

**Capitalismo, escravidão
e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX***

Rafael Marquese
Universidade de São Paulo

International Conference
New Perspectives on the Life and Work of Eric Williams
St. Catherine's College
Oxford University

September 23-26, 2011

* Este texto faz parte de um projeto mais amplo financiado pelo CNPq.

Eric Williams e a historiografia sobre a escravidão brasileira

A publicação de *Capitalism & Slavery* foi contemporânea ao aparecimento de uma obra canônica para a compreensão do passado brasileiro. Com efeito, apenas dois anos antes da edição do livro de Eric Williams, veio a lume *Formação do Brasil Contemporâneo*, de Caio Prado Jr. Não obstante suas diferenças, ambos os livros apresentavam vários pontos em comum: a importância conferida às economias das regiões tropicais do Novo Mundo para a formação do capitalismo europeu, o peso decisivo da escravidão negra nelas, os impactos negativos da herança colonial escravista para as formações nacionais no Caribe e na América Latina (Williams 1994; Prado Jr. 1987). As convergências entre as perspectivas de Williams e Prado Jr podem ser aquilatadas pelo trabalho pioneiro de Alice P. Canabrava (1981) sobre a indústria açucareira antilhana na primeira metade do século XVIII: finalizado em 1945, sem tempo hábil, portanto, para tomar ciência de *Capitalism & Slavery*, a tese de Canabrava se aproximava notavelmente das conclusões a que havia chegado Eric Williams, valendo-se para tanto do modelo analítico de Caio Prado Jr. e da prática de uma história econômica associada, naquele momento, à primeira geração da Escola dos *Annales*.

Não é surpreendente, assim, a recepção positiva que a obra de Williams encontrou nas ciências sociais brasileiras a partir de fins da década de 1950, impacto que se prolongou por duas décadas. *Capitalism & Slavery* foi relevante tanto para Celso Furtado (2009), economista filiado ao pensamento da CEPAL, como para o grupo de sociólogos da Universidade de São Paulo associados a Florestan Fernandes e Roger Bastide (1955), que dele se utilizaram para reavaliar e criticar teses consagradas sobre a democracia racial brasileira. A perspectiva analítica de Williams, enfim, casava-se bem com uma tradição que vinha ganhando corpo no Brasil e na América Latina em geral, e que logo desembocaria na teoria da dependência (Bosch Jr 1997; Sheridan 1987: 323-39). O melhor exemplo disto está na tese de doutorado de Fernando Henrique Cardoso, ex-aluno de Fernandes: seu enquadramento para compreender o problema da transição da escravidão para o capitalismo na economia pecuarista do Rio Grande do Sul, um dos pontos de partida de suas posteriores investidas sobre o problema da dependência na América Latina, escorou-se inteiramente nos pressupostos do livro de Eric Williams (Cardoso 1962; Cardoso & Faletto 1969).

Os trabalhos que mais se valeram do esquema interpretativo de Eric Williams, no entanto, foram elaborados por historiadores igualmente vinculados à Universidade de São Paulo. Dois deles tornaram-se matriciais para a historiografia brasileira, referências

obrigatórias em seus respectivos domínios. O primeiro foi a tese de livre-docência de Emília Viotti da Costa, de 1964, tratando da crise da ordem escravista nas regiões cafeeiras do centro-sul do Brasil (Costa 1989); o segundo foi a tese de doutorado de Fernando Novais, de 1973, que examinou a crise do colonialismo português na América na virada do século XVIII para o XIX (Novais 1979).

O livro de Viotti da Costa é o que nos interessa de perto. Com base em uma vasta pesquisa sobre a escravidão negra nas províncias cafeeiras do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e de São Paulo ao longo do século XIX, que dava conta das múltiplas dimensões econômicas, sociais, políticas e ideológicas do fenômeno, Emília Viotti da Costa ofereceu um tratamento sofisticado da abolição da escravidão no Brasil. No livro, o evento foi compreendido “*como resultado de um processo de longa duração que envolveu mudanças estruturais, situações conjunturais e uma sucessão de episódios que culminaram na Lei Áurea*”. Nessa perspectiva, o exame do movimento abolicionista e da ação escrava, decisivos para o término da instituição, foi articulado à análise das transformações que criaram as possibilidades para a vitória de 1888: o fechamento do tráfico transatlântico de escravos, em 1850; as primeiras experiências com trabalho livre; a montagem do tráfico interprovincial; a ladinização da população escrava; o avanço da cafeicultura para novas áreas de fronteira do Oeste de São Paulo; o impacto das ferrovias sobre a economia cafeeira, que trouxe racionalização dos meios de transporte, estímulo às novas atividades econômicas e à urbanização, e que criou novas possibilidades para o emprego do trabalho livre; a crescente cisão nas classes senhoriais, polarizando os fazendeiros das áreas mais antigas do Vale do Paraíba (profundamente apegados à escravidão) e os das áreas pioneiras (menos compromissados com ela). O esquema analítico de Viotti da Costa, como se pode perceber, partilhava integralmente o quadro geral de interpretação de Eric Williams a respeito da “*contradição entre desenvolvimento capitalista e escravidão*” (Costa 1989: 28, 30).

Nos anos seguintes à sua publicação, a interpretação que Emília Viotti da Costa expôs em *Da Senzala à Colônia* obteve grande ressonância. A contraposição entre os fazendeiros do Vale do Paraíba e os do Oeste de São Paulo, por exemplo, foi incorporada por Eugene Genovese (1979) em sua análise comparada sobre os sistemas escravistas americanos, por Robert Toplin (1975), em seu livro sobre a abolição da escravidão no Brasil, e por Warren Dean (1976), em sua monografia sobre o município cafeeiro de Rio Claro. Em outro registro, o ensaio de João Manoel Cardoso de Mello (2009) sobre o “*capitalismo tardio*” brasileiro valeu-se amplamente dos delineamentos

de Williams. Mesmo os historiadores que procuraram, nos anos 1970, dar consistência teórica ao conceito de modo de produção escravista colonial, portanto sendo críticos do modelo, não deixaram de reconhecer em seu trabalho – e nos que, a exemplo de Novais e Viotti, seguiram-no de perto – as marcas da referência fundadora (Cardoso 1975; Cardoso 1979; Gorender 1978; Lapa 1980).

Mas, com o avanço da *New Economic History*, o tipo de análise que Eric Williams propusera em 1944 paulatinamente perdeu espaço. Ainda na segunda metade da década de 1970, os trabalhos inovadores de Pedro Carvalho de Mello e Robert Slenes reviram muitos dos pressupostos que haviam norteado a historiografia sobre a escravidão brasileira do século XIX inspirada em *Capitalism & Slavery*. Com as lentes voltadas ao período posterior à abolição do tráfico negreiro transatlântico, Mello e Slenes demonstraram a lógica econômica do investimento em escravos nas fazendas em café do centro-sul do Brasil até a década de 1880; apontaram para a inexistência de uma contraposição essencial entre a mentalidade empresarial dos senhores de escravos do Vale do Paraíba e a dos fazendeiros do Oeste de São Paulo; acima de tudo, argumentaram que os fundamentos da crise da escravidão brasileira deveriam ser buscados não no avanço das forças produtivas do capitalismo, mas, antes, na perda de legitimidade política da instituição em razão da pressão abolicionista (Slenes 1976; Mello 1977; Slenes & Mello 1980; Slenes 1986; Mello 1992).

Para aferir o peso do abolicionismo, a perspectiva analítica escorada nos pressupostos teórico-metodológicos da *New Economic History* o tratou como “fator exógeno” à esfera econômica (Mello 1978: 26-28), assim cindido o que, na análise de Emília Viotti da Costa, constituía uma unidade contraditória¹. Viotti procurou responder ao desafio da revisão historiográfica dos anos 1970 em um longo prefácio à segunda edição de seu livro, em que respondia às críticas endereçadas ao seu livro (Costa 1989: 25-54). No entanto, em que pese tal esforço, o tema foi dado por resolvido após a década de 1980, tornando-se corrente a avaliação de que os achados da *New Economic History* representavam última e definitiva palavra a respeito da natureza das forças econômicas na crise da escravidão brasileira (Slenes 2010:124). Não deixa de ser irônico que, no exato momento em que a história econômica perdia espaço para a

¹ Nas palavras dela, “partindo do pressuposto de que são os homens (e não as estruturas) que fazem a história, se bem que a façam dentro de condições determinadas, procurei analisar o processo [de crise da escravidão] nos vários níveis: o econômico, o social, o político e o ideológico, reconhecendo que, embora esses níveis tenham uma relativa autonomia e uma dinâmica que lhes é própria (não sendo possível, por exemplo, reduzir o ideológico ou o político ao econômico), todos eles estão profundamente inter-relacionados” (Costa 1989: 30).

história social e a história cultural nos ambientes acadêmicos internacionais, no caso específico da historiografia sobre a crise da escravidão brasileira os próprios avanços da primeira tenham estimulado o desenvolvimento das outras duas: denominado por Slenes (2005:17-18) como “*um novo ‘paradigma’, ou linguagem teórica*”, tal “*revolução historiográfica*” se assentou “*na substituição de uma visão ‘economicista’, segundo a qual o escravismo definha com o surgimento do capitalismo, por outra ‘política’; economicamente vigoroso, o escravismo é agora destruído por uma luta entre sujeitos historicamente constituídos*”.

Tomado por esse “*novo ‘paradigma’, ou linguagem teórica*”, como uma categoria abstrata, incapaz de conferir inteligibilidade a processos vividos por sujeitos de carne e osso, o conceito de capitalismo acabou por ser abandonado nas últimas duas décadas pelos historiadores que escreveram sobre o passado escravista brasileiro (Slenes 1986: 142; Lara 1995: 45; Chalhoub & Silva 2009). Temas como os padrões culturais de escravos e afro-descendentes livres, a resistência escrava, o imaginário sobre o negro, o trabalhador nacional e o imigrante, ou, então, as lutas jurídicas e políticas em torno da legitimidade da escravidão passaram a ocupar o primeiro plano da atenção dos especialistas. A despeito dos inegáveis méritos dessa historiografia, cuja contribuição para o melhor entendimento da história da escravidão no Brasil é definitiva, ela conduziu a um descaso como os processos históricos de longa duração e os quadros globais mais amplos nos quais se inscreveu o sistema escravista brasileiro. Adotando uma concepção de história que a encara como um vasto campo de indeterminação resultante de múltiplas agências locais equivalentes, os historiadores que trataram a crise da escravidão brasileira sob o prisma da história social e cultural acabaram por se aproximar, talvez de modo inadvertido, de alguns dos pressupostos teóricos da *New Economic History*, em especial seu individualismo metodológico (Piqueras 2009; Johnson 2003; Tomich 2004: 3-31; Weistein 2001: 81-85).

Voltar à proposta avançada originalmente por Eric Williams e por aqueles que compartilharam seus pressupostos teóricos ainda pode render bons frutos. Para isso, no entanto, os limites de sua obra devem ser levados em conta, notadamente o descompasso que ela apresenta entre uma conceituação do capitalismo como um fenômeno nacional, confinado ao avanço da industrialização, do trabalho livre e do livre comércio britânicos, e uma concepção mais ampla da economia capitalista como um fenômeno transnacional, algo que seu próprio livro sugere (Tomich 2004: 101; Tomich 2011). Com efeito, ao longo de toda a segunda parte de *Capitalism & Slavery*, Williams

ressaltou a estreita articulação da economia industrial britânica com a economia algodoeira escravista norte-americana, uma articulação que se estendia (em grau menor, claro, mas com implicações semelhantes) às economias escravistas de Cuba e do Brasil. Se, por um lado, as forças da industrialização haviam destruído a escravidão nas possessões britânicas, por outro lado elas estimularam a expansão da escravidão negra nesses outros espaços. Nos termos de Williams (1994: 176), “*British capitalism had destroyed West Indian slavery, but it continued to thrive on Brazilian, Cuban and American slavery.*”

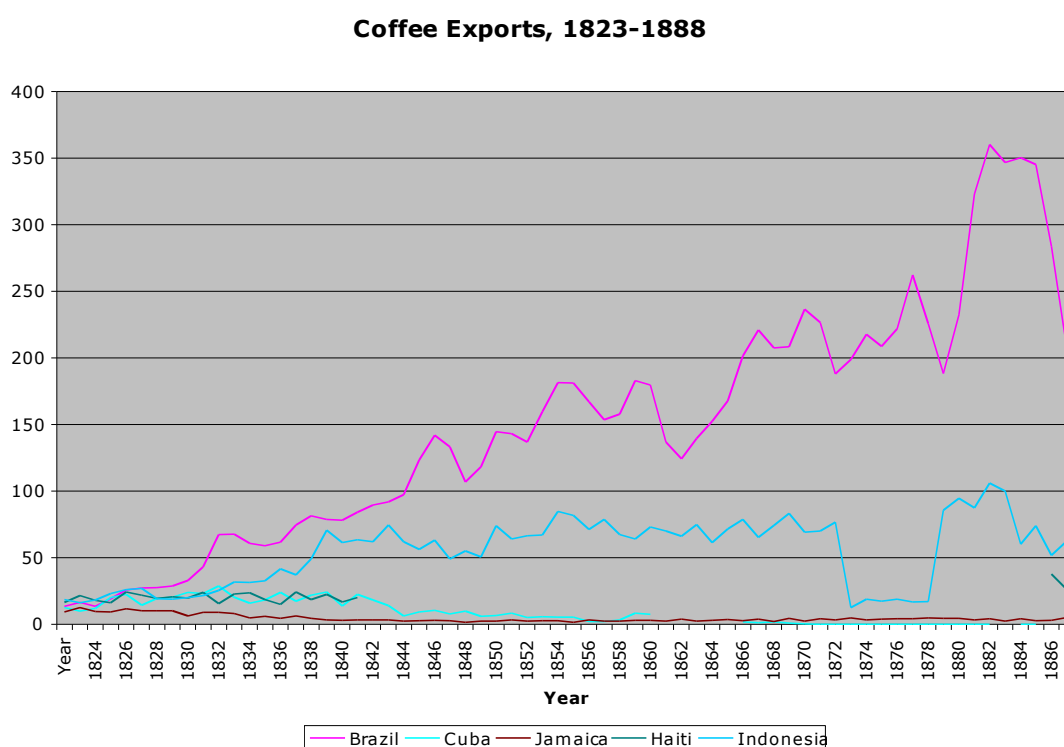
O objetivo do presente texto é explorar as discontinuidades das relações entre a economia-mundo capitalista e a escravidão negra nas Américas a partir do exame da economia do café no longo século XIX. O foco do debate sobre a “dupla tese” de Eric Williams² sempre recaiu no Império Britânico e no açúcar. O procedimento continua a imperar. Basta lembrarmos o livro recente de David Beck Ryden (2009) sobre a abolição do tráfico britânico, que retoma a validade geral da tese dois de Williams, concentrando-se no exame da economia britânica. Mesmo no livro de Joseph Inikori (2002), que alargou o escopo da discussão sobre a tese um ao tratar o conjunto do comércio internacional da Europa entre o século XVI e o XIX, as maiores atenções incidem sobre trocas e produção dentro do universo inglês.

São duas as razões para deslocar o foco para o café e, por extensão, para o Brasil. A primeira é de que se trata de um tema e de um espaço praticamente ignorados nos principais debates internacionais sobre as teses de Eric Williams. A segunda razão é mais relevante e se reporta à centralidade da economia cafeeira para a escravidão brasileira e para a economia atlântica no século XIX. O Sul dos Estados Unidos e o Brasil foram as duas maiores sociedades escravistas do hemisfério americano. O tráfico transatlântico negreiro para o Brasil entre as décadas de 1820 e 1840, sobretudo no período de 1835 a 1850, foi o mais intenso da história do infame comércio para as Américas, estando diretamente articulado à montagem da economia cafeeira brasileira. Ainda que o Brasil não se resumisse aos cafezais do Vale do Paraíba, eles representaram o principal esteio da economia do Império brasileiro, e promoveram, igualmente, a profunda transformação no mercado mundial do artigo. Entre 1790 e 1888, isto é, do início da Revolução de Saint-Domingue à abolição da escravidão no Brasil, a produção

² A escravidão das *plantations* e o tráfico negreiro transatlântico, articulados ao mercado metropolitano por meio do comércio triangular, tiveram peso decisivo para a acumulação de capitais que levou à eclosão da Revolução Industrial (tese um), que, ao vingar, exigiu a abolição do monopólio, do tráfico negreiro e da própria escravidão como condições necessárias para sua expansão (tese dois).

mundial de café aumentou dez vezes. Até 1790, a colônia francesa produzia cerca de 50% do café mundial, sendo seguida de longe pelas colônias holandesas do Suriname e de Java. Na esteira da revolução escrava, apareceram no mercado novos produtores em larga escala do artigo, como Jamaica e Cuba. As posições que iriam vigorar durante todo o século XIX foram logo decididas: como se pode observar pelo **gráfico 1**, depois de 1830 o Brasil passou a dominar de forma incontestante a produção mundial de café, secundado apenas por Java.

Gráfico 1: Exportações mundiais de café em toneladas métricas, 1823-1888



Fonte: Mario Samper & Radin Fernando, “Historical Statistics of Coffee Production and Trade from 1700 to 1960”, in: W.G. Clarence-Smith & S. Topik (org.), *The Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin América, 1500-1989*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003, pp.411-62.

Essa polarização perdurou sem questionamentos até a década de 1880, quando vários países latino-americanos (Colômbia, Guatemala, Costa Rica, México) entraram no mercado mundial, sem, contudo, ameaçarem o lugar do Brasil. Por fim, vale destacar como a passagem de Saint-Domingue para o Brasil envolveu modificações substantivas nos padrões de exploração da força de trabalho. Na colônia francesa havia, em 1790, cerca de 158.000 escravos trabalhando em suas *plantations* cafeeiras, que produziram naquele ano cerca de 34.500 toneladas métricas (Dubois 2004: 24-28; Geggus 1993: 76). Quase cem anos depois, o agrônomo holandês C.F. van Delden Laërne estimou que

284.000 escravos trabalhavam nas fazendas de café das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, produzindo, no entanto, perto de 350.000 toneladas métricas (Laërne 1885: 119-124). Ou seja, enquanto em Saint-Domingue obtinha-se 0.22 toneladas métricas / ano por escravo, no Brasil essa proporção era de 1.23, uma produtividade, portanto, quase seis vezes maior.

Eis o argumento do texto: no período de 1790 a 1888, é possível identificar três momentos distintos na relação entre a economia-mundo capitalista e a produção escravista de café, nos quais as interações entre forças globais e forças locais passaram por transformações substantivas. O primeiro momento (décadas de 1790 a 1820) foi marcado pela crise da economia cafeeira construída na base caribenha durante o século XVIII; o segundo momento (décadas de 1820 a 1860) testemunhou o arranque do complexo cafeeiro no Brasil, diretamente conectado à consolidação da nova ordem industrial no Atlântico Norte; o terceiro momento foi travejado pela crise da economia escravista cafeeira brasileira, resultante da Guerra Civil norte-americana (1861-1865) e da reorganização da economia-mundo capitalista durante a chamada Grande Depressão (1873-1896). Para analisar esses movimentos, pretendo seguir a proposta de Antonio Barros de Castro para compreender a lavoura do café “*em três tempos e três espaços*”:

“a característica que não apenas diferencia profundamente o chamado ciclo cafeeiro, como constitui, a nosso ver, uma chave para a interpretação do significado desta lavoura na história econômica brasileira, é sua marcante ‘mobilidade’. O café foi, entre nós, uma ‘cultura itinerante’. Na expansão como na crise, devemos analisá-la como uma atividade em movimento. Dada esta característica, a lavoura em expansão compreendia: uma faixa ou zona pioneira, onde o café está penetrando; uma região em que ele se encontra consolidado e plenamente produtivo; uma região decadente, onde a cultura se encontra em regressão”. (Barros de Castro 1971: II, 60-61)³

Em cada um dos momentos acima assinalados, observam-se relações específicas entre as zonas pioneiras, as zonas maduras e as zonas decadentes na arena mundial, que muito iluminam as dinâmicas contraditórias entre os ritmos da economia-mundo capitalista e a produção escravista de café.

³ Antonio Barros de Castro (1984: 46) sugere, em outro texto, que seu modelo dos três tempos inspirou-se na análise de Eric Williams sobre a “lei da produção escrava”. Um trabalho que se aproxima do que propõe Castro – tratando neste caso da mobilidade espacial da lavoura algodoeira nos Estados Unidos – é o de Gavin Wright (1978; 1987).

Do Caribe ao Vale do Paraíba⁴

Comparada com artigos tropicais como o açúcar e o tabaco, a produção em larga escala de café sob comando europeu para o abastecimento dos mercados consumidores metropolitanos foi uma criação relativamente tardia. Dos primeiros contatos dos europeus com a bebida, em fins do século XVI e inícios do século XVII, à implantação dos cafezais na Indonésia (pelos holandeses) e na América (por franceses e holandeses) entre 1690-1730, a oferta coube exclusivamente aos produtores árabes do Yemen (Tuchscherer 2003). Quando, após a década de 1730, as potências européias conseguiram montar bases cafeeiras permanentes no Índico e no Atlântico, o complexo econômico da mercadoria passou a ser regulado pelo sistema mercantilista. Seus resultados para as metrópoles do noroeste europeu, no entanto, foram desiguais. A França foi, no século XVIII, a maior beneficiária dele, convertendo-se no centro da economia cafeeira mundial; no que se refere à Inglaterra, a política adotada pela *East Indian Company* tornou o mercado britânico de bebidas estimulantes cativo do chá embarcado em Cantão, ao passo que a produção holandesa de café em Java foi constricta pela ação monopolista da VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*), que a tratou durante todo esse período como especiaria, não como artigo a ser granjeado em larga escala (Smith 1996; Cowan 2005: 75-77; Elson 1994: 24-25; Clarence-Smith 1994: 241-3; Arrighi & Barr & Hisaeda 2001: 117).

A produção da América não demorou a suplantar a da Ásia. Em que pese a relevância do Suriname, as possessões francesas no Caribe foram as que se destacaram como zonas cafeeiras no período compreendido entre 1730 e 1790. Houve nelas uma relativa complementaridade entre as áreas açucareiras, que ocupavam terras baixas, planícies e fundos de vales, e as áreas cafeeiras, montadas nas terras altas, mais adequadas aos arbustos do café. Essa conjugação encontrou solo perfeito em Saint-Domingue, sobretudo após a Guerra dos Sete Anos (1755-1763). Como se pode ler na **Tabela 1**, que sumaria o desempenho dos maiores produtores mundiais entre 1755 e 1790, no início do conflito a Martinica se encontrava à frente dos demais competidores, mas, logo ao término dele, tanto o Suriname como Saint-Domingue tomaram a dianteira. Rapidamente, no entanto, Saint-Domingue descolou-se do Suriname, convertendo-se na principal zona de fronteira do café. Na década que se seguiu à Guerra dos Sete Anos, sua produção triplicou. Um novo salto se deu na década de 1780, para o

⁴ Retomo, neste item, a interpretação que desenvolvi com Dale Tomich em outro artigo (2009).

que certamente contribuiu o incremento do tráfico transatlântico de escravos para a colônia, com cerca de 222.000 africanos desembarcados somente entre 1784-1790⁵. Tal como o açúcar, a pujante produção de café de Saint-Domingue permitiu à França manter um lucrativo comércio de reexportação, estruturado em torno dos portos de Nantes, Bordeaux e Marselha. Os consumidores do artigo francês eram representados, em grande parte, pelas camadas endinheiradas do norte da Europa, e, para tanto, Amsterdã desempenhava importante papel como ponto de entroncamento na distribuição para aqueles mercados (Trouillot 1982; Braudel 2005: I, 231).

Tabela 1: Produção de café em toneladas métricas, 1755-1790

	Java	Suriname	Saint-Domingue	Martinica	Jamaica
1755	1.512	2.423	3.150	5.517 (1753)	46
1764	1.731	6.160	6.750	3.157 (1765)	113
1774	2.284	7.615	18.000	6.771	585
1790	1.678	5.143	34.650	4.404	1.035

Fontes: **Java/Suriname:** Samper & Fernando 2003: 412; **Saint-Domingue:** Trouillot 1982: 337; **Martinica:** May 1972 (1753, 1765, 1774); González Fernández 1989: 153 (1790); **Jamaica:** Smith 1998: 71-73.

A revolução escrava iniciada em 1791 no norte de Saint-Domingue, que culminaria, em 1804, na declaração de independência do Haiti, alterou por completo a composição da economia mundial do café. Em uma conjuntura de curva ascendente de consumo, a retirada brusca de Saint-Domingue do mercado rapidamente impactou as demais zonas cafeicultoras mundiais. De início, foram as Antilhas britânicas quem mais se aproveitaram desse vácuo, sobressaindo-se a Jamaica, até então produtora marginal. Valendo-se de terras não utilizadas para a cultura da cana no interior da ilha, sua produção saltou para 6.000 toneladas nos anos finais do século XVIII, atingindo, em 1808, o pico histórico de 13.500 toneladas (Smith 1998: 73; Higman 2001: 159-91). Demerara, incorporada ao Império britânico no curso dos conflitos inaugurados pela Revolução Francesa, também verificou notável salto em sua produção de café. Em 1810, chegou a 8.640 toneladas métricas, volume máximo obtido durante a vigência da escravidão (Viotti da Costa 1994: 317).

Como ressalta Seymour Drescher, “*during the fifteen years from the beginning of the Anglo-French wars in 1793 to British abolition of the slave trade, coffee was the*

⁵ Todos os dados aqui citados sobre o tráfico transatlântico de escravos foram retirados de www.slavevoyages.org.

most rapidly expanding commercial crop in the British colonies.” Nos primeiros anos do século XIX, afirma ele, o montante produzido nas possessões britânicas teria se aproximado a metade da oferta mundial de café; contudo, *“the significance of British colonial output as a share of total world production diminished almost as rapidly as it had grown. In the period 1821-1825, the British West Indian share of the combined Cuban, Brazilian, and British Caribbean coffee exports was 37 percent. By 1830 the British colonial share had dropped below 22 percent.”* Segundo Drescher, a queda na produção britânica de café deveu-se basicamente à abolição do tráfico negreiro transatlântico para o Império britânico e à interdição legal do deslocamento de escravos entre suas diferentes colônias. Forçados a escolher em que atividade alocar uma força de trabalho decrescente e cada vez mais velha, os plantadores das Índias Ocidentais optaram pelo açúcar, cuja rentabilidade era maior que o café. Caso o tráfico negreiro permanecesse aberto, especula Drescher, possivelmente os britânicos seriam capazes de manter sua posição no mercado cafeeiro mundial (2004: 245-246).

A composição da oferta mundial após 1815, isto é, após a volta da paz ao Atlântico Norte, parece corroborar o argumento de Drescher. Como se pode notar no **gráfico 1**, na década de 1820 a Jamaica – ainda a maior produtora britânica – foi ultrapassada por Java, pelo Haiti independente (ambas, zonas sem escravidão) e pelos novos produtores escravistas de Cuba e do Brasil. Até 1807, a produção cubana foi pequena, não atingindo a faixa de 1.000 toneladas, mas o plantio em larga escala efetuado a partir de 1804 permitiu que, em 1810, esse número saltasse para 4.600 toneladas. Em 1821, chegou a 10.000 toneladas. Nesta altura, a produção cubana era equivalente à da Jamaica, sendo ambas superiores à javanesa. Na década de 1820, enquanto a produção jamaicana estacionou, as de Cuba e de Java cresceram de forma substantiva, a primeira mais que a segunda: a produção cubana triplicou entre 1822 e 1830, atingindo, em 1833, cifra próxima à de Saint-Domingue em 1790, isto é, cerca de 29.500 toneladas. Mais incrível, contudo, foi o que ocorreu com o Brasil: o volume de café exportado pelo país quadruplicou, indo de 13.500 toneladas, em 1821, para 67.000 toneladas, em 1833 (Marquese & Tomich 2009: 351-6).

Em uma primeira leitura, esses números sugerem que, sem o concurso do tráfico negreiro transatlântico, os produtores jamaicanos de fato não tinham como competir com brasileiros e cubanos. Porém, destaca-se o salto do Brasil em relação a Cuba na década de 1820, tanto mais notável se lembrarmos que, de acordo com o censo cubano de 1827, era empregada nos engenhos açucareiros daquela colônia uma força de

trabalho equivalente à de suas fazendas de café, algo como 50.000 escravos em cada qual (Marrero 1984: XI, 114). Como entender o descolamento da cafeicultura brasileira em relação às suas competidoras caribenhas?

Neste ponto, é importante prestar atenção ao peso da variável ambiental, ou, noutros termos, a conformação da cafeicultura como uma atividade “*em três tempos e três espaços*”. Vejam-se, na **tabela 2**, as estimativas de produtividade dos arbustos de café no Caribe e no Brasil em dois momentos distintos, isto é, na década de 1790, quando Saint-Domingue e Jamaica estavam na fronteira da mercadoria, e na década de 1820, quando esse lugar era ocupado por Cuba e pelo Brasil.

Tabela 2: Estimativa de produtividade dos cafeeiros por mil pés em arroba (@).

	Suriname	Saint-Domingue	Jamaica	Cuba	Brasil (Vale do Paraíba)
1790s	45@ (1780s)	31@	33@		
1820s				27@	91@

Fontes: *Suriname*: J-B.Guisan (1788: 131); *Saint-Domingue*: P.J. Laborie (1798: 152); *Jamaica*: Bryan Edwards (1793: II, 279-81); *Cuba*: Levi Marrero (1984: 5, 110-1); *Vale do Paraíba*: Auguste de Saint-Hilaire (1974:101). 1@ = 14,7 kg.

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. Ou seja, 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. Como expôs Kathleen Monteith (2002) para o caso jamaicano, o estancamento e o declínio da produção cafeeira após 1808 não foram resultado exclusivo das ações do movimento antiescravista metropolitano: devido às técnicas agronômicas então empregadas – que acarretavam rápida exaustão dos solos em razão do processo erosivo nas encostas plantadas com o arbusto – e a oferta relativamente restrita de terras no interior montanhoso da ilha, a cafeicultura jamaicana em pouco tempo atingiu seu limite produtivo máximo. Um argumento semelhante pode ser aplicado ao caso de Cuba que, ao contrário das colônias britânicas, teve livre acesso ao circuito transatlântico de escravos até a década de 1860. Disputando palmo a palmo a preferência dos consumidores de artigos tropicais nos mercados do Atlântico Norte com seus rivais brasileiros, desde os anos vinte os cafeicultores cubanos enfrentaram, no ocidente da ilha, a competição dos produtores açucareiros pelos mesmos recursos em

termos de terras e trabalho. A produtividade sensivelmente mais elevada do açúcar – cujas vantagens comparativas tornaram-se evidentes na medida em que a malha ferroviária cobriu grande parte da zona ocidental da ilha – trouxe a crise definitiva da cafeicultura cubana na década de 1840 (Marquese & Tomich 2009: 362-63).

Tais observações não visam reduzir a explicação do surgimento do Brasil como grande produtor no mercado mundial de café às excepcionais condições geológicas de que gozava sua região centro-sul para o granjeio do artigo. A construção do Vale do Paraíba como a fronteira da mercadoria nas décadas de 1820-1830 – isto é, como a nova “*zona pioneira*” mundial do café – dependeu da desmontagem dos travejamentos do sistema colonial português que, durante o século XVIII, dificultaram seu deslanche.

A medida mais relevante nesse sentido foi, sem sombra de dúvidas, a abertura dos portos brasileiros às ditas “nações amigas”, promovida pela Coroa portuguesa assim que chegou ao Brasil, em 1808, fugindo das tropas napoleônicas. Em primeiro lugar, o súbito aumento do contingente populacional da cidade do Rio de Janeiro, agora sede do Império português, ampliou substancialmente a demanda por gêneros de primeira necessidade. Para atendê-la, a administração de D. João buscou aprimorar a rede de caminhos que cortavam o centro-sul da colônia, estimulando a construção de estradas para ligar diretamente a zona produtora de mantimentos do sul de Minas Gerais à nova corte. Duas dessas novas estradas, as da Polícia e do Comércio, concebidas para regularizar o fluxo de mercadorias de Minas ao Rio, seriam absolutamente centrais para o deslanche da cafeicultura no médio Vale do Paraíba, cujo povoamento fora barrado durante todo o século XVIII para impedir o contrabando de ouro. A operação dessas duas vias gerou intensa febre fundiária, e em suas margens seriam em breve fundados dos dois maiores municípios cafeeiros mundiais do século XIX, Vassouras e Valença (Lenharo 1992: 47-59). Em segundo lugar, a abertura dos portos permitiu a conexão direta dos senhores de escravos da América portuguesa com o mercado mundial. Em conjunção com o crescimento demográfico da corte, o decreto de livre comércio teve impacto imediato sobre a demanda de escravos: na década de 1800, desembarcaram ali uma média anual de 10.000 cativos africanos. No decênio seguinte (1811-1820), sob o novo regime de comércio, a cifra praticamente duplicou: cerca de 19.000 africanos aportaram anualmente como escravos no Rio de Janeiro (Florentino 1995: 74). Parte desses escravos obtidos a baixo custo no trato atlântico bilateral com Angola foi destinada às crescentes lavouras de café de serra acima, cujos proprietários tinham à sua disposição, no porto carioca e em seus satélites ao longo do litoral até Santos, todo um

sistema comercial (armazéns, casas mercantis etc) montado há tempos para a exportação de açúcar, couros, algodão e outros gêneros (Fragoso 1992; Luna & Klein 2005: 58-59).

A independência do Brasil, em 1822, sedimentou o quadro institucional favorável à expansão cafeeira que vinha sendo construído desde 1808. Nesse ponto, a capacidade que os cafeicultores do Vale do Paraíba demonstraram para ditar a política da escravidão no novo Estado nacional revelou-se decisiva. De início, eles não controlaram a matéria, como o prova a abolição do tráfico transatlântico para o Brasil, em 1831, fruto das pressões britânicas sobre o primeiro imperador brasileiro, D. Pedro I. Durante o período de menoridade de D. Pedro II (1831-1840), no entanto, os cafeicultores conseguiram articular um programa político e econômico inteiramente favorável ao tráfico negreiro. De 1835 em diante, uma ampla coalizão de ex-liberais moderados, ex-partidários de D. Pedro I e grandes proprietários de escravos do centro-sul do Brasil – base da formação do futuro Partido Conservador – passou a advogar a anulação da lei de 1831. Nesse movimento de mão-dupla entre as demandas da classe senhorial e os esforços de arregimentação de eleitores por parte de uma nova força política, os fazendeiros de café do Vale do Paraíba (já então a zona econômica mais dinâmica do Império do Brasil) desempenharam papel fulcral, ao exigirem por meio de pressão política direta e de ações no espaço público a reabertura do tráfico transatlântico. Ao tornarem a matéria, desde 1835, pauta de campanha política, os agentes do Regresso Conservador (conhecidos pela alcunha de *saquaremas*) acenaram aos traficantes e cafeicultores que dariam sinal verde à retomada do infame comércio. A estratégia funcionou muito bem, pois, na segunda metade da década de 1830, enquanto desembarcavam nos portos do centro-sul do Brasil quase 240.000 africanos ilegalmente escravizados, número que subiu para mais de 300.000 nos anos quarenta, os saquaremas – umbilicalmente ligados à cafeicultura do Vale do Paraíba – conseguiram impor integralmente sua agenda à política imperial (Parron 2011).

A correspondência entre o volume do tráfico negreiro transatlântico após 1835 e o crescimento das exportações brasileiras de café, toda oriunda do Vale do Paraíba, é clarividente. O hiato entre o plantio do arbusto e a venda de grãos beneficiados no mercado é de, no mínimo, três anos, sendo que a planta só entra em produção plena aos cinco anos de idade. Assim sendo, a incorporação de um dado número de trabalhadores na lavoura do café teria que esperar meia década para obter resultados concretos. Os dados da tabela 3 expressam as linhas gerais esta correlação:

Tabela 3

Ano	Desembarques de africanos nos portos do centro-sul do Brasil	Exportações de café em milhares de toneladas métricas, Brasil
1835	30000	60.66
1836	46000	58.86
1837	46000	61.77
1838	42800	74.46
1839	46000	81.48
1840	27309	78.66
1841	17264	78.06
1842	16451	84.21
1843	30000	89.55
1844	19500	91.98
1845	16000	97.44
1846	42499	123.30
1847	49000	141.81
1848	52000	133.38
1849	46000	106.77
1850	19400	118.14
1851	4264	144.66
1852	984	143.01
1853	---	136.80
1854	---	159.60
1855	---	181.29

Fontes: www.slavevoyages.org; Samper & Fernando (2003: 432)

Adquirindo grande parte dos escravos desembarcados no centro-sul do Brasil entre 1835-1850, o volume que os fazendeiros do Vale do Paraíba passaram a ofertar no mercado mundial partir da década de 1830 ultrapassou em muito o padrão caribenho do século XVIII, o que implicou modificações substantivas nas duas pontas da cadeia da mercadoria. De um lado, a planta de suas unidades cafeeiras foi inédita, com modalidades de administração da paisagem e do trabalho concebidas para dar conta de uma escala inaudita de produção (Marquese 2008; 2009a; 2009b; 2010). Do outro lado, a nova “*zona pioneira*” atrelou-se a um novo mercado consumidor. Ao longo do século XIX, a demanda nos mercados tradicionais da Europa continental cresceu de forma contínua, mas, em meados do século, o principal sorvedouro passou a estar na América do Norte (Greenhill 1992: 156). O envolvimento dos norte-americanos nos circuitos caribenhos datava da década de 1770, acentuando-se após a independência, quando seus comerciantes desenvolveram uma complexa rede de re-exportação de café, responsável, em 1804, por cerca de 10% dos ganhos dos Estados Unidos com bens exportáveis (McDonald 2005: 15). Com a normalização dos mercados atlânticos após as guerras

napoleônicas e o fim de seu papel como intermediário neutro, os Estados Unidos passaram da condição de re-exportadores para a de importadores de café. A demanda interna do produto, cujo consumo associou-se de modo indelével à própria identidade nacional (McDonald & Topik 2008), cresceu exponencialmente a partir da década de 1820, para o que a política de tarifação livre adotada em 1832 certamente muito contribuiu. A variável decisiva, no entanto, esteve do lado da oferta: entre 1821 e 1848, os preços nominais e reais do café no mercado norte-americano tiveram queda contínua, claramente determinada pela massa crescente de produto brasileiro, o que, por sua vez, facultou a amplas parcelas da população norte-americana a aquisição do hábito de seu consumo (Bacha 1992: 20; Topik 2003: 37-40). Vemos, aqui, o clássico mecanismo descrito pela Lei de Say, de indução do consumo pela oferta. Nos termos de João Manoel Cardoso de Mello (2009: 48), *“é a própria expansão da oferta brasileira que permite, em última instância, que a demanda se amplie constantemente e, ao mesmo tempo, estimule novamente, dentro de certas condições, o crescimento da oferta”*.

Após a década de 1830, Brasil e Estados Unidos dominaram as duas pontas da cadeia da mercadoria do café, em uma rede transformada pela massificação em todas as suas etapas e pela exclusão de antigos produtores, como a Jamaica e o Suriname, e de novos, como Cuba (Monbeig 1984: 105; Carvalho Franco 1983: 172-3). Java, a outra grande produtora que destacou no mercado mundial nos anos trinta do século XIX, não foi capaz de romper essa associação. Em vista de um acelerado crescimento entre 1833 e 1840, congruente com o que estava se passando no Brasil, a interrupção na curva das exportações de Java na segunda data é notável, o que se torna ainda mais surpreendente diante de sua estabilização em um patamar – por volta de 75.000 toneladas – que seria mantido até o final do século XIX. Como compreender a inelasticidade da produção cafeeira de Java?

A divergência muito revela sobre a natureza complexo cafeeiro escravista do Vale do Paraíba. A economia de Java passou por sérias atribulações na virada do século XVIII para o XIX. Os esforços de reforma posteriores ao fim da VOC levaram, na década de 1830, à construção de um novo modelo de exploração colonial, o *Kultuur Stelsel*, ou “sistema de cultivo”. Seu elaborador, Johannes Van den Bosch, avaliava que, diante da proximidade com os mercados europeus e o baixo custo do trabalho proporcionado pela escravidão negra nas Américas, seria impossível a Java competir no mercado mundial valendo-se unicamente do emprego de trabalho livre em grandes unidades pertencentes a investidores privados. Em resposta ao problema, Van den

Bosch propôs um esquema – logo implementado pelo Estado holandês – no qual os camponeses indonésios seriam compelidos a pagarem seus tributos em espécie, e não em dinheiro. Sob o *Kultuur Stelsel*, os camponeses deveriam alocar um quinto de suas terras para o granjeio de artigos determinados pelo governo, fornecendo-os a preços fixos aos armazéns oficiais sem serem supervisionados no processo de produção. O café se tornou a espinha dorsal do sistema e a principal fonte de rendas para o Estado colonial. Os preços pagos aos camponeses não seguiam os valores do mercado mundial do café, o que resultava em uma imensa transferência de excedentes para os poderes coloniais. Os ganhos se ampliavam com as operações da *Nederlandsche Handelmaatschappij*, uma companhia semi-monopolista que remetia o artigo para venda no mercado de Amsterdã. O “sistema de cultivo” permitiu um notável aumento da produção de café de Java em relação ao século XVIII, levando-a a oferecer parte significativa do volume importado pela Europa no século XIX. O produto javanês, entretanto, só poderia crescer caso ocorresse o mesmo com sua população camponesa, mais preocupada com a combinação de atividades econômicas que garantiam o provento de suas famílias do que com a maximização da produção cafeeira, vista como uma imposição do Estado colonial (Marquese & Tomich 2009: 372; Fasseur 1992).

No reverso da medalha, os fazendeiros brasileiros contaram com a elasticidade propiciada pelo tráfico transatlântico de escravos e com a possibilidade de criarem uma nova planta produtiva em uma zona de fronteira aberta. Mesmo que tenham sido forçados, em 1850, a abdicar do infame comércio, pode-se afirmar que a classe senhorial do Vale do Paraíba acumulava, no início daquela década, uma história de grandes sucessos. Contra os inimigos internos: entre 1835-1845, com os recursos fiscais ofertados pela exportação de café, os poderes centrais do Império do Brasil conseguiram derrotar grupos provinciais que a eles se opunham; do mesmo modo, as poucas ações de resistência escrava coletiva que eclodiram no Vale do Paraíba durante o arranque da cafeicultura foram facilmente esmagadas pela repressão dos fazendeiros (Mattos 1987; Gomes 2006). Contra o inimigo externo: o estoque de africanos ilegalmente escravizados após 1835, a contrapelo da lei de 1831 e da fortíssima pressão diplomática e naval britânica é que sustentaria os altos patamares da produção cafeeira do Vale do Paraíba até o final da década de 1860. Após encerrar o tráfico em 1850, o Estado imperial brasileiro em momento algum colocou em risco os direitos de propriedade dos fazendeiros de café sobre a enorme massa de trabalhadores que eles mantinham, em cativeiro ilegal, dentro de suas propriedades (Parron 2011).

Nos municípios do Vale do Paraíba ocidental, mais próximos à divisa das províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo (Areias, Queluz, Bananal, Resende, Barra Mansa, São João Marcos, Piraí, Vassouras, Valença, Paraíba do Sul), a cafeicultura era, nos anos cinqüenta, uma atividade que contava com quase três décadas de exploração contínua. Na conceituação de Antonio Barros de Castro, esses municípios haviam se convertido então em zona madura, bem abastecida de escravos pelo incremento do tráfico transatlântico nos anos quarenta (Salles 2008; Moreno 2011). As novas zonas pioneiras se encontravam agora no Vale do Paraíba mineiro (região de Juiz de Fora), nos municípios orientais do Vale fluminense (região de Cantagalo), e no chamado “Oeste Velho” de São Paulo, isto é, na região de Campinas e municípios vizinhos. Neste último caso, notam-se os efeitos da reorganização do mercado mundial de artigos tropicais ocorrida sob o regime de livre comércio na economia-mundo industrial. A produção avassaladora de café do Vale do Paraíba nas décadas de 1830 e 1840 colocou em xeque a cafeicultura cubana, cujas áreas no ocidente da ilha acabaram sendo definitivamente revertidas para a produção açucareira. Por sua vez, o crescimento exponencial do açúcar cubano nas décadas de 1840-1850 retirou do mercado áreas menos competitivas, como era o caso do chamado “quadrilátero do açúcar”, a macro-região de Jundiaí-Campinas-Piracicaba-Itu que entrara no mercado mundial do açúcar na esteira da Revolução de Saint-Domingue: incapazes de competir com os rivais cubanos, seus senhores voltaram-se para o café na virada da década de 1840 para a de 1850 (Tomich 2004; Moreno Friginals 1989: II; Bergad 1990; Petrone 1968).

Em todas as novas zonas pioneiras do centro-sul do Brasil, o recurso ao tráfico interno de escravos para a expansão das lavouras cafeeiras se fez necessário já nos primeiros anos da década de 1850; até a década seguinte, esclarece Robert Slenes (2004: 346), o movimento intraprovincial de escravos superou o interprovincial para o abastecimento delas. Porém, na fronteira do “Oeste Velho”, alguns de seus fazendeiros se sentiram estimulados a testar um caminho alternativo para a recomposição de força de trabalho, paralelo à aquisição de escravos no mercado interno. A despeito de seu pequeno peso demográfico e seu fracasso como alternativa viável à escravidão, o episódio do sistema de parceira com o concurso de trabalho migrante europeu acabaria se revelando crucial. Os esforços de terreno para a reconfiguração das relações de trabalho na cafeicultura produziram um acúmulo de experiências que dariam origem, no correr da década de 1870, a um novo modelo de engajamento de trabalho livre não-assalariado (Dean 1977; Stockle & Hall 1983; Costa 1989). Como veremos logo abaixo,

tal arranjo de trabalho, criado na fronteira cafeeira de São Paulo, pôde ser facilmente empregado na crise terminal da escravidão.

Em fins da década de 1850, todavia, com a incapacidade demonstrada de o sistema de parceira funcionar como alternativa concreta para a mobilização em larga escala de trabalhadores para a cafeicultura, tanto os fazendeiros das zonas maduras como os das zonas pioneiras entenderam que sua prosperidade dependeria por um longo tempo do trabalho escravo. Os riscos do fim do tráfico negreiro transatlântico para uma eventual politização da instituição haviam sido vencidos; o Sul dos Estados Unidos passava a indicar o caminho para o futuro da escravidão brasileira. O tráfico interno de escravos e o crescimento vegetativo da população escrava, os fundamentos da incrível expansão da economia algodoeira do Baixo Sul norte-americano nos anos quarenta e cinquenta, prefiguravam um quadro muito promissor para a expansão da cafeicultura brasileira, tanto mais que, desde 1848, os preços internacionais do artigo vinham demonstrando forte tendência ascensional (Parron 2011; Bacha 1992: 20).

A curva positiva nos preços do café, na verdade, fez parte de um processo mais amplo de valorização das *commodities* tropicais no correr da década de 1850. A alta nos preços do café, do açúcar e do algodão, por seu turno, trouxe a alta nos preços dos escravos no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos (Bergad 2007: 161; Versiani & Vergolino 2002). Os fazendeiros das zonas maduras, possuidores de amplos estoques de escravos, viram o valor de seu capital aumentar de um momento para outro, ao passo que aqueles que estavam adquirindo novos escravos nas zonas pioneiras nutriam a expectativa de um rápido retorno do investimento em cativos. O crescimento no volume do café produzido e o avanço espacial da fronteira da mercadoria, no entanto, gerou pressão crescente sobre o sistema de transporte então disponível. Contando com uma vasta rede de criação no Sul do Brasil e capazes de ultrapassar com sucesso a barreira da topografia montanhosa que se interpunha entre o Vale do Paraíba e os portos litorâneos de São Paulo e do Rio de Janeiro, as mulas foram plenamente operacionais no período de montagem e expansão da lavoura cafeeira. Na década de 1850, entretanto, o deslocamento da força de trabalho para o cultivo do café gerou pressão inflacionária sobre os mantimentos, dentre os quais assomava o milho, que competia diretamente com terras cafeeiras e constituía o combustível das tropas de mulas (Ribas 1989). O tempo de deslocamento entre o interior cada vez mais distante e o litoral ameaçava tornar proibitivo o uso do sistema tradicional das mulas. A única solução possível ao problema estava nas ferrovias, como bem sabiam os contemporâneos (Werneck 1855).

No início dos anos cinquenta, finalmente consolidou-se o *know-how* necessário para a construção de linhas ferroviárias capazes de atravessar grandes obstáculos topográficos como serras e cordilheiras, no exato momento em que os capitais britânicos estavam procurando oportunidades de investimento mundo afora (Hobsbawm 2000: 88). As ferrovias *D. Pedro II* e *São Paulo Railway*, concebidas para servir às áreas cafeeiras do centro-sul do Brasil e cujas construções começariam na segunda metade da década de 1850, muito iriam se valer do novo saber tecnológico e desse afluxo de capitais (El-Kareh 1982; Nogueira de Matos 1990: 65-8; Saes 1981: 38-41).

A crise mundial da escravidão e as novas fronteiras do café no Brasil

Se, na década de 1850, o *boom* das *commodities* trouxe grande prosperidade para o Império do Brasil, por outro lado ele esteve nas raízes do conflito bélico que, nos anos sessenta, alteraria por completo as perspectivas de futuro da escravidão brasileira. A escalada das tensões que levaram à eclosão da Guerra Civil norte-americana muito deveu aos êxitos da economia algodoeira no decênio anterior. Verificando forte curva ascendente em seus preços internacionais desde 1847, o sucesso econômico do algodão aguçou a pressão sulista por terras e trabalho, que se expressou politicamente na questão do estatuto da escravidão nos territórios conquistados na guerra contra o México; no problema do comprometimento dos Estados do Norte com a captura e o retorno de escravos fugitivos do Sul; nas campanhas pela reabertura do tráfico transatlântico de escravos e pela anexação (por compra ou conquista) de territórios no Caribe, Cuba em especial. Diante da crescente animosidade ao que era denominado, nos Estados do Norte, de *Slave Power Conspiracy*, e do colapso do sistema partidário construído na década de 1820, os senhores de escravos do Sul e seus representantes políticos se fiaram cada vez mais na crença do poder do *King Cotton* para contrabalançar o avanço da plataforma antiescravista no Norte ou, no limite, para afiançar o movimento de independência dos Estados do Sul. Em 1860, nove décimos do algodão bruto importado pela Grã-Bretanha foram produzidos nos estados escravistas do Sul dos Estados Unidos: ao se lançar à Guerra Civil, o campo escravista confederado foi impulsionado pelo prognóstico de que o conflito seria rapidamente resolvido em vista da dependência dos centros industriais da Europa em relação à oferta sulista da matéria-prima (Bruchey 1967; Takaki 1971; May 2002; Sinha 2000: 173-180; Richards 2000; Schoen 2009).

Como demonstrei em outro lugar e em parceria com um colega meu, o Sul dos Estados Unidos representavam, nas décadas de 1840 e 1850, o muro de contenção

política e ideológica da escravidão brasileira e, também, da escravidão cubana (Marquese & Parron 2010). Não foi acaso, portanto, que o início da crise da escravidão nesses dois países coincidiu com o resultado final da Guerra Civil. A dinâmica do conflito norte-americano, além de ter interditado de forma definitiva o tráfico transatlântico de escravos para Cuba, relacionou-se ao surgimento do movimento antiescravista em Porto Rico e na Espanha, à eclosão da primeira guerra de independência de Cuba e, conseqüentemente, ao processo que conduziu à aprovação da Lei Moret, em 1870 (Guerra 1971: 589-90; Murray 1980: 298-326; Scott 1991: 65-6; Schmidt-Nowara 1999). No Brasil, o evento norte-americano estimulou diretamente o início dos debates que levaram à elaboração do projeto de libertação do ventre escravo, convertido em lei imperial em 1871 (Conrad 1977: 88-100; Pena 2001: 276-79; Chalhoub 2003: 139-42; Salles 2008: 79-110; Drescher 2009: 337-354).

Logo veremos como a Lei do Ventre Livre representou o ponto de virada da escravidão brasileira, iniciando a cadeia de eventos que, em menos de duas décadas, dariam cabo a uma instituição secular. No plano econômico imediato, contudo, o resultado da Guerra Civil teve resultados positivos para a cafeicultura brasileira. Durante o conflito, a demanda norte-americana por café retrocedeu, o que foi contrabalançado pela quebra temporária da produção brasileira nas safras de 1861-1862 pela praga da borboletinha. Em razão do bloqueio naval, Nova Orleans, até então a principal praça para o café brasileiro nos Estados Unidos, perdeu a posição para Nova Iorque, doravante a principal praça cafeeira mundial; no entanto, apenas dois anos após a vitória da União, os preços pagos ao café brasileiro na nova praça explodiram, em uma forte tendência de alta que se prolongaria até 1878. A conjuntura positiva se deveu ao aumento substancial da demanda nos Estados do Norte e do Meio-Oeste, fruto tanto do crescimento do consumo *per capita* como do crescimento demográfico (Bacha 1992: 20-21; Delfim Netto 1966: 16; Thurber 1884: 130; Greenhill 1992: 157).

No exato momento em que os preços internacionais do café decolavam, os trilhos da *D. Pedro II* e da *São Paulo Railway* finalmente chegavam serra acima, ao Vale do Paraíba e ao “Oeste Velho” de São Paulo. Nos anos seguintes, diferentes ramais ferroviários entrariam a fundo nas zonas cafeeiras do centro-sul do Brasil. Encampada pelo governo imperial, a *D. Pedro II* rapidamente cobriu toda a parte ocidental do Vale do Paraíba (zona madura a caminho da regressão), avançando também em direção ao Vale do Paraíba mineiro (zona pioneira convertida em madura). Nova companhia, composta por capitais dos próprios fazendeiros da região de Cantagalo, a Estrada de

Ferro Cantagalo ligando Niterói àquela cidade foi construída entre 1860-1873 para atender o que, no seu início de sua montagem, ainda era uma zona pioneira. O mesmo modelo serviu para as companhias ferroviárias criadas na província de São Paulo após a chegada dos trilhos da Santos-Jundiaí (a *São Paulo Railway*, companhia pertencente aos ingleses) ao planalto: a *Paulista* (1869) e a *Mogiana* (1872) foram montadas com capitais dos fazendeiros da fronteira, sendo, até as primeiras décadas do século XX, as duas principais artérias de expansão da cafeicultura pelo interior paulista (Monbeig 1984: 174-6; Nogueira de Matos 1990: 78-90).

A confluência entre a alta dos preços internacionais e a chegada das ferrovias às zonas maduras e pioneiras trouxe impulso renovado para a expansão da cafeicultura brasileira. Todavia, nas novas condições advindas da aprovação da Lei do Ventre Livre, essa confluência colocou em movimento um conjunto de forças que, ao levarem a escravidão nas zonas cafeeiras aos seus limites ecológicos, sociais e políticos, acabaria por acelerar os vetores da crise da instituição em escala nacional.

A Lei do Ventre Livre foi aprovada em setembro de 1871 contra o voto de todas as bancadas das províncias cafeeiras do centro-sul do Império do Brasil (Conrad 1977: 362). Frente a esta clara derrota política, os fazendeiros do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e de São Paulo procuraram nos anos seguintes se recompor do revés, silenciando quaisquer possibilidades de avanço na plataforma antiescravista que se arriscou desenhar em 1869-1871. No curto prazo, a estratégia foi bem sucedida: tal como ocorrera após a abolição do tráfico transatlântico em 1850, sufocou-se em 1871 a potência abolicionista contida nos debates sobre a libertação do ventre escravo como caminho para o fim gradual da escravidão. Não surpreende, assim, que a medida legislativa não tenha sido capaz de quebrar com a alta dos preços dos escravos, notavelmente estimulada pela tendência positiva dos preços do café que vinha de 1848 – e que ganhou novo impulso após 1868 – e pelo rebaixamento do custo do frete, com o aumento da capacidade de transporte de grandes volumes de café propiciado pelas ferrovias que adentravam em novas áreas mais produtivas.

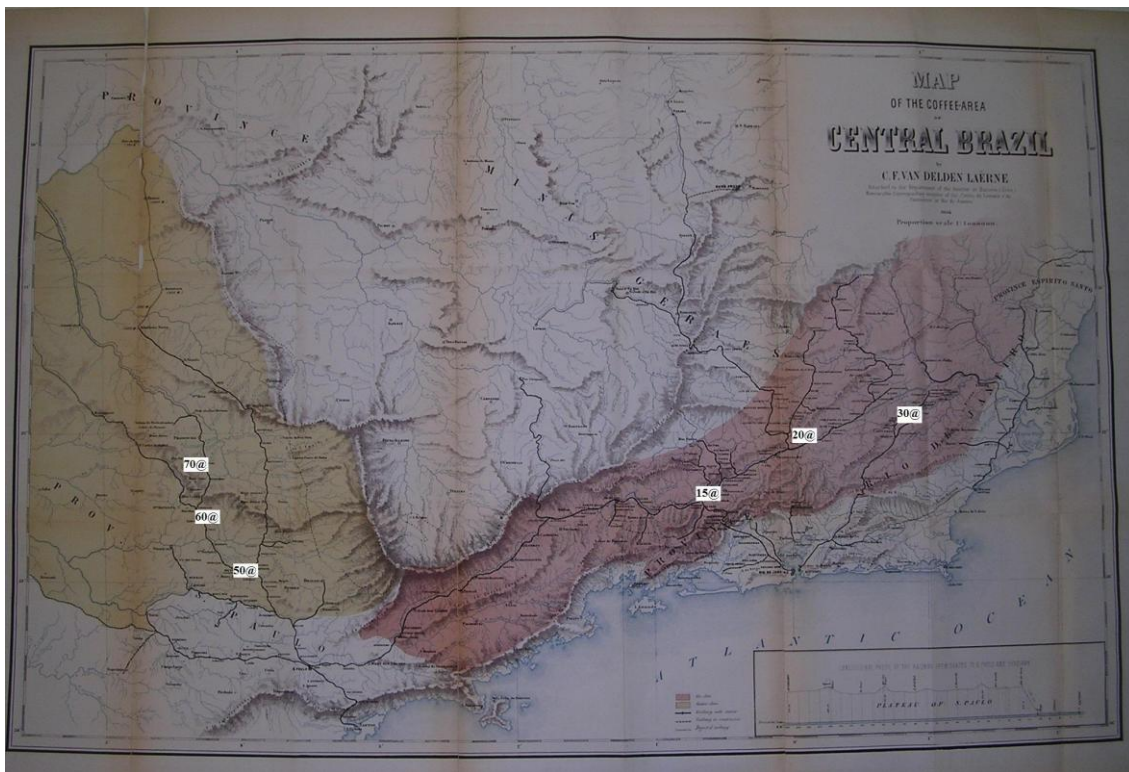
A década compreendida entre 1872-1881 representou o pico do tráfico interno de escravos no Brasil, com quase 100.000 escravos deslocados para as zonas cafeeiras do centro-sul, com claro predomínio das transferências interprovinciais sobre os intraprovinciais (Slenes 2004: 331). A distribuição regional desses cativos não foi uniforme. Ainda que fazendeiros de todo o centro-sul tenham adquirido escravos no mercado interno, os principais pólos compradores estavam nas zonas de fronteira

recém-atendidas pelas ferrovias. Tal foi o caso de Cantagalo: entre 1873 (ano da chegada da ferrovia ao município) e 1882, sua população escrava saltou de 17.562 para 21.621. Padrão análogo pode ser observado em todos os municípios do “Oeste Novo” de São Paulo (isto é, para além da região de Campinas), cobertos pelos trilhos da *Paulista* e da *Mogiana*: no período de 1874 a 1882, seu número de escravos aumentou de 26.282 para 38.242 (Conrad 1977: 355-6). Já nos municípios de exploração mais antiga do Vale do Paraíba ocidental, entre 1872 e 1884 a população escrava ou estacionou (casos de Valença e Barra Mansa, no Rio de Janeiro), ou regrediu (Vassouras e Piraí, no Rio de Janeiro, Bananal, em São Paulo) (Salles 2008: 258-9).

Esses números dão a ver os impactos diferenciados das ferrovias e da Lei do Ventre Livre nos “*três espaços*” da cafeicultura brasileira na década de 1870. O Vale do Paraíba ocidental, região dominara o mercado mundial do café a partir da década de 1830, apresentava na década de 1870 uma população escrava estabilizada, e, conforme sugere o estudo recente de Ricardo Salles sobre Vassouras (2008), tendente a um crescimento vegetativo moderado. Faltam pesquisas sobre esse assunto para os demais municípios da região, mas a hipótese de que neles haveria uma tendência à estabilidade demográfica escrava é consistente (é importante lembrar que, nos movimentos assinalados no parágrafo anterior, não entram no cômputo os chamados “*ingênuos*”, isto é, os filhos de mães escravas nascidos depois de 1871 e formalmente livres conforme a lei imperial). Toda essa zona, no entanto, verificava rendimento decrescente de seus cafezais. A chegada da ferrovia *D. Pedro II* na conjuntura econômica favorável da década de 1870 estimulou a aceleração da exploração de seus recursos naturais e humanos, com a alocação de mais pés de café por escravo em idade produtiva ideal e a derrubada de suas últimas reservas florestais – à beira da completa exaustão, como revelam os valores crescentes das terras em mata em relação às terras plantadas com café, das terras abandonadas para capoeiras ou convertidas em pasto – com vistas à reposição do grande número de arbustos improdutivos (Stein 1990: 264-5; Slenes 1986: 139-40; Fragoso 1983; Marquese 2008).

Situação bem distinta da que enfrentavam os fazendeiros das zonas de fronteira. Ao visitar o centro-sul do Brasil entre os meses de setembro de 1883 e abril de 1884, o agrônomo holandês C.F. van Delden Laërne recolheu informações detalhadas de 44 fazendas, relativas à composição da força de trabalho, maquinário, extensão territorial, produtividade do trabalho e dos arbustos de cada qual. Reagrupando os dados concernentes à produtividade dos pés e projetando-os sobre o belo mapa inscrito no

livro, que destaca em vermelho as zonas tributárias do porto do Rio de Janeiro (Vale do Paraíba ocidental – região de Vassouras a Bananal; Vale do Paraíba mineiro – região de Juiz de Fora; Vale do Paraíba oriental – região de Cantagalo) e, em amarelo, as zonas tributárias do porto de Santos (“Oeste Velho” – região de Campinas; “Oeste Novo”, região servida pelas redes das ferrovias *Paulista* e *Mogiana*), notamos claramente o contraste entre os “três espaços”, e em que medida o Vale do Paraíba ocidental se encontrava na posição que, em 1820, coubera aos espaços cafeeiros do Caribe:



Fonte: Laërne (1885: 328-335). 15@: estimativa de fazendas em Vassouras/Valença (RJ); 20@: estimativa de fazendas em Juiz de Fora (MG); 30@: estimativa de fazendas em Cantagalo (RJ); 50@: estimativa de fazendas em Campinas (SP); 60@: estimativa de fazendas em Limeira/Rio Claro (SP); 70@: estimativa de fazendas em Araras (SP). No mapa, é bem evidente como as ferrovias do centro-sul (assinaladas pelas linhas pretas) foram construídas para atender às diferentes zonas cafeeiras.

Na zona de fronteira do “Oeste Novo”, a produtividade do solo e o preço da terra funcionaram, na virada da década de 1870 para a de 1880, como poderoso atrativo para a migração de cafeicultores. Na imprensa periódica de Resende, município do Vale do Paraíba ocidental fluminense, noticiava-se, em fevereiro de 1878, que “*em São Simão [município ao norte de Araras, na província de São Paulo] diminutas áreas estão ali já cultivadas e o todo ainda está coberto de pujantes e esplêndidas matas (...); as terras para café, livres da geada, ainda estão por preço moderado, pois que se tem vendido, preço médio, a 40\$000 o alqueire*”. Em Resende, o alqueire da terra virgem cada vez mais escassa era então cotado a 400\$000, e produtividade dos cafezais novos era ainda

mais frustrante, apenas 16@ por mil pés – em São Simão, ela estava em 100@ (Whately 1987: 47-61). Em 1878, a Estrada de Ferro *Mogiana* atingira o município de Casa Branca, a cerca de 60 km em linha reta de São Simão (Nogueira de Matos 1990: 91). A expectativa da chegada dos trilhos da *Mogiana* promoveu intensa especulação fundiária, com a conseqüente elevação do preço da terra: a extensão da ferrovia até Ribeirão Preto, primeira estação após São Simão, fez os preços médios do alqueire subirem, em 1884, para 115\$000, ou seja, quase o triplo de seis anos antes. Mesmo assim, o preço da terra na fronteira do café era, então, bem inferior ao dos solos virgens em Vassouras, sendo equivalente aos preços de terras esgotadas – ou em vias de – naquele município do Vale do Paraíba ocidental (Bacellar 1999a: 111; Stein 1990: 264).

Em um importante artigo no qual reavaliou criticamente a interpretação de Stanley Stein (1990) sobre a “decadência” de Vassouras na década de 1870, Robert Slenes argumentou convincentemente que o investimento em escravos e café era, naquele tempo e espaço específicos, racional do ponto de vista contábil, algo que é corroborado pela avaliação de Pedro Carvalho de Mello (1978: 44) sobre a lucratividade média da empresa cafeeira escravista de então. Com base nessas constatações, Slenes (1986: 135) afirmou que, “*se a súbita ‘ascensão’ de São Paulo pode parecer inevitável ao historiador, com sua visão retrospectiva, provavelmente apanhou os contemporâneos do processo desprevenidos*”. A hipótese não se sustenta. A manutenção dos padrões de administração da paisagem e do trabalho que, em décadas anteriores, constituíram a base do sucesso do Vale do Paraíba no mercado mundial, empurrou seus fazendeiros para o esgotamento ecológico de suas unidades nas décadas de 1870 e 1880, em um processo que era de pleno conhecimento dos atores contemporâneos: a paisagem destruída das zonas decadentes do Vale lhes mostrava isto todo dia; a imprensa local discutia com freqüência o assunto; quando faleciam, seus inventários anotavam o diferencial crescente de preços entre terras esgotadas, cada vez mais dominantes, e matas virgens, cada vez mais raras (Stein 1990: 254-65; Marquese 2007). Se a mecânica da economia cafeeira na virada dos anos setenta para os oitenta conduzia rapidamente ao colapso ambiental do Vale, ela também indicava as possibilidades de um crescimento exponencial no “Oeste Novo” de São Paulo.

Em resumo, as ferrovias, ao promoverem a exploração máxima das zonas decadentes do Vale do Paraíba e ao estimularem a valorização fundiária nas zonas de fronteira do Oeste paulista, aprofundaram a separação entre elas. A demanda por trabalho desempenhou papel central nessa discrepância crescente (Stolcke & Hall 1983:

102-3; Cardoso de Mello 2009: 68). Para a realização do capital invertido em fazendas formadas nas zonas de fronteira, a pressão por mais trabalhadores acentuou-se. Na década de 1870, a demanda foi atendida pelo tráfico interprovincial; em 1883, ano em que Laerne copilou os dados citados há pouco e os trilhos chegaram ao “*Potosí do café*”, como os coevos denominavam a região de Ribeirão Preto, isso já não mais era possível, muito em razão dos próprios efeitos das ferrovias sobre a economia cafeeira e, por conseguinte, sobre os fluxos negreiros internos ao Império do Brasil.

As compras de cativos no circuito interprovincial pós-1871 tiveram perfil distinto do que vigorara nos Estados Unidos antes da Guerra Civil. No Brasil, o tráfico interno não procurou resguardar a capacidade reprodutiva dos escravos com compras equilibradas de jovens cativos de ambos os sexos (Tadman 1989), mas sim explorar, até os limites colocados pela Lei do Ventre Livre, o estoque da população escrava brasileira. De acordo com o estudo de Robert Slenes (2004: 338-40), as províncias que, entre 1872-1881, mais perderam escravos para o café foram as que prosperaram com o algodão durante a Guerra Civil norte-americana: com a recuperação da economia do Sul norte-americano ainda durante a Reconstrução, os pequenos produtores de algodão e de mantimentos do nordeste brasileiro se viram compelidos a vender seus cativos para o centro-sul (e não para os engenhos de açúcar da região, acuados pela competição cubana), movimento agravado com a grande seca que os afligiu entre 1877-1880. Processo correlato ocorreu no Rio Grande do Sul: face à maior competitividade dos criadores de gado do rio da Prata, servidos por uma crescente malha ferroviária, os pecuaristas e charqueadores rio-grandenses em crise também passaram a remeter escravos para as províncias cafeeiras.

Encerrada a perspectiva de manutenção da escravidão com base na reprodução vegetativa, o tráfico interprovincial da década de 1870 incidiu sobre jovens do sexo masculino, nascidos no Brasil, apartados de redes familiares consolidadas e provenientes de regiões cujos padrões de trabalho eram muito diferentes das realidades das fazendas de café do centro-sul (Motta 2010: 147-50; 351-2; Graham 2004: 311; Slenes 2004: 351). Ao chegarem nelas, viram-se forçados a residir em senzalas em quadra, obedecer rígidos protocolos disciplinares e cumprir uma enorme carga de trabalho. Não por acaso, as áreas que mais adquiriram escravos no tráfico interprovincial foram as que verificaram maior aumento nas tensões escravistas, o que ressalta uma diferença importante entre o Vale do Paraíba ocidental e as zonas de fronteira do Vale oriental e do Oeste (Velho e Novo) de São Paulo. Ainda que em todas

essas regiões não fossem raros, na década de 1870, os casos de prepostos senhoriais assassinados por escravos que haviam sido transacionados no tráfico interprovincial, uma das formas mais agudas de expressão da insubordinação escrava, a percepção dos riscos representados pela introdução de grupos crescentes de cativos desenraizados era mais aguda nas zonas que mais dependiam deles para a expansão de seus cafezais (Andrade 1989: 87-88; Mattos de Castro 1995: 137-188).⁶ Com efeito, a sobre-exploração do trabalho escravo no Vale do Paraíba ocidental, com escravarias sedimentadas em comunidades relativamente coesas, não produziu tensões como as que galvanizaram as regiões de fronteira do café (Machado 1987; Gomes 2006: 257; Dean 1977: 135; Marquese 2008).

O novo padrão de resistência escrava quebrou com a experiência histórica do Vale do Paraíba nas décadas de 1830-1840, cujos fazendeiros controlaram as tentativas de ação de escrava coletiva, impulsionadas, naquela ocasião, por uma escravaria majoritariamente africana e que caminhava sozinha (Gomes 2006: 144-247; Slenes 2000). Na virada da década de 1870 para a de 1880, a estratégia de contenção da plataforma antiescravista posterior à aprovação da Lei do Ventre Livre naufragou com a articulação do movimento abolicionista brasileiro em bases nacionais e, sobretudo, com as novas modalidades de resistência coletiva de uma escravaria que, agora, era esmagadoramente crioula e contava com suporte fora das senzalas. A primeira vitória veio com as leis aprovadas em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro em 1881, interditando o tráfico interprovincial por meio da imposição de taxas que o tornavam proibitivo. Na gênese da lei paulista em 1878, ressalta Célia Maria Marinho Azevedo, seus proponentes esgrimiram três conjuntos de argumentos: 1) a Lei do Ventre Livre causara efeitos profundamente danosos sobre a disciplina escrava, diante da percepção geral de erosão da legitimidade da instituição com a impossibilidade de sua reprodução no tempo; 2) o tráfico interprovincial vinha acirrando de modo perigoso as relações escravistas, com a introdução constante, nas fazendas paulistas, de escravos desenraizados do norte do Brasil; 3) a polarização entre um norte sem escravos e um sul escravista prefigurava a experiência pregressa da Guerra Civil norte-americana, sendo necessário manter o comprometimento nacional com a instituição para evitar que um resultado daquela natureza se repetisse no Brasil. A essas variáveis somou-se, em 1881,

⁶ “No caso específico de Campinas”, escreve Slenes (1986: 136), “há indícios de que a incidência de fugas de escravos era maior em fazendas recém-formadas (com muitos escravos importados de outras regiões) do que em fazendas mais velhas com plantéis relativamente estáveis”.

os receios dos efeitos que a agitação abolicionista teria para a disciplina dentro das fazendas (Azevedo 1987: 114-58). Ou seja, os atores políticos que promoveram a lei contra o tráfico interprovincial na Assembléia de São Paulo apresentaram uma leitura muito clara de todas as pressões sociais e políticas produzidas pela expansão cafeeira do centro-sul durante a década de 1870.

Ao contrário das expectativas dos cafeicultores que deram suporte à suspensão do tráfico interprovincial em 1881, as tensões escravistas não arrefeceram. Pelo contrário, só aumentaram. Sinais disso começaram a surgir em 1882, com rumores de articulação entre agitadores abolicionistas e escravos das fazendas de café, mas que adquiriram maior concretude após 1885, com o cruzamento real entre o movimento antiescravista e a ação coletiva dos escravos na luta pela abolição imediata. Os eventos principais da revolução abolicionista que sacudiu o Brasil entre 1887-1888 – cujo epicentro esteve justamente na fronteira cafeeira de São Paulo – são bem conhecidos. Para encerrar esse item, gostaria de lembrar o outro lado das ferrovias: o mesmo meio de transporte que, na década de 1870, fora responsável pelo aumento da demanda de escravos (e, portanto, pela piora nas suas condições de existência) serviu, nos anos finais da escravidão brasileira, como um dos principais canais para a fuga coletiva das fazendas e, portanto, para o colapso da instituição (Machado 1994; Toplin 1975; Gorender 1990).

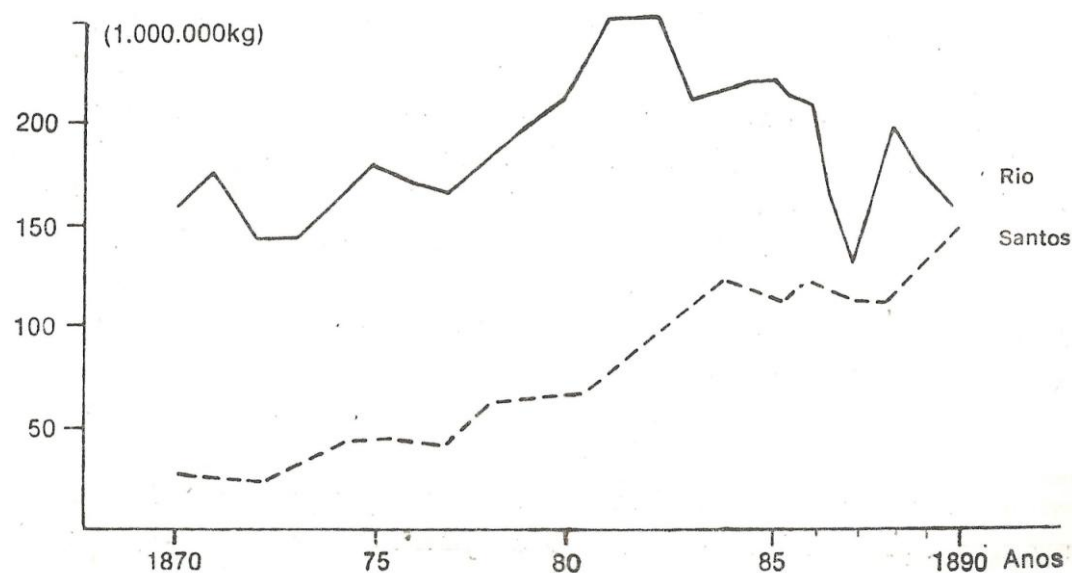
A abolição da escravidão e o mercado de trabalho internacional

Como se leu na introdução deste texto, a historiografia revisionista das décadas de 1980 e 1990 questionou a contraposição fazendeiros do Vale do Paraíba / fazendeiros do Oeste de São Paulo como uma chave analítica capaz de explicar o encaminhamento político da escravidão em sua crise final. Os historiadores da geração anterior argumentavam que, em quadro de crescente incompatibilidade entre o desenvolvimento das forças produtivas capitalistas e as relações sociais de produção escravistas, os fazendeiros progressistas do Oeste, dispendo de condições adequadas para empregar o trabalho livre ou em busca de trabalhadores assalariados afinados a uma racionalidade de mercado que eles próprios já portavam, encontraram na imigração uma solução inovadora ao escravismo, caminho este bloqueado aos fazendeiros tradicionalistas do Vale. Para os críticos dessa explicação, ambos os grupos estiveram comprometidos com a instituição até as vésperas da abolição: em seu apego ao trabalho escravo, os senhores do Vale responderam às mesmas forças do mercado que moldaram a atuação dos

senhores do Oeste. O que os levou a se voltarem para a imigração foi escalada dos conflitos sociais e políticos após 1886, e não um projeto prévio, supostamente mais atinado à racionalidade capitalista moderna: o término da instituição, assim, teria sido fruto da atuação exclusiva dos grupos subalternos (escravos, libertos, trabalhadores urbanos e classes médias abolicionistas) que contra ela se insurgiram, mas que atingiu de forma desigual os fazendeiros do Vale e do Oeste.

Em que pese sua inegável pertinência, falta ao modelo revisionista (que é hoje predominante na historiografia sobre a escravidão brasileira) uma avaliação mais adequada de como a expansão da fronteira da mercadoria nas condições históricas particulares da economia mundial do terço final do século XIX *forçou* os fazendeiros das zonas pioneiras a enfrentar, de um modo bastante inovador, o problema da oferta de trabalho – argumento este originalmente proposto, dentre outros, por Emilia Viotti da Costa (1989), Alice Piffer Canabrava (2005), Paula Beiguelman (1977), João Manoel Cardoso de Mello (2009) e Flávio Saes (1996). Vejamos, para tanto, a curvas da produção de café da “zona do Rio” e da “zona de Santos”, conforme a distinção estabelecida no mapa de Laërne (1885):

Gráfico 2: Exportações de café em 1.000.000 kg, 1870-1890.



Fonte: Carvalho de Mello (1978: 29)

No primeiro caso, nota-se uma clara curva descendente após o pico nas safras de 1881-1882. Nos anos seguintes, o volume global se manteve alto, mas cada vez mais ao cargo da expansão dos cafezais no Vale do Paraíba mineiro, tributário da ampliação da

malha ferroviária que desembocava no porto do Rio. Contando com uma base demográfica considerável e, em especial, com grandes reservas de matas virgens ainda não exploradas, os fazendeiros do Vale do Paraíba mineiro (ou “Zona da Mata”) atravessaram a crise da escravidão sem grandes perturbações e sem a necessidade de aporte externo de mão-de-obra. Sua produção cafeeira continuou a se expandir na virada do século XIX para o XX valendo-se de trabalhadores livres nacionais, muitos dos quais ex-escravos (Lana 1988; Pires 1993; Guimarães 2009: 60).

Situação bem distinta da vivida pela “zona de Santos”, que englobava o “Oeste Velho” e o “Oeste Novo” – esta última, uma região de baixa densidade demográfica. A crescente exportação posterior a 1881, resultado de arbustos plantados nas novas áreas de expansão cafeeira durante o ápice do tráfico interprovincial de escravos, acirrou a pressão por mais trabalhadores. Outro salto notável no volume da produção escoada por Santos ocorreu em 1887, fruto de cafezais plantados depois de 1883, ou seja, após o fechamento do tráfico interprovincial, quando restava aos cafeicultores da fronteira apenas o recurso do tráfico intraprovincial de escravos (Motta 2010: 274-345). Assim procedendo, os fazendeiros do “Oeste Novo”, bem servidos pela *Paulista* e pela *Mogiana*, estavam obedecendo aos estímulos do mercado: entre 1878-1885, os preços pagos em dólar na praça de Nova Iorque sofreram sensível queda, contrabalançada, no entanto, pela desvalorização da moeda brasileira; entre 1886-1892, os preços em dólar duplicaram, em uma situação cambial que permaneceu favorável aos exportadores brasileiros (Bacha 1992: 334, 341). Os movimentos dos preços nessa conjuntura, aliás, demonstram, uma vez mais, a estreita articulação entre as duas pontas da cadeia da mercadoria do café na era do consumo de massa (Delfim Netto 1966: 21; Topik 2003: 31). A resposta dos fazendeiros do Oeste Novo foi imediata: em 1889-1890, 112.000 toneladas saíram por Santos; em 1890-1891, 176.700; em 1891-1892, 220.000. O aumento desse volume resultou de cafezais plantados entre 1886-1888, durante o auge do movimento abolicionista e da revolta das senzalas. Como explicar o comportamento empresarial dos fazendeiros da fronteira, em uma situação tão crítica como esta, quando suas perspectivas em relação à permanência da escravidão por mais do que cinco anos eram praticamente nulas (Carvalho de Mello 1978: 57)?

Para obter uma resposta, temos que voltar aos debates iniciados na Assembléia Provincial de São Paulo em 1878 que conduziram, em 1881, à aprovação da lei interditando o tráfico interprovincial de escravos. A historiadora Célia Maria Marinho Azevedo (1987: 113-25), ao tratar do tema, não prestou atenção devida à atuação do

proponente do projeto de lei contra o tráfico interprovincial – o republicano Martinho Prado Jr. – na zona pioneira. Em 1877, ele começara a investir seus capitais na aquisição de terras em Ribeirão Preto, constituindo, em poucos anos, os fundos territoriais da famosa – e enorme – fazenda Guatapará; em 1878, ano em se noticiava na imprensa de Resende (RJ) as potencialidades da região, ele fazia o mesmo nas páginas d’*A Província de São Paulo*. Ainda em 1878, a *Mogiana* obtivera autorização para alongar seus trilhos de Casa Branca a Ribeirão Preto, entrando em disputa com a *Paulista* (da qual Martinho Prado Jr era um dos fundadores) pelos direitos sobre a área (Monbeig 1984: 140-1; Bacellar 1999b: 118-21; Nogueira de Matos 1990: 91). Entre 1878 e 1881, portanto, já se encontrava desenhada a nova escala que a cafeicultura poderia assumir na zona de fronteira do Oeste Novo. Desde, é claro, que fosse solucionado o problema crucial da oferta de trabalho. Laërne (1885: 272-3) percebeu com clareza o ponto de vista dos que estavam investindo naquela região, encampando-o em seu relato: “*nesse país, a produção de café passa por uma crise, que, como todos sabem, ameaça sua própria existência. Mas, não é o sistema de cultivo adotado que ocasiona a crise: é a necessidade cada vez mais urgente de trabalhadores. Se essa demanda for suprida, o Brasil poderá enviar mais de dez vezes o volume atual aos vários empórios do mundo*”.

A nova classe de fazendeiros à qual pertencia Martinho Prado vinha articulando desde o final dos anos setenta esquemas para a imigração em massa, em uma preparação que correu paralela e em reforço mútuo com a crise da escravidão, e que muito se valeu de experiências acumuladas com o fracasso do sistema de parceria. As potencialidades do imigrante – europeu ou asiático – para a demanda cafeeira por trabalho foi uma variável em jogo durante toda a crise da escravidão brasileira, bastando lembrar o papel que ela ocupou nos debates do Congresso Agrícola de 1878 (Eisenberg 1989: 150-9). Se os proprietários da fronteira não tinham como prefigurar, no início dos anos setenta, a viabilidade da solução italiana (até então, a Itália pouco havia perdido gente para os fluxos migratórios transoceânicos), eles – como outros atores coevos no Brasil – vinham observando atentamente, e há bastante tempo, o enorme fluxo de trabalhadores do norte da Europa para os Estados Unidos. Naquela década, também puderam acompanhar a experiência da Reconstrução norte-americana e a recomposição da produção algodoeira do Sul; porém, aos seus olhos uma solução como a do *sharecropping* não teria como ser aplicada em São Paulo, em razão da baixa densidade demográfica da fronteira cafeeira e do próprio malogro do sistema de parceria (Stolcke & Hall 1983).

Justamente em 1878, Antonio de Queiroz Telles visitou oito países da Europa ocidental para verificar quais ofereciam as melhores perspectivas para o recrutamento de trabalhadores braçais. De volta ao Brasil, reportou aos seus pares que a miséria do norte da Itália apontava um caminho promissor (Alvim 1986: 47). Noutras palavras, as atenções dos cafeicultores da fronteira se voltaram para os italianos no exato momento em que Martinho Prado Jr. – primo de Queiroz Telles – comprava terras em Ribeirão Preto, promovia a expansão dos trilhos da *Paulista* e propunha, na Assembléia Provincial de São Paulo, o fim do tráfico interprovincial de escravos. Após a aprovação dessa última medida, Martinho Prado Jr e seu irmão Antonio da Silva Prado promoveram gestões para preparar todo o quadro institucional da imigração em massa: transporte subsidiado às famílias de trabalhadores rurais europeus, aprovado pela Assembléia Provincial de São Paulo em março de 1884; obrigatoriedade de os imigrantes passarem pela triagem de uma hospedaria em São Paulo (1885), de onde seriam diretamente encaminhados, novamente com passagem subsidiada, para as fazendas de café; criação, em 1886, de uma *Sociedade Promotora da Imigração* (SPI) para coordenar o recrutamento, o transporte e a distribuição de mão-de-obra imigrante. No ano de sua fundação, a SPI anunciava em brochuras no norte da Itália o modelo de imigração para as áreas cafeeiras que vigoraria até a crise mundial dos anos 1930 (Holloway 1984: 64-116).

Em duas palavras, a articulação da imigração em massa foi parte constitutiva essencial da crise da escravidão brasileira, da multiplicação das alternativas de futuro disponíveis aos contemporâneos, o que demonstra a ausência de sentido de se estabelecer correlações antagônicas como *imigrantismo -> abolição X resistência escrava -> abolição -> imigração*. Porém, como devemos avaliar o comprometimento dos fazendeiros da fronteira com a escravidão até o início de 1888 – no caso de Antonio Prado, até os primeiros dias de maio? Afora certa solidariedade com seus velhos companheiros de classe, o comportamento traduzia a tentativa de administrar o fim da escravidão, postergando ao máximo a abolição para garantir o bom andamento da transição para um novo regime de trabalho. Para os fazendeiros das zonas decadentes, com terras esgotadas, não restava outra opção que a de apegar-se à instituição e esperar a eventualidade de uma indenização pela libertação compulsória de seus escravos. Na hora da verdade da revolução de 1887-1888, os fazendeiros da fronteira puderam mudar de roupa sem problemas, em uma atitude típica dos “*political chameleons*”, na precisa expressão de Robert Toplin (1975: 229-33). No desenho imigratório por eles elaborado,

garantiu-se, entre 1886-1892, o aporte de 192.000 trabalhadores italianos para a lavoura cafeeira paulista. Tendo-se em conta o volume do tráfico interprovincial de escravos entre 1872-1881 (100.000 cativos para o conjunto das três províncias cafeeiras), observa-se como o suprimento de trabalho fornecido pela imigração em massa rapidamente atendeu à demanda prévia, trazendo a solução para a crise da escravidão nas áreas de fronteira e criando a base para a espetacular expansão de seus cafezais nos anos seguintes à abolição (Holloway: 60-102).

Os historiadores que tratam da crise da escravidão brasileira em geral explicam o problema da imigração sob a ótica da demanda, isto é, privilegiam os fatores de atração. Foi o que fiz até este momento. Os especialistas em migração, contudo, apontam, no caso específico do engate do deslocamento em massa de italianos para o Brasil, para a importância da oferta, isto é, para os fatores de expulsão dos emigrantes. Em comparação com os demais fluxos migratórios europeus, o fenômeno da emigração em massa de italianos às Américas foi relativamente tardio (Hobsbawm 2000: 274). O movimento somente adquiriu vulto após a unificação do país. Até 1886, o destino principal estava em outros países europeus, e, no caso da emigração para o Novo Mundo, nos Estados Unidos. Entre aquela data e 1896, entretanto, quando a origem dos migrantes foi predominantemente veneta, o Brasil se tornou o principal receptor de italianos, suplantando todos os destinos europeus bem como os outros dois grandes destinos do Novo Mundo, os Estados Unidos e a Argentina (Faini & Venturini 1994: 76; Franzina 2006; Alvim 1986).

Podemos ver, agora, o outro lado da reconfiguração dos circuitos globais de trabalhadores e de mercadorias que esteve nas próprias origens da crise da escravidão brasileira. A proletarização de pequenos proprietários e arrendatários rurais e a pauperização dos chamados *braccianti* do Vêneto italiano⁷ foram resultado direto das transformações econômicas e agrárias sofridas pelo norte da Itália após a unificação do país. A eliminação de posses coletivas, a abolição do uso comunal da terra, o avanço da drenagem das planícies, ou seja, as forças que promoviam uma “*transformação capitalista do campo*” no Vêneto tiveram por efeito “*a ‘expulsão’ dos trabalhadores rurais de suas seculares zonas de fixação*”; onde a propriedade rural se encontrava bastante dividida, “*as condições miseráveis (...) não eram (...) apanágio somente de*

⁷ Como esclarece Zuleika Alvim (1986: 29), “*essa categoria, a mais explorada de todos os trabalhadores braçais, apresentava uma diferença sutil entre os braccianti obrigados ou fixos, que estavam ligados à propriedade mediante um contrato anual, e os braccianti temporários, que só trabalhavam nos momentos de grande necessidade de mão-de-obra, recebendo por dia ou por cota.*”

braccianti e assalariados, mas constituíam a norma mesmo para a grande fileira de pequenos proprietários, colonos e meeiros”. Os impactos negativos das alterações promovidas pelas transformações institucionais que se seguiram à unificação italiana, no entanto, foram potencializados pelo que Emilio Franzina e outros especialistas consideram como a variável central da crise agrária italiana: a “*drástica queda internacional dos preços do trigo, cujas primeiras vítimas não eram os camponeses pobres, mas os pequenos arrendatários, os pequenos proprietários, ou seja, os pequenos produtores capazes de inserir-se no mercado por si mesmos, mas incapazes, por causa da sua objetiva fragilidade, de resistir à violência das crises conjunturais*”. Em meados da década de 1880, com a aceleração da crise pela diminuição contínua dos preços do trigo, os grandes arrendatários capitalistas reduziam a demanda de braços e os já escassos ganhos dos *braccianti* foram ainda mais comprimidos, restando-lhes como saída a emigração. Esses trabalhadores rurais, com famílias numerosas, sem quaisquer recursos, acabaram sendo facilmente arregimentados após 1886 pelo esquema de subvenção integral de passagens transatlânticas criado pelo governo de São Paulo. O perfil do imigrante estrangeiro desejado pelos cafeicultores que enfrentavam a crise da escravidão brasileira era a de um trabalhador rural em trânsito com sua família e disciplinado pela pregação católica, exatamente o que seus emissários haviam encontrado no Vêneto em 1878 (Franzina 2006: 39; 144-45; 217; 264).

Essas informações exigem que desloquemos nosso foco – ainda que de forma sucinta – para as modificações que se verificaram, no terço final do século XIX, no mercado mundial do trigo, haja vista que as transformações agrárias no norte da Itália estiveram diretamente relacionadas à “*invasão de grãos*” (O’Rourke 1997) na Europa que se seguiu à década de 1870, fruto da produção do Meio-Oeste dos Estados Unidos e, após 1880, das estepes russas.

As forças que levaram à reconfiguração do mercado mundial do trigo vinham sendo gestadas desde antes da Guerra Civil norte-americana. Elas incluíram, nas duas pontas da cadeia da mercadoria, a abertura do mercado britânico ao produto norte-americano (com a derrubada das *Corn Laws*, em 1846) e a ascensão de Chicago como o ponto nodal de toda a agricultura do Meio-Oeste. A infra-estrutura composta por ferrovias, elevadores mecânicos, sistemas de avaliação e inspeção dos grãos de trigo e mercado de futuros que notabilizaria mundialmente o complexo agrário do *Great West* norte-americano, encontrava-se pronta em 1861 (Rothstein 1960; Meinig 1993: 323-34; Cronon 1991: 65-70). Ao mesmo tempo, era nos estados de Indiana, Illinois, Michigan,

Wisconsin e Ohio que estavam as bases do novo Partido Republicano. Nas eleições de 1856, a agremiação firmou-se como partido nacional, porém sem nenhuma penetração nos Estados do Sul. Desde seu surgimento, o Partido Republicano encampou à sua plataforma eleitoral o programa do *free soil*, isto é, a necessidade de se abrir o povoamento dos territórios a Oeste aos trabalhadores do Leste e aos imigrantes europeus despossuídos, plataforma que se casava com o complexo de interesses econômicos comandados a partir de Chicago. O projeto do *Free Homestead* tornou-se uma de principais bandeiras do Partido Republicano e motivo da ampliação de sua base eleitoral nas cidades manufatureiras da Costa Leste. Seu conteúdo antiescravista, que procurava livrar os territórios a oeste da presença da escravidão, chocou-se frontalmente com o projeto do expansionismo escravista advogado pelos senhores do algodão do Sul. Como se sabe, na questão territorial e em suas intersecções com o problema da escravidão encontram-se os fundamentos do colapso do segundo sistema partidário norte-americano, que conduziu, em 1860, à eleição de Abraham Lincoln e à eclosão da Guerra Civil – ela própria passível de ser lida como um grande choque entre dois expansionismos, o do trigo livre contra o do algodão escravo (Ashworth 2008; Drescher 2009: 317-25; Fogel 1989: 302-52; Shoen 2009: 237-59). As condições políticas inauguradas pela secessão dos Estados Confederados permitiram, em 1862, a fácil aprovação do *Homestead Act* pelo Congresso Federal (Viotti da Costa 1987: 153). A vitória da União acelerou o processo de consolidação do mercado nacional norte-americano, impulsionando a abertura de vastas áreas aos agricultores familiares atraídos pela promessa de terra livre nas pradarias nos novos estados do Kansas, Nebraska, Minnesota e Dakota do Sul e do Norte e, assim, facultando o arranque definitivo do complexo cerealífero comandado a partir de Chicago (Cronon 1991; Wolf 2009: 376-83; Arrighi 1996: 300).

Dado o montante de produto remetido pelos Estados Unidos à Europa, “*em 1894, o preço do trigo era apenas pouco mais de um terço do que fora em 1867*”. Com base nessa constatação, Eric Hobsbawm (1988: 60-61) argumenta que a chave para se compreender a chamada “Grande Depressão” (1873-1896) não consiste em conceituá-la como um período de retração no volume global da produção industrial e agrícola, mas sim de queda “*na sua lucratividade*”, que teve na agricultura “*a vítima mais espetacular do declínio dos lucros*”. Nessa conjuntura, houve uma mudança importante na composição da firma agrícola norte-americana, que possibilitou aos agricultores dos Estados Unidos simultaneamente enfrentarem a adversidade que eles próprios haviam

gerado com o volume crescente de sua produção e criarem as condições para uma nova expansão: a combinação entre segadora e ceifeira mecanizadas permitiu que unidades familiares nucleares praticassem com sucesso o cultivo de trigo em propriedades com 35 alqueires, doravante convertidas em modelo básico de unidade produtiva rural em todo o Meio-Oeste (Friedmann 1978: 572-4).

Na face européia da economia-mundo capitalista, o produto norte-americano, além de fazer despencarem os preços do trigo, reordenou as posições locais de compradores e vendedores. Até meados do século XIX, a Rússia era a grande fornecedora do trigo importado pela Grã-Bretanha. Os efeitos combinados da supressão das *Corn Laws* e da montagem do complexo cerealífero do Meio-Oeste transformaram o mercado britânico em área cativa do trigo norte-americano, com a conseqüente exclusão do produto russo. A modificação na estrutura da economia cerealífera russa que se seguiu à emancipação dos servos e, em especial, à montagem de uma grande rede ferroviária (com aporte de capital britânico) conectando novas áreas agrícolas da Ucrânia aos portos do Mar Negro, permitiu aos seus proprietários rurais buscarem novos mercados onde pudessem competir com o trigo norte-americano. O norte da Itália foi justamente um desses novos mercados inundados pelo trigo da América do Norte e das estepes ucranianas (Rothstein 1960; Falkus 1966).

E aqui apresento meu ponto de chegada. A ampliação das fronteiras globais da mercadoria, possibilitada pelos novos meios de transporte (ferrovias, barcos a vapor), pela expansão financeira britânica e pelo papel cada vez mais importante dos Estados Unidos na economia-mundo capitalista após a Guerra Civil, unificou as trajetórias de espaços econômicos e humanos até então cindidos, como o eram o Brasil e a Itália. O principal mercado para o café brasileiro estava, desde 1830, nos Estados Unidos, que foram, entre 1840 e 1860, o esteio da defesa da escravidão brasileira no sistema interestatal. Como vimos ao longo do texto, o resultado da Guerra Civil norte-americana teve um duplo efeito sobre a instituição no Brasil. Por um lado, o aumento exponencial da população norte-americana após 1865 e de seus níveis de renda ampliou o mercado consumidor para o café brasileiro; nos mesmos anos em que se expandia notavelmente a malha ferroviária norte-americana nos novos estados do Meio-Oeste (parte indissociável dos processos mencionados de aumento populacional e de renda), montava-se a malha ferroviária nas zonas de fronteira do café do Brasil, que permitiu aos seus produtores responderem aos preços em alta, acirrando, no entanto, a pressão por mais trabalhadores. Por outro lado, como resultado desta mesma Guerra Civil, a escravidão

brasileira entrou em crise. Em um quadro econômico mundial marcado pelo surgimento de novos produtores de algodão, de açúcar e de carne, as forças do mercado enfraqueceram o comprometimento nacional com a escravidão no Brasil ao darem impulso ao tráfico interno de escravos para as áreas cafeeiras do centro-sul do Império, as mais competitivas dentro da nova divisão internacional do trabalho. As bases da legitimidade da instituição no Brasil foram permanentemente danificadas após a aprovação da Lei do Ventre Livre em 1871, abrindo o caminho para a progressiva erosão do poder dos senhores, para o surgimento de um movimento abolicionista organizado em bases nacionais e para um novo protagonismo escravo. Ora, esses mesmos processos da economia-mundo capitalista que levaram à ampliação do mercado consumidor cafeeiro e que colocaram pressão crescente sobre as relações escravistas no Império do Brasil deram ensejo, na outra ponta da cadeia da mercadoria, ao avanço das fronteiras cerealíferas que produziram impacto devastador sobre a agricultura do norte da Itália. As alterações no mercado mundial do trigo desestruturaram uma região que, até então, estivera fora dos fluxos globais de migração de massa.

Os trabalhadores rurais italianos que chegaram aos milhares no porto de Santos após 1886 foram encaminhados para unidades rurais que, se seguiam o mesmo padrão agrônomo criado no Vale do Paraíba na década de 1830, ampliaram em muito a escala espacial e de produção. Nas franjas pioneiras do Oeste Novo de São Paulo, foram montadas unidades que romperam com a planta produtiva do Vale, a mesma até então vigente no Oeste Velho. As novas fazendas apresentavam respostas inovadoras ao manejo de grandes enormes quantidades de volume de grãos e à coordenação de forças de trabalho que podiam facilmente ultrapassar o milhar (Benincasa 2007: 277-321). A cafeicultura paulista pós-abolição, assim, deu prosseguimento à perversa associação criada no Caribe do século XVIII de que quanto mais produtiva é a terra, maior é a exploração dos trabalhadores. O arranjo do colonato, com uma complexa combinação de pagamento fixo (nas capinas dos cafezais), por tarefas (na colheita dos grãos) e permissão para o cultivo de mantimentos, permitiu aos fazendeiros paulistas a extração de uma enorme carga de trabalho dos imigrantes (Martins 2010: 76).

Tudo isso, enfim, salienta a necessidade de recuperarmos a categoria capitalismo para entendermos corretamente o passado escravista do Novo Mundo e suas articulações com os fluxos globais de mercadorias e pessoas. Ao fazê-lo, reencontramos a contribuição perene de Eric Williams.

Referências bibliográficas.

- Alvim, Zuleika M.F. *Brava Gente! Os italianos em São Paulo, 1870-1920*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- Andrade, Eloy de. *O Vale do Paraíba*. Rio de Janeiro: Real Gráfica, 1989.
- Arrighi, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. (1ª ed. ingl.: 1994; trad.port.) Rio de Janeiro: Contraponto/Ed.Unesp, 1996.
- Arrighi, Giovanni; Barr, Kenneth; Hisaeda, Shuji. “A transformação da empresa capitalista”. In: Giovanni Arrighi & Beverly J. Silver, *Caos e Governabilidade no Moderno Sistema Mundial* (1ª ed: 1999; trad.port.). Rio de Janeiro: Contraponto – Editora UFRJ, 2001, pp.107-158.
- Ashworth, John. *Slavery, Capitalism and Politics in the Antebellum Republic: Volume 2 – The Coming of the Civil War, 1850-1861*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- Azevedo, Celia Maria Marinho. *Onda Negra, Medo Branco. O negro no imaginário das elites, século XIX*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1987.
- Bacellar, Carlos de Almeida Prado. “Uma rede fundiária em transição”. In: Carlos de Almeida Prado Bacellar; Lucíla Reis Brioschi (org.). *Na Estrada do Anhangüera. Uma visão regional da história paulista*. São Paulo: CERU-Humanitas, 1999a, pp.91-116.
- Bacellar, Carlos de Almeida Prado. “Apogeu cafeeiro na Alta Mojiana”. In: Carlos de Almeida Prado Bacellar; Lucíla Reis Brioschi (org.). *Na Estrada do Anhangüera. Uma visão regional da história paulista*. São Paulo: CERU-Humanitas, 1999b, pp.117-164.
- Bacha, Edmar Lisboa. “Política Brasileira do Café: uma Avaliação Centenária”. In: Edmar Bacha & Robert Greenhill, *150 anos de café*. Rio de Janeiro: Marcelino Martins & E.Johnston, 1992, pp.15-136.
- Barros de Castro, Antonio. *Sete ensaios sobre a economia brasileira*. Rio de Janeiro: Forense, 1971, 2v.
- Barros de Castro, Antonio. “‘As mãos e os pés do senhor de engenho’: dinâmica do escravismo colonial”. In: Paulo Sérgio Pinheiro (org.), *Trabalho escravo, economia e sociedade*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1984, pp.41-66.
- Beiguelman, Paula. *A formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos* (2ª ed.). São Paulo: Pioneira, 1977.
- Benincasa, Wladimir. *Fazenda paulista. Arquitetura rural no ciclo cafeeiro*. Tese de Doutorado em Arquitetura. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo, 2007.
- Bergad, Laird W. *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century. The Social and Economic History of Monoculture in Matanzas*. Princeton: Princeton University Press, 1990.
- Bergad, Laird W. *The Comparative Histories of Slavery in Brazil, Cuba, and the United States*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- Braudel, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo, séculos XV-XVIII. Volume 1 – As Estruturas do Cotidiano*. (1ª ed. fr: 1979; trad.port.) São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- Bosch Jr., Gerald R. “Eric Williams and the Moral Rhetoric of Dependency Theory”. In: *Callaloo*. 20 (4): 817-27, Autumn 1997.
- Bruchey, Stuart (ed.). *Cotton and the Growth of the American Economy, 1790-1860. Sources and Readings*. New York: Harcourt, Brace & World, 1967.

- Canabrava, Alice P. *O açúcar nas Antilhas (1697-1755)* (1ª ed: 1946). São Paulo: IPE/USP, 1981.
- Canabrava, Alice P. “A grande lavoura” (1ª ed: 1971). *História Econômica: estudos e perspectivas*. São Paulo: ABPHE-Hucitec-Ed.Unesp, 2005.
- Cardoso, Ciro Flamarion Santana. “O modo de produção escravista colonial na América.” In: Théo Santiago (org.), *América Colonial*. Rio de Janeiro: Pallas, 1975.
- Cardoso, Ciro Flamarion Santana. *Agricultura, escravidão e capitalismo*. Rio de Janeiro: Vozes, 1979.
- Cardoso, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional. O negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.
- Cardoso, Fernando Henrique; Faletto, Enzo. *Dependencia y Desarrollo en América Latina*. Mexico: Siglo XXI, 1969.
- Cardoso de Mello, João Manoel. *O Capitalismo Tardio*. (1ª ed: 1978). Campinas: Edições Facamp, 2009.
- Carvalho Franco, Maria Sylvia de. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. (1ª ed: 1969). São Paulo: Kairós, 1983
- Chalhoub, Sidney. *Machado de Assis, Historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- Chalhoub, Sidney; Silva, Fernando Teixeira da. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980.” In: *Cadernos AEL*. Vol.14, n.26, pp.13-45, 2009.
- Clarence-Smith, William Gervase. “The impact of forced coffee cultivation on Java, 1805-1917”. In: *Indonesia Circle*, 64: 241-264, 1994.
- Conrad, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil, 1850-1888* (1ª ed. ingl.: 1973; trad.port.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- Costa, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República. Momentos Decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- Costa, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. (1ª ed: 1966). São Paulo: Brasiliense, 1989.
- Costa, Emília Viotti da. *Crowns of Glory, Tears of Blood. The Denerara Slave Rebellion of 1823*. Oxford: Oxford University Press, 1994.
- Cowan, Brian. *The Social Life of Coffee. The Emergence of the British Coffeehouse*. New Haven: Yale University Press, 2005.
- Cronon, William. *Nature's Metropolis. Chicago and the Great West*. New York: W.W.Norton, 1991.
- Dean, Warren. *Rio Claro. Um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. (1ª ed. ingl.: 1976; trad.port.). Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1977.
- Delfim Netto, Antonio. *O problema do café no Brasil* (1ª: 1966). São Paulo: IPE/USP, 1981.
- Drescher, Seymour. “The Fragmentation of Atlantic Slavery and the British Intercolonial Slave Trade”. In: Walter Johnson (ed), *The Chattel Principle. Internal Slave Trades in the Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004, pp.234-255.
- Drescher, Seymour. *Abolition. A History of Slavery and Antislavery*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- Dubois, Dubois, *Avengers of the New World. The Story of the Haitian Revolution*. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2004.

- Edwards, Bryan. *The History, Civil and Commercial, of the British Colonies in the West Indies*. Dublin: 1793, 2v.
- Eisenberg, Peter L. “A mentalidade dos fazendeiros no Congresso Agrícola de 1878”. In: *Homens Esquecidos. Escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX*. Campinas: Editora Unicamp, 1989, pp.131-166.
- El-Kareh, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- Elson, Robert. *Village Java under the Cultivation System, 1830-1870*. Sydney: Asians Studies Association of Australia in association with Allen and Unwin, 1994.
- Faini, Riccardo; Venturini, Alessandra. “Italian Emigration in the Pre-War Period”. In: Timothy J. Hatton & Jeffrey G. Williamson (eds), *Migration and the International Labor Market, 1850-1939*. London: Routledge, 1994, pp.72-90.
- Falkus, M.E. “Russia and the International Wheat Trade, 1861-1914”. In: *Economica*. New Series. 33 (132): 416-429, Nov. 1966.
- Fasseur, Cornelis. *The Politics of Colonial Exploitation. Java, the Dutch, and the Cultivation System*. (engl.trans.). Ithaca: Southern Asia Program-Cornell University, 1992.
- Fernandes, Florestan; Bastide, Roger. *Relações raciais entre negro e brancos em São Paulo*. São Paulo: UNESCO/Anhembi, 1955.
- Florentino, Manolo Garcia. *Em Costas Negras. Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995
- Fogel, Robert William. *Without Consent or Contract. The Rise and Fall of American Slavery*. New York: W.W.Norton, 1989.
- Fragoso, João Luis Ribeiro. *Sistemas agrários em Paraíba do Sul (1850-1920). Um estudo de relações não-capitalistas de produção*. Dissertação de Mestrado em História. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.
- Fragoso, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- Franzina, Emilio. *A Grande Emigração. O êxodo dos italianos do Vêneto para o Brasil* (trad.port.) Campinas: Editora Unicamp, 2006.
- Friedmann, Harriet. “World Market, State, and Family Farm: Social Bases of Household Production in the Era of Wage Labor”. In: *Comparative Studies in Society and History*, 20 (4): 545-586, Oct. 1978.
- Furtado, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. (1ª ed: 1959). São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- Geggus, David P. “Sugar and Coffee Cultivation in Saint Domingue and the Shaping of the Slave Labor Force”. In: I.Berlin & P.Morgan (org.) *Cultivation and Culture. Labor and the Shaping of Slave Life in the Americas*. Charlottesville, Va.: University Press of Virginia, 1993.
- Genovese, Eugene. *O mundo dos senhores de escravos. Dois ensaios de interpretação* (1ª ed. ingl: 1969; trad.port.) Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1979.
- Gomes, Flávio dos Santos. *Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX* (ed. revista e ampliada). São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- González Fernández, Doria. “Acerca del mercado cafetalero cubano durante la primeira mitad del siglo XIX”. In: *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*. 2: 151-176, 1989.
- Gorender, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978.

- Gorender, Jacob. *A escravidão reabilitada*. São Paulo: Ática, 1990.
- Graham, Richard. "Another Middle Passage? The Internal Slave Trade in Brazil". In: Walter Johnson (ed), *The Chattel Principle. Internal Slave Trades in the Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004, pp.291-324.
- Greenhill, Robert. "E. Johnston: 150 anos de café". In: Edmar Bacha & Robert Greenhill, *150 anos de café*. Rio de Janeiro: Marcelino Martins & E.Johnston, 1992, pp.137-284.
- Guerra y Sánchez, Ramiro. *Manual de Historia de Cuba* (1ª Ed: 1938). Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1971.
- Guimarães, Elione. *Terra de Preto. Usos e ocupação da terra por escravos e libertos (Vale do Paraíba mineiro, 1850-1920)*. Niterói: Editora da UFF, 2009.
- Guisan, J.-B. *Traité lus les terres noyées de la Guyane*. Paris, 1788.
- Higman. B.W. *Jamaica Surveyed. Plantation Maps and Plans of the Eighteenth and Nineteenth Centuries*. Kingston: University of the West Indies Press, 2001.
- Hobsbawm, Eric. *A Era do Capital 1848-1875*. (trad.port.). São Paulo: Paz & Terra, 2000.
- Hobsbawm, Eric. *A Era dos Impérios 1875-1914*. (trad.port.) Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1988.
- Holloway, Thomas H. *Imigrantes para o café. Café e sociedade em São Paulo, 1886-1934* (trad.port.) Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1984.
- Inikori, Joseph E. *Africans and the Industrial Revolution in England. A Study in International Trade and Economic Development*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.
- Johnson, Walter. "On Agency". In: *Journal of Social History*. 37 (1): 113-24, Autumn 2003.
- Laborie, P.-J. *The Coffee Planter of Saint Domingo; with an Appendix, containing a view of the Constitution, Government, Laws, and State of that Colony, previous to the Year 1789*. Londres: T.Cadell & W.Davies, 1798.
- Laërne, C. F. van Delden. *Brazil and Java. Report on Coffee-Culture in America, Asia, and Africa*. Londres-Haia: Martinus Nijhoff, 1885
- Lana, Ana Lúcia Duarte. *A transformação do trabalho*. Campinas: Ed.Unicamp, 1988.
- Lapa, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- Lara, Silvia Hunold. "'Blowin' in the Wind': Thompson e a experiência negra no Brasil". In: *Projeto História*, 12: 43-56, 1995.
- Lenharo, Alcir. *As tropas da moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. (1ª ed: 1979) Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro (SMCTE), 1992.
- Luna, Francisco Vidal; Klein, Herbert S. *Evolução da Sociedade e Economia Escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. (trad.port.) São Paulo: Edusp, 2005.
- Machado, Maria Helena P.T. *Crime e escravidão. Trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas, 1830-1888*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- Machado, Maria Helena P.T. *O Plano e o Pânico. Os movimentos sociais na década da abolição*. São Paulo: Edusp-Ed.UFRJ, 1994.
- Marquese, Rafael de Bivar. "A paisagem da cafeeicultura na crise da escravidão: as pinturas de Nicolau Facchinetti e Georg Grimm". In: *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*. 44: 55-76, 2007.
- Marquese, Rafael de Bivar. "African Diaspora, Slavery, and the Paraíba Valley Coffee Plantation Landscape: Nineteenth Century Brazil". In: *Review. A Journal of the Fernand Braudel Center*, v.31 (2): 196-216, Spring 2008.

- Marquese, Rafael de Bivar. “A ilustração luso-brasileira e a circulação dos saberes escravistas caribenhos: a montagem da cafeicultura brasileira em perspectiva comparada”. In: *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*. 16 (4): 855-880, outubro 2009a.
- Marquese, Rafael de Bivar. “Espacio y poder en la caficultura esclavista de las Américas: el Valle del Paraíba en perspectiva comparada, 1750-1850”. In: José Antonio Piqueras (ed.), *Trabajo libre y trabajo coactivo en sociedades de plantación*. Madrid: Siglo XXI, 2009b, pp.215-252.
- Marquese, Rafael de Bivar. “O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate”. In: *Anais do Museu Paulista*. 18(1): 83-128, jan-jun. 2010.
- Marquese, Rafael; Tomich, Dale. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX”. In: Keila Grinberg & Ricardo Salles (org.), *O Brasil Imperial. Volume II – 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, pp. 339-383.
- Marquese, Rafael; Parron, Tamis. “The Proslavery International and the Politics of the Second Slavery”. Paper presented to the Conference *The Politics of the Second Slavery: Conflict and Crisis on the Nineteenth –Century Atlantic Slave Frontier*, Fernand Braudel Center for the Study of Economics, Historical Systems, and Civilizations, Binghamton University, New York, October 15 and 16, 2010.
- Marrero, Levi. *Cuba: Economía y Sociedad*. Madri: Ed.Playor, 1984, 15v.
- Martins, José de Souza. *O Cativo da Terra* (Ed.rev. e ampliada). São Paulo: Contexto, 2010.
- Mattos, Ilmar Rohloff. *O tempo saquarema. A formação do Estado Imperial*. São Paulo: INL/Hucitec, 1987.
- Mattos de Castro, Hebe Maria. *Das Cores do Silêncio. Os significados da liberdade no Sudeste escravista – Brasil, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.
- May, Louis-Philippe. *Histoire Économique de la Martinique (1635-1763)* (1ª ed: 1930). Fort-de-France: Société de Distribution et de Culture, 1972.
- May, Robert E. *The Southern Dream of a Caribbean Empire, 1854-1861*. Gainesville: University Press of Florida, 2002.
- McDonald, Michelle Craig. *From Cultivation to Cup: Caribbean Coffee and the North American Economy, 1765-1805*. PhD Dissertation. Michigan: The University of Michigan, 2005.
- McDonald, Michelle Craig; Topik, Steven. “Americaning Coffee: Remaking a Consumer Culture.” In: Frank Trentmann & Alexander Nützenadel (ed.), *Food and Globalization. Consumption, Markets and Politics in the Modern World*. Oxford: Berg Publishers, 2008.
- Meinig, D.W. *The Shaping of America. A Geographical Perspective on 500 years of History. Volume II – Continental America, 1800-1867*. New Haven: Yale University Press, 1993.
- Mello, Pedro Carvalho de. *The Economics of Labor in Brazilian Coffee Plantations, 1850-1888*. PhD Dissertation. Chicago: The University of Chicago, 1977.
- Mello, Pedro Carvalho de. “Aspectos econômicos da organização do trabalho da economia cafeeira do Rio de Janeiro, 1850-1888”. In: *Revista Brasileira de Economia*. 32 (1): 19-67, jan./mar. 1978.
- Mello, Pedro Carvalho de. “Expectations of Abolition and Sanguinity of Coffee Planters in Brazil, 1871-1888”. In: Robert William Fogel & Stanley L. Engerman (eds.), *Without Consent or Contract. The Rise and Fall of American Slavery*.

- Conditions of Slave Life and the Transition to Freedom. Volume 2 – Technical Papers.* New York: W.W. Norton, 1992, pp.629-46.
- Mello, Pedro Carvalho de; Slenes, Robert W. “Análise econômica da escravidão no Brasil”. In: Paulo Neuhaus (org.), *Economia brasileira: uma visão histórica*. Rio de Janeiro: Campus, 1980, pp.89-122.
- Monbeig, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo* (1ª ed. fr.: 1952; trad.port.). São Paulo: Hucitec, 1984.
- Monteith, Kathleen. “Planting and Processing Techniques on Jamaican Coffee Plantations, During Slavery”. In: V.Shepherd (ed), *Working Slavery, Pricing Freedom. Perspectives from the Caribbean, África and the African Diaspora*. Kingston: Ian Randle Publ.; Oxford: James Currey Publ., 2002.
- Moreno, Breno Aparecido Servidone. *Café e escravidão no Caminho Novo da Piedade: trabalho e demografia em Bananal (1830-1888)*. Relatório parcial de pesquisa. São Paulo: DH/FFLCH/USP, 2011.
- Moreno Fragnals, Manuel. *O engenho: complexo sócio-econômico açucareiro cubano*. (trad.port.) São Paulo: Hucitec-Unesp, 1989, 3v.
- Motta, José Flávio. *Escravos daqui, dali e de mais além. O tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista (Areias, Guaratinguetá, Constituição/Piracicaba e Casa Branca, 1861-1887)*. Tese de Livre-Docência. São Paulo: FEA/USP, 2010.
- Murray, David. *Odious Commerce. Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1980.
- Nogueira de Matos, Odilon. *Café e ferrovias. A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. (1ª ed.: 1973). São Paulo: Pontes, 1990.
- Novais, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1979.
- O’Rourke, Kevin H. “The European Grain Invasion, 1870-1913”. In: *The Journal of Economic History*. 57 (4): 775-801, Dec. 1997.
- Parron, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- Pena, Eduardo Spiller. *Pajens da casa imperial: juriconsultos, escravidão e a lei de 1871*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.
- Petrone, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo. Expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.
- Piqueras, José Antonio. “Retorno a la casa de vivienda y al barracón: los términos de la acción social en la plantación esclavista”. Paper apresentado ao Seminário Internacional *Repensando a Plantation: Paisagens simbólicas, materiais e sociais*. Rio de Janeiro, Museu Nacional/UFRJ, 4 e 5 de maio de 2009.
- Pires, Anderson. *Capital agrário, investimento e crise da cafeeicultura de Juiz de Fora (1870-1930)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1993.
- Prado Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. (1ª ed: 1942). São Paulo: Brasiliense, 1987.
- Ribas, Rogério de Oliveira Ribas, *Tropeirismo e escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras, 1840-1888*. Dissertação de Mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1989.
- Richards, Leonard L. *The Slave Power. The Free North and Southern Domination, 1780-1860*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2000.
- Rothstein, Morton. “America in the International Rivalry for the British Wheat Market, 1860-1914”. In: *The Mississippi Valley Historical Review*. 47, (3): 401-418, Dec. 1960.

- Ryden, David Beck. *West Indian Slavery and British Abolition, 1783-1807*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- Saes, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec – INL/MEC, 1981.
- Saes, Flávio Azevedo Marques de. “Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900”. In: Tamás Szmrecsányi & José Roberto do Amaral Lapa (org.), *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1996, pp.177-196.
- Saint-Hilaire, Auguste de. *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo (1822)*. (trad.port.) São Paulo: Edusp – Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.
- Salles, Ricardo. *E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX – Senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- Samper, Mario; Fernando, Radin. “Historical Statistics of Coffee Production and Trade from 1700 to 1960”. In: W.G. Clarence-Smith & S. Topik (eds), *The Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin América, 1500-1989*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- Schmidt-Nowara, Christopher. *Empire and Antislavery: Spain, Cuba, and Puerto Rico, 1833-1874*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1999.
- Schoen, Brian. *The Fragile Fabric of Union. Cotton, Federal Politics, and the Global Origins of the Civil War*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2009.
- Scott, Rebecca J. *Emancipação escrava em Cuba: a transição para o trabalho livre, 1860-1899*. (trad.port.). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.
- Sheridan, Richard B. “Eric Williams and *Capitalism and Slavery*: a Biographical and Historiographical Essay”. In: B.Solow & S.Engerman (eds.), *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.
- Sinha, Manisha. *The Counter-Revolution of Slavery. Politics and Ideology in Antebellum South Carolina*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2000.
- Slenes, Robert W. *The Demography and Economics of Brazilian Slavery*. PhD Dissertation. Stanford: Stanford University, 1976.
- Slenes, Robert W. “Grandeza ou Decadência? O mercado de escravos e a economia cafeeira da Província do Rio de Janeiro, 1850-1888”. In: I. del Nero (org.), *Brasil: história econômica e demográfica*. São Paulo: IPE-USP, 1986.
- Slenes, Robert W. “‘Malungo, Ngoma vem’: África coberta e descoberta no Brasil”. In: Nelson Aguilar (org.). *Mostra do Descobrimento: negro de corpo e alma*. São Paulo: Associação Brasil 500 anos de Artes Visuais, 2000.
- Slenes, Robert. “The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economies, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market”. In: Walter Johnson (ed.), *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004, 325-270.
- Slenes, Robert W. “O escravismo por um fio?” In: Flávio dos Santos Gomes *A Hidra e os Pântanos. Mocambos, quilombos e comunidades de fugitivos no Brasil (séculos XVII-XIX)*. São Paulo: Ed.Unesp, 2005, pp.15-24.
- Slenes, Robert W. “Brazil”. In: Robert L. Paquette & Mark M. Smith (eds.), *Oxford Handbook of Slavery in the Americas*. New York: Oxford University Press, 2010, pp.111-133.
- Smith, S.D. “Accounting for Taste: British Coffee Consumption in Historical Perspective”. In: *Journal of Interdisciplinary History*, 27 (2): 183-214, Autumn 1996.

- Smith, S.D. "Sugar's Poor Relation: Coffee Planting in the British West Indies, 1720-1833". In: *Slavery and Abolition*, 19 (3): 68-89, December 1998.
- Stein, Stanley J. *Vassouras. Um município brasileiro do café, 1850-1900*. (1ª ed: 1957; trad.port.) Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.
- Stolcke, Verena; Hall, Michael M. "A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo". In: *Revista Brasileira de História*. 6: 80-120, setembro 1983.
- Tadman, Michael. *Speculators and Slaves. Masters, Traders, and Slaves in the Old South*. Madison: University of Wisconsin Press, 1989.
- Takaki, Ronald T. *A Pro-Slavery Crusade. The Agitation to Reopen the African Slave Trade*. New York: The Free Press, 1971.
- Thurber, Francis Beatty. *Coffee, from Plantation to Cup. A Brief History of Coffee Production and Consumption*. (6th ed). New York: American Grocer Publishing Association, 1884.
- Tomich, Dale. *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*. Boulder, Co: Rowman & Littlefield, 2004.
- Tomich, Dale. "Econocide? From Abolition to Emancipation in the British and French Caribbean". In: Stephan Palmié and Francisco Scarano (eds.), *The Caribbean: An Illustrated History*. Chicago: The University of Chicago Press, 2011 (no prelo).
- Topik, Steven. "The Integration of the World Coffee Market". In: W.G.Clarence-Smith; S.Topik (ed). *The Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin América, 1500-1989*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- Toplin, Robert Brent. *The Abolition of Slavery in Brazil*. New York: Atheneum, 1975.
- Trouillot, Michel-Rolph. "Motion in the System: Coffee, Color, and Slavery in Eighteenth-Century Saint-Domingue". In: *Review. A Journal of the Fernand Braudel Center*, 5 (3): 331-388, Winter 1982.
- Tuchscherer, Michel. "Coffee in the Red Sea Area from the Sixteenth to the Nineteenth Century". In: W.G.Clarence-Smith; S.Topik (ed). *The Global Coffee Economy in Africa, Asia, and Latin América, 1500-1989*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- Versiani, F. R.; Vergolino, J. R. O. *Preços de escravos em Pernambuco no século XIX*. Texto para Discussão nº 252. Brasília, DF: Universidade de Brasília, 2002.
- Weinstein, Barbara. "The Decline of the Progressive Planter and the Rise of Subaltern Agency: Shifting Narratives of Slave Emancipation in Brazil". In: Gilbert M. Joseph (ed.), *Reclaiming the Political in Latin American History. Essays from the North*. Durham: Duke University Press, 2001, pp.81-101.
- Werneck, Luiz Peixoto de Lacerda. "Breves considerações sobre a posição atual da lavoura de café". In: *Almanack Laemmert*, Suplemento. Rio de Janeiro: Laemmert, 1855, pp.93-109.
- Whately, Maria Celina. *O café em Resende no século XIX*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1987.
- Williams, Eric. *Capitalism & Slavery* (1st ed: 1944). Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1994.
- Wolf, Eric. *A Europa e os Povos sem História* (1ª ed: 1982; trad.port.). São Paulo: Edusp, 2009.
- Wright, Gavin. *Political Economy of the Cotton South. Households, Markets, and Wealth in the Nineteenth Century*. New York: W.W.Norton, 1978.
- Wright, Gavin. "Capitalism and Slavery on the Islands: A Lesson from the Mainland". In: B.L.Solow & S.L.Engerman (eds.), *British Capitalism & Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.