

Modernização e dependência na crise da “segunda escravidão” no Brasil

Pedro Guimarães Pimentel¹

Introdução

Quando Jacob Gorender publicou, pela primeira vez, *A Escravidão Reabilitada*, o conceito de “segunda escravidão”, elaborado pelo estadunidense Dale Tomich não havia se popularizado, apesar de ter sido originalmente elaborado em 1988 (SALLES, 2013), três anos antes do livro de Gorender. Nesta obra, o historiador brasileiro se dedicava a editar um extenso balanço crítico acerca das novas pesquisas que tinham o tema da escravidão como ponto nodal, tanto aquelas que procuravam negar suas formulações, quanto aquelas que simplesmente as ignoravam. Editado como uma coletânea de artigos, Jacob Gorender analisava também, as novas tendências no campo historiográfico, tanto as não marxistas, quanto as marxistas; as primeiras provocavam “miragens”, enquanto as segundas cometiam “pecados” (1991, p.97-112).

Três décadas após ambas as publicações, as contribuições originais de Gorender caíram no (quase) completo esquecimento, enquanto Tomich – e a “segunda escravidão” – se tornaram referência obrigatória para a produção historiográfica sobre o fenômeno, durante o “longo século XIX”. Para Mário Maestri, *A Escravidão Reabilitada* “foi uma espécie de assalto frontal à baioneta, por um infante isolado, a uma linha de soldados comodamente entrincheirados e poderosamente artilhados” (2005, p.39). Certamente, o tiro disparado por Gorender, apesar de não ter encontrado eco imediato, aos poucos foi ombreado de outras advertências que, acabaram por provocar a retomada da crítica marxista, principalmente quando a miséria provocada pelo neoliberalismo dissolveu as trincheiras do “fim da história”. Isto se torna patente quando observamos o alargar do volume de pesquisas acadêmicas que privilegiam a compreensão do regime escravista de trabalho no contexto da Revolução Industrial que provocara a reorganização do sistema mundial capitalista, sob a hegemonia da Inglaterra.

Se os oásis do culturalismo foram finalmente percebidos como miragens – que, em todo seu potencial semântico, proporcionaram esperança em revelar a história do cotidiano real muitas vezes submersa no economicismo (MATTOS, 2014; MARQUESE, 2013, p.292), mas que cederam vez à necessidade de costurar, através de novas sínteses, tudo aquilo que estava fragmentado – nem todos os pecados foram expiados. Como que em uma relação de consagração, as densas formulações marxistas dos anos 1960 e 1970 foram cristalizadas, elevadas à condição de um silenciamento eterno

¹ Professor de História do Colégio Pedro II; Doutorando em Políticas Públicas e Formação Humana – UERJ. pgp1988@gmail.com

para que jamais fossem profanadas, nem por seus seguidores, muito menos por seus detratores. Entretanto, é preciso “restituí-las ao livre uso dos homens”².

Certamente, este não é o único objetivo deste trabalho, bem como Gorender não será o único autor a ser redimido do “silêncio obsequioso” a que esteve condenado desde então. Visamos a uma dupla tarefa. Ao mesmo tempo em que examinamos a relação entre a modernização da estrutura produtiva cafeeira no Brasil, “facilitada” pelos avanços tecnológicos das potências centrais, particularmente no que diz respeito à implantação do sistema ferroviário de escoamento das “commodities periféricas”, procuramos demonstrar que a parte essencial das recentes contribuições – especialmente aquelas que buscaram em autores estrangeiros seu suporte teórico – era possível de ser encontrada em produções nacionais, com antecedência mínima de uma década em relação a Dale Tomich.

Dependência, modernização e reiteração tardia da economia escravista

Na mais recente publicação em língua portuguesa, Tomich em “A Escravidão no Capitalismo histórico: rumo a uma história teórica da segunda escravidão” (2016) empreende um duplo esforço: simultaneamente critica a “econometria regressiva” da Nova História Econômica de seus conterrâneos enquanto caminha para uma “história econômica teórica e empiricamente fundamentada” (p.89). Para tanto, fornece longa elaboração para qualificar a “escravidão como relação social de produção” (pp.70-78) sem, no entanto, admitir que se possa “formular uma teoria formal da ‘economia escravista’ ou uma teoria do ‘modo de produção escravista’ que possam ser aplicados a ‘casos históricos’ de escravidão” (p.78). Sem comprometer-se contudo em caracterizar tal relação como inerente a um “capitalismo escravista”, o autor recorre à Immanuel Wallerstein e seu conceito de “economia-mundo”, uma vez que “permite uma investigação sistemática das relações entre seus elementos constitutivos” (p.82). Sendo assim, os “complexos determinados de produção escravista” são encarados como “partes de uma singular divisão mundial de trabalho”. Logo,

Da perspectiva da economia-mundo, o Sul algodoeiro dos Estados Unidos e a Grã-Bretanha industrial não formam “economias” escravistas e capitalistas separadas, mas em vez disso são vistos como dois polos da divisão de trabalho econômica e geográfica mundial. Eles são interdependentes e mutuamente formativos um do outro através da forma de mercadoria. (p.85)

² “Os juristas romanos sabiam perfeitamente o que significava “profanar”. Sagradas ou religiosas eram as coisas que de algum modo pertenciam aos deuses, Como tais, elas eram subtraídas ao livre uso e ao comércio dos homens, não podiam ser vendidas nem dadas como fianças, nem cedidas em usufruto ou gravadas de servidão. (...) E se consagrar (*sacrare*) era o termo que designava a saída das coisas da esfera do direito humano, profanar, por sua vez, significava restituí-las ao livre uso dos homens”. AGAMBEM, Giorgio. “Elogio da Profanação”. In: *Profanações*. São Paulo: Boitempo, 2012. p.11

Fora a diplomacia – mais incisiva, militarizada e genocida em alguns momentos – o desenvolvimento histórico do capitalismo encontraria formas “sutis” (porém mais eficazes) de promover tal “interdependência” entre as antigas economias coloniais, e as potências do Norte ocidental. Essas formas estão vinculadas, sem dúvidas, às singularidades do conjunto de elementos da revolução industrial e ao excedente econômico garantido por ela. De acordo com Vânia Bambirra,

“(…) a mera existência de um processo de industrialização em marcha - seja no nível nacional ou internacional - traz como consequência a subjugação dos demais setores à indústria e tende a se transformar no centro da dinâmica do desenvolvimento econômico e social. (...) passando pela geração de novas necessidades, até a desagregação das formas econômicas e sociais anteriores e o surgimento de novas classes por ela gerado, o que provoca variações no eixo das contradições e nos conflitos da sociedade. (BAMBIRRA, 2012, p.62)

No interior do pensamento da crítica marxista à dependência, elaborada nas décadas de 1960 e 1970, o processo de industrialização trouxe como consequência a “subjugação dos demais setores à indústria”. Sendo assim, o escravismo do Sul dos EUA – ou de Cuba e do sudeste brasileiro – e o industrialismo bretão não podem ser encarados meramente como “interdependentes e mutuamente formativos um do outro” como quer Tomich. Há uma relação hierárquica entre estas “formas de mercadoria”. Ainda que as fábricas inglesas *demandem* algodão, elas não *dependem* exclusivamente da produção sulista. Como afirma Tamis Parron, “na esteira de Waterloo, decisões tomadas nos dois lados do Atlântico criaram um ambiente institucional de competição direta e livre-cambismo que levou ao ajuste e convergência de preços para artigos como algodão, café e, em parte, açúcar” (2015, p.214-215). Isto significa que a capacidade de concorrência internacional num mercado desembaraçado de pactos monopólicos é que concede primazia à comercialização do algodão estadunidense para a Inglaterra, desbancando as produções maranhenses, antilhanas e orientais – estas últimas tentadas pela própria Coroa britânica.

É o próprio Tomich quem recorda que “as características ambientais e geográficas de cada zona permitiram que tal produção se desenvolvesse numa escala sem precedentes” (p.87). No caso do café brasileiro, de acordo com Marquese, “a produtividade dos arbustos de café no Vale do Paraíba era, no momento do arranque da cafeicultura brasileira, três vezes superior aos do Caribe e o dobro das Guianas” (2013, p.299). O “momento de arranque” é, ainda, a segunda década do século XIX, quando as produções periféricas não haviam se modernizado com suportes da tecnologia industrial. Até aqui, apenas um dos elementos da produção foi elencado: a produtividade inerente às condições geológicas, independente da forma de organização do trabalho ou da circulação e distribuição da mercadoria. Estamos diante, pois, somente da *renda diferencial da terra*³.

³ Marquese ressalta ainda que, “mesmo se o Império britânico houvesse mantido o tráfico transatlântico e o trânsito de escravos entre suas colônias, muito provavelmente elas não conseguiriam fazer frente à produção brasileira”. (p.299)

A investigação deve alcançar, então, a mesma indagação que faz Robin Blackburn: “por que os plantadores das novas regiões continuaram a ser ou se tornaram proprietários de escravos?” (2016, p.27). A resposta oferecida pelo autor (“a principal motivação dos plantadores era ganhar dinheiro”) não nos satisfaz por completo, todavia. Deveríamos acrescentar: por que os plantadores das novas regiões continuaram a ser ou se tornaram proprietários de escravos, num contexto em que o trabalho livre assalariado provava sua eficácia na extração do mais-valor e o abolicionismo internacional promovia lutas pela “liberdade”, até então jamais vistas com tamanha integração e organização?

Mais uma vez, não nos contentamos com a resposta oferecida por Blackburn: “a lógica do capitalismo escravista incentivava o comportamento empresarial, mas também oferecia alguma tranquilidade”. (p.28) O “comportamento” e as “tranquilidades” que autor descreve nas páginas seguintes são aspectos definitivos da distinção para com o capitalismo, bem como o faz Tomich:

De modo diferente, na relação escravista não é a força de trabalho, mas a pessoa do trabalhador que toma a forma de mercadoria, e a produção é baseada na sua apropriação física, como se ela fosse uma propriedade. A posse do trabalhador determina *os modos como a terra, o trabalho e o capital são combinados e como a produção e a reprodução social são organizadas*. (...) A renovação da força de trabalho depende da renovação física da população escrava, seja pelo mercado de escravos ou pela reprodução biológica. De um ponto de vista econômico, *o tráfico de escravos é parte integrante do regime de produção* e constitui um mercado de trabalhadores, não de trabalho” (p.73. Grifos nossos)

O que é isto senão a racionalidade de uma economia escravista – contraditoriamente negada⁴ por Tomich? Por que, então, “a natureza da relação escravista sugere o limite dos esforços para formular uma teoria formal da ‘economia escravista’ ou uma teoria do ‘modo de produção escravista’” (p.78)?

Evidenciando as mesmas particularidades da relação escravista de trabalho e fazendo uso das mesmas citações e referências às obras fundamentais de Marx, Jacob Gorender, após dez anos de estudos e preparação, lança a primeira edição de *O Escravismo Colonial* em 1978, esclarecendo que:

O modo de produção constitui uma totalidade orgânica e um processo reiterado de produção, distribuição, circulação e consumo de bens materiais, todas elas fases distintas e, ao mesmo tempo, interpenetradas no fluir de um processo único. Mas, neste, é à produção que pertencem a determinação fundamental e o ponto de partida sempre recorrente. *A produção contém em si as demais fases como seus pressupostos e momentos particulares. Por isso, é ela o princípio formador da organização social dos homens que chamamos de modo de produção*. (GORENDER, 1980, pp.23-24. Grifos nossos)

⁴ “Na relação escravista, o trabalho é necessariamente incalculável e não está sujeito a ação formalmente racional” (p.75).

Essa “totalidade orgânica”, evidentemente, no caso do escravismo colonial, não se constitui enquanto *totalidade hermética*, por duas razões. Em primeiro lugar, na montagem da plantagem açucareira, apesar das tentativas de escravização indígena, o tráfico atlântico de escravizados africanos oferecia reposição frequente da mão de obra cativa, gerando divisas nas duas pontas da cadeia produtiva. Em segundo lugar, as mercadorias produzidas encontravam sua *realização* na Europa. Portanto, “o relevante aqui, do ponto de vista teórico, consiste no fato de se compatibilizar um modo de produção baseado na escravidão com a finalidade mercantil”. Essa compatibilidade se concretiza se tal modo de produção “estiver conjugado a um mercado externo apropriado” (GORENDER, 1980, p.170-171). Isto é, a produção escravista está alocada num sistema mundial no qual a demanda por produtos coloniais e a capacidade de reprodução da força de trabalho – através do tráfico – fornecem-na sustentação.

No início do século XIX, antes da expansão do abolicionismo internacional, nenhuma dessas duas condições estão afetadas. Pelo contrário, se avolumam, como frisa Tomich e admite também Gorender⁵. Desse modo, a resposta para a pergunta inicial de Blackburn deve ser buscada nas próprias particularidades da produção escravista que nos permitem caracterizá-la como um modo de produção, e em sua racionalidade, isto é, sua capacidade de acumulação e reprodução no tempo, configurando, inclusive uma formação social. Neste aspecto, Parron nos auxilia quando afirma, acerca da remodelação dos estados nacionais, que:

“O peso universal do escravismo no Brasil foi a condição de existência da cidadania brasileira, e a aceitação ecumênica de uma mesma concepção de cidadania apertou os liames da nossa unidade nacional nos planos social, ideológico e identitário. (...) quem decodificou a proporcionalidade [na representação parlamentar] por diversidade de interesses, foi engolido pelo separatismo. Quem a ignorou, sofreu outros achaques, esse não. *Ignora-me ou devoro-te*, eis a fórmula do Brasil, possível, pensável, adotável e esquecível apenas numa sociedade escravista de soberania plena”. (2015, p.205-206. Grifos no original)

A produção açucareira em Cuba, algodoeira nos Estados Unidos e cafeeira no Brasil tornam-se competitivas porque, além de desfrutar condições geográficas e climáticas favoráveis a cada uma das mercadorias respectivas, contam com a reiteração do escravismo pela configuração dos Estados nacionais que criaram, através de suas Constituições, “um quadro de recursos macropolíticos como a cidadania (...) e a proporcionalidade (...), no qual os representantes dos escravistas garantiam a administração física e simbólica da violência fora das unidades produtivas, componente integrante da extração do trabalho dentro delas” (PARRON, 2015, p.200).

⁵ Para o caso brasileiro, “justamente após a Independência é que o modo de produção escravista colonial vai atingir seu máximo florescimento, seu maior quantitativo de escravos e, possivelmente sua maior produção de sobreproduto acumulado no próprio País”. GORENDER, J. *Gênese e Desenvolvimento do Capitalismo no Campo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Mercado Aberto, 1987. p.25.

O que sucede, entretanto, para o caso brasileiro, quando o abolicionismo internacional logra impor o fim do tráfico atlântico de escravizados, a partir de 1850? A reiteração tardia do escravismo em nosso país, num contexto de esgotamento da reposição da força de trabalho – aumento dos preços dos escravizados, ineficácia de reprodução biológica com a realizada nos Estados Unidos, acréscimo da luta escrava, abolicionista urbana e das manumissões, isolamento no cenário internacional, promulgação de leis emancipacionistas, etc. – ocorre através de um processo de *modernização reflexa* da estrutura produtiva, com vistas a redução dos custos de produção e transporte, e a manutenção da propriedade escrava.

Os plantadores de café se viram obrigados tanto a, em médio prazo, criar artificialmente o excedente populacional que pudesse impor uma força de trabalho de reserva – através do projeto imigrantista – quanto a modernizar a estrutura de escoamento da mercadoria, superando as seculares tropas de mueres que atravessavam as encostas da Serra do Mar. Em outras palavras, a capacidade de competição internacional do café brasileiro passaria, necessariamente, pela manutenção e ampliação dos rendimentos e pela resolução das contradições de um modo de produção (em vias de desintegração) dependente de outro, ao se encontrarem na realização externa da produção nacional.

Para o prosseguimento da análise, em primeiro lugar é importante distinguir entre aquilo que chamamos de *particularidades* da economia escravista colonial na totalidade da dinâmica do sistema econômico mundial, que consolidava o capitalismo industrial como modo de produção hegemônico⁶, de suas *contradições*, isto é, dos elementos dinâmicos que, envolvendo os dois modos de produção (escravismo e capitalismo), acabaria por tornar irremediável a derrocada do primeiro em benefício do segundo a nível nacional. As particularidades são características da relação entre o escravismo e o capitalismo que, sem impedir o funcionamento dinâmico nem de um nem de outro, acabam por simular contradições. Por isso, podemos chamá-las, também, de *falsas contradições*. Já as verdadeiras contradições⁷ são aquelas que tornaram a marcha do capitalismo histórico insuperável até mesmo para a manutenção da dominação interna pelas classes plantacionistas.

No rol das *falsas contradições* encontram-se dois aspectos fundamentais: o complexo financeiro e a “modernização” da infraestrutura e da produção nacional. A contradição que, em sua dinâmica, pôs fim ao escravismo e em seu lugar sedimentou o capitalismo é, por outro lado, um dos elementos fundantes da produção: o acesso a força de trabalho, assunto que não será abordado neste artigo.

⁶ Vitória do Norte na Guerra Civil estadunidense, unificação italiana e alemã, Era Meiji japonesa, etc.

⁷ “As contradições *reais*, na verdade, não são efeito de vícios na conjunção de predicados imediatamente atribuídos a um sujeito, nem resultado de atropelos (precipitada, ou deliberadamente) cometidos na inferência lógica entre proposições; tampouco se resolvem simplesmente em oposições (no limite: arbitrárias) que do exterior são projetadas sobre as coisas, a fim de melhor as contrastar ou distinguir”. BARATA-MOURA, José. *Dialética Marxista*. Lisboa: Editorial Avante!, 2010. p.15.

Cumpramos ressaltar que o aprofundamento do modelo plantacionista-exportador – ainda que baseado no escravismo – não impediu a entrada de capital internacional pela transferência de tecnologias – principalmente a de transportes, mas também a de serviços de urbanização – bem como o desenvolvimento do capital financeiro da economia brasileira. Na verdade, tal aprofundamento só ocorreu devido a associação do capital nacional com o capital externo, de forma subordinada.

Essa associação é categorizada, como *dependência econômica*. Procurando dar conta, especialmente, de explicar o momento inaugurado no pós-guerras, no qual o capital monopolista empreende uma “modernização repressiva” do complexo industrial dos países do chamado “Terceiro Mundo”, Dos Santos, Bamberger e Marini analisam o caráter limitador da dependência econômica desde a independência formal das antigas colônias ao afirmar que “é a partir de então que se configura a *dependência*, entendida como uma relação de subordinação entre nações formalmente independentes, em cujo marco as relações de produção das nações subordinadas são modificadas ou recriadas para assegurar a reprodução ampliada da dependência” (MARINI, 2005: 141).

Paradoxalmente, um dos primeiros, senão o primeiro mecanismo da dependência é estabelecido enquanto um acordo formal entre Estados soberanos e independentes: o empréstimo de dois milhões de libras contraído pelo governo brasileiro junto aos bancos ingleses para o pagamento da indenização da independência à Portugal. Desde então, estava instaurada o serviço da dívida pública, o mais rentável e odioso sistema de *transferência de valor como intercâmbio desigual* para as potências centrais (LUCE, 2018, p.47-52; 58-62). Esse sistema é um exemplo contundente da dependência econômica entre nações formalmente independentes. Para Marini,

os fluxos de mercadorias e, posteriormente, de capitais têm nesta [na revolução industrial] seu ponto de entroncamento: ignorando uns aos outros, os novos países se articularão diretamente com a metrópole inglesa e, em função dos requerimentos desta, começarão a produzir e a exportar bens primários, em troca de manufaturas de consumo e — quando a exportação supera as importações — de dívidas. (2005, p.140)

A última frase merece atenção especial. Marini afirma que nas novas relações econômicas que as nações latino americanas estabelecem com a “nova” metrópole, as dívidas fazem parte das *mercadorias trocadas*. Da mesma maneira que, grosso modo, é necessário ultrapassar a lógica formal para compreender o que significa “exportação de capitais”, devemos fazer o mesmo exercício para pensar a dívida como uma mercadoria. Todavia, essa mercadoria especial só aparece em cena “quando a exportação supera as importações”, ou seja, quando o Estado Nacional dependente tem reservas suficientes para contrair novos empréstimos ou firmar novos contratos de transferência de tecnologia através da chamada “modernização da infraestrutura nacional”, como a instauração de ferrovias.

Antes de nos dedicarmos a problemática da implantação do sistema ferroviário, é interessante observar o papel desempenhado pelas companhias de seguro para o estabelecimento e diversificação do complexo financeiro. Encontram-se em funcionamento, de 1808 a 1850 apenas 24 companhias, enquanto que a década de 1851-1860 verifica a instauração de mais 29 companhias, totalizando em 1889, 143 delas. O ano de 1850, além da abolição do tráfico internacional e da Lei de Terras, conhece também a promulgação do Código Comercial Brasileiro - Lei 556 de 25 de Junho - tornando-se a primeira legislação brasileira a regular o seguro marítimo em todos os seus aspectos, abrindo definitivamente o mercado para as companhias estrangeiras que atingiriam, em 1889, a exata metade do total.

É o elevado volume de exportação de café que atrairia a instalação das companhias seguradoras estrangeiras que, em sua maioria, se dedicariam a segurar o transporte marítimo da mercadoria, enquanto que os riscos terrestres caberiam às companhias nacionais. Interessa-nos sublinhar a relação entre a quantidade de companhias seguradoras de escravizados e as demais companhias: no período de 1808-1891, apenas 11 teriam funcionado perante a existência de mais 131 companhias.

A pesquisa em que nos baseamos para apresentar esses dados (PAYAR, 2012) não chega a comparar o total de capital disponível das companhias seguradoras (da vida) de escravizados (e da propriedade do senhorio) com aquele disponível para os transportes marítimos. Recorrendo ao Almanak Laemmert verificamos, por exemplo, que em 1871, enquanto que a *Companhia de Seguros Perseverança*, especializada no seguro de escravizados, se instalava com um capital de mil contos de réis, a *Companhia Real de Seguros Royal Insurance de Londres e Liverpool* dispunha vinte mil contos de réis⁸ para lidar com o transporte marítimo.

Alguns apontamentos podem ser feitos a partir desse pequeno referencial. O primeiro refere-se ao fato das companhias seguradoras de escravizados surgirem apenas após a proibição do tráfico internacional (PAYAR, 2012, p.157) e estão diretamente relacionadas com a elevação do preço de compra do escravizado no mercado interno, dada sua crescente escassez. É uma fase transicional em que o advento de Companhias de Seguros, organizadas de maneira “tipicamente capitalistas”, aparecem no cenário nacional como mecanismo de modernização reflexa da complexa estrutura financeira e creditícia do escravismo colonial, dentro da qual os bancos vão substituindo aos poucos os mercadores-credores⁹. Somente a fusão do capital bancário com o industrial, na Europa, permitiria o desprendimento de capitais suficientes para que pudessem singrar o Atlântico em busca de segurar

⁸ *Almanak administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro – Almanak Laemmert*. 1871: 399. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1871/00000407.html> Acesso em: 30/11/2016.

⁹ A refundação do Banco do Brasil data de 1852, e, paulatinamente, os títulos do Estado passam a superar as formas características de acumulação – até o momento “improdutivas”, como o *entesouramento* (GORENDER, 198, p.545-551).

o comércio de um produto tão simples quanto o café, mas que dada as condições de produção na sociedade brasileira, garantia um vasto excedente econômico para uma minoria esmagadora.

A segunda é a de que o modelo legislativo adotado pelo império asseguraria, a partir de então, ao capital internacional - decididamente melhor experimentado no ramo e com maiores fundos - a proeminência no seguro do transporte marítimo (portanto, do café), estabelecendo assim, um lucrativo mecanismo de expropriação do excedente, além de eliminar a figura individual do mercador-segurador. Por fim, esse mercado de capitais, “se liberou da sua dependência da compra de escravos e de terras e passou a mover-se mais livremente em busca de investimentos industriais, comerciais e de serviços”. (DOS SANTOS, 1994, p.32) Essa liberação só foi possível à medida em que diminuía a concentração de escravizados na população brasileira e a rentabilidade de investimentos na compra de maquinaria - para a lavoura ou para a instalação de ferrovias - estava garantida para além do “livre mercado”, nas formas de juros estatais prescritos nos acordos que o império brasileiro celebrava com as companhias inglesas, a partir do Decreto N.641 de 1852¹⁰.

A implementação da malha ferroviária talvez seja a mais notória característica da capacidade do capitalismo industrial alterar a composição ecológica das forças produtivas periféricas, em seu próprio benefício, inclusive. O fato das “burguesias agrário-exportadoras se relaciona[rem] com o mundo tecnológico moderno n[a] função passiva de consumir e não de produzir ciência” (DOS SANTOS, 1994, p.41. Grifos nossos.), é definido por Darcy Ribeiro como *modernização reflexa*:

Tal ocorre, por exemplo, com a difusão dos produtos da revolução industrial, como instalações de ferroviárias ou de portos que “modernizaram” enormes áreas em todo o mundo extra-europeu, apenas para fazê-las mais eficazes como produtoras de certos artigos, mas que, nada obstante, as tornaram importadoras de bens industriais”. (RIBEIRO, 1983, p.56)

Reflexo porque enquanto agente passivo, isto é, que sofre a ação externa da produção industrial, não alcança de forma autônoma a capacidade de produzir tecnologia equiparável às potências centrais. Para a historiografia tradicional, entretanto, as ferroviárias cumprem outra função. Encarada, corretamente, como momento chave da modernização da lavoura cafeeira, teria permitido, de uma forma determinista, a transição para o “trabalho livre”. Para fins da problemática que este trabalho se propõe, esta explicação é insuficiente. Ainda assim, em que medida, a ferrovia teria contribuído realmente para a transição para o trabalho livre? Os dois recortes a seguir resumem argumentos arrolados pela historiografia citada para explicar a relação sugerida entre a ferrovia e o trabalho livre:

¹⁰ Cf. CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil. 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

[A empresa ferroviária] estimulou a criação de um mercado de trabalho livre - seja pelo fato de só utilizar trabalhadores assalariados em plena sociedade escravista, seja por contribuir para o processo migratório, ou mesmo pelo significado que os trabalhadores ferroviários tiveram na constituição do mercado de trabalho urbano. (SAES, 2002, p.195)

A modificação do sistema de transportes propiciou a transição do trabalho escravo para o livre. Esse processo foi favorecido particularmente pela melhoria do sistema de beneficiamento do café, graças à utilização de máquinas de várias espécies. (COSTA, 2010, p.217-218)

Segundo esses autores, três são os principais fatores da transformação sugerida: a utilização de “trabalhadores assalariados em plena sociedade escravista”, “a modificação [em si] do sistema de transportes” - e a “melhoria do sistema de beneficiamento do café”. O segundo argumento, arrolado por Emilia Viotti da Costa, sem dúvida, é o mais característico da relação direta dos impactos da revolução industrial na torrente modernizadora de história, e é a ele que nos dedicaremos em primeiro lugar.

De acordo com o instrumental teórico utilizado até aqui, quais seriam os impactos da instalação da ferrovia na economia *escravista colonial*, fundamentalmente na sua relação com a *modernização reflexa* da plantagem cafeeira? Em 1854, o Barão de Mauá inaugura o primeiro trecho da Estrada de Ferro Mauá com apenas 15 km, ligando o Porto Mauá até o pé da serra para Petrópolis. A expansão da malha ferroviária brasileira se daria em busca do café já plantado e colhido. Somente após treze anos, em 1867, a Província de São Paulo – que já assumira a liderança na exportação cafeeira, superando o Rio de Janeiro – teria seu primeiro trecho ligando o Porto de Santos à cidade de Jundhiay com 139 km, momento no qual o país já contava com 598 km de trilhos, incluindo Minas Gerais, Pernambuco e outras províncias da região Nordeste. Em apenas oito anos, o café paulista, já assentado no promissor Oeste, seria privilegiado pela expansão da malha em mais 516 km atingindo os principais entrepostos de escoamento da mercadoria, como Mogi-Mirim, Cachoeira Paulista e Amparo, através da fundação de três companhias: a Mogyana, a Sorocabana e a Paulista.

Flávio Azevedo Saes em “Estradas de Ferro e Diversificação da Atividade Econômica na Expansão Cafeeira em São Paulo, 1870-1900” - autor da primeira citação acima - nos oferece uma pista ao afirmar que “o crescimento da produção (e da exportação) do café de São Paulo exigiu a implantação da rede ferroviária e o aumento da população através da imigração em massa”. (SAES, 2002, p.180) Para ilustrar sua hipótese, mesmo ressaltando que “não se pretende buscar relações quantitativas precisas entre a extensão de rede ferroviária, a produção (ou as exportações) de café e a população”, o autor nos apresenta uma tabela na qual compara a evolução das exportações de café pelo Porto de Santos nos anos de 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895 e 1900, com o tamanho da malha ferroviária paulista e o aumento populacional da província.

Tabela 1. “São Paulo: rede ferroviária, população e exportações pelo porto de Santos – 1870-1900”.

Anos	Rede ferroviária (km)	Exportações de café por Santos (sacas de 60 kg)	População
1870	139	543.425	-
1875	655	740.603	837.354 (1874)
1880	1.212	1.204.328	-
1885	1.640	1.657.176	1.221.380 (1886)
1890	2.425	3.048.327	-
1895	2.962	3.135.196	-
1900	3.373	7.821.541	2.279.608

Fonte: Reproduzido de SAES, 2002, p.181.

Nessa tabela, em que os dados para as exportações são dispostos isoladamente em cada um desses sete anos, sem considerar a evolução do acúmulo da produção no intervalo proposto – como naturalmente se verifica na malha ferroviária, já que esta não está sujeita às safras anuais – temos a impressão de uma relação direta do aumento da produção com a expansão dos trilhos, uma vez que os números apresentam uma proporção tal que enquanto a ferrovia dobra de tamanho, a exportação também o faz.

Em busca de confrontar nossa inquietação do real significado da ferrovia, em sua condição de modernização reflexa, com os dados apresentados pela tabela de Saes, e sabendo que tal “exigência” é, na verdade, uma relação dialética e não uma determinação interna da produção cafeeira, visitamos algumas fontes, em parte as mesmas em que Saes localiza os dados oferecidos a nós, e outras que surgiram na investigação e entendemos por construir algumas tabelas e gráficos que considerem, numa perspectiva maior, não só intervalos acumulados das safras para exportação, como outras relações que a criação e expansão da malha ferroviária poderiam estabelecer (e assim fizeram) com outros aspectos da geografia econômica paulista e nacional. A primeira tabela que apresentamos é resultado dos dados oferecidos por Saes acrescidos do acúmulo das sacas de café exportadas no intervalo de cinco anos (1869/70 - 1874/75, por conta da sazonalidade das safras) sob a ótica da oscilação de cada variável.

Tabela 2. Relação entre malha ferroviária e exportação de café pelo porto de Santos entre 1870 e 1890.

Ano	Ferrovias em SP (Km)	Variação	Exportação Santos*	Variação
1870	139	-	1.911.685	-
1875	655	371%	2.778.770	45,35%
1880	1.212	85%	4.635.150	66,80%
1885	1.640	35%	8.783.365	89,46%
1890	2.425	48%	9.877.781	12,46%

* Acumulado de cinco em cinco anos; Em sacas de 60kg ou 4 arrobas.

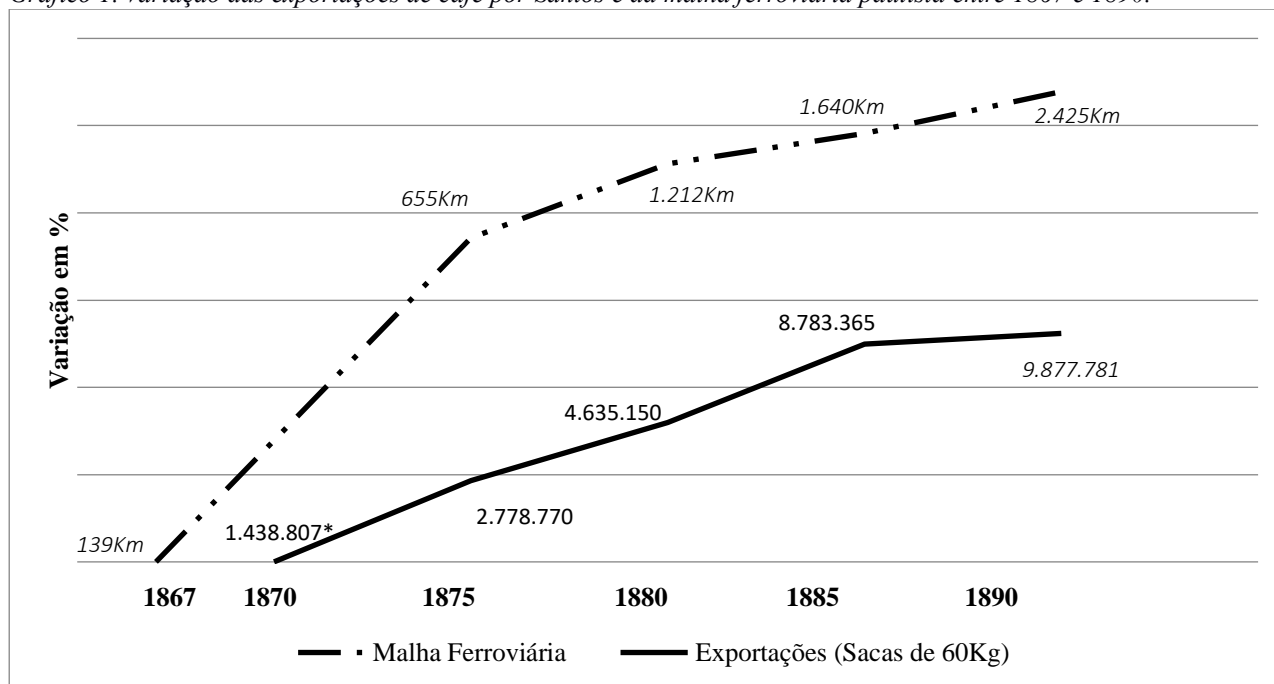
Fontes: (1) “Tabela 1 - São Paulo: rede ferroviária, população e exportações de café pelo porto de Santos” In: SAES, 2002: 181.

(2) *The Brazilian Year Book, issued under the patronage of the Brazilian Government. Compiled and edited by J. P. Wileman.* Rio de Janeiro: The Offices of the Brazilian YearBook, 1909. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000540&m=393&n=00051 Acesso em: 14/12/2016.

(3) “Evolução histórica da malha ferroviária brasileira: extensão dos trilhos e variação anual” CAVALCANTI, Flávio. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovios/evolucao-quilometrica-das-ferrovias-no-Brasil.shtml> Acesso em 14/12/2016.

Pelos dados apresentados, é possível verificar que, no primeiro intervalo considerado, enquanto a malha ferroviária tem uma variação positiva de 371%, saltando de 139km para 655km, a exportação salta apenas 45,35% e não 36,28%, como nos faz crer Azevedo Saes. É somente no terceiro intervalo, 1880-1885, que a exportação santista salta 89,46%, passando de 4.635.150 sacas de 60kg de café para 8.783.365, enquanto que a extensão da malha cresce “apenas” 35%, praticamente invertendo a relação verificada no primeiro intervalo. Mais espantoso ainda é que o último intervalo, 1885-1890¹¹, constata um crescimento dos trilhos na ordem 48%, atingindo 2.425Km, enquanto a exportação cresce 12,46%. O gráfico a seguir nos auxilia visualmente a compreender o que estamos tentando dizer.

Gráfico 1. Variação das exportações de café por Santos e da malha ferroviária paulista entre 1867 e 1890.



*Exportações acumuladas no intervalo de 5 anos, com exceção do intervalo entre 1867-1870. Em sacas de 60Kg ou 4 arrobas.

Fontes: (2) e (3) da “Tabela 2”.

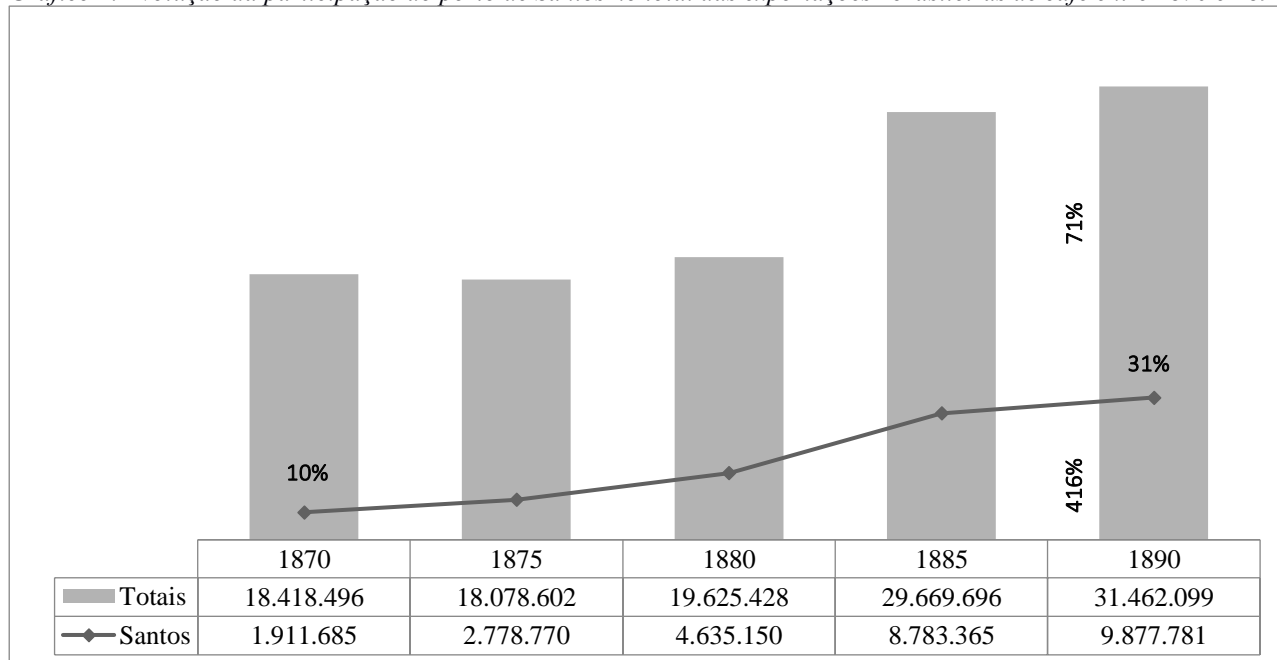
(4) IBGE *I Centenário das Ferrovias Brasileiras* (Diversos Autores) Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. Disponível em: <http://archive.org/stream/centenarioferrovias1954#page/n1/mode/2up> Acesso em: 19/12/2016.

Fica nítido que somente esses dois instrumentos matemáticos - a Tabela 2 e o Gráfico 1 - mesmo utilizando a ideia de acúmulo de exportações por intervalos, não seria suficiente para

¹¹ Interrompemos nossa análise nesse intervalo, não atingindo o ano de 1900 como fez Flávio Saes já que estes são os limites da nossa pesquisa nesse momento, entendendo que a partir da década de 1890 já não mais nos encontrávamos sob a vigência do *escravismo colonial*.

afirmarmos qualquer relação mais profunda da ferrovia com o café. A análise fria dos dados, até o momento, nos permite apenas constatar que as variações no crescimento da malha e das exportações obedecem a regras distintas. Desse modo, nossa empreitada necessita da confrontação com outras variáveis nesse esquema. É parte do que almejamos alcançar com o Gráfico 2.

Gráfico 2. Evolução da participação do porto de Santos no total das exportações* brasileiras de café entre 1870 e 1890.



*Exportações acumuladas no intervalo de 5 anos. Em sacas de 60kg ou 4 arrobas.

Fontes: (2) da “Tabela 2”.

Considerando que a Província de São Paulo, principalmente devido ao aumento da produção oriunda do chamado “Oeste paulista” está em franco crescimento como nos fiam outras fontes (COSTA, 2010) e que o café ali produzido não deixou de ser exportado, e acrescentando o que discurremos anteriormente com a observação da Tabela 1 e do Gráfico 1, ficamos minimamente seguros, com a ajuda do Gráfico 2, em afirmar que *a relação primária estabelecida entre a expansão da malha ferroviária e a produção cafeeira paulistas está diretamente estabelecida com o aumento gradativo e ininterrupto das exportações de café pelo Porto de Santos e não mais pelo Porto do Rio de Janeiro, no intervalo considerado de 1867 a 1890*. Isto é, quando os Silva Prado, os Vergueiro, os Pais de Barro, os Souza Queiroz, etc., grandes famílias cafeeicultoras paulistas, decidem aplicar parte do capital adquirido como excedente da produção e comercialização do café em ferrovias (SAES, 2002, p.181-182) - já que os ingleses haviam desistido do projeto de expansão da Estrada de Ferro

Santos-Jundhiay - eles estão em busca da produção já existente e não criando estradas de ferro onde não havia café plantado. Assim, a primeira consequência direta da instalação da malha ferroviária em São Paulo¹² é o acelerado dinamismo que o Porto de Santos vivenciaria, chegando a superar o do Rio de Janeiro (no quesito café) ainda no ano de 1890-91 e não mais perdendo o posto de liderança a partir da safra de 1892/93. Os dados que apresentamos na sequência colaboram para diversificar ainda mais a relação que estamos analisando. Vejamos:

Tabela 3. Relação entre malha ferroviária e exportações de café no Brasil entre 1870 e 1890.

Ano	Exportação de Café*	Varição	Ferrovias Brasil (Km)	Varição
1870	18.418.496	-	745	-
1875	18.078.602	-1,84%	1.801	141%
1880	19.625.428	8,55%	3.398	89%
1885	29.669.696	51,17%	6.930	103%
1890	31.462.099	6,04%	9.943	43%

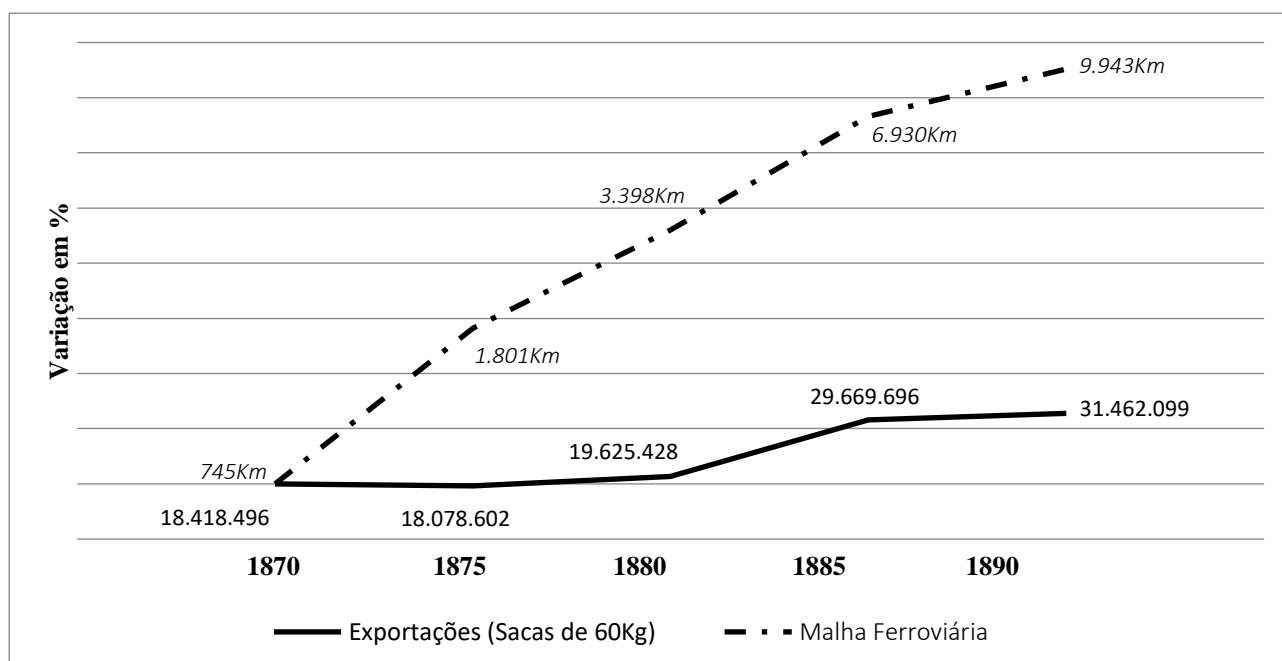
*Exportações acumuladas no intervalo de 5 anos. Em sacas de 60Kg ou 4 arrobas.

Fontes: (2) e (3) da “Tabela 2”. Obs.: Os dados para a exportação brasileira entre 1870 e 1872 estavam em sacas de 75Kg ou 5 arrobas, assim, procedemos à conversão para facilitar a compreensão.

Que afirmativa podemos fazer para sanar a expectativa de um crescimento acumulado no intervalo de 1870-1875 para o total das exportações brasileiras que, em verdade, caem 1,84%, enquanto que a exportação por Santos se eleva 45,35% e a malha ferroviária paulista e brasileiras variam positivamente 371% e 141%, respectivamente? O segundo intervalo considerado, 1875-1880, não deixa a desejar para nossa problemática atual, uma vez que as exportações brasileiras acumuladas retomam o crescimento em apenas 8,55% frente a 66,80% para as exportações santistas e as ferrovias acumulam crescimento de 89% para as brasileiras e 85% para as paulistas, como ilustra o gráfico a seguir.

Gráfico 3. Variação da exportação de café e da malha ferroviária brasileiras entre 1870 e 1890.

¹² No intervalo de 1870-1890, a malha ferroviária paulista cresce 1.644%, saltando de 139km a 2.425km. Mesmo assim, a participação da malha paulista no total brasileiro varia apenas de 18,6% para 24,3%, já que em 1890, o Brasil conta com 9.943km de estradas de ferro. Isso apenas reforça a nossa tese de que a ferrovia em São Paulo cumpre um designio direto nesse intervalo considerado: mudar o polo econômico do escoamento marítimo do café do Rio de Janeiro para Santos, supondo, claro, que o máximo possível da produção tenha sido escoada pelos trens e não mais pelas tropas de muares. A relação direta da malha com o aumento da própria produção é algo que só pode ser considerado a partir de 1890, quando outros fatores entram em jogo.



Fontes: Elaborado com os dados da “Tabela 3”.

É somente no terceiro intervalo, 1880-1885, que, comparando a Tabela 3 com a Tabela 2, observamos uma aproximação na taxa de crescimento das exportações entre São Paulo e as totais brasileiras, respectivamente de 89,46% e 51,17% - melhor observada em números absolutos: quatro milhões de sacas a mais em Santos e dez milhões no total das exportações – o que não nos assegura, definitivamente, estabelecer uma conexão direta da ferrovia com o aumento da produção cafeeira, já que, enquanto a malha total brasileira dobra de tamanho (103%), atingindo quase 7 mil km¹³, a paulista cresce apenas 35%. Ainda assim, esse crescimento aproximado denota a solidificação do transporte ferroviário como alternativa para o escoamento do café, ao mesmo tempo em que garante o terreno do negócio ferroviário como um negócio em si.

Retomando o debate conceitual e teórico, queremos afirmar, portanto, que a ferrovia é capitalista em sua produção (inglesa, alemã ou estadunidense) e comercialização, mas não em sua montagem em solo nacional:

O trabalho de construção da ferrovia veio representar mais uma fonte importante de emprego para milhares de brasileiros pobres que, mesmo tendo acesso à terra, cultivando lotes próprios ou de outros, necessitavam complementar a sua renda, e para milhares de outros que provavelmente tinham de deixar as fazendas no período de entressafra. Por sua natureza, o trabalho de construção oferecia um emprego temporário e obrigava os trabalhadores a mudar de um lugar para outro. Os trabalhadores "viajavam" com a linha à medida que a construção progredia e, caso tivessem sorte, conseguiam uma sucessão de contratos temporários. Desse modo, o trabalho na construção combinava com a precariedade e instabilidade dos empregos

¹³ Evidentemente, as ferrovias foram implantadas em diversas localidades, criando redes de escoamento de mercadorias no Sul e no Nordeste que não tinham relação alguma com o café.

em uma sociedade essencialmente rural e escravista. (LAMOUNIER, 2007: 368-369)

A chegada das ferroviárias ao Brasil tem a ver com a exportação de capitais, de tecnologias e mesmo de mercadorias; se no país de origem faz parte da produção industrial, aqui pertence ao setor de serviços e ao setor financeiro (juros estatais para cobrir os gastos da instalação e manter a taxa de lucro garantidos pelo Decreto 641/1852), mesmo que favoreça a circulação da mercadoria café (real setor produtivo dominante), reduza seus custos e aumente sua taxa de lucros (MELLO, 1991: 80-82). Sua relação com a difusão de um “mercado de trabalho livre” *no campo* é acidental ou, se preferirmos, conjuntural e não estrutural: seus trabalhadores, apesar de passarem a realizar formas de organização e luta “típicas” do operariado industrial (o sindicato e a greve) estão subsumidos apenas formalmente ao capital.

Nos colocamos, pois, contrários à hipótese de João Manuel Cardoso de Mello, para quem “a estrada de ferro e a maquinização do beneficiamento não somente reforçam a economia mercantil-escravista cafeeira nacional. Ao mesmo tempo, se opõem a ela, criando condições para a emergência do trabalho assalariado” (MELLO, 1991, p.82). Esse processo histórico, o estabelecimento de “núcleos importantes que empregam trabalho assalariado” (1991, p.83), e que coincide com a modernização do escravismo, já está anunciado pela proibição do tráfico internacional de africanos escravizados em 1850 (bem como pela Lei de Terras), e, através do aprofundamento das contradições internas do sistema social em sua relação com o capitalismo dos países centrais, levaria ao estabelecimento de uma nova estrutura social, não somente arruinando a antiga, mas erigindo-se de suas próprias entranhas.

Esta particularidade do final do escravismo é, pois, uma falsa contradição e não pode ser arrolada como um dos fatores determinantes da mudança do estatuto jurídico da força de trabalho.

Conclusão semelhante deve ser feita para a modernização dos portos, como o de Santos e o do Rio de Janeiro, a iluminação das cidades, as reformas urbanas, a utilização de barcos e navios a vapor no comércio transatlântico ou de cabotagem, etc, com a ressalva de que essas transformações permitirão um reordenamento do mercado de trabalho livre nas cidades. Atenção especial, no entanto, dedicamos à aquisição de maquinaria para o beneficiamento do café. É comum lermos que as máquinas para o descascamento, o ensacamento ou os equipamentos de lavagem e secagem do café eram incompatíveis com o trabalho escravo, por serem possivelmente mal manipuladas e até destruídas pelos trabalhadores (COSTA, 2010: 226; MELLO, 1991: 60), ou que o fazendeiro não tinha o interesse em investir em capital fixo, já que o próprio escravizado era uma preocupação “fixa” maior¹⁴. Em primeiro lugar, o beneficiamento do açúcar, isto é, o engenho, foi desde o início um

¹⁴ Segundo Gorender, o escravizado não era capital fixo, mas *capital esterilizado*: “no processo diário da produção, antes de receber o salário, o operário criou valores que de imediato, passam a pertencer ao capitalista. O adiantamento é feito

processo “industrial” (CASTRO, 2011: 249) e de desenvolvimento tecnológico até certo ponto, independente. Por outro lado, a medida em que as máquinas para a lavoura encontram uma produção tal capaz de ser vantajosa sua exportação – e a acumulação do café permitisse, do lado de cá, sua importação – é o próprio Estado brasileiro que custeia seu traslado e, ao repassá-las para os produtores, fica com a maior despesa. Ao invés de se chocar com o trabalho escravizado, as máquinas do café permitem a expansão da lavoura escravista, ao retirar o trabalhador de tarefas que passam a ser exercidas mecanicamente e o devolvem aos setores do ciclo do café que não foram mecanizados, como a carpa e a colheita.

Enfim, como salientam Marquese e Tomich,

“a fronteira aberta e a mobilidade proporcionada pelo trabalho escravo, somadas, após a década de 1860, à construção da malha ferroviária e adoção de maquinário avançado de beneficiamento que permitia poupar mão de obra e deslocar mais cativos ao eito, tornaram a produção brasileira altamente elástica, apta não só a responder, célere, aos impulsos do mercado mundial, como sobretudo, a comandá-los”. (2009, p.373)

Até onde vai a “segunda escravidão”?

Em recente balanço historiográfico acerca das produções que tem a escravidão brasileira como tema central, Rafael Marquese e Ricardo Salles (2016, p.99-161) reforçam a crítica da compreensão do escravismo enquanto modo de produção por, “encarar a sociedade e a economia coloniais periféricas em relação aos centros do capitalismo nos espaços metropolitanos como ‘dualidades integradas’ via mercado mundial” (p.103). Apesar de resgatarem importantes contribuições como as de Florestan Fernandes e Emília Viotti da Costa, destacando o silenciamento a que estiveram submetidos durante o final da década de 1980 e toda a década de 1990, acabam por reiterar a inviabilidade dos esforços empreendidos por Gorender para dar coerência à prática econômica baseada no trabalho escravizado que perdurou três séculos.

Em seu lugar, propõem o uso do conceito de “segunda escravidão” ou “nova escravidão” que, durante o século XIX, forneceria “caminho mais seguro” para a compreensão da revitalização da escravidão num contexto de emergência do Estado Nacional, livre competição das commodities periféricas no mercado mundial e os desdobramentos da Revolução Industrial (p.130-131). Neste sentido, apontam para o fato de que a *plantation* no Brasil “era a exceção e não a regra”, se comparado, “por exemplo, com as colônias inglesas e francesas no Caribe”. Contra esse “consenso

pele operário, não pelo capitalista. O contrário ocorre com a inversão inicial de aquisição do escravo. (...) Antes de obter dele qualquer produto, já efetuou um adiantamento (1980: 177-178). Desse modo, distinto do capitalismo, no escravismo, tal capital esterilizado só seria reavisto na venda do trabalhador escravizado.

historiográfico”, ressaltam que a posse de escravos estava, durante o século XVIII, completamente “difundida no tecido social” com o agravante de que a maior parte dos escravizados, nesse período, não estava alocada nas produções plantacionistas. O valor “heurístico” da “segunda escravidão”, portanto, estaria no fato de que, diante da referida conjuntura – deteriorada com o avanço do abolicionismo internacional e o fim da escravidão nos EUA – tal conceito permite compreender que o café reverteria tal quadro, concentrando, em sua evolução histórica, o grosso do quantitativo nacional de escravizados. Além disso, “essa nova escravidão – a segunda escravidão – teve seu polo dinâmico e estruturador na grande propriedade rural (...) portanto, tratou-se de um sistema travejado pela *plantation*”. Em outras palavras, a *plantation* “foi sua espinha dorsal” (p.130).

Do ponto de vista da descrição histórica dos fatos, nenhum dos dados apresentados por Marquese e Salles são passíveis de objeção. Entretanto, se considerarmos o percorrer da relação entre o tráfico de escravizados e a produção de mercadorias coloniais, posteriormente de “commodities periféricas”, desde a montagem da plantagem açucareira no século XVI até a emergência da cafeeira, verificamos que o polo dinâmico capaz de dar sentido à continuidade do tráfico até 1850 é o sistema plantacionista. O fato de que a sociedade brasileira tenha feito uso da escravidão no ambiente urbano e na mineração não elide a preponderância da plantagem e sua relação com o escravismo. Isto é, de acordo com Gorender, o modo de produção escravista colonial é o “fundamento da formação social escravista, *não toda ela*” (1980, p.25. Grifos no original). Em outras palavras, “o significado simbólico, social e econômico que a escravidão mercantil conferia à posse de cativos” (MARQUESE; SALLES, 2016, p.130) deve-se histórica e reiteradamente ao seu núcleo formador, a plantagem. Não é necessário lembrar o fato de que até princípios do século XIX, os núcleos urbanos eram escassamente povoados, inclusive aqueles ligados ao comércio internacional¹⁵. Ademais, as outras formas econômicas – com exceção daquelas que se apartaram completamente da economia mercantil (como o quilombo e a economia camponesa que sucedeu à mineração aurífera em Minas Gerais) – isto é, a economia natural (gêneros alimentícios), a urbana e a pecuária eram subsidiárias da plantagem, com baixíssimo grau de autonomia.

Quanto às “dualidades integradas”, Gorender dedicou-se, em inúmeras páginas de sua obra, a se contrapor a essa interpretação, principalmente em relação às teses que opunham o “arcaico” e o “moderno” na economia brasileira (1980, p.302-317). Para o caso da formação do escravismo, o que o autor afirma é a dependência da produção (que possuía finalidade mercantil) de um mercado monopólico: a prática mercantilista e o caráter colonial do território brasileiro é o que garantia a Portugal lucrar no comércio europeu por, simultaneamente, escoar a produção colonial permitindo sua realização, e transferir à colônia sua própria produção artesanal e manufatureira. Em outras

¹⁵ Cumpre recordar que essas vilas e cidades eram comandadas, em suas câmaras municipais, pelos “homens bons”, obrigatoriamente proprietários de terras e cativos.

passagens, Gorender reconhece a existência de sistemas econômicos mundiais que, ao menos até a Revolução Industrial, seriam formados por esse conjunto de mercados fechados das potências que emergiam na Europa durante e após as Grandes Navegações. Portanto, o que estava integrado não eram dualidades, mas sim modos de produção que, naquele momento, só tinham capacidade de reiteração no tempo se ajustados à lógica que os Estados modernos propunham.

Theotonio dos Santos, um dos responsáveis pela formulação da noção de sistema-mundo (juntamente com Immanuel Wallerstein e Andre Gunder Frank), traz decisiva contribuição em sua última obra:

Essa economia mundial forma, assim, uma divisão internacional do trabalho na qual os setores mais dinâmicos da acumulação de capital se encontram no centro do sistema, enquanto que os setores dependentes da demanda e do avanço tecnológico dos setores mais avançados se submetem aos seus mercados, aos seus capitais, alimentando a formação do seu excedente econômico e da sua capacidade de organizar e determinar a economia mundial. (2014, p.135-136).

Quais seriam os “setores mais dinâmicos da acumulação de capital” e quais os “dependentes da demanda e do avanço tecnológico” na evolução histórica do mercado mundial desde o século XVI? Pelo fato de concordamos com Gorender de que é impossível falar de um capitalismo durante o século XIV, XV ou mesmo XVI, “aceitável unicamente no sentido [...] de capitalismo emergente que, à base de tecnologia produtiva inalterada, converte os camponeses e artesãos em assalariados e deles extrai mais-valia absoluta” (1980, p.305), opinião que, inclusive, nos faz discordar de Dos Santos e dos demais expoentes do “sistema-mundo”, buscamos em Darcy Ribeiro um original subsídio.

De acordo com o antropólogo brasileiro, este sim completamente ignorado pela historiografia brasileira, dois tipos de formação social terão vez na Europa, comumente denominados de “Estados Modernos”: os *impérios mercantis salvacionistas* e a *capitalista mercantil*. Portugal e Espanha na Península Ibérica e a Rússia czarista em direção a Eurásia comporão o primeiro tipo de formação, caracterizado, dentre outros fatores, por ambos tirarem, “das energias mobilizadas para a reconquista de seus territórios ocupados por árabes e por tártaro-mongóis a força necessária para as façanhas da sua própria expansão salvacionista” (1983, p.130). Entre as formações capitalistas mercantis estarão a Holanda, a Inglaterra e a França, em ordem cronológica de participação na grande aventura ultramarina. Esses dois processos civilizatórios têm em comum o fato de serem decorrentes da *Revolução Mercantil*, a sexta e antepenúltima revolução descrita por Darcy, que combina o uso de tecnologias que permitiram a navegação oceânica de longa distância com a supremacia da arma de fogo no aniquilamento ou capitulação de contingentes populacionais superlativos aos colonizadores (pp.129-130).

Serão, entretanto, os impérios mercantis salvacionistas que darão surgimento pioneiramente ao *colonialismo escravista* nas Américas:

Nas outras áreas americanas [desprovidas de concentração populacional a sofrer a *encomienda*. P.G.P.] restaurou-se o escravismo greco-romano em sua forma mais crua. Primeiro pela escravização dos indígenas locais e, mais tarde, desgastados estes, pela transladação de enormes massas de negros da África para as *plantations* e para as minas, onde seria também consumida a maior parte deles. (...) Este foi o maior movimento de atualização histórica de povos jamais levado a efeito, mediante a destribalização e a deculturação de milhões de índios e negros e seu engajamento em *novos sistemas econômicos*, na qualidade de camadas subalternas”. (p.135. Grifos nossos.)

Para Theotonio dos Santos, “as incursões de Marx e Engels na questão colonial já indicavam que aí não se reproduzia o processo europeu, mas, pelo contrário, a situação colonial era já um produto do processo de expansão capitalista mundial e não podia ser apresentada como uma realidade pré-capitalista” (2014, p.18). Nas palavras de Ribeiro, o colonialismo escravista estava

inserido dentro de um sistema econômico unificado e interativo. Não se configuram, portanto, como etapas pretéritas da evolução humana, mas como partes complementares de um mesmo complexo que tinha como centro dinâmico as potências ibéricas e, como áreas periféricas e como “proletariados externos”, as populações concentradas nas colônias. (1983, p.133)

Demonstramos acima que o que difere essas interpretações da elaborada por Gorender é a particularidade desse “novo sistema econômico” como um modo de produção distinto do capitalista. A atenção dedicada por Darcy Ribeiro à especificação de dois processos civilizatórios oriundos da mesma Revolução Mercantil nos conduz a um melhor acolhimento do processo histórico que desigualou os impérios salvacionistas das formações capitalistas mercantis¹⁶. Isto posto, compreende-se a sedimentação da produção colonial ibérica e nos compele a considerar a Revolução Industrial – sétima e penúltima revolução tecnológica – como garantidora do salto qualitativo dado pela Inglaterra, ocasionando a primeira formação *imperialista industrial* e sua contrapartida reflexa, o *neocolonialismo* (pp.148-162).

De acordo com Darcy Ribeiro, essas revoluções tecnológicas, como a mercantil e a industrial, indicam “que a certas transformações prodigiosas no equipamento de ação humana sobre a natureza,

¹⁶ Apesar de Ribeiro insistir num “capitalismo mercantil” para explicar o surgimento das primeiras manufaturas no campo, desmembrando-se do monopólio das guildas citadinas, o autor percebe que “na ordenação socioeconômica dos dois impérios [russo e ibérico] prevaleceram os princípios do mercantilismo de inspiração despótico oriental sobre os princípios do capitalismo nascente. Assim é que, nas duas áreas, acima de um empresariado burguês-capitalista, disposto a enfrentar a nobreza e o clero, se implantou uma vasta burocracia cartorial controladora do poder político-militar e arrecadadora de tributos. A expansão dos monopólios estatais sobre diversos setores produtivos se generaliza e prepondera em relação às empresas privadas, sujeitas continuamente à interferência governamental” (1983, p.133). Fica clara, pois, a impossibilidade do *escravismo colonial* ter se originado da expansão mundial do capitalismo.

ou de ação bélica, correspondem alterações qualitativas em todo o modo de ser das sociedades”. (RIBEIRO, 1983, p.47) Essas revoluções desencadeiam um ou mais “processos civilizatórios” uma vez que não basta o advento de uma ou outra inovação técnica, mas seu uso combinado, “sua propagação sobre diversos contextos socioculturais e sua aplicação a diferentes setores produtivos” (p.48) para que obtenhamos alterações significativas na dinâmica de uma determinada sociedade a ponto de justificar sua caracterização como uma formação social distinta ao longo do tempo. Neste sentido, Ribeiro apresenta ainda as noções de *aceleração evolutiva*¹⁷ e *atualização histórica* para diferenciar aquelas formações que alcançam de forma autônoma ou subordinada, respectivamente, o domínio de uma das revoluções tecnológicas gerando ou sofrendo um novo processo civilizatório (pp.55-62). Os “setores dependentes da demanda e do avanço tecnológico dos setores mais avançados”, nas palavras de Dos Santos, são aqueles que sofrem, então a “modernização reflexa”, isto é, ou são conquistados militarmente pelos mais avançados, ou são impelidos a adquirir a tecnologia, já obsoleta em seu local de origem, para, como no caso do café brasileiro, manterem sua competitividade diante do cenário mundial.

Não nos interessa, portanto, invalidar o conceito de “segunda escravidão”, apenas reconduzi-lo a um aprofundamento teórico que encara a economia mundial através de relações desiguais entre os *modos* de produção que a definem. Neste sentido, preferimos a abordagem de Parron:

“a reorganização do sistema internacional segundo a lógica do mercado integrado de commodities da periferia depois de 1815 pôs o Brasil na órbita daquele eixo em meados da década de 1830, e o escravismo do primeiro século XIX, até então um conjunto de partes relativamente dispersas, renasceu como um *subsistema do sistema mundial*. Um subsistema escravista liderado pelos Estados Unidos. De um sistema global antiescravista gerenciado pela Grã-Bretanha”. (2015, p.209. Grifos nossos)

Deveríamos, contudo, acrescentar: esse sistema global gerenciado pela Grã-Bretanha é antiescravista porque capitalista. Em outras palavras, o processo político-econômico que resultou na abolição generalizada da escravidão nas colônias inglesas, ainda na primeira metade do século XIX, requeria da potência inglesa a difusão de um mercado de trabalho assalariado (para o consumo de sua produção industrial), bem como a redução da capacidade de competição do subsistema escravista, principalmente do algodão norte-americano, uma vez que, como forma de atenuar as pressões internas (e a concorrência com industrialização europeia que restringia o mercado), a Inglaterra deslocou para o Oriente o eixo de sua ação direta imperial, inclusive ensejando a produção algodoeira na Índia (PARRON, 2015, p.352-353) É a mesma revolução industrial que garantiu a supremacia britânica no

¹⁷ “Essa progressão opera através da multiplicação de sua capacidade produtiva com a conseqüente ampliação do seu montante populacional, da distribuição e da composição deste, da reordenação das antigas formas de estratificação social e da redefinição de conteúdos ideológicos da cultura. Opera, também, mediante uma ampliação paralela do seu poder de dominação e de exploração dos povos que estão a seu alcance e que ficaram atrasados na história por não terem experimentado os mesmos progressos tecnológicos” (RIBEIRO, 2007, p.31).

caso do *bill Aberdeen*, fazendo com que o Império do Brasil não se arriscasse a um enfrentamento naval que, como bem sabiam nossos deputados e senadores, levaria a derrota certa (PARRON, 2011).

A leitura do texto de Tomich nos induz a autonomização da economia mundo como elemento determinante da manutenção ou alteração de relações de produção. Em nossa compreensão, é impossível falar de um sistema mundial abdicando o entendimento dos *modos* que subjazem a ele¹⁸. Não é a Revolução Industrial que impõe o escravismo no século XIX. Mas sim a preexistência de um modo de produção, decididamente bem experimentado, diversificado e difundido nas sociedades americanas que, dada sua racionalidade produtiva e lucratividade (inclusive do tráfico de seres humanos escravizados) se aprofunda para aproveitar a nova dinâmica estabelecida após 1815 e, como todo modo de produção, se reproduzir no tempo¹⁹.

“Segunda escravidão” tem seu valor ao apontar as mudanças no cenário mundial e a reiteração das relações escravistas na “era da liberdade” (PARRON, 2011; 2015), no entanto, em nossa compreensão, não alcança o status de um conceito teórico-interpretativo, por abrir mão das categorias estruturantes da análise materialista; seu mérito é periodizar a relação entre o escravismo e o capitalismo em fase industrial, chamando a atenção para a formação do subsistema escravista. Preferimos, como ficou demonstrado acima, as noções de “revolução tecnológica”, “modos de produção” e “formação econômico-social”, bem como a de “hegemonia”. Finalmente, queremos reafirmar a necessidade de expiar nosso último pecado e retirar do esquecimento as contribuições nacionais, não somente sobre a escravidão e o escravismo, mas também para os outros elementos que a retomada dos estudos da economia brasileira no século XIX tem sugerido.

Referências

- BAMBIRRA, Vânia. *O Capitalismo Dependente Latino-Americano*. Florianópolis: Editora Insular, 2012;
- CASTRO, A. B. Em torno à questão das técnicas no escravismo. *Revista Estudos Sociedade e Agricultura*. v. 19, n. 2. Rio de Janeiro, p.231-266, 2011.
- COSTA, Emilia Viotti. *Da Senzala à Colônia*. 5.ed. São Paulo: Editora Unesp, 2005.
- DOS SANTOS, Theotonio. *Evolução Histórica do Brasil*. Petrópolis: Editora Vozes, 1994;
- _____. *Desenvolvimento e Civilização: estudos em homenagem a Celso Furtado*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014;

¹⁸ Certamente, Marquese e Salles não seguem esse mesmo caminho e ressaltam a o fato de que o sistema mundial do século XIX é hegemônico por economias capitalistas, primeiramente a inglesa e a estadunidense em ascensão.

¹⁹ Referimo-nos, evidentemente, ao desejo das classes dominantes/proprietárias.

GORENDER, Jacob. *O Escravismo Colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980. 3.ed. Coleção Ensaios, n.29.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Agricultura e Mercado de Trabalho: Trabalhadores Brasileiros Livres nas Fazendas de Café e na Construção de Ferrovias em São Paulo, 1850-1890. *Revista Estudos Econômicos*. v. 37, n. 2, São Paulo, 2007.

LUCE, Mathias Seibel. *Teoria Marxista da Dependência: problemas e categorias. Uma visão histórica*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2018.

MAESTRI, Mário. “O Escravismo Colonial: A revolução Copernicana de Jacob Gorender A Gênese, o Reconhecimento, a Deslegitimação”. *Cadernos IHU* Ano 3, N.13, São Leopoldo, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2005;

MARINI, Ruy. Mauro. Dialética da Dependência. In: STEDILE, J.P.; TRASPADINI, R. (orgs.) *Ruy Mauro Marini: vida e obra*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2005.

MATTOS, Marcelo Badaró. As Bases Teóricas do Revisionismo: o culturalismo e a historiografia brasileira contemporânea. In: MELO, Demian Bezerra de. (org.) *A Miséria da Historiografia: uma crítica ao revisionismo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Consequência, 2014;

MARQUESE, Rafael Bivar de. “Capitalismo, Escravidão e a Economia Cafeeira do Brasil no Longo Século XIX”. *Saeculum – Revista de História*. João Pessoa, n. 29, p.289-321, 2013;

MARQUESE, Rafael de Bivar; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial 1831-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009;

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 8.ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

PARRON, Tâmis Peixoto. *A Política da Escravidão no Império do Brasil – 1826-1865*. São Paulo: Civilização Brasileira, 2011.

_____. *A Política da Escravidão na Era da Liberdade: Estados Unidos, Brasil e Cuba, 1787-1846*. São Paulo, USP, 2015. (Tese Doutorado em História Social da USP);

PAYAR, André Javier Ferreira *A Escravidão Entre os Seguros: as seguradoras de escravos na Província do Rio de Janeiro (1831-1888)*. São Paulo, USP, 2012. (Dissertação de Mestrado em Filosofia e Teoria Geral do Direito).

RIBEIRO, Darcy. *O Processo Civilizatório*. 7.ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1983.

_____. *As Américas e a Civilização*. São Paulo: Cia das Letras, 2007. 6.ed;

SAES, Flávio A. M. Estradas de Ferro e Diversificação da Atividade Econômica na Expansão Cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José R. do A. (orgs.) *História Econômica da Independência e do Império*. 2.ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

SALLES, Ricardo. A Segunda Escravidão. *Revista Tempo*. Niterói, v. 19, n. 35, p.249-254, 2013;

TOMICH, Dale. *A Escravidão no Capitalismo Histórico: rumo a uma história teórica da segunda escravidão*. In: MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. (orgs.) *Escravidão e Capitalismo Histórico no Século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.