trabalhadores livres e podendo assim redefinir “significados do *cativeiro e liberdade*”. Aonde mais, na década de 1860, na província de São Paulo, escravos fugitivos poderiam, em grande número, livremente se agenciar para trabalhar, senão na ferrovia. Ademais, empreiteiros e subempreiteiros não deveriam estar muito preocupados em saber “se eles são livres ou escravos”. Entretanto, se existiam cativos que buscavam se refugiar da escravidão entrando na ferrovia, também havia cativos que buscavam fugir da escravidão saindo da ferrovia. A ferrovia que liberta, é também a ferrovia que escraviza. Tratarei desse ponto na dissertação.

## **Bibliografia**

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e Escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. *Novos Estudos*, São Paulo, nº 21, jul., p. 30-56, 1988. Disponível em: <<http://novosestudos.uol.com.br/v1/issues/view/55>>. Acesso em 05 abr 2014.

ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira et. al. *Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. 2ª ed. São Paulo: Alameda. 2006.

CHALHOUB, Sidney; RIBEIRO, Gladys; ESTEVES, Martha de Abreu. Trabalho Escravo e Trabalho Livre na Cidade do Rio: vivência de libertos, “galegos” e mulheres pobres. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 55, n. 8-9, p. 85-116, set 1984/abr 1985. Disponível em: [http://www.anpuh.org/revistabrasileira/view?ID\\_REVISTA\\_BRASILEIRA=32](http://www.anpuh.org/revistabrasileira/view?ID_REVISTA_BRASILEIRA=32). Acesso em: 07 jun 15.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras. 1990.

\_\_\_\_\_. Costumes Senhoriais: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império, in: AZEVEDO, Elciene et. al. (org). *Trabalhadores na Cidade*. Campinas: Unicamp. 2009.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Rio de Janeiro: Vozes. 1982.

FREYRE, Gilberto. *O Escravo nos Anúncios de Jornais Brasileiros do Século XIX*. 4ª Ed. São Paulo: Global. 2010.

GOMES, Flávio dos Santos. Jogando a Rede, Revendo as Malhas: fugas e fugitivos no Brasil escravista. *Tempo*, Rio de Janeiro, v. 1, p. 1-22, 1996. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/>. Acesso em: 15 jun 2015.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, Agricultura de Exportação e Mão-de-obra no Brasil no Século XIX. *História Econômica e História de Empresas*. São Paulo, v. III, nº1, p. 43-76. 2000.

\_\_\_\_\_. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp. 2012.

LAVANDER JÚNIOR, Moysés; MENDES, Paulo Augusto. SPR, *Memória De uma Inglesa: a história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões*. São Paulo. 2005.

LINDEN, Marcel Van Der. *Trabalhadores do Mundo: ensaios para uma história global do trabalho*. Campinas: Unicamp. 2013.

MACHADO, Maria Helena. Sendo Cativo nas Ruas: a escravidão urbana na cidade de São Paulo, in: PORTA, Paula (org). *História da Cidade de São Paulo: a cidade no Império, 1823-1889*. São Paulo: Paz e Terra. 2004.

MATTOS, Wilson Roberto de. *Negros contra a Ordem: astúcias, resistências e liberdades possíveis (Salvador, 1850-1888)*. Salvador: EDUNEB/EDUFBA. 2008.

MORATELLI, Thiago. *Os Trabalhadores da Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: Experiências Operárias em um Sistema de Trabalho de Grande Empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: Unicamp, 2009.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *Retrato em Branco e Negro: jornais, escravos e cidadãos em São Paulo no final do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras. 1987.

SILVA, Marilene Rosa Nogueira. Carceralização da Escravidão: a emergência de um problema. *Maracanan*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 107-134, 2008. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/maracanan/index>. Acesso em: 08 jun 15.

SOUZA, Robério Santos. *“Tudo pelo trabalho livre”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)*. Salvador: EDUFBA/FAPESP. 2011.

\_\_\_\_\_. *“Se Eles são Livres ou Escravos”: Escravidão e Trabalho Livre nos Canteiros da Estrada de Ferro de São Francisco. Bahia, 1858-1863*. Tese (Doutorado em História). Campinas: Unicamp. 2013.