

JOSEMIR CAMILO DE MELO

---

# As Fábricas Inglesas de açúcar no Nordeste oitocentista

---



JOSEMIR CAMILO DE MELO

---

# As Fábricas Inglesas de açúcar no Nordeste oitocentista

---

**EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – EDUFCG**  
**atendimento@editora.ufcg.edu.br**

Camilo Allyson Simões de Farias  
**Reitor**

Fernanda de Lourdes Almeida Leal  
**Vice-Reitora**

Mário de Sousa Araújo Filho  
**Diretor EDUFCG**

Simone Cunha  
**Revisão**

Yasmine Lima  
**Diagramação**

Gerada com Gemini  
**Capa**

**CONSELHO EDITORIAL**

Adriano Azevedo de Mello (CCBS)  
Andréa Maria Brandão Mendes de Oliveira (CCTA)  
Erivaldo Moreira Barbosa (CCJS)  
Janiro Costa Rego (CTRN)  
José Wanderley Alves de Sousa (CFP)  
Marcelo Bezerra Grilo (CCT)  
Marisa de Oliveira Apolinário (CES)  
Naelza de Araújo Wanderley (CSTR)  
Rogério Humberto Zeferino (CH)  
Ronimack Trajano de Souza (CEEI)  
Valéria Andrade (CDSA)

Universidade Federal de Campina Grande - UFCG  
Sistema de Bibliotecas - SISTEMOTECA  
Catalogação de Publicação na Fonte. UFCG - Biblioteca Central

M528f	Melo, Josemir Camilo de. As Fábricas inglesas de açúcar no Nordeste oitocentista [recurso eletrônico] / Josemir Camilo de Melo. – Campina Grande: EDUFCG, 2026. 424 p. : il. color.  E-book (PDF) ISBN 978-85-8001-342-9  1. História do Brasil. 2. Indústria Canavieira. 3. Transporte e Modernização. I. Título.
UFCG/BC	CDU 94(81)(44)

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECÁRIA SEVERINA SUELI DA SILVA OLIVEIRA CRB-15/225

Ao professor José Luiz da Mota Menezes (UFPE)

Ao professor Abdias Moura (UFPE)  
(*in memoriam*)

**A**o camponês Manoel Camilo de Melo, que, nos meses de estio, descia do agreste paraibano para os canaviais pernambucanos, e que, por necessidade, sentou praça; à sua companheira, Joana Gomes de Melo, que, em 1947, morando ambos num alagado de mangues do Recife, me puseram no mundo. Aos dois, devo esta ideia e luta.

Ao meu irmão, João Camilo; e às minhas irmãs, Maria José e Creusa, continuação do tronco fundado pelos paraibanos Manoel e Joana.

A meu filho e à minha filha Rodrigo e Camila (olindenses, possíveis latino-americanos livres - dedicatória quando da dissertação, em 1978); aos campinenses Anaíra, Uirá, Guaíra e Iúlia; bem como aos meus netos, Samuel, Stella, José Antônio e Theo; e aos bisnetos, Bernardo e Luna.

---

## AGRADECIMENTOS

**A**o pessoal do Arquivo Público Estadual de Pernambuco Jordão Emerenciano, que, prestativo, confiante e estimulante, me acompanhou na década de 1970 e com o qual terminei me identificando, minha maior gratidão.

À jovem bacharela em História, Gilmaria Tavares Batista, pela transcrição para o Word da dissertação datilografada de 1978, meus profundos agradecimentos.

À cubana Maribel Vidal, que, mesmo sem nos conhecermos, apenas através de cartas, me presenteou com uma pérola da historiografia açucareira de seu país: *Camiños para el Azúcar*.

---

## SUMÁRIO

<b>Apresentação .....</b>	<b>13</b>
<b>Introdução .....</b>	<b>17</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>Entre socas e ressocas .....</b>	<b>31</b>
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>O “trem” francês ou a bateria do Padre Labat – por dentro dos banguês.....</b>	<b>45</b>
A mecanização dos banguês.....	48
O banguê sob o olhar de um engenheiro francês .....	54
A revolução do <i>sugar beet</i> (o açúcar de beterraba) .....	63
Outras tentativas de modernização dos banguês .....	69
A aparelhagem francesa ou inglesa dos engenhos .....	73
A ameaça que vinha de Cuba: <i>los ingenios centrales</i> .....	78
<b>CAPÍTULO III</b>	
<b>A década de 1870 em Pernambuco – crises e rearranjos econômicos .....</b>	<b>85</b>
A crise comercial e financeira .....	89
Dois pesos e duas medidas: o Sistema Métrico Decimal .....	98
Oscilações entre importações e exportações .....	102
<b>CAPÍTULO IV</b>	
<b>Da sacarocracia à burguesia urbana .....</b>	<b>123</b>
Burguesia urbana entre a Casa Grande e o Sobrado.....	145
Burguesia urbana entre o dandy e o manager – ou uma classe média? .....	156
<b>CAPÍTULO V</b>	
<b>A primeira investida de ingleses na economia açucareira – a moenda Mornay .....</b>	<b>167</b>

## CAPÍTULO VI

Do carro de boi à maria fumaça – briga por terras .....	175
Entre reações por terra e ações do estoque da RSF.....	183
As ferrovias açucareiras .....	186
Ferrovias e fábricas inglesas de açúcar .....	203
O açúcar como <i>input</i> e <i>output</i> ferroviário.....	206

## CAPÍTULO VII

A implantação das <i>Sugar Factories</i> - os engenhos centrais .....	217
Primeira tentativa de engenhos centrais franceses e suíços .....	224
Tentativas com o capital nacional.....	230
Alagoas.....	234
Paraíba .....	240
Rio Grande do Norte.....	254
<i>The Central Sugar Factories</i> .....	259
<i>The Central Sugar Factories of Brazil Limited - CSFB</i> .....	263
<i>The North Brazilian Sugar Factories Limited - NBSF</i> .....	275

## CAPÍTULO VIII

As fábricas de açúcar e as relações de produção no campo .....	283
A rentabilidade da mão de obra escravizada e da assalariada .....	315

## CAPÍTULO IX

De <i>factory</i> a <i>usine</i> .....	319
Por dentro das usinas .....	334
Uma usina por dentro: a João Alfredo, em Goiana-PE .....	351
Usinas: conflitos e degradação do meio ambiente .....	363

## ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

### DOCUMENTAÇÃO (COLEÇÕES MANUSCRITAS)

Fontes .....	381
Documentação (manuscritos e impressos).....	382
Periódicos.....	385

REFERÊNCIAS .....	387
-------------------	-----

APÊNDICES .....	413
-----------------	-----

ANEXO .....	421
-------------	-----

## APRESENTAÇÃO

Este livro resultou do interesse em reler, para publicação, minha dissertação, defendida para a obtenção do grau de mestre em História pela Universidade Federal de Pernambuco (Recife, 1978), sob o título *A lavoura canavieira em Pernambuco e a expansão do capitalismo britânico, 1870-1890*. No entanto, durante as pesquisas para o meu doutoramento (então inconcluso) pela London School of Economics, da University of London, deparei-me com um montante de informações sobre os engenhos centrais ingleses (*central sugar factories*). Ao retomar pela UFPE meu doutoramento e ao produzir os primeiros livros extraídos da tese (cf.: Melo, 2000, 2007, 2008, 2016, 2021, 2024), entendi que não poderia publicar a referida dissertação tal qual saíra do forno, sob tiroteios críticos e ideológicos. Foi daí que nasceu a ideia de fazer uma história daquele texto original de 1978, uma autoanálise historiográfica. Portanto, o presente texto se justifica como uma tentativa de revisão historiográfica e de teorias da história, afastando-me um tanto quanto dos padrões acadêmicos e militantes.

Meu objetivo, originalmente, foi procurar compreender a passagem da produção açucareira em banguês para engenhos centrais e para usinas sob influência do capital inglês, com a finalidade curricular de preencher os requisitos formais de um mestrado. Era intenção contribuir para uma nova interpretação desta problemáti-

ca que, até à década de 1970, era um tanto quanto lacunar na perspectiva que, então, tentei adotar, uma fusão da *École des Annales* e do marxismo. Agradei a orientação do Professor José Bonifácio Xavier Andrade (*in memoriam*), estudioso do engenho sob a perspectiva sociológica, que, com grande paciência e camaradagem científica, fez-me ver as mudanças necessárias, os subterfúgios e as opacidades dos conceitos, bem como uma organização metodológica. Agradei, então, sua permissão de assumir posicionamentos sobre algumas passagens a que não chegamos à total identificação, pelas quais me responsabilizei pessoalmente.

Para a pesquisa do meu projeto, a problemática que se punha partira da observação empírica que, nascida da minha própria inquietude, como morador goianense, em entender o marasmo em que Goiana, na Zona Norte de Pernambuco, vivia nos anos 1950 e 1960, sob o predomínio de suas duas usinas açucareiras, Nossa Senhora das Maravilhas e Santa Tereza, sem, no entanto, trazer-lhe desenvolvimento. Tanto que minha primeira ideia de título era algo como *Goiana: ascensão e queda de uma cidade açucareira*. No entanto, tive de abandonar este título e ideia ao tomar conhecimento, à época do mestrado, do livro de Peter Eisenberg sobre Escada. Pode-se dizer que minha dissertação foi um diálogo surdo com o autor norte americano e mais uma possível crítica ideológica do que de conteúdo e método. Durante as pesquisas no Recife, no Arquivo Público Jordão Emerenciano (APEJE), descobri as fontes inglesas e me concentrei nos engenhos centrais ingleses, abandonando assim a ideia original de estudar a estagnação da produção açucareira em Goiana.

Este livro, embora parta da dissertação de mestrado, foi bem modificado devido a outras pesquisas que fiz, posteriormente, para o doutorado, em Londres, sobre ferrovias inglesas e produção açucareira em Pernambuco, pois sob a égide deste novo tema, pude colher mais e novas informações, revisando com isto meu

tema original. Além disso, acrescentei estudos comparativos com a produção colonial cubana. Se, para a dissertação, eu havia pesquisado somente no APEJE, com a pesquisa do doutorado em Londres, além das fontes inglesas, pude ler alguns autores no original (Eisenberg, Graham, Hobsbawm) e uma rica historiografia sobre o Brasil feita por ingleses. Pesquisei também no Arquivo Histórico do Itamaraty. Portanto, sob o ponto de vista das fontes, a feitura deste livro se enriqueceu, modificando, um pouco, o conteúdo empírico e analítico da dissertação.

Outra mudança, com relação à dissertação, diz respeito à teoria da História, para não falar de ideologia. Embora tenha mantido o princípio metodológico da dissertação, um amálgama de *École des Annales* e do marxismo, deixei, no texto, antever leituras de outras vertentes que não essas duas. A preocupação maior foi retirar do texto da dissertação toda a linguagem ideológica militante que, à época de sua construção e defesa (década de 1970, regime militar etc.) fazia sentido de militância. Em tempos recentes, com outras fontes e outras linguagens historiográficas, refiz o caminho, mas mantendo a interpretação básica do marxismo (ou do pouco que se entendeu), porém abrindo outras possibilidades de leitura.

Recife, 1978 / Campina Grande, 2025.

---

## INTRODUÇÃO

Originalmente, pensei, com este trabalho de pesquisa documental e interpretação teórica, dar uma nova visão do processo de formação do nosso complexo usineiro, não mais de uma maneira isolada, como História Regional, mas dentro da perspectiva da História Contemporânea e da História Comparada (com a *plantation* cubana), para não ficar num plano de apenas uma relação intrincada entre interesses da elite agrária canavieira e o mercado nacional de matéria industrializada, ações do capitalismo.

A justificativa imediata da publicação deste estudo, em forma de e-book, originalmente produzido como dissertação de mestrado para a UFPE, na década de 1970, que tem permanecido por décadas nos arquivos universitários, obedece principalmente a uma intenção do historiador em fazer uma retrospectiva da área de estudos a partir de suas diversas publicações na área de investigação – capitais ingleses em ferrovias e engenhos, principalmente quando a produção canavieira volta a um patamar de crise, na região que suscitou a problemática na década de 1970. O que impulsionou a ideia de publicar, agora, a dissertação foram as pesquisas posteriores para doutoramento em área contígua – ferrovias, engenhos e capitais ingleses, na Zona da Mata Sul pernambucana (agora estendidos os estudos a três províncias produtoras de açúcar para

fins comparativos). Tal inquietação surgiu em torno do reduto empírico que impulsionou as investigações na década de 1970, agora em sentido inverso: a falência e a ruína das duas maiores usinas de Goiana-PE, neste milênio. Daí, este autor ter acrescentado um subcapítulo sobre a origem do engenho central/Usina João Alfredo (Usina Nossa Senhora das Maravilhas) nesse município, na longínqua década de 1890, hoje massa falida pertencente à empresa Usina Cruangi (*Timbaúba-PE*). No entanto, o estudo não pretendeu envolver pesquisas sobre a atividade produtiva moderna, apenas dela se utilizou subjetivamente o autor para a releitura de sua dissertação, exigindo acréscimos de estudos posteriores ainda dentro do recorte histórico.

A dissertação buscou responder à questão central: como e por que teriam fracassado os engenhos centrais ingleses em sua missão de operar a divisão internacional do trabalho, em escala regional? E ainda: pôde a agroindústria canavieira se tornar uma atividade realmente rentável, depois da industrialização operada com os engenhos centrais, até o fim do século XIX?

Para responder ao questionamento, pretendi, neste ensaio, mostrar os mecanismos que o governo nacional (imperial, à época, e republicano, posteriormente) escolheu, a divisão do trabalho, como solução para o impasse açucareiro e como o Estado, principalmente sob a República, se tornou protecionista, garantindo juros e financiando os capitalistas nacionais e estrangeiros; e como esteve vinculado o mercado produtor regional ao internacional em relações de dependência, sempre favoráveis ao mercado europeu. O Brasil jamais conseguiu impor seu açúcar branco em lugar do mascavo (açúcar bruto), ainda que este fosse mais barato e proporcionador de outros subprodutos, graças, também, à demanda do mercado interno pelo açúcar branco.

Na dissertação original, o objetivo principal foi o de verificar como foram à falência os primeiros engenhos ingleses, antecesso-

res das usinas, altamente capitalizado, que gozavam de incentivos do governo, como garantias de juros, isenção de impostos etc. Em seguida, foi o de analisar o surgimento da concorrência de capitais nacionais, formando, assim, uma burguesia investidora no Recife e suas ligações com a homônima inglesa, que dominaram o capital agromercantil, tão necessário, anteriormente, à produção agrícola.

Como resultado das pesquisas, na dissertação, expus os resultados em nove capítulos, sem obedecer a uma linha cronológica, de forma que alguns deles podem ser lidos separadamente, como camadas que se recobrem ou não, mas que reforçam o cenário da primeira tentativa de implantação do capitalismo no campo. Agora, neste e-book, transformei o texto original, mas mantive grande parte do texto original, acrescido de novas leituras e pesquisas, o que me levou a novas considerações.

Naquela ocasião, seguindo as regras acadêmicas, aponteí “Abordagem teórico-metodológica” como primeiro capítulo, como manda o figurino acadêmico. No capítulo II, intitulado “O Brasil dos Engenhos Centrais”, apresentei um panorama das mudanças econômicas pelas quais o país passava, com a extinção do sequestro de trabalhadores da África e a criação de um incipiente mercado capitalista, mas, ao mesmo tempo, tentei mostrar a permanência de estruturas colonialistas de produção (ou pré-capitalistas) e a necessidade de modernização frente à expansão do açúcar cubano e do de beterraba, este sob relações assalariadas de produção. Como terceiro capítulo, analisei a mesma situação, mas desta feita, buscando o microrregional, particularmente com “A década de 1870 em Pernambuco”. Dentro dessa abordagem, no quarto capítulo, privilegiei o estudo de “A formação de uma burguesia recifense” para mostrar como o processo de produção capitalista do capital agromercantil gerou possibilidades para a província receber mais de uma dezena de propostas para implementação de engenhos centrais. Os capítulos III e IV estavam interligados como

*background* para a segunda etapa de modernização do banguê, em que mostrei a dificuldade de se levantar capitais e a formação da burguesia local, desde a fase do capital mercantil (o comércio e o tráfico de trabalhadores) e agromercantil (a produção e a exportação do açúcar) até a proposta da industrialização no campo, através dos engenhos centrais.

O quinto capítulo, a *pièce de résistance*, “A implantação dos engenhos centrais britânicos”, prosseguia no capítulo “Ferrovias e engenhos”, para mostrar como este “progresso” (“melhoramento”) era mais um fator dos investimentos de sociedades capitalistas inglesas e até francesas do que uma política de aplicação de capitais e empreendimento da burguesia local ou nacional. O sétimo capítulo abordava uma das facetas da falência dos engenhos centrais, “As relações de produção: escravos, assalariados e moradores”, como elemento preponderante para o sucesso inicial dos capitalistas nacionais, que se aproveitaram de relações pré-capitalistas para adquirir e manter produzindo os falidos *sugar center factories*. Desta maneira, nos capítulos V, VI, e VII, tentei explorar a relação de *inputs/outputs* (herança apressada de conceitos da *New Economic History*) que se definiu entre a atração da produção banguazeira e a implantação da ferrovia inglesa *The Recife-São Francisco Railway*, e desta para com a subsequente atração dos capitais ingleses para a implantação de *central sugar factories*, como intermediando as três etapas – banguê, ferrovia e engenhos centrais.

Acrescentei, à época, como oitavo capítulo, um estudo sobre a “Concorrência nacional e níveis de conflitos”, já na República, para fechar com o aparente sucesso das usinas, como o real momento de mudança na História da produção canavieira. Arremato esta explanação com o período de nascimento e predomínio das usinas, no capítulo IX, com um toque de vertente de história cultural, momento de vitória discursiva da burguesia local e nacional frente às tentativas de gestão do capital estrangeiro, não sem interferência,

a seu favor, do aparato do Estado. Fechei a dissertação com uma consideração “Discurso atual. Conclusão”.

O novo sumário buscou complementar e ampliar a leitura do texto original (1978) propondo, à guisa de ensaio, o uso de recentes estudos sobre engenhos centrais, modificando tanto a ordem dos capítulos da dissertação como suas abordagens. Para início, apresento uma introdução acadêmica com discussões bibliográficas de fontes, abordagens metodológicas, objetivos, metodologia e historiografia. Alterei a antiga ordem, batizando o capítulo I deste ensaio de “Entre socas e ressocas”. No capítulo II, acrescentei um estudo sobre a mecânica do engenho banguê, com bibliografia mais recente, “O trem francês ou a bateria do padre Labat – por dentro dos banguês”. Em seguida, no capítulo III, republico o capítulo da dissertação, em uma síntese dialética, “A década de 1870 em Pernambuco – crises e rearranjos econômicos”; para introduzir o capítulo IV, complementando a nova abordagem teórica, da “*Sacarocracia* à burguesia urbana”, baseado no cubano Moreno Fraginals, sintetizando em o *dandy* e o *manager*, abordando o surgimento de uma burguesia urbana dividida entre a casa grande e o sobrado. No capítulo V, diferentemente da abordagem da dissertação, busco a presença da tecnologia inglesa para a modernização dos engenhos, “A primeira investida de ingleses na economia açucareira, a Moenda Mornay”, a ponta do iceberg e sua correlação com a ferrovia inglesa dos Mornay e a expansão do território da *plantation*. No capítulo VI, abordo como seu deus “A Implantação das *Sugar Factories* - os engenhos centrais”, primeiro com o capital nacional, na região canavieira do Nordeste, e a chegada dos investimentos ingleses. O capítulo VII “As fábricas de açúcar e as relações de produção no campo” mostra a falsa rentabilidade dos engenhos centrais nacionais (as usinas), baseada na mão de obra escravizada, da assalariada e de moradores. No capítulo VIII, “Da *factory* a *usine*”, busco expor a concorrência de capitais europeus (franceses, holan-

deses e ingleses), tanto na parte da tecnologia do transporte dos insumos como do maquinário interno das usinas, e os conflitos e a degradação do meio ambiente, tomando como estudo de caso a usina João Alfredo, em Goiana-PE. Fecho o livro tecendo “Algumas considerações”, mas mantendo, em parte, o texto da dissertação.



Para a parte bibliográfica, foi fundamental a leitura de Peter Eisenberg<sup>1</sup>, primeiro na edição inglesa, cedida por Marc Hoffnagel (*in memoriam*), a quem agradeço a ajuda; e, em seguida, na brasileira — *Modernização sem Mudanças* (1977), quando a pesquisa já estava bastante adiantada. Outra obra bastante importante foi o livro de Richard Graham, *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil* (1973). A esses, foram acrescentados o de Gadiel Perruci, *A República das Usinas* (1978) e, como não poderia deixar de ser, o clássico de Manoel Correia de Andrade, *A Terra e o Homem no Nordeste*. Vieram, em apoio, os clássicos *Contribuição à História do Açúcar em Alagoas*, de Moacir Medeiros de Sant’Ana, e o de Manuel Diegues Júnior, *O Engenho de Açúcar no Nordeste*, acrescido de *O Banguê nas Alagoas*. Como, aqui, pretendi fazer um estudo parcialmente comparativo com a produção açucareira de Cuba, utilizei-me da grandiosa obra do cubano Manuel Moreno Fraginals, *O Engenho*, bem como de Lecuona e Alvarez, *Caminos Para El Azúcar*, e a tese de Denslow, *Sugar Production in Northeastern Brazil and Cuba, 1858-1908*, um excelente estudo comparativo.

Na releitura que fiz da dissertação, pretendi acrescentar (e não sei se alcancei) uma perspectiva histórico-cultural, numa tentativa de ver uma totalidade concreta, o que retornaria a me aproximar

1. EISENBERG, Peter. *The Sugar Industry in Pernambuco, 1840-1910: modernization without Change*. California University Press, 1974.

da *École des Annales*. Não só uma estrutura definida e continuísta, mas, e principalmente, seus momentos dialéticos, quando as classes (e/ou fração de) se antagonizam em busca do poder, se aliam ao Estado ou buscam alianças com o capitalismo estrangeiro, situações essas demonstradas através da pesquisa empírica levada a efeito. Trata-se de ver a história sob outra ótica, que não o simples desenvolvimento das forças produtivas, meramente como acumulação de capital, numa perspectiva de reeditar o capitalismo europeu. Ver, sim, as particularidades de dialética do interno/externo, quem domina, quando, como, por que, as alianças e os conflitos, a economia agrária exportadora e seus relacionamentos com o mercado externo, as buscas de apoio do Estado em benefício dessa ou daquela classe (e/ou frações de), os incentivos e a intervenção do governo: a drenagem do capital para o estrangeiro, através das empresas de transporte ferroviário e marítimas, obras públicas, companhias de seguros, bancos etc.

Sobre o conceito de totalidade, à época da dissertação, baseei-me na teoria da dependência. No entanto, através de críticas procedentes, vi que o enquadramento não se adequava e, por outro lado, como já estava explícito que usaria a metodologia cruzada, bem como o referencial teórico das duas escolas, a marxista e a *École des Annales*, resolvi recontextualizar o debate. Segundo Villar, a totalidade é teórico-empírica, abstrato-concreta enquanto modo de produção. No entanto, Villar, em sua briga com Althusser, à certa altura, diz “tudo pensar historicamente, eis aí o marxismo. Que seja ou não, após isso tudo, um historicismo, trata-se (como para o humanismo) [parênteses dele mesmo] de querela de palavras” (1976, p. 179, 153). E Villar fazia parte da *École des Annales*, para a qual o sentido de totalidade era o de história total, significando a interdisciplinaridade o fim de estudar todos os componentes do recorte (período) e regional histórico de uma maneira empírica, historicista.

Burke (1991) afirma que a adesão dos historiadores marxistas à *École des Annales* pode ser tida como uma estratégia intelectual, já que a escola francesa era uma aliada na luta contra a história política tradicional. Mas também vê afinidades, já que ambas as escolas tinham como conceito fundante o de totalidade, “um ideal que foi de Marx antes de ser de Braudel” (Burke, 1991, p. 113). Provavelmente, não seria o mesmo conceito, embora não caiba aprofundar aqui, mas parece que o conceito em Marx parte do teórico, do abstrato para o concreto. Tornara-se emblemática a participação de Hobsbawm em colóquios da Escola dos Anais, como o fez nos anos 1960 (1966, p. 239-263) e como voltaria a refletir em *Sobre História* (1998, p. 193-200).

Para a pesquisa documental, a metodologia utilizada foi um misto de várias abordagens, privilegiando a *École des Annales*, visto se tratar de um tema estrutural — um corte na História da *plantation* canavieira e conjuntural, as duas décadas de intervenções no processo de produção açucareira e das adversidades políticas do período abordado (1870-1890). Aqui, neste livro, com a releitura que fiz da dissertação, estendi o período até o começo do século XX, o início do parque usineiro em Pernambuco. Portanto, tentei analisar os diversos tópicos deste trabalho sob quatro perspectivas: abordagem descritiva, histórico-genética, sintético-analítica e estrutural-conjuntural.

A descrição de alguns fatos (ou do que chamamos de) torna-se importante para verificar a intrincada estrutura da atividade agrária, bem como das leis e dos diversos modos de manifestação desse ou daquele grupo social, como agente histórico, sem cair no factual, numa *Histoire événementielle*. A narrativa analítica sobre a realidade material obedeceu a uma descrição genética, por capítulos e tópicos; e estes, numa perspectiva de rondó (ao menos, pensei tentá-lo). Daí a particularidade com que uso a abordagem histórico-genética, no geral.

Diante do enorme acervo de informações documentais, mister se fez uma triagem e, em seguida, uma síntese, também, por tópicos abordados em cada capítulo. Vale a pena dizer que, originalmente, este trabalho, como dissertação de mestrado (1975-78), foi escrito numa perspectiva de época, de História Imediata, não tanto pelo conteúdo, mas por uma linha teórica, para não dizer ideológica, à ênfase no marxismo, mais do que na *École des Annales*. Posteriormente, com efeito das pesquisas para o doutoramento, reli a dissertação sob outras óticas, como a *New Economic History*, não só por seus conceitos técnicos (história quantitativa), *inputs-outputs*, tentando contracenar sua contribuição empírica de *social saving*, com a teórica e militante da mais-valia (cf.: MELO, 1983, 1994).

Ao reescrever aquele texto, e não mais dentro do regime ditatorial, quando se juntava ao papel de historiador o de consciência política, pude olhar para trás e para dentro, e refletir sob novos conceitos da História. A análise, tanto do material histórico como do conteúdo informativo e de sua “veracidade”, como se tinha até então, de dentro dos padrões ideológicos (ou verossimilhança, hoje, no mínimo) se faz presente em qualquer trabalho que se pretenda acadêmico. Portanto, este livro termina também por ser, um pouco, uma história dele mesmo.

Em certa altura, a análise passa a ser feita em um nível eminentemente teórico, o que já é, *per se*, um desdobramento dialético mantido durante toda a tarefa deste estudo histórico. Ao partirmos para uma História Econômica, procuramos o melhor guarnecimento teórico-empírico que nos desse respaldo à pesquisa em andamento, o marxismo conjugado ao método histórico-estrutural (Annales), tentando uma aproximação com Lefebvre, no que Sartre o aponta como modelo metodológico em seu *Questão do Método*. Vale lembrar que nos anos pós-Segunda Guerra, o marxismo, tendo à frente Eric J. Hobsbawm, e a *École des Annales* andaram se tatean-

do em entendimentos sobre o capitalismo<sup>2</sup>, cuja intermediação foi feita pelo marxista Pierre Villar, membro da *École de Annales* (1976).

Trabalhei com fontes primárias, manuscritas e impressas, existentes no Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APE-JE); e, para esta redação em forma de livro, acrescentei uma rica documentação que colhi nos arquivos londrinos para minha tese de doutorado. Usei bibliografia de época e secundária, além de uma bibliografia de aparato conceitual. Considerei, como fontes documentais, os manuscritos e impressos de época produzidos por instituições e a(u)tores que estavam envolvidos com a História Imediata. Assim é que entra o francês Henri(que) Milet, mas não entra Pereira da Costa (2013) nessa classificação.

No plano teórico, este livro, agora, traz mudanças da dissertação, que tinha um esquema rígido de um aparente marxismo militante, quanto às conceituações. Sobre o conceito de burguesia, por exemplo, pretendi, através dos cânones marxistas, um respaldo teórico em que se enquadrassem as atividades e os indivíduos, cujo modo de vida se originava de uma renda (e não de salários), advinda da posse dos meios de produção. Não só o tipo de renda é importante, mas suas posições em relação às forças produtivas, como proprietários, em nível de infraestrutura, e como *parvenus* e “aristocratas” (titulados pelo Império) em nível social. Vejo, ainda, “classe” como uma categoria dinâmica, em correlação de forças com outras classes, apoiado em Giddens (1975) e Glucksmann (1977).

Tentei entender os jogos sociais das classes incipientes e de frações de classes, para a época, como choques de interesses antagônicos, como entre a ala dos fornecedores de cana e a ala dos capitalistas industriais etc. Deixei de lado a pesquisa sobre camadas sociais mais densas se antagonizando em função de defender sua

2. MELO, Josemir Camilo de. *O Marxismo e a Escola dos Annales*. Programa de Pós-Graduação em História/UFCEG, 2013. (Palestra).

posição no mercado ou da expropriação da mais-valia do trabalhador, com (ou não) sua subsequente reação, muito embora esse *affair*, a reação trabalhadora, não faça parte deste estudo. Sobre isto, fiz anteriormente, quando da primeira greve ferroviária do Brasil, levada a efeito pelos trabalhadores braçais belgas da Recife-São Francisco Railway, em 1858 (Melo, 2007, 2016).

Os conflitos ocorreram entre frações de uma mesma classe, uma burguesia agrário-exportadora, tendo, de um lado, os latifundiários da cana (eufemisticamente chamados de senhores de engenho<sup>3</sup>); e, do outro, o burguês comerciante e investidor na praça do Recife, então chamado de “capitalista”. Um exemplo disso se encontra na descrição do conflito entre senhores de engenho e “capitalistas” da cidade, com respeito à obtenção de terras para o traçado da ferrovia<sup>4</sup>. Há também conflitos entre essa burguesia e a mão de obra, quando parte dela se recusa a operar dentro do sistema capitalista; daí serem tidos esses trabalhadores como vadios, como se depreende do Congresso Agrícola de 1878, necessitando a elite fundiária da intervenção do Estado com leis, como a do contrato de trabalho. Conflitos de interesses também surgem entre industriais manufatureiros, como os donos de fundições, e a legislação desfavorável à importação de matéria-prima, o ferro, para sua manutenção, como bem se denota do documento de Mister Bowman (Bowman, 1855; Souto Maior, 2010).

3. Como trata Evaldo Cabral de Mello numa versão mais historicista, quando tratou da família Accioli Lins. Mello, diz que procurou “[...] fugir das abordagens que costumam ser, em termos marxistas, de classe dominante, ou, em termos da historiografia convencional, de aristocracia rural. Os senhores de engenho nessa época não eram nem uma coisa nem outra [...]. No Brasil, ou se idealiza ou se denigre o passado. A função do historiador não é nem uma coisa nem outra. Ela consiste em entendê-lo” (p. 155). In: MORAES, José Geraldo Vinci de; REGO, José Márcio. *Conversas com Historiadores Brasileiros*. São Paulo: Ed. 34, 2002, p.145-162.

4. Fenômeno que só pôde ser observado nas pesquisas para o doutorado pela UFPE. Ver Melo (2000).

Quanto à conceituação sobre mão de obra, na área pesquisada — a canavieira —, não encontrei a figura clássica do camponês, visando geralmente a uma agricultura de subsistência, o trabalhador rural livre que trabalha (raramente) a sua terra, mesmo porque, conforme analistas (Antônio Pedro de Figueiredo e outros) daquela época, não havia terras disponíveis para compra. O que se fez mais presente na pesquisa foi o “morador”, aquele que arrenda a terra, ou troca o uso dela por trabalho no engenho, com a família e agregados, produzindo para autossustento e para demanda — as feiras — como milho, feijão, mandioca, fumo, algodão e, até mesmo, cana; produzindo, tanto direto para o mercado como para o proprietário da terra, que compra o produto a baixo custo (no caso, mais exatamente, o algodão e a cana). É o morador, o que vive na terra cedida pelo latifundiário, como viu o viajante inglês MacGregor, por volta de 1844. Segundo Gouveia (1867), a descrição seria do próprio Alfred de Mornay (ver anexo), encartada em um dos volumes de MacGregor (1847/1848, p. 178). Não se sabe ao certo se o texto seria um original de Alfred De Mornay, talvez fosse a leitura que fizera de Figueiredo, já publicada naquela década na revista *O Progresso* (Figueiredo, 1950, p. 297-298). Outro que produziu um relato sobre a mesma situação e na mesma década (1840) e com mais crítica foi o cônsul inglês A. Cowper, mais adiante referenciado.

Esse trabalhador, aparentemente livre, devia trabalhar para seu patrão em troca do direito de plantar em pedaços de terra próximos ao seu mocambo. Também era chamado para a colheita de safras, e muitos deles trabalhavam como guarda-costas ou até dentro dos engenhos. Esses “moradores” que formavam uma força de trabalho livre não assalariada, empregados pelo patrão por três ou quatro dias e trabalhando para si no resto da semana, encontram paralelo nos estudos marxistas (Marx, 1975, Livro 1, v. I. p. 266, 267). Assemelhava-se ao contrato medieval de trabalho, como o viajante MacGregor (ou Alfred De Mornay - ver anexo) no-

tou: “[ele] é um tipo de rendeiro à disposição, ele também não paga renda, mas constrói sua própria cabana ou rancho [...] que parece ser governado por um sistema feudal” (1848, v. IV, p. 179).

Ousei usar, também, o conceito de “lumpemproletariado”, fazendo as devidas ressalvas<sup>5</sup>. Trata-se daquele grupo social que funcionários do governo, à época, enxergam como “[...] a imensa classe de proletários ociosos que vaga por toda essa província [...]”<sup>6</sup>. Não pretendi descrever esse grupo social, mas apontar alguns indicadores de sua existência, para interpretar a opção que os latifundiários tinham ao manter a escravização dos trabalhadores negros, evitando assim o assalariamento. Utilizei, também, o conceito para as camadas pobres do meio rural, quando da situação das secas, tornando-se retirantes, sem possuir o mínimo de propriedade, sequer o instrumento de trabalho, dependendo da caridade pública e filantropia do governo e da burguesia comercial. São, ainda, os “vagabundos”, tão em voga no século XIX, como constam dos documentos policiais, fazendo com que as instituições e os empresários pedissem ao governo uma legislação de locação de serviços para diminuir a “vagabundagem”. Moreno Fraginals, em seu brilhante estudo sobre o engenho cubano, também se refere a essa população lumpen encontrada numa Cuba, colônia canavieira da Espanha, mas dependente das inversões de capitais norte-americanos (1988, v. I. p. 394, 395).

A partir desse aparato teórico-metodológico, o tema passa a ser apresentado numa hipótese central: os engenhos centrais foram, alternativamente, uma tentativa de solução da crise de oferta do produto açucareiro e um dos meios pelo qual o capitalismo britânico investiu sua produção siderúrgica e seus capitais, junta-

.....  
5. Para o conceito de lumpemproletariado, ver: MARX, K. O 18 Brumário. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1969, p. 70/71.

6. Tesouraria da Fazenda (T.F. 50). Relatório sobre os aldeamentos dos índios (manuscrito), 1864, v. 2. 8.

mente com as estradas de ferro. Ou seja, trata-se de um pretendido feliz momento em que os interesses das camadas dirigentes locais se casaram com a expansão da atividade industrial inglesa, sob a forma neocolonialista da divisão internacional do trabalho. Vejamos o desenrolar dessa aventura do capital!

## CAPÍTULO I

### Entre *socas* e *ressocas*

O título acima esboça o simbolismo da primeira plantação da cana (*soca*, cana, na língua tupi) e de suas sucessivas e alteradas formas de reprodução (*ressocas*), aplicado tanto ao estudo das fontes como da própria história da produção canavieira no Nordeste<sup>7</sup> açucareiro.

A política governamental de implementação dos engenhos centrais no Brasil, principalmente no Nordeste, ocorreu na segunda metade do século XIX, nas quatro províncias canavieiras, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Originalmente na dissertação de mestrado, abordei unicamente a experiência de Pernambuco, mas utilizei-me ainda de estudos sobre as experiências da Bahia e do Rio de Janeiro como parâmetro.

Isso só foi possível devido à acumulação interna de capitais antes empatados no tráfico de trabalhadores presos para o trabalho forçado e gratuito aos patrões — o sistema escravista luso-brasileiro. A administração imperial se viu a braços com a adesão ao

7. Sobre o conceito de Nordeste, não vamos, aqui, entrar em discussão sobre a prática discursiva que inventou o Nordeste. Embora concordemos com a interpretação da teoria do discurso, não procedemos, de todo, e por exiguidade de tempo, à sua reincorporação em várias passagens deste livro. Para um acompanhamento teórico, ver, também: ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A Invenção do Nordeste*, 1999; se como representação, ver: BOURDIEU, P. *O Poder Simbólico*. capítulo V. 2012.

padrão ouro e aos empréstimos de capitais ingleses, tendo como marco a proibição do tráfico negreiro, sob fiscalização e ameaças do governo inglês. Para a captação de capitais, o Brasil teve de se organizar em instâncias modernas, a partir de 1850, a começar pela Lei de Terras, pela lei das sociedades anônimas, pelo código comercial e pelas isenções de importação de máquinas para a agricultura, bem como pela implantação da lei ferroviária, com benefícios para as companhias, principalmente inglesas, que se instalassem no país. O ajuste do mercado incluiu, na década seguinte, a criação do sistema métrico decimal.

A política de incentivo à modernização da agricultura canavieira se deu através da Lei n. 2.687, de 6 de novembro de 1875, procedendo à divisão do trabalho quanto à plantação da cana e à produção do açúcar, e tinha como tentativa a reabilitação do mercado exportador açucareiro, que sofria a forte concorrência do açúcar colonial cubano e das colônias britânicas nas Antilhas. Mas a principal concorrência, em se tratando do mercado europeu, vinha do açúcar de beterraba, produzido sob condições eminentemente capitalistas, como fácil obtenção de capitais, mão de obra assalariada e protecionismo estatal ou corporativista. Previa-se, no Brasil canavieiro, a construção de modernos prédios para as instalações industriais e aparelhos de tecnologia avançada, bem como a construção de pequenos trechos ferroviários (*tramways*) ligados a estradas de ferro ou a pequenos portos fluviais (como ocorreu no caso de Goiana, com o seu canal) para o transporte de canas e embarques de açúcar para exportação. Para tal política, adotou-se, oficialmente, a separação das atividades econômicas em que a *plantation* ficaria nas mãos dos senhores de engenho, transformados, agora, em fornecedores de cana, enquanto a indústria de transformação da cana em açúcar e subprodutos ficaria nas mãos de capitalistas nacionais ou não, através de empresas organizadas dentro ou fora do Império.

O governo e a oligarquia canavieira julgavam ser essa a solução para minorar a crise da *plantation*, já que os banguês não mais correspondiam ao volume da demanda exterior e ainda contavam com mão de obra escravizada, que havia encarecido com a proibição do sequestro e do tráfico de homens e mulheres da África. Uma vez instalados, os primeiros engenhos centrais ingleses vieram à falência em Pernambuco; o da Paraíba foi encampado por uma empresa capitalista supra regional, o que também, em parte, ocorreu em Alagoas, apesar de essas companhias inglesas contarem com garantias de juros do governo. Antes houve, ainda, tentativas francesas, como a da *Fives Lille*.

Os engenhos centrais não podiam, por lei, empregar mão de obra escravizada e, sim, operários. A mão de obra livre e assalariada, na segunda metade do século XIX, com o registro de operários não nos causa estranheza, pois, na década de 1830, houve a contratação da Companhia de Operários alemães para o serviço das obras públicas da província pernambucana. No entanto, este conceito, então aplicado, não se referia ao operário industrial, mas à mão de obra usada em empreendimentos de modernização urbana, embora já houvesse manufaturas de fundição de ferro e uma tecelagem no Recife. Em 1847, já existia no Recife um jornal denominado *O Proletário*. Mesmo antes dessa incipiente industrialização se definir, a ferrovia inglesa foi construída e operada segundo a lei ferroviária de 1852, que proibia escravos em suas obras; e muito antes de a lei de contrato de trabalho ter sido editada, a Lei de 1879, que regulava o contrato de trabalho livre na agricultura (cf.: Lamounier, 1986). O termo usado, tanto pela administração da estrada como pelos engenheiros fiscais do governo, era “operário”.

O próprio Estado se encarregava de ir gradativamente alterando as relações de produção, colocando, em seus contratos com empresas particulares, a exigência de não utilizarem trabalhador escravizado. Mais do que um avanço de consciência política e hu-

manitária, a intenção era impedir o esvaziamento do mercado de uma mão de obra exclusiva da *plantation*, que estava com os preços exorbitantemente alterados, interprovincialmente, devido à proibição do tráfico de humanos. Assim é que, nos anos 50, no contrato com *The Recife-São Francisco Railway*, impediu-se a utilização de escravizados para a sua construção, o que fez mobilizar grandes contingentes de homens livres, a baixíssimo custo, incluindo mão de obra indígena da aldeia de Barreiros<sup>8</sup>. A pequena industrialização, a partir dos anos 70, introduziu o operário industrial na sociedade pernambucana, mais no setor têxtil e algo menor no setor de fundições. Em geral, permaneceu uma indústria manufatureira e artesanal, como as fundições.



Para entender a “realidade” histórica, usei o conceito de “modo de produção” e o de “relações de produção”, por julgá-los satisfatórios na apreensão do universo das forças produtivas, já que nenhuma outra teoria se apresentava como uma abordagem mais (ideo)lógica e mais lúcida, para entender a crise da agroindústria canavieira no século XIX. Para estudar o centro deste recorte histórico, o Nordeste açucareiro oitocentista, usei o conceito de “formação social”, como uma extensão empírica, pormenorizada, do modo (abstrato) de produção. Neste caso, a pesquisa empírica e teórica se efetuou num trabalho dialético, em que não me apeguei só ao empírico, como informação de verdade, mas também discursivo (posteriormente), aplicando leitura estrutural sobre as informações — documentos — e a conjuntura internacional e capitalista de então. Dentro do possível, fiquei atento a alguns conceitos, como

.....  
8. Ofício do superintendente da Recife-São Francisco Railway ao Presidente da Província, em 21/08/1857. Ofício do Engenheiro-Chefe desta ferrovia ao Presidente da Província, em 07/09/1857, In: Coleção Estradas de Ferro (EF.1). Ver Melo (2007).

o de relações de produção, mas também a seus vazios, suas contradições e inconclusividades, pois se trata, nesta pesquisa, de um universo inteiramente diferente do europeu, onde já germinava um capitalismo industrial.

A intenção, inicialmente, na dissertação de 1978 foi a de trabalhar, ainda, com o conceito de “mais-valia” para definir uma situação de classe em que o trabalhador rural, ou o operário, produz além do que ficara estabelecido por contratos, gerando, daí, um sobretrabalho, que é apropriado pelo dono dos meios de produção.

Embora não tenha feito a pesquisa empírica, à época, sobre o componente “mão de obra” por limitações de tempo acadêmico, parti para a dedução teórica, advinda da lei que estabelecia o uso da mão de obra livre na operação dos engenhos centrais. É provável, sim, que os engenhos centrais também tenham realizado a apropriação do sobretrabalho no seu pequeno ciclo de vida, estrutura essa que foi repassada inalterada para o sistema de usinas e, principalmente, pela presença do grande exército rural de reserva, os trabalhadores escravizados no pós-abolição e os moradores de condição/cambão. O que verificamos é que a produção açucareira, operando sob demanda de mão de obra escravizada, não correspondia mais à demanda internacional do produto, sequer à própria produtividade.

Portanto, a nova operacionalidade da produção açucareira através dos engenhos centrais providenciou uma mais-valia de uma grandeza não percebida no mercado europeu, devido ao estágio em que se encontravam a economia e o mercado de mão de obra do nordeste canavieiro. Isto significava uma extração de mais-valia sem limites, uma vez que não havia critérios para avaliar o valor da força de trabalho numa sociedade pré-capitalista e escravista, sem legislação nem direitos trabalhistas, frente a um grande exército de lumpemproletariado. A mais-valia é o trabalho excedente, revestido de uma forma que o capitalista utiliza para incorporá-lo à

produção de mercadorias, quando assume a forma de capital, ou seja, trabalho produtivo (1975, v. I, p. 366).

No momento da implantação dos engenhos centrais ingleses, ocorre uma mais-valia absoluta, não só pelo prolongamento do dia de trabalho, mas também pela generalização do novo modo de produção. O lucro previsto teoricamente, reside em que fábricas isoladas de açúcar produzirão com maquinismo aperfeiçoado (mais do que os banguês, agora mecanizados), além do tradicional, sem aparentemente exigir aumento de jornada de trabalho. No entanto, quando se cria a mais-valia relativa, aquela que resulta em diminuir o tempo de trabalho necessário, mantendo-se a produção convencional, e em aumentar o correspondente ao tempo de trabalho suplementar, cria-se a mais-valia absoluta, que é “produzida pelo prolongamento do dia de trabalho, e de mais-valia relativa à decorrente da contração do tempo de trabalho necessário e da correspondente alteração na relação quantitativa entre ambas as partes componentes da jornada de trabalho” (1975, v. I. p. 363, 366).

A mais-valia absoluta reside no prolongamento de jornada de trabalho e do aumento da intensidade dele, sem alterar as técnicas de fábrica. A mais-valia relativa resulta, justamente, em rendimento do trabalho demonstrando à sociedade e ao Estado a “necessidade” daquele progresso, a que acederão e farão seu apanágio. Na mais-valia relativa, o lucro do capitalista é limitado por seu pioneirismo na aplicação de tecnologia avançada, pois, sem concorrentes, tanto o preço do produto lhe rende mais (porque há menos gastos na produção e, principalmente, a manutenção dos mesmos salários), como o coro dos operários de uma fábrica não lhe constitui ameaça, senão como classe; e, posteriormente, quando aparecerem concorrentes industriais. Com maior presença da mais-valia relativa em outras fábricas, aumenta-se a jornada de trabalho ou se faz contenção salarial; a manutenção, por um curto período, de nova tecnologia leva a uma mais-valia absoluta, que um ou outro indus-

trial tentará quebrar. É uma exploração, também, em sentido dialético. Caso o proprietário seja o produtor, a mais-valia toda é sua, mas se arrenda a terra, recebe a mais-valia acima do lucro médio do rendeiro — renda absoluta (que é paralela ao capital investido no arrendamento); ao rendeiro cabe, também, uma mais-valia, a renda diferencial, o lucro extraordinário, obtido por estabelecimentos agrícolas que operam em melhores condições de produção.

No caso de Pernambuco, no século XIX, a mais-valia se fez em três níveis: trabalhadores escravizados, assalariados e moradores. Provavelmente, destes, o trabalho menos rentável passou a ser o do escravizado, já que se torna maior o investimento naquela “mercadoria-força-de-trabalho” depois de 1850. Associe-se a isto a depreciação natural e física da pessoa escravizada, a sua não reprodução, suas reações ao trabalho forçado, sua agência libertária (quilombola) e contestatória, que se verá uma mais-valia ameaçada. Já com os moradores, parece ocorrer o inverso: a mais-valia passa a ser ilimitada, já que a concessão para morar e trabalhar um pedaço de terra não pesa em nada no capital (terra), visto que é um capital imobilizado.

O período em estudo (1870-1890) do aparecimento dos engenhos centrais deve ser tomado como capitalista, sob certos aspectos, devido à forma dominante do modo de produção, muito embora a Formação Social seja um tanto quanto pré-capitalista, já que, no campo (em regra geral), é escraviista, pelo menos entre a promulgação da lei e a abolição do trabalho escravizado. Esses dois elementos negadores de uma situação real de capitalismo são fundamentais para que o modo de produção dominante na Europa tire partido desses entraves. Em verdade, o capitalismo (se julga e é dominante) não tem o que temer das situações pré-capitalistas e escraviistas de produção, uma vez que estes se submetem a ele, pois a produção circula em todos os níveis de mercado em função do capital e não em função daquelas situações autarquicamente.

Conceituamos capitalismo como “[...] um sistema de acordo com o qual a força de trabalho “se transformava a si própria em uma mercadoria” (Dobb, 1974, p. 18), vendida e comprada no mercado, como qualquer outro objeto de troca. “Seu requisito histórico é a concentração da propriedade dos meios de produção em mãos de uma classe, consistindo de apenas uma parte pequena da sociedade, e o aparecimento consequente de uma classe destituída de propriedade, para a qual a venda de sua mão de obra era a fonte única de sua subsistência” (Dobb, 1974, p. 18-19) Não basta, pois, constatar a existência do comércio e do empréstimo de dinheiro — continua Dobb — bem como a presença de uma classe especializada de comerciantes e financistas, ainda que fossem homens de posses, para constituir uma sociedade capitalista. O autor afirma ainda que esse capital é usado na sujeição da mão de obra para a criação da mais-valia na produção.

As relações políticas do capitalismo para com a formação social Brasileira são, neste trabalho, analisadas dentro das concepções da escola neomarxista norte-americana (Sweezy, Frank, Baran, 1973) e não através de conceitos empíricos, pouco definidos, como o de Gilberto Freyre, que também usa a palavra (e não o conceito) “imperialismo”: “O imperialismo britânico no Brasil, ou seja, a forma que tomou no espaço (Brasil) e no tempo (os séculos XVI-XIX, especialmente a primeira metade do século XIX), o processo de dominação de uma cultura ou de uma economia (a brasileira) por outra (a britânica), procuramos estudá-lo em atitudes ou atos [...]” (Freyre, 1948, p. 33).

A política imperialista pode ser comprovada através de documentos, no que se refere ao estabelecimento de companhias inglesas, não só no Recife, mas também no Brasil e, no geral, em quase toda a América Latina, conforme levantamento que fiz das companhias inglesas, posteriormente à dissertação, em fontes arquivísticas na Inglaterra. Para tal compreensão, parti da análise de sua

funcionalidade, bem como do controle acionário feito a partir de Londres, Manchester, Liverpool e seus quadros gerenciais removíveis para qualquer parte do globo onde Mr. Bull tivesse negócios.

Na dissertação, adotamos o conceito político de que o capitalismo, em nível internacional, é imperialista, pois, antes de tudo, trata-se de poder econômico de grupos poderosíssimos (oligopólios): trustes, *holdings*, cartéis e ações de *dumping*. Foi em sua forma de monopólios que Lenine (1974) viu o imperialismo como o último estágio do capitalismo (pelo menos, até o tempo em que ele viveu). Seriam suas características: 1º) concentração de produção e de capital, levada a um grau de desenvolvimento tão elevado que cria os monopólios, cujo papel é decisivo na vida econômica; 2º) fusão do capital bancário e do capital industrial e criação, à base desse “capital financeiro”, de uma oligarquia financeira; 3º) exportação de capitais, diversa da exportação de mercadorias, assume importância particular; 4º) formação de uniões internacionais capitalistas monopolistas, partilhando o mundo; e 5º) acabamento da partilha territorial do globo pelas grandes potências capitalistas (Lenine, 1974, p. 118-119). Os monopólios se apresentam em quatro tipos: “os nascidos da concentração da produção que atingira um grau muito alto de desenvolvimento; os que exerciam o domínio das principais fontes de matérias-primas, sobretudo na indústria matriz, a mais cartelizada da sociedade capitalista — a de carvão e de ferro (Lenine, 1974); o gerado pelos bancos, que, de modestos intermediários, passavam a deter o monopólio do capital financeiro; e o originado da política colonial, que se juntava à luta pelas fontes de matérias-primas, pela exportação de capitais, pelas zonas de influências, isto é, pelas zonas de transações vantajosas, de concessões, de lucros de monopólios etc. (Lenine, 1974).

O imperialismo, como atividade econômica, tem seu respaldo na ideologia do colonialismo e, mais exatamente, no período abordado; e com relação ao Brasil, pode-se utilizar o conceito de

“neocolonialismo”. A diferença entre esses dois conceitos está em que naquele, a potência dominante controla não só o mercado, mas também o poder político, com a presença de forças militares, como fez a Inglaterra na Índia. A política do neocolonialismo é mais discreta: baseia-se mais em diplomacia e técnicos, com exportação de capitais e mercadorias, sem a presença do aparato militar. A dominação em nível de forças produtivas e de reprodução do capital, agora não meramente mercantil, mas industrial e financeira, é praticamente idêntica entre o aplicado à América Latina, em geral (Donghi, 1975), e o colonialismo que se efetuou sobre a Ásia e a África entre 1820 e a Primeira Guerra Mundial.

No Brasil, a própria burguesia emergente e o Estado serviram de controle e amaciador dos interesses nacionais, colocando-se a serviço do capitalismo, de onde tiravam seu direito de dominar as demais classes (e fração de) locais, em detrimento de uma economia nacional, de um mercado interno autônomo e de uma industrialização com aproveitamento dos recursos nacionais, em vez de sua exportação.

A situação de neocolonialismo torna-se patente no caráter de exploração vinculado nessa documentação, como se depara no relatório de abril de 1884 sobre rendas da Estrada de Ferro Recife-São Francisco: “Em Pernambuco, somos taxados por milhas de ferrovia, em nossos escritórios, e estas têm sido sempre pagas, como na Inglaterra, como as estradas garantidas na Índia, como parte de despesa de capital da linha [...]”<sup>9</sup>. Para os acionistas, em Londres, a produção era o que contava, embora se tratasse de regiões distantes, porque o retorno dos investimentos era o que lhes interessava, como dizia um dos diretores dessa Companhia: “É muito satisfa-

9. “In Pernambuco, we are taxed on miles of railway, on our offices, and those taxes have all ways been paid, as in England, and as with the guaranteed railways in India, as part of working expenses of the line [...]”. APEJE. Coleção Estradas de Ferro. EF 23. Report of the Proceeding at the fifty-seventh half-yearly ordinary general meeting... (April, 1884).

tório saber que recebi meu 51/2% e eu espero que esta instituição mantenha este sistema por muitos anos à frente”<sup>10</sup>.

Afinal, dirigir uma ferrovia ou um engenho central, na Índia ou em Pernambuco, não fazia diferença de métodos. Por isso, o Chairman, durante uma reunião da companhia em Londres, propôs reeleger Mr. Jones porque: “[...] ele tem sido o gerente de uma grande ferrovia na Índia pelo governo, e nós temos muito prazer em ter sua valiosa assistência como um dos da nossa diretoria, e eu agora proponho sua reeleição”<sup>11</sup>.

Discutia-se, na reunião dos acionistas em Londres, sobre uma fábrica lá mesmo, na Índia ou no Brasil, ou qualquer outra atividade de investimentos lucrativos. Numa dessas reuniões, Mr. Jones estava preocupado porque o Brasil tomara 20 milhões de empréstimo aos Rothschild, para pôr fim “[...] à terrível perda no câmbio que tem ocorrido desde a adoção do papel-moeda no Brasil. Eles pretendiam reintroduzir o padrão ouro”<sup>12</sup>. A adesão ao padrão-ouro tinha se tornado difícil de sustentar à medida que ocorreu a abolição do sistema de trabalho forçado, a escravatura, devido ao crescimento da circulação monetária já com a mão de obra assalariada. O regime de trabalho escravizado terminara e, com a mudança do regime político, o país tinha de pensar numa política financeira de contenção de gastos que, elaborada por Rui Barbosa, traria um clima de avanços, recuos e indecisões, o Encilhamento (Furtado, 1970; Veiga, 1990, p. 49).

10. “It is very satisfactory to me know I get my 51/2 per cent and I hope this institution will remain the same system for many year to come”. EF 23. Report of the Proceeding at the fifty-eighth half-yearly ordinary general meeting... (October, 1884).

11. “...He has been the manager of a large railway in India for the government, and we have been very glad to have his evaluable assistance as one of our Director, and I now be leave to propose his re-election” (Tradução livre do autor). EF 23. Report of the Proceeding at the fifty-eighth half-yearly ordinary general meeting... (October, 1884).

12. “... to the terrible lose on exchange which has been going on from the use of paper money in Brazil. They want to introduce silver and gold again...”. EF 23. Report of the Proceeding... (October, 1889).



As modificações ocorridas na tecnologia do engenho (1876-1888) não foram suficientes para a mudança de produção, como pretendiam, uma vez que o modo de produção, em si, não foi alterado, principalmente, o básico, a mão de obra. Os meios de produção sofreram apenas um crescimento gradativo com a introdução do novo maquinismo, enquanto a terra, um dos mais importantes meios de produção, permaneceu como um sistema fechado, intocável, apenas promovendo movimentos de sístoles e diástoles, sempre às mãos da oligarquia agroexportadora, em que o lucro maior seria dos industriais da cana.

Quanto às relações de produção, estas não foram abaladas no todo, pois não se criou um quadro verdadeiramente proletário, ou seja, uma legislação trabalhista, sindicatos etc. Muito pelo contrário, persistiram formas arcaicas de servilismo, o morador de condição, de cambão (Andrade, 1964), junto com o assalariamento por hora de serviço, o que fez com que os senhores de engenho e usineiros, posteriormente, dispusessem de um contingente flutuante da população, engrossado com a extinção do escravismo, a que pretendo chamar, parodiando Marx, de “exército rural de reserva”.

O embrião de uma burguesia comercial e imobiliária, e sua parcela agroindustrial, no Pernambuco oitocentista, não foi capaz de assumir o controle das forças produtivas e iniciar um verdadeiro capitalismo no campo, atendo-se unicamente a copiar modelos estrangeiros e usufruir da pouca rentabilidade, como mais-valia relativa, causada muito mais pela socialização do prejuízo do que mesmo pela rentabilidade dos preços do açúcar no mercado internacional.

A implantação dos engenhos britânicos colocou em claro as contradições existentes em vários setores da economia regional

entre capitalistas nacionais e estrangeiros, entre pequenos industriais e comerciantes exportadores, entre empregadores e técnicos empregados, sendo aqueles estrangeiros e estes nacionais, gerando, dessa forma, aparentes situações de conflitos de frações de classe, bem como alianças e conformações sociais.

Pensava-se a solução para a crise da *plantation* canavieira apenas quanto à organização da produção, com introdução de novos mecanismos e, sim, visando unicamente ao mercado externo, sem maiores consequências nos meios de produção e nas relações que acarretassem uma melhor distribuição da riqueza social. O que seria impossível naquele estágio de dependência em que a economia nacional estava a ponto de não poder se desfazer de um de seus produtos de aceitação no mercado internacional, colocando na demanda do mercado interno, o que acarretaria uma crise bem maior de lucros para os capitalistas brasileiros.

---

## CAPÍTULO II

### O “trem” francês ou a bateria do Padre Labat - por dentro dos banguês

A mecanização dos velhos engenhos foi uma necessidade que a elite canavieira teve para produzir açúcar para o mercado internacional, dentro de uma ótica de relações nacionais, já que anteriormente a operação decorria dentro dos padrões do colonialismo, então só operadas pela metrópole portuguesa. Havia que tirar a produção das mãos e dos mistérios dos mestres de açúcar e adotar técnicos (estrangeiros, de imediato). A técnica manufatureira tinha que ceder lugar à tecnologia, ao estudo das técnicas e dos princípios científicos, como diz Moreno Fraginals. Só assim poderiam tentar fazer frente a uma produção totalmente industrializada, que era o açúcar de beterraba, com mão de obra assalariada (Moreno Fraginals, 1988, p. 165-166).

As razões para a modernização dos banguês podem ser acompanhadas pela análise que Delson (1984) faz do período de 1840-1860. A corrida para modernizar o banguê deve ter ocorrido a partir da década de 1840, quando a Inglaterra lançou seu *Sugar Act*, em 1846, nivelando as tarifas coloniais do açúcar procedente das Índias Ocidentais com as demais, abrindo seu mercado para o

livre comércio. Verifica-se que é, também, quando se dá a aplicação do sistema de tarifas Alves Bastos, permitindo uma enxurrada de produtos ingleses no mercado brasileiro. Delson analisa que isso acabou com a oferta de açúcar antilhano ao mercado inglês e deu margens para o crescimento da produção brasileira, isto quer dizer, nordestina, já que, por essa mesma altura, o sul do Brasil se voltou para o café. Talvez o *Sugar Act* também tenha a ver com as negociações que o Brasil estava fazendo com a Alemanha naquela década, que passou a comprar 1/3 do nosso açúcar. Figuras essas, que o comércio brasileiro para a Inglaterra jamais alcançaria entre 1844-1860 (Delson, p. 66). Ao mesmo tempo, a Inglaterra, a partir de 1854, com a proliferação de suas refinarias do açúcar bruto colonial e brasileiro, impôs altas tarifas sobre importação deste produto e, a partir de 1870, o Brasil perdeu aquele mercado (Rodrigues; Ross, 2020, p. 67).

O Brasil teve um pequeno papel no mercado açucareiro inglês nos anos 1850. Até a década seguinte, a exportação brasileira de açúcar para a Inglaterra chegou até 37% (Rodrigues; Ross, 2020, 67). E a maior parte era de açúcar refinado, provavelmente de Pernambuco, já que os comerciantes ingleses evitavam o açúcar baiano, “*the much maligned Bahia Brown sugar*”, que eles entendiam como considerado o pior do mundo, “*the most inferior sugars grown worldwide*” (Rodrigues; Ross, 2020, p. 67). O que não seria estranho, quando se sabe que havia um tipo de açúcar em Alagoas (c.1875) que era maldito, o “enforcado”, como nos mostra Sant’Ana (1970, p. 290). Manuel Diegues Júnior (1949, p. 103) descreve o processo de fabricação deste açúcar inferior, que era muito reclamado no comércio, pela quebra de peso em até 25%.

O editor de *The Anglo-Brazilian Times* e observador comercial, William Scully, mostra em seu livro que, na década de 1840, Pernambuco exportara 2.7 milhões de arrobas (de 15 quilos); por volta de 1853, já exportava 3.7 milhões; chegando, cinco anos mais tarde,

à cifra de 4.5 milhões. A partir daí começou a declinar (Graham, 2008, p. 24-25).

No entanto, visto em longo prazo, Delson diz que o açúcar brasileiro caiu, na exportação para o Reino Unido, de 25% (nos anos 1820) para 12,3%, 50 anos depois. Há que contar, aí, com dois fatores: o abandono da cana pelos latifundiários do sul, voltando-se para o café; e o surgimento do açúcar de beterraba na Europa.

Quadro 1 – Exportação de açúcar do Recife  
(em milhares de toneladas)

Período	Total	Para o Império	Para a Inglaterra	Para os USA	Outros
1851/2	78	5	12	7	43
1855/6	57	7	18	4	51
1860/1	55	15	17	2	40
1866/7	64	11	-	7	37
1870/1	61	14	9	10	48
1875/6	78	29	6	13	49

Fonte: Denslow (1974, p. 25).

Quanto aos investimentos na agricultura canavieira, o autor diz que a metade dos latifundiários (*planters*) vivia endividada, com a propriedade hipotecada, por falta de capital de giro, devido ao baixo rendimento da produção e à exportação do açúcar. As taxas cobradas ao dinheiro emprestado (pelo comércio) iam de 18% a 24%, chegando em casos extremos até 36%. Foi daí que, a partir de 1850 (dedução minha, a partir da proibição do tráfico de africanos, da lei de sociedades anônimas etc.), resolveram aplicar seus capitais em ações de banco, com 8% de retorno, nos diz o autor (Delson, p. 60-61). Acrescento ainda: os 7% em ações da ferrovia inglesa *The Recife and São Francisco Railway* e a posterior fuga para os bônus do governo brasileiro.

## A mecanização dos banguês

Embora a modernização dos banguês fosse sonhada como solução para enfrentar a concorrência, a aquisição de máquinas, por si só, não alteraria a produção pré-capitalista. Pode-se dizer, como analisa Marx, que “a máquina que deu impulso à Revolução Industrial substituiu o operário que manjava uma única ferramenta por um mecanismo que opera ao mesmo tempo com um grupo de ferramentas iguais ou semelhantes, e movidas por uma única força motriz qualquer que seja sua forma”. Esta mesma “máquina a vapor, tal como foi inventada no final do século XVIII, durante o período da manufatura, e sob a forma que manteve até 1790, não deu origem a qualquer revolução industrial” (Marx, T. I, cap. XIII, *apud* Moreno Friginals, v.1, 1988, p. 265).

Para entender o processo do desenvolvimento das forças produtivas no Nordeste açucareiro, empreendi um estudo comparado com Cuba, baseado na obra de Moreno Friginals. Lá, o primeiro ensaio de máquina a vapor se deu em 1797, no entanto, o autor diz que 1817 foi o ano que marcou a introdução do vapor nos engenhos de Cuba. Começava a mudança da moenda vertical para a horizontal, sendo os produtos da *Fawcett Preston & Company*, destacados desde 1813/1817. O autor ilustra com a reprodução de desenhos da máquina a vapor, *Fawcett*, instalada em Cuba, a partir de 1835. Para se ter uma ideia do avanço da produção colonialista espanhola em Cuba e de outras metrópoles, basta ver que, em apenas quatro anos (1813-1817) de produção metalúrgica, a *Fawcett Preston* vendera 63 moendas horizontais e apenas 11 verticais; Cuba recebeu 8 das verticais (Moreno Friginals, v.1, 1988, p. 263-266). A primeira revolução tecnológica a respeito dos engenhos se deu com a introdução do ferro: “Primeiro, apareceram os tambores de ferro, que protegeram os rolos de madeira; depois, as peças metálicas que substituíram suas congêneres de madeira; finalmente, apareceram os trapiches

horizontais, totalmente de ferro, que constituíram uma verdadeira revolução técnica” (Moreno Friginals, v. I, p. 258-259).

No Brasil, a passagem de uma economia agromercantil manufatureira para a etapa industrial começou a ocorrer, a partir do meado do século XIX, mais exatamente da década de 1840. Circunstâncias externas, como a expansão da indústria siderúrgica inglesa e francesa, e seus investimentos de capital, bem como o *Sugar Act*, de 1844; e internas, como a tarifa Alves Branco, deste mesmo ano; a adesão do Brasil ao padrão ouro; a cessação do tráfico de trabalhadores escravizados, e a Lei de Terras, ambas de 1850, fizeram convergir os interesses para modernizar o padrão de produção.

As condições internas para o “arremedo” de modernização, ou pelo menos para aumentar a arrecadação e impor uma derrota ao privilégio inglês de seus contratos de 1810 e 1827, surgiram com a tarifa de 1844, que fixava, em média, os produtos importados, principalmente a maquinaria inglesa, em 30%. Parecia ser o mecanismo favorável ao surgimento de uma burguesia industrial (Denslow, 1974, p. 79; Luz, p. 24; 28; Prado Júnior, p. 170). No entanto, um pequeno e incipiente setor, no Brasil, se sentiu prejudicado, o das fundições, como se observa em Pernambuco, segundo Souto Maior (2010), com respeito às fundições que eram dos ingleses, uma de Christophe Starr e a outra de David Bowman, radicados em Pernambuco. Tal política afetou uma das fundições inglesas no Recife, a Aurora, de Christopher Starr, que, para continuar sua produção em razão daquela tarifa, solicitou e recebeu isenção do imposto da décima urbana<sup>13</sup>. Havia ainda, principalmente na segunda metade do século XIX, a Fundação Geral e a firma local Cardoso & Irmãos. A primeira era de Alan Paterson, um dos fundadores da Sociedade

.....  
13. *O Progresso*, 1950, p. 373. A fundição Starr foi vista pelo viajante inglês McGregor, por volta de 1844, como próspera, e havia, ainda, mais duas fundições inglesas (1844, p. 187). Starr havia comprado, em 1836, a máquina a vapor (de 6 cavalos de força) da têxtil de Gervásio Pires, que fechara suas portas (Pereira da Costa, 1916, p. 23).

Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco (e que participou do Congresso Agrícola de 1878), a quem se atribui “a introdução de novos equipamentos e aperfeiçoamento na fabricação do açúcar” (Watts, 1994, p. 167, *apud* Souto Maior, 2010, p. 121). Além dessa fundição, havia a oficina que lhe dava respaldo e pertencia a outro inglês, *Samuel Power Johnston & Company*. Souto Maior ainda nos mostra que, no final do século XIX, até mesmo a usina Frei Caneca assumira o lado também de fundição (Souto Maior, 2010, p. 123).

Bowman ou outro fundidor do Recife (Diegues Júnior, 1949, p. 108) ou herdeiros, e não o próprio, instalou “um moderníssimo aparelho de coser açúcar ao vácuo”, fabricou e assentou, em Alagoas, nos engenhos Unussu e São Salvador, entre 1877 e 1879, e um aparelho cristalizador a vácuo (Sant’Ana, 1970, p. 293). Como se vê, a atividade regional de fundição não havia desaparecido, ainda na primeira metade do século XIX, como parece entender Ramos (1999, p. 42-43).

As primeiras modificações no engenho de açúcar, de caráter industrial, segundo critérios vigentes no século XIX, na Europa, ocorreram no final do século XVIII, quando foi instalada a primeira máquina a vapor inglesa, no engenho Seybabo, em Cuba, em 1797. Um pouco antes, em 1768, houve uma tentativa de utilizar o vapor em Jamaica (Sant’Ana, 1970, p. 280). Ambas as tentativas foram sem sucesso; só quase duas décadas depois é que esse tipo de máquina, reconstruída pela Fawcett Preston, entrou em funcionamento lá em Cuba (Moreno Fraginals, 1988, v. I, p. 104, 267-268).

Embora a estrutura agro produtiva se mantivesse presa a rotineiros meios de produção, não faltou, no começo do século XIX, quem defendesse mudanças na prática, tanto os absolutistas, como o general governador de Pernambuco, Luiz do Rego, por volta de 1817/1821, como os republicanos revolucionários, como Padre Tenório. Do general Luiz do Rego, há uma descrição em seu livro *Memória Justificativa* que vale a pena sintetizar aqui. Em seu tópico

“Obras Públicas”, diz o militar das campanhas portuguesas de 1814, contra o exército de Napoleão, que pretendia trazer o desenvolvimento das forças produtivas (não exatamente nestas palavras, mas é o que se depreende) para engrandecer o Estado fiscalista do colonialismo. Orgulhosamente, escreve que fez 14 pontes, quase 600 léguas de estradas de 40 palmos, onde homens livres eram obrigados a trabalhar gratuitamente um dia por mês; e os escravos, dois, e todo oficial de ofício desse um dia de serviço por mês (1822, p. 9-10). Houve reclamações sobre danos e perdas pela invasão dos caminhos em terras cultivadas.

Luiz do Rego, apesar de ser um déspota, tinha uma visão de administrador para incrementar a produção colonial. Em ofício dirigido ao Ministério, em 1817, sugeriu que, na repartição Trem Nacional (em Pernambuco), houvesse um maquinista pago pelo reino para conservar as máquinas a vapor dos engenhos, sem encargos para os senhores de engenhos, mas com a obrigação de discípulos para que, no futuro próximo, não se precisasse de técnico estrangeiro (Pereira da Costa, 1940, p. 33).

Tentativas de modernização da produção de açúcar, na certa, já eram do conhecimento de alguns brasileiros que estudaram na Europa, como o padre Pedro de Souza Tenório, formado pela Universidade de Coimbra e que participou ativamente da Revolução Republicana de 1817. Segundo o inglês Henry Koster, também arrendatário de um engenho na ilha de Itamaracá, que o conheceu pessoalmente: “O zelo do Vigário pelo desenvolvimento dos distritos sob sua jurisdição é ilimitado”. E prossegue: “Ele se encarrega de explicar aos agricultores a utilidade dos novos métodos de agricultura, os novos maquinismos para os engenhos de açúcar, e muitas alterações na espécie (de cana), que são conhecidos e praticados nas colônias de outras nações, mas nem todas as novidades merecem sua atenção. Não lhe tem sido fácil arrancar os velhos preconceitos de muitos agricultores” (2003, n. 4, p. 343-344).

No Brasil, a introdução da máquina a vapor ocorreu a partir de 1815, na Bahia<sup>14</sup> e, dois ou três anos depois, em Pernambuco. Essa introdução, no entanto, não teve grandes índices de crescimento, por serem necessários grandes capitais para sua montagem e estes já estarem empatados no sequestro e tráfico de trabalhadores africanos. Além do mais, produtores individuais não disponibilizariam de capitais, senão em sociedades anônimas, mas estas não existiam até a metade do século XIX. Canabrava (2004, p. 126) mostra que, tecnicamente, os engenhos a vapor tinham uma redução nas tarefas de cana, já que podiam moer de 25 a 30, enquanto os engenhos à água podiam moer de 30 a 40 tarefas, além das dificuldades do manuseio técnico. Quando muito, foram feitos arranjos mecânicos, por exemplo, em 1834, em Pernambuco, com a mudança na fornalha do engenho, que era toda de alvenaria, e a inclusão de crivos de ferro para o aproveitamento do bagaço (Sant’Ana, 1970, p. 279).

A estatística sobre o número de engenhos em Pernambuco e sua força motriz diverge de autor para autor. Soares (1977, p. 258), por exemplo, aponta, para 1840, cerca de 700 engenhos (com a produção de 56 toneladas por engenho). Para um período quase 20 anos depois, ele mostra 1.272 engenhos, mas com uma queda na produção, ou seja, 47 toneladas por engenho (caíra 27%). Já Pereira da Costa afirma que, em 1844, Pernambuco tinha 642 engenhos (1940, p. 33).

.....  
14. A primeira máquina a vapor montada em um engenho de açúcar foi iniciativa do latifundiário Pedro Antônio Cardoso, cunhado de Felisberto Caldeira Brant, e de Pedro Rodrigues Bandeira para o engenho Cachoeira. O produto veio da firma inglesa *Walsh and Bolton*. O feito foi divulgado pelo jornal *A Idade d’Ouro*, nº 25, de 28 de março de 1815. Segundo este jornal, a máquina dispensaria oito trabalhadores escravos e oitenta cavalos, o que já seria uma economia frente ao investimento. Disponível em: <http://vapor-decachoeira.blogspot.com.br/2009/10/como-era-o-primeiro-engenho-vapor-do.html>. Outra informação nos dá o historiador Garcia Redondo de que, em São Paulo, o comerciante Frederico Fomm introduziu a primeira máquina a vapor para engenho açucareiro. Teria sido à época ou pouco antes de o engenheiro Aristides Franklin Mornay ter estado naquela província (c.1835), com respeito ao projeto da ferrovia (Redondo, 1902, p. 10).

Teria se tornado boa parte dos engenhos em apenas fornecedores de cana, com seus partidos, e de fogo morto? Há que contar também com o fenômeno da diástole, em que propriedades eram divididas para beneficiar os herdeiros; assim se fundavam novos engenhos, enquanto outros encurtavam seus territórios. Só para ter ideia, entre 1850 e 1880, o número de engenhos em Pernambuco passou de 1.300 para 1.650 (Rodrigues; Ross, 2020, p. 75).

Dos 532 engenhos existentes em Pernambuco, na década de 1850, só cinco eram a vapor, sendo a predominância dos de tração animal (426), secundados pelos movidos a água. Segundo Andrade, haveria, em 1857, 10 engenhos a vapor em Pernambuco, enquanto Diegues Júnior indica cinco (sendo os demais 101 a água, e o mesmo número acima para os movidos a animal). Os números deste autor parecem controversos, pois imediatamente nos mostra que, em 1857, já havia 18 engenhos a vapor. Outros estariam queimando bagaço, mas isto não implica automaticamente caldeiras a vapor (Andrade, 1964; Diegues Júnior, 1952-1956; Eisenberg, 1977; Sant’Ana, 1970). Já Emília Viotti da Costa, citando Relatório da Presidência da Província, diz que, em 1857, dos 1.106 engenhos que havia em Pernambuco, 346 eram movidos a água; 742, a animais; e só 18 eram a vapor (Costa, 2007, p. 320).

Talvez uma das respostas à colocação de Soares, sobre a queda da produção e um pequeno aumento do número de engenhos a vapor, seja o que diz Moreno Fraginals que “[...] até 1840, não foram fabricados moinhos movidos exclusivamente a vapor, mas eram todos adaptáveis para trabalhar com qualquer tipo de força motriz” (Moreno Fraginals, 1988, v. I., p. 263) e que:

Do ponto de vista tecnológico, podemos afirmar que, quanto à qualidade do produto e ao rendimento cana/açúcar, até 1840, não havia diferença entre uma moenda movida a vapor e uma outra, movida por força motriz animal, desde que fos-

sem, é claro, moinhos de ferro de rolos horizontais, do tipo fabricado por Fawcett, Preston and Co., e Derosne-Cail etc.

De qualquer maneira, urgia o poder público interferir para a melhoria da produção, chegando o governo da província até a pensar num engenho modelo, na década de 1850, quando a moenda Mornay já estava, *ipsis litteris*, a todo vapor. Uma pequena novidade foi acrescida, como a utilização do bagaço como combustível, em 1857. Por esta data, Pernambuco já possuía cerca de 1.106 engenhos trabalhando com uma força de trabalho de 27.824 homens<sup>15</sup>.

### O banguê sob o olhar de um engenheiro francês

Enquanto não se tem o capital necessário, já que o principal está aplicado no tráfico de africanos, o latifundiário canavieiro se basta numa economia fechada:

Um engenho tradicional forma um conjunto composto da plantação da cana e do moinho onde se efetua a transformação da cana em açúcar, a um nível frequentemente artesanal. Em realidade, o setor industrial – o moinho – trabalha em função da cana disponível; isto é, o moinho tem uma cota de produção que sempre se harmoniza com a colheita de cana, seja ela boa ou não. As dificuldades momentâneas da plantação não provocam automaticamente a falência do moinho porque o sistema é suficientemente elástico para funcionar em regime fechado (Perruci, 1978, p. 114)

.....  
15. *Brasil Açucareiro*, junho, 1969, p. 59.

E prossegue Perruci: “Assim, esta organização da estrutura agrária da produção açucareira permite ao senhor de engenho tradicional sobreviver como tal, mesmo nos anos de depressão” (1978, p. 114). A isto, acrescenta-se a política microeconômica do aluguel da mão de obra escravizada. Os negros-de-aluguel foram bastante utilizados em serviços urbanos e domésticos, devido à elasticidade da *plantation* açucareira, como diz Furtado (1970), referindo-se à capacidade que o açúcar tinha de operar dentro da recessão econômica, durante a escravidão. Como já havia sido exposto, também, por Milet (1989) na década de 1870.

Para se ter uma ideia da sobrevivência do engenho tradicional, há que se deduzir que boa parte de suas terras também estavam ocupadas com outro tipo de plantação, então chamada de a “pequena lavoura”, a de subsistência. É o que se pode deduzir de Barreiros, por volta de 1876, em que o Juiz de Direito calcula que a cana ocupa cerca de 20.000 m<sup>2</sup> (dando 1.500 t. de açúcar e 1.000 litros de aguardente), enquanto a área dedicada à subsistência era bem menor, sendo o café com 2.000 m<sup>2</sup> (e produção de 5 toneladas); calcula que o feijão ocupa 2.000 m<sup>2</sup> (com uma produção de 1.000 litros), a mandioca em torno de 5.000 m<sup>2</sup>, produzindo 2.000 l, e o milho, 1.000 m<sup>2</sup> e 1.000 litros<sup>16</sup>. Em outros relatos municipais, aparecem o fumo e a batata.

Esse sistema se manteve em cima de resquícios coloniais, pré-capitalistas, como até mesmo um conservador pode anotar, como demonstra Sant’Ana, citando Calmon (1937, p. 105 *apud* Sant’Ana, 1970, p.305):

.....  
16. APEJE, Juiz de Direito (JD) 58. Resposta ao questionário pelo Juiz João Cavalcanti d’Albuquerque “Questionário (impresso) do Aviso do Ministério da Agricultura, nº 4, 1876. Os demais dados desse relatório dizem que o município tinha 51 engenhos (25 a água; 20 a animais e 6 a vapor de 6.h.p.); 4 alambiques e uma máquina de clarificar açúcar. O transporte era feito em 102 carros de bois e 408 animais. A exportação era de 1.300 t de açúcar. No entanto, esses dados não correspondem ao Relatório da Câmara Municipal (CM 50, 1876), o qual, por exemplo, diminui a área de cana pela metade e eleva a produção para 3.500 t e 32.000 l de aguardente.

Não se concretizara há mais tempo a derrocada dos engenhos devido unicamente a paliativos governamentais, pois, a estabilidade social, na região açucareira, provinha mais da organização engendrada pelas leis da Colônia (engenhos inalienáveis, a escravatura, a nobreza que a terra dava e os seus privilégios) do que dos resultados econômicos da lavoura.

O engenho banguê encerra uma formação social bem diferente daquela que vai começar a ocorrer com os engenhos centrais e com as usinas. Apesar de a produção do açúcar bruto (mascavo) se dar no mesmo prazo, cerca de 100 dias úteis do ano, no banguê se estabeleceu uma relação de produção ambígua em torno da prestação de serviços do morador de “cambão” (que estavam obrigados a dar um dia de serviço gratuito ao proprietário pela cessão do uso da terra), e o de “condição”, obrigação de dar uns dias de trabalho por algum salário (Guimarães, 1989, p. 193-194). É possível que, ao morador de cambão (o do banguê), tenha-se sucedido o de “condição” (nas usinas).

No entanto, mesmo no reino dos banguês, possuir um engenho movido a vapor era motivo de orgulho, como mostra Vauthier quando convidado a visitar a casa de Monsieur Viallis (Joseph Napoleón):

Engenho bem instalado e que dá boa impressão. Máquina a vapor com força de 6 cavalos e que está bem instalada. Quanto à máquina em si, a transmissão de movimento para a serraria poderia ser melhor [...] Boa máquina. Sua caldeira só tem uma válvula de alavanca e não tem manômetro (*apud* Poncioni, 2010, p. 158-15/9).

Era como se o engenheiro francês estivesse anotando as mudanças históricas, pois, posteriormente em missivas, passa a descrever um engenho banguê:

Do ponto de vista agrícola, uma fábrica de açúcar constitui um vasto empreendimento. Cem mil quilos de açúcar, isto é, um produto líquido de cerca de 40 mil francos, tal é o rendimento médio de um engenho no Brasil [...]. Quarenta ou cinquenta trabalhadores negros, no máximo, eis todos os seus bens. Entretanto, o terreno que dele depende não tem decerto menos de um quarto de légua quadrada em extensão. Os canaviais ocupam no mínimo uma quinta parte dessa superfície. As vastas pastagens onde erram em liberdade os bois de carga têm uma área quase igual. Algumas roças de mandioca, um cafezal, alguns arrozaes ocupam a parte mínima. O resto são matas e terrenos baldios, impróprios para a cultura (*apud* Poncioni, 2010, p. 304).

A autora prossegue expondo a narrativa de Vauthier:

Como pode ver, o engenho propriamente dito, a casa do engenho, como a chamam aqui, é dividida em duas partes: uma para o engenho e outra para as caldeiras. O engenho são esses três cilindros de ferro fundido, de 40 centímetros de diâmetro e um metro de comprimento, colocados horizontalmente, dois sobre o mesmo plano, e o terceiro acima, no espaço livre deixado pelos outros dois. Antigamente, aqui como em nossas colônias, esses cilindros, em vez de serem de ferro fundido, eram de madeira dura, revestida algumas vezes de cinta de ferro. Além disto não eram horizontais, e, sim, dispostos verticalmente e colocados um ao lado do outro, sobre a mesma linha. Com esse sistema, a cana, para ser submetida a uma dupla pressão, passava em primeiro lugar de um lado e depois era retomada e voltava pelo outro. Hoje a pressão dupla se faz num movimento único. Vê-se a cana passar de um lado entre esses dois cilindros, que se juntam para espremê-la, e sair do outro lado

dos dentes do laminador, esmagada e reduzida ao estado de bagaço, mostrando através de sua casca destrocada a polpa branca que o caldo açucarado, contido nos alvéolos, acaba de abandonar. Esses cilindros, montados sobre pequenas muretas de tijolo, fortemente presos a armações de madeira e de ferro fundido, são movidos por meio de rodas dentadas, impulsionadas ora por uma almanjarra puxada por cavalos, ora por uma roda de água (Vauthier, p. 310).

Prossegue o engenheiro francês:

Essa almanjarra, formada por um eixo vertical de onde partem três paus inclinados, gira na parte inferior sobre o embasamento dos cilindros e, na parte superior, sobre rijas traves de madeira. Ela aciona uma roda horizontal de dentes de madeira, que engrena com a roda dentada do cilindro superior. Para mover o engenho, são atreladas três parrelhas de jumentos magros que trabalham a trote e são substituídas de hora em hora. São necessários cerca de cinquenta muares para esse serviço penoso. Embora se lhes dê com abundância a espuma das caldeiras para beber e esse caldo espesso tenha a propriedade de engordar rapidamente os animais que, na época do corte da cana, vêm das pastagens do interior, estes depois da safra voltam num estado de esfalfamento difícil de se descrever (Vauthier, p. 311).

Fala também dos engenhos movidos a água:

Quanto às rodas de água, muito preferível às almanjarras, não preciso dizer que não são obras-primas de mecânica. São quase sempre rodas verticais providas de caçambas que, como condição única para o seu funcionamento, devem ser

impulsionadas o mais rapidamente possível. Estreitas e altas, recebem por cima a água que lhe chega em canaletas de madeira quase verticais. Ao atingir as caçambas, a água, animada de grande velocidade por sua queda na canaleta, esguicha quase toda e o pouco que resta nas caçambas é em breve projetado para fora pela força centrífuga (Vauthier, p. 311).

A partir do caldo que sai das moendas, o engenheiro descreve a “bateria de evaporação e de cozimento”, instalada ao longo da parede: “Compõe-se de cinco caldeiras, todas encaixadas na mesma base de tijolos e aquecidas pelo mesmo fogo, são hemisférios de ferro fundido que variam de diâmetro, desde o que recebe o caldo, e que é o maior, até o menor, onde se opera a cocção” (Vauthier, p. 311- 312). Prosseguindo sua descrição em forma de carta, o engenheiro interroga o seu destinatário sobre a espuma branca na superfície da caldeira grande e explica:

É o resultado da purga do caldo. O cozinheiro acaba de despejar ali, sem compreender bem o seu gesto, um pouco de cal ou de potassa, e as mucilagens, neutralizadas por esse álcali, se elevam, deixando por baixo o caldo perfeitamente límpido. Antes que o xarope esteja suficientemente aquecido para soltar a primeira calda, essa camada de espuma será retirada por meio de uma espátula de madeira; escumadeiras de cobre completarão a limpeza, e negros nus até a cintura, armados de baldes ficados em longas varas suspensas no meio por uma corda presa ao vigamento do telhado, transvazarão o caldo purgado para a caldeira seguinte, que foi previamente esvaziada. O líquido assim transvazado quatro vezes vai se concentrando à medida que escorre. Chegará enfim à caldeira de cozimento de onde será despejado no cristalizador, é ali que o açúcar em estado pastoso

será despejado nessas grandes formas que vê ali, enfileiradas ao longo das paredes e onde a cristalização chegará a termo (Vauthier, p. 312).

Para completar a descrição da casa do engenho, o engenheiro convida o destinatário de sua missiva a visitar a casa de purgar, onde:

[...] as formas, com a ponta para baixo e suspensas em andainas, deixam pingar o mel que contém e são submetidas em seguida à ação de barreamento. Abaixo dessas andainas, encontram-se canaletas de madeira que transportam o mel para as barricas, onde é preparado para a destilação, e também deveríamos ver o alambique que o transforma numa cachaça [...]. Tudo isso está reunido sob o mesmo teto, que abriga também o armazém onde seca o açúcar e onde é empilhado a seguir em caixas ou em sacos que o transportarão à Europa [...] (Vauthier, p. 313).

Para uma descrição, um pouco refletida, mas ainda historicista, ver Sant'Ana (1970, p. 281).

Vauthier estaria narrando praticamente o engenho que estava prestes a desaparecer, pois, como mostra Sant'Ana, as mudanças, a partir de 1843, que o Brasil estava a exigir eram a substituição, o mais rápido possível, das tachas (caldeiras) quadrilongas, de cobre, de fundo arredondado, pelas de ferro fundido, de fundo chato, ainda pouco empregadas; algumas alterações nas chaminés, a fim de restringir o uso do combustível ao bagaço da cana; o emprego, na depuração, do leite de cal, de 12° a 14° Baumé, evitando a mistura de potassa e a de cinzas, que comunicavam “esta umidade que geralmente se censura nos açúcares do Brasil; derramar em arrefecedores de grande superfície o caldo depois de cozido, em

vez de passá-lo diretamente da caldeira para as formas, a fim de, abreviando o arrefecimento, tornar maior e mais perfeita a cristalização; a troca das formas de barro pelas de madeira, que podiam conter de 50 a 100 arrobas; e, finalmente, melhoramento reputado como o mais importante - a introdução do ‘sistema Wetzel’, que através de processo mais simples opera a depuração do caldo mediante a aplicação sucessiva do calor e da cal e a seguir o cozimento a baixa temperatura” (Sant'Ana, 1970, p. 280).

No entanto, as fôrmas de barro só foram substituídas em Pernambuco por volta de 1867 (Sant'Ana, ano, p. 280) e o uso direto do fogo, nos banguês, ou de cozimento a fogo nu, em 1863, que já havia sido abandonado em outros países, mas não no Brasil. Por volta de 1874, o Engenho São Francisco pode bem ser a medida da mudança e do fim do banguê, quando superou dois sistemas de depuração, evaporação e cozimento a fogo nu. Por ocasião do Congresso Agrícola, em Pernambuco, já haviam sido introduzidas novas turbinas centrífugas (inventadas em 1837; Herold as cita como criadas em 1843 [2009], p. 14) mas só instaladas em Pernambuco por volta de 1842/1852 (Canabrava, 2004, p. 127), bem como aparelhos de cozimento a vácuo de vários fabricantes e outros maquinismos aperfeiçoados. Começava-se a pregar a separação da lavoura da indústria, preconizando os engenhos centrais (Sant'Ana, 1970, p. 283, 285) já incentivados, a partir de 1875, pelo governo imperial.

O taço de Wetzel tornou-se unanimidade na década de 1870: “O taço de Wetzel substituiria as tachas de cozimento, e a iniciativa foi considerada não só acessível como necessária à melhoria da produção” (Diegues Júnior, 1949, p. 122). Vinha este equipamento se juntar a uma série de pequenas intervenções, algumas básicas, como a substituição das almanjarras por máquinas a vapor, “a utilização de turbinas em lugar dos tendais, as moendas horizontais de 4 ½ palmos de comprimentos e 20 polegadas de diâmetro em detrimento das moendas verticais e chapeadas (além) de caldeiras

multitubulares e o aumento das torres ou chaminés” (Diegues Júnior, 1949, p. 122).

Sobre a bateria (o ‘trem’) de um engenho ficara bem conhecida a bateria Labat de tachas antigas, cuja descrição se deve ao padre Labat, em sua obra do século XVII. Košter,<sup>17</sup> que esteve no Brasil, no começo do século XIX, também cita constantemente a obra de Labat (Košter, 2003, v.2, p. 422-424, 427, *passim*). Canabrava (2004, p. 125) cita “processo Labat” ao sumariar o banguê:

[...] o banguê, ou seja, o engenho primitivo, é um símbolo da tecnologia colonial, caracterizada pela moenda de três tambores (verticais), o conjunto de caldeiras e tachas de cobre, as grandes fornalhas ao fogo vivo, os métodos empíricos de tratamento do caldo, a purgação do açúcar nas fôrmas perfuradas [...]

Em síntese, o processo Labat se referia à depuração, à evaporação e ao cozimento a fogo nu, processo colonial que continuou

.....  
17. Henry Košter nasceu em 1784, em Lisboa, e faleceu em 1819, no Recife, sendo enterado no então recém-construído Cemitério dos Ingleses. Chegara, em 1809, ao Recife, com 25 anos, para se curar de uma tuberculose. Considerado um dos mais importantes cronistas sobre o Nordeste brasileiro, era filho do inglês de Liverpool, John Theodore, falava português com fluência, levando algumas pessoas a duvidarem da sua nacionalidade, tratando-o brasileiroamente por Henrique da Costa. Košter foi rendeiro do Engenho Amparo, em Itamaracá. Em 1810, sentindo-se bem melhor da doença, resolveu viajar a cavalo para as cidades da Paraíba e Fortaleza, no Ceará. Voltou ao Recife no início de fevereiro de 1811 e, já no final do mês, viajou para o Maranhão, de onde embarcou para a Inglaterra, de onde voltaria, no final daquele ano, ao Recife. Em seguida, fez uma viagem ao sertão de Pernambuco. Tornou-se, também, rendeiro do Jaguaribe, em Itamaracá. Retornando à Inglaterra, em 1815, resolveu escrever um livro sobre o Brasil. Publicou-o em Londres sob o título *Travels in Brazil*, em 1816. Košter não pretendia voltar ao Brasil, mas, ao concluir o livro, a tuberculose voltou a aparecer, o que o fez retornar a Pernambuco, em 1817. Esteve em Goiana para contratar vários indígenas de Alhandra, na Paraíba. Estaria, talvez, evitando empregar mão de obra escravizada negra? Segundo outra fonte, seu pai, João Teodoro Košter (John Theodore e Companhia), comerciante inglês, estabelecido na Corte, anteriormente, tivera negócios em Goiana, tanto que processou dois senhores, em 1787. Disponível em: <http://engenhosdepernambuco.blogspot.com.br/p/engenhos-com-letra.htm>.

na agroindústria açucareira pernambucana durante uns 200 anos, como se denunciou no Congresso Agrícola de 1878. Muitas mudanças que chegaram a ocorrer eram tópicas, mudava-se um equipamento, uma peça, operava-se com uma em detrimento da falta de conjunto; ou, como diz Canabrava, faltava uma concepção mecânica no todo, o que só começaria a ser aspirado na divulgação dos engenhos centrais (Canabrava, p. 128-129).

O padre Labat era leitura, no Brasil, do século XIX, como aponta Freyre, ao citar o memorialista da produção açucareira, José Silvestre Rebelo (c.1833). Este diz que “o padre Labat escreve que a força das terras do Brasil era tal que cá amadurecia a cana em três meses, quando nas Antilhas custava de dezesseis a dezoito” (*apud* Freyre, 2004, p. 47).

### A revolução do *sugar beet* (o açúcar de beterraba)

A produção açucareira colonial no Brasil perdurou igualmente quanto à dependência política. Produzia-se, portanto, sob a égide da metrópole, com impostos e políticas carreadas para o erário português. Nas duas primeiras décadas do século XIX, o açúcar brasileiro praticamente não tomou conhecimento do incipiente e concorrente açúcar de beterraba, cuja produção se iniciou na Alemanha, em 1802 (Meira, 2010, p. 27). Se, na metade do século, já chegava a 14% da produção mundial (1859 = 451 mil toneladas), na virada do século, produzia perto de 7 milhões de toneladas. Por volta de 1888, a beterraba, com 3 milhões e meio de toneladas, já passava ligeiramente a cana, com 3 milhões, em 1891. O crescimento da produção de açúcar de beterraba não se deu somente pelos incentivos estatais e, concomitantemente, por políticas de proibição, ou dificuldades à importação do açúcar de cana, tarifas protecionistas, principalmente, por se tratar de uma produção in-

industrial baseada na mão de obra assalariada (Meira, p. 27-29). Além disso, é claro, há que contar com o mercado consumidor doméstico, em termos europeus, o que baratearia o *sugar beet*.

Sobre esse açúcar europeu, parece haver sido criado um mito na concorrência, por meio de relatos. Em 1887, a *Revista de Engenharia*, do Club de Engenharia, no Rio de Janeiro, publicou o artigo “A crise do açúcar”, mostrando a crise do açúcar de beterraba. Apesar de mostrar que, se no início, realmente houve uma forte concorrência da beterraba pela proteção dos governos europeus, apresentando produtos mais baratos e melhores, a cana continuava a ter um rendimento de 20% do seu peso em açúcar, enquanto o da beterraba era apenas de 5%. O artigo fala que, em 25 anos, houve melhoras no produto brasileiro, sem, todavia, vencer a beterraba. Esta aumentou seu rendimento para 13% e sua produção cresceu na França, Bélgica, Alemanha, Holanda, no Império Austro-Húngaro e na Rússia, causando uma superprodução e excedendo o consumo. A solução para conter o baixo preço do açúcar de beterraba foi a taxação de produtos coloniais e do Brasil, bem como premiação para o açúcar europeu. Instalou-se uma guerra aduaneira, em que os governos europeus passaram a proteger o açúcar de beterraba. A revista passou a sugerir melhoras tecnológicas para que o açúcar de cana superasse os 20% do seu peso em açúcar, chegando a 30 ou 40%. Conta também com a paralisação de muitas fábricas europeias e com a diminuição e até a cessação do cultivo da beterraba.<sup>18</sup>

No fundo, pode-se entender, aqui, uma briga de capitais, em que os estados europeus, mais ricos (principalmente, porque menores geograficamente, com exceção da Rússia), já adaptados não só à Revolução Industrial, mas também às relações capitalistas de produção, podiam dar proteção à produção direta ou por prêmios, enquanto os industriais podiam elevar os salários dos operários.

.....  
18. *Revista de Engenharia*, nº 167, 14 de agosto de 1887, p. 169.

Enquanto o Brasil, parcialmente descapitalizado, nação saída do colonialismo, estava distante da Revolução Industrial e das relações capitalistas de produção (à altura deste discurso do Club de Engenharia ainda se vivia sob relações de trabalho escravizado).

A elite canavieira, por sua vez, gradativamente, pressionava o Estado Imperial para a liberação de importação de material para seus engenhos, no que foi atendida devido ao caráter fiscalista/tributário do novo sistema administrativo nacional. Assim começou um arremedo de industrialização, mas, aqui, há que se levar em conta a palavra e não o conceito – industrialização, principalmente em contraste com a acepção que se tem hoje. O conceito ingênuo de industrialização, para o século XIX, diz respeito ao surgimento de indústrias manufatureiras, operando com máquinas, principalmente no caso têxtil, entendido, por uns, como extensão da manufatura doméstica. Entretanto isso não ocorreu no caso da produção açucareira nos engenhos centrais que, embora fosse manufatura operando com máquinas, parcialmente, não podia ser compreendida como extensão doméstica. O critério novo na implantação dos engenhos centrais era o caráter industrial por excelência, a presença do vapor e seu maquinário, exigindo especializações e divisão do trabalho, ou mais propriamente uma protoindustrialização (Nicol, 1977). Mas o mais importante pré-requisito que deve ser levado em conta é a mais-valia.

No entanto, é a própria Europa, mais exatamente a França, que apostou na modernização da produção de açúcar de cana, através da firma *Derosne & Cail*, criando o primeiro engenho central, em 1838, para a colônia Ilha de Bourbon (atual Ilha de Reunião) no Oceano Índico, a leste de Madagascar e o primeiro, em Guadalupe, em 1844 (Hector, 2009, p. 15). Posteriormente, essa tecnologia foi levada para as colônias francesas nas Antilhas, as ilhas de Martinica e Guadalupe. Há que observar outros fatores, como o fim da escravização do trabalhador africano e afro-antilhano (1833, para

os ingleses; e 1848, para os franceses), mas, e principalmente, a forma jurídica de empresa, as sociedades anônimas, pois só assim se poderia levantar o capital necessário. Na França, elas surgiram na primeira década do século XIX, enquanto no Brasil, só se firmaram a partir do Código Comercial de 1850, que tinha por base o código francês, mais o espanhol de 1829 e o português de 1833, além de elementos do código holandês de 1838 e do inglês (Pargendler, 2014). Há que se levar em conta que a França não tinha, em seu território europeu (mas, nas colônias, sim), a figura da escravização da mão de obra, sistema este que não só emperrou a modernização jurídica empresarial, mas a básica, a acumulação de capital e, portanto, a formação de uma sociedade capitalista, bem como ainda fez alterar o sistema dos códigos comerciais, incluindo a figura do trabalhador escravizado, coisificado.

O Presidente da Província de Pernambuco, para incrementar a mecanização da manufatura açucareira, contratou os engenheiros Rigaire e Sommier<sup>19</sup> para aumentar a produção. Segundo Sant'Ana (1970, p. 283), Rigaire fora contratado pelo Governo de Pernambuco para introduzir nos engenhos pernambucanos o “processo de fabricar açúcar sem dispêndio de potassa” e chegou ao Recife em agosto de 1841, iniciando suas experiências no Engenho Velho, de Francisco Pais Barreto, Marquês do Recife.

Em 1844, Mr. Sommier convocou diversos fabricantes de açúcar para aprenderem as técnicas do sistema Derosne (cozimento a vácuo) e a fogo nu, ou por aparelhos de vapor ao ar livre. Consistia esse sistema em uma moenda horizontal de três rolos, com esteira móvel, filtros de carvão e evaporadores a vácuo (Moreno Friginals, 1988, V. I., p. 277/8). A firma francesa *Derosne-Cail* também se tornou fabricante, na década de 1840, de moendas horizontais de

19. O industrial e agricultor francês, Augustin Sommier, esteve em Pernambuco, em 1843, divulgando o sistema *Derosne* (Poncioni, 2020, p.237, n. 338).

seis rolos (Moreno Friginals, 1988, V. I., p. 271). Por este período, Pernambuco teria entre 642 e 670 (Andrade, 1964; Eisenberg, 1977; Pereira da Costa, 1945-1951).

Não se sabe sobre a continuação deste contrato, pois, como fora denunciado por José Nabuco, “esta despesa foi abolida, porque a assembleia praieira antipatiza com os melhoramentos materiais do país: ficou a cultura do açúcar sem este importante melhoramento” (Mappa ou comparação da Receita e Despesa decretadas pela Assembleias ordeira, e praieira ou da Lei provincial nº 144 de 1845 a 1846, com a Lei nº192 de 1847 a 1848”) (Araújo, [2ª ed.] s/d). Embora esta denúncia pareça correta, a crítica parece mais ser ideológico-partidária, pois neste mesmo “Mappa”, aquele autor critica o governo praieiro de ter criado a Inspeção do Açúcar e do Tabaco, alegando que fora arranjo dos praieiros, pois era uma repartição inútil e prejudicial ao comércio (Araújo, [2ª ed.] s/d). A desconfiança de que seja uma denúncia apenas política vem de outro contrato, o de Obras Públicas, quando Nabuco critica os novos engenheiros que substituíram a equipe de Vauthier, e o pagamento de um conto de réis efetuado em favor do engenheiro francês, Portier, cujo contrato com a Província continuava pela planta e pelo orçamento para o porto de Japomim (em Goiana), que seria para o escoamento da produção açucareira.

Voltando à tentativa de modernizar a produção açucareira, Dabat confirma a existência do técnico francês, nesse momento da mecanização do banguê, bem como fala sobre Milet, que este fora “entusiasta dos progressos técnicos e das novidades neste campo, e que participara do ‘grande triunfo para M. Riguaire” (*sic*). Tratava-se, aqui, do sistema de queima de bagaço que fazia as cintas rodarem tão rapidamente “que a moenda não podia mais fornecer o melaço” (p. 14). Em nota de rodapé, Dabat (2014) relata um pouco a presença desse francês, Mr. Riguaire: “O Diário de Pernambuco publicou um anúncio proclamando que ‘Mr. Riguaire, agricultor

francês convidava os agricultores da Província para examinarem as amostras de diferentes espécies de açúcar por ele ultimamente feitas no Engenho Guararapes”<sup>20</sup> (Freyre, 1940, nota 123, p. 377). A autora acrescenta outra nota: “Em 21.07.1842, na parte oficial do mesmo jornal, ‘Governo da Província’, mencionava um contrato celebrado entre o Presidente da Província e Rigaire em conformidade a Lei Provincial n. 101, de 9 de maio de 1842”. Pierre André Marie Rigaire deveria, pois, no:

Espaço de um anno da data deste a praticar nos engenhos que designados lhe fossem o methodo que mais conveniente e mais economico lhe parecer para melhorar o fabrico da canna de assucar de modos que não somente este obtenha a perfeição de que he susceptivel e que lhe dê mais vantajosa acceitação no mercado europeu, mas também seja produzido com menor custo que o de hoje (Dabat, 2015, p. 20-21).

Vauthier, que chegou a conhecer Rigaire, diz que, em 1841, este estava empenhado em adquirir uma subvenção para montar 50 fornos (a um conto de réis cada), para refinar açúcar e ensinar em 50 engenhos a fabricação de açúcar por seu método. Também mostra seus experimentos com o uso do bagaço no forno de um engenho (Poncioni, 2010, p. 215, 218 e 222). Outro francês que desembarcou no Recife, em 1851, Oscar Destibeaux, firmou-se na terra e tentou, no Congresso Agrícola de 1878, representando um agricultor do Cabo de Santo Agostinho, vender ao governo seu plano de uma carta topográfica de Pernambuco e, por extensão, diante dos congressistas, se ofereceu também para as demais províncias canavieiras. Era contra a agricultura extensiva<sup>21</sup>.

20. *Diário de Pernambuco*, 02/12/1841.

21. Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, 1878, p. 71-75..

## Outras tentativas de modernização dos banguês

Azevedo (1964) analisa as relações do governo com a produção de açúcar, adotando quatro fases, a começar do controle da produção no período colonial. Ao período que se inicia em 1827 (“revogação da lei que exigia licença para levantar-se engenho”) e que percorre todo o século XIX, chama de terceira fase, e inclusive, de revolução industrial, quando da fase de adaptação do banguê à máquina a vapor - Bahia, 1815; Pernambuco, 1817; Campos, 1837 (Azevedo, 1964, p. 167).

Marcelo Magalhães Godoy, estudando a agroindústria açucareira de Minas Gerais, tem outra divisão. Para Godoy, a história da agroindústria da cana-de-açúcar do Brasil, do ponto de vista da História da Técnica, é dividida em duas fases: a primeira, a do primado da técnica, que se estende do início do século XVI até a última quadra do século XIX; daí por diante, se dá a segunda, até a atualidade, que é a hegemonia da tecnologia (Godoy, 2013, p. 4-5).

Pensei em três fases de tentativas para recuperar o banguê como unidade produtiva para fazer face ao mercado internacional. Depois da fase banguê-colonial, pode-se chamar de segunda fase dessa industrialização ao período que abrange a década de 1840 e vai até a de 1870, como mecanização da produção; uma terceira, nos anos 1870 em diante, como industrialização, quando se partiu para a divisão do trabalho, com a chancela do Estado, através dos engenhos centrais e das usinas.

Entre 1844 e 1860 (segundo Eisenberg), o número de engenhos duplicou, passando de 565 para 1.167 estabelecimentos (ver Tabela nº 1). Três razões podem ser arroladas para explicar esse crescimento: a Lei de Terras, o fim do tráfico de trabalhadores escravizados e a construção e a operação da ferrovia inglesa The Recife-São Francisco Railway, correndo no distrito canavieiro da Zona da Mata Sul. Quanto a este último fator, parece evidente que o

número de engenhos tenha aumentado, mas as estatísticas podem nos enganar, porque há fatores que devem ser computados. Por exemplo, por que Cabo, que foi a primeira estação daquela ferrovia, teve uma queda no número de engenhos, de 86 para 80, entre aquelas duas datas? Uma resposta plausível poderia ser buscada nos rearranjos territoriais de freguesias e municípios, cidades e vilas. Cabo se tornou cidade no começo da década de 1870, muito embora isso pareça mais um atraso, já que a ferrovia cruzou a Vila em 1858. Como a linha não teve seu terminal no Cabo e, sim, em terras do engenho Una, isso pode ser debitado à estratégia de ponta de trilho (*railhead cities*, como os ingleses chamavam): lugares se desenvolviam muito mais quando permaneciam como terminal da linha por um grande tempo, tal como ocorreu com o engenho Una, que se tornou Palmares.

Mas a questão continua em aberto, quando se lê, daquele autor, que Goiana, sem nenhum traçado de ferrovia, passou de 55 engenhos para 91 no período citado acima. Nesse caso específico, a abertura do canal do rio Goiana em 1870, pelo governo imperial, pode ter sido o atrativo. Portanto, a ferrovia trouxe algum crescimento, isso sim, só no distrito por onde a linha corria, o que não impediu que outros municípios não tivessem crescimento. Além do mais, haveria que destacar o que é um engenho banguê produtivo, ou o que são engenhos fornecedores de cana, detentores apenas de “partidos” de cana, meras propriedades latifundiárias, parcialmente aproveitadas. No entanto, numa perspectiva em longo prazo, de banguês a usinas (1844-1890), fica patente que o número de engenhos dos municípios cortados por ferrovias (RSF, EC e GWBR) aumentou consideravelmente, enquanto os que não receberam a modernização dos transportes tiveram seus engenhos diminuídos (Ver Tabela 9).

Assim os distritos ferroviários alavancaram os engenhos: no distrito da RSF - Cabo, Escada, Água Preta, Palmares e Gameleira;

no da Estrada de Ferro de Caruaru (estatal) - Vitória e Jaboatão; e no da *Great Western of Brazil Railway* - São Lourenço, Paudalho, Tracunhaém, Nazaré, Timbaúba.

Tabela 1 - Número de engenhos em Pernambuco

Municípios	1844	1860	1880	1890
Recife	16	22	21	-
Goiana	55 (80 em 1857)	91	35	86 (78, e uma usina em 1889) **
Itambé	-	24	45	50
Igarassu	34	47	52	56 (54, e duas usinas em 1894)
Itamaracá	3	5	6	6
Cabo	86	80	79	95
Escada	-	108	120	120 (85, e sete usinas em 1894)
Água Preta	44	97	129	140
Palmares	-	-	99	100
Gameleira	-	-	57	67
Ipojuca	-	63	66	62
Barreiros	110 (em 1857)	51	55	50
Rio Formoso	26	42	36	68
Sirinhaém	66	96	69	64
Vitória	85	82	81 (84 em 1876)	90
Jaboatão	34	48	52	71 (54, e duas usinas em 1894)
São Lourenço da Mata*	28	34	22	56
Paudalho*	39	53	45 (91 em 1876)	61
Tracunhaém	-	97	101	-
Nazaré da Mata	68 (142 em 1857)	114	87	256 (222 em 1894)
Timbaúba	-	-	27	70
São Vicente	-	40	36	-
<b>Total/ município</b>	<b>565</b>	<b>1.167</b>	<b>1.293</b>	<b>1.562</b>

Fonte: Peter L. Eisenberg, 1977, p. 262/263.

Nota: (\*) A freguesia de N. S. da Luz, encravada entre estes dois municípios, não foi computada como pertencente a qualquer deles e, sim, à parte; (\*\*) Essa segunda série de dados foi obtida de vários relatórios de Câmara Municipal e das respostas dos juizes municipais e de Direito (1876 e 1894).

Esses números não são exatos, pois variam de acordo com a fonte documental. Cito, como exemplo, os dados para Água Preta, já que não batem as fontes de Eisenberg com a resposta do juiz municipal de Água Preta, Fernando Affonso Ferreira, em 5 de novembro de 1875, ao questionário do Ministério da Agricultura de 21 de agosto de 1875. O magistrado diz que aquele município tem 184 engenhos, sendo 81 a água, 85 a animais e 18 a vapor; além de 58 alambiques<sup>22</sup>. Segundo os dados enviados pelo engenheiro João Luís Victor Lentier, em 1876, Recife tinha um engenho de café (moinho, de 4 hp.), 47 de cana (sendo 18 a água, 25 a animais e 4 a vapor, de 8 hp.), além de 40 alambiques, 2 máquinas de clarificar açúcar e 3, a vapor, de moer cereais<sup>23</sup>.

Outra variação dos dados ocorre com a denominação de municípios e suas territorialidades, as criações de vilas e de cidade, ou engenhos que se tornam vilas, como o engenho Una, ponta de trilhos da RSF, que se tornou Palmares. Nessas redefinições territoriais, os engenhos ora se configuram pertencentes a um ou a outro município, a esta ou àquela freguesia e/ou vila. Das vilas que se emanciparam em cidades, em boa parte, isso ocorreu com relação à chegada ou à passagem da ferrovia, como Água Preta (vila em 1859; cidade em 1895), Catende (distrito de Palmares se emancipa em 1892); Escada (vila em 1854; cidade em 1873); Gameleira (vila em 1872; cidade em 1896); Palmares (vila em 1873; cidade em 1879 – um caso claro de *output* ferroviário). Essas são algumas localidades no distrito canavieiro e ferroviário da RSF. Seguindo o traçado da GWBR, no distrito canavieiro da Mata Norte, somente Nazaré da Mata já era cidade (1850) antes do projeto ferroviário. Limoeiro, ponta de trilho da GWBR e cidade algodoeira, foi elevada a cidade em 1881; e Timbaúba, em 1884. Isso pode mostrar que, se antes a

22. APEJE. Coleção Juizes Municipais (JM) 43, 1875.

23. APEJE. Coleção Câmara Municipal (CM), 1876.

força política para emancipar vilas em cidades vinha da elite canavieira, com o trem, não é só o distrito açucareiro que importa.

Igual configuração vai ocorrer também no distrito cruzado pela Estrada de Ferro (Central de Pernambuco) de Caruaru, no caso de Vitória (1843), polo ainda canavieiro. Mas Caruaru, polo algodoeiro, destoa desse raciocínio, pois já era cidade em 1857, ou seja, muito antes do traçado e, pelo contrário, serviram de atração dos traçados, pois originalmente, a concessão era para uma ferrovia até Vitória. Gravatá (1884) e Bezerros (1881), no entanto, podem ser contados como produtos da ferrovia, pois se tornaram cidades, talvez, em função do traçado. Quanto ao outro distrito canavieiro, o do prolongamento da RSF, construído pelo governo Imperial, Garanhuns é o exemplo de influência da ferrovia, pois se tornou cidade em 1879<sup>24</sup>.

### A aparelhagem francesa ou inglesa dos engenhos

Antes mesmo do lançamento da política dos engenhos centrais, a modernização dos banguês se deu pela implantação de novos mecanismos, como o que foi instalado no Engenho Frago (Olinda): um aparelho para o preparo do açúcar pelo sistema de centrifugação, em 1872. Se levarmos em conta que esse invento ocorreu na França, em 1837, dá para se notar um relativo atraso ao ano do aparecimento no Brasil. Em 1873, no Engenho São Francisco, na Várzea (Recife), de propriedade de Francisco do Rego Barros de Lacerda, foram instaladas duas turbinas Weston e, um ano depois, acresceram-se os investimentos com dois evaporadores do sistema “Taylor”, um gerador de vapor de 80 HP, uma Wetzel, um monte-

24. CALENDÁRIO Oficial de Datas Históricas dos Municípios do Interior de Pernambuco. Recife: CEHM/FIAM, 1994.

jus (eleva caldo) de duplo fundo, 2 defecadores (depuradores) e 2 tanques de repouso, o que totalizou um gasto de 33 contos de réis de material e 17 contos com transporte e instalações. Em 1875, o Barão de Muribeca, da família Rego Barros, substituiu o taçho Wetzel por um de cozimento a seco, a vácuo, um “múltiplo-efeito”, pelos quais pagou 40 contos e mais 10 contos de frete; obteve um lucro de mais de 30 ou 40% em cada safra. Foi o primeiro em Pernambuco a utilizar uma caldeira cristalizadora a vácuo. Esses dois engenhos, para fazer tais renovações, dispunham de uma grande vantagem: estavam situados na periferia do Recife, com o que economizaram em transporte (Canabrava, 2004, p. 127; Eisenberg, 1977, p. 49, 64 e 69; Pereira da Costa, 1945-51, p. 300, 304-305; 307).

Lembrando o encanto de outro francês pelo vapor, Vauthier, na década de 1840, Milet descreve bem essa modernização de um engenho tradicional. Tomo como referência o engenho São João, onde não faltavam os aparelhos (*Derosne & Cail*) filtradores de caldos e melados e a chamada evaporação de tríplice efeito. Continua:

A defecação (depuração), a evaporação e a purgação realizam-se em aparelhos análogos ao de São Francisco; o cozimento, porém, efetua-se na caldeira de vácuo, onde se opera a cristalização de um modo tão perfeito que, depois de passar pelas turbinas, o açúcar do primeiro jato pode ser comparado aos açúcares da Europa e dos Estados Unidos, e como eles susceptível de entrar no consumo sem passar pelas táchas do refinador (1987, p. 125-126).

Defecadores ou clarificadores são em número de 3 com capacidade de 400 galões cada uma. Estão colocados 20 palmos acima do nível do chão. São de forma quadrilonga, de ferro fundido, com tubos de cobre para passagem do vapor. Os tubos são em número de 48, a saber: 24 dentro de outros tantos, de sorte que o vapor, per-

correndo os internos, volta pelos externos ou lhes serve de bainha, e cai condensado em um tanque inferior, servindo a água para alimentação da caldeira gerador do vapor. Sobre a modernização introduzida no São Francisco, Milet diz que “nada fica do processo antigo do padre Labat: depuração, evaporação, cozimento, purgação, tudo é por meio do vapor, que se encarrega também de todos os transportes de caldo, melado e mel, por meio de bombas de Monte Jus” (Milet, 1987, p. 123).

Milet passa a descrever o moderno engenho São Francisco: “O maquinismo, constante de 2 geradores de vapor, uma locomóvel transformada em máquina fixa, 2 defecadores, evaporadores do sistema Taylor, 2 Wetzells, 2 Monte Jus, 2 turbinas, tanques etc., importou em cerca de 33 contos de réis. A modernização da tecnologia açucareira, na década de 1870, ainda era contingenciada por limitações de capitais. Assim, um dos engenhos escolhidos por Milet, o engenho Quizanga (de José Francisco do Rego Barros), para anunciar a nova tecnologia, ainda usava um equipamento miúdo:

[...] continuam a defecação (depuração) e a evaporação pelo antigo sistema; o melhoramento introduzido consiste na substituição das táchas de cozer por duas caldeiras de Wetzell aquecidas pelo vapor d’água, e nas quais são concentrados os melados numa temperatura inferior a 80 graus do termômetro centígrado, e por conseguinte efetua-se com rapidez a transformação do açúcar cristalizável em glicose. Dos Wetzells, passa o açúcar para os tanques de depósito, e daí para as turbinas, das quais sai pronto para ser ensacado.

Outra manutenção, diz, é que foi aproveitada uma máquina de vapor que já havia no engenho. Todo material fora fornecido por Allan Paterson e, provavelmente, era material inglês (Milet, 1987, p. 122 e 123). Ao cabo, essas modernizações tecnológicas não saíam

por menos de 50 contos, salvo o aproveitamento de um ou outro equipamento já existente. De imediato, nessa década, a produção não fará frente ao dispêndio, como escrevia Milet, em 1876:

É cedo ainda para apreciar o resultado financeiro do melhoramento. Pode-se, entretanto, afiançar que o lucro obtido em safras de 2 a 3.000 pães não dará para pagar a direção profissional, os juros do capital empregado (50 contos) e a conservação e substituição gradual das diversas peças do maquinismo à medida da sua deterioração (Milet, 1987, p. 126).

O sistema defecador (ou defecadora – os termos advêm da tradução do equipamento francês da firma Derosne-Cail<sup>25</sup>) era uma caldeira de fundo duplo, provida de serpentina, onde ocorria o processo de alcalinizar a garapa, aquecendo ao ponto de ebulição, com subsequente repouso para separar as impurezas (Moreno Friginals, 1989, v. II, p. 446). Quanto ao monte-jus, nos diz este autor que era um:

Aparelho usado nos primeiros engenhos mecanizados para transferir garapa, cachaça, meladura etc. Era um recipiente cilíndrico, fechado, conectado, na parte superior, a um gerador de vapor e ao depósito do líquido a ser transferido e, na parte inferior, ao lugar para onde o líquido seria levado [...] tinha dois graves inconvenientes: o elevado consumo de vapor e seu fluxo intermitente (Moreno Friginals, 1989, v. II, p. 461-462).

.....  
25. Charles Derosne, segundo Poncioni, era farmacêutico e usava uma propriedade do carvão para a purificação do xarope de açúcar. Junto com Jean-François Cail, montaram uma indústria de aparelhos para indústria da cana-de-açúcar, além de locomotivas (Poncioni, 2010, p. 237).

O engenho Mameluco e o Tinoco seguiram as pistas dos engenhos da Várzea, tornando-se aquele o mais bem equipado da província, antes mesmo dos engenhos centrais (Eisenberg, 1977, p. 70).

É bem possível que essa modernização, mesmo parcial, do parque industrial do banguê tenha refletido no aumento da produção, conforme tabela a seguir.

Tabela 2 - Produção de engenhos em Pernambuco  
(Em toneladas e contos de réis)

Exercícios	Preço médio	Quantidade	Valor
1877-1878	125 rs.	179.857	22.598
1878-1879	127 rs.	187.457	23.074
1879-1880	144 rs.	216.462	31.334
1880-1881	160 rs.	161.258	25.935
1881-1882	148 rs.	246.769	36.446
1882-1883	145 rs.	223.865	32.502
1883-1884	130 rs.	253.317	30.602
1884-1885	082 rs.	274.311	22.700
1885-1886	125 rs.	112.399	14.085
1886-1887	071 rs.	226.010	16.170

Fontes: Anexos e Relatório do Ministério da Fazenda (1877-1878 a 1879-1880); Proposta e Relatório do Ministério da Fazenda (1882-1883) - Relatório do Ministério da Fazenda, 1884; Proposta e Relatório do Ministério da Fazenda (1885-1886); Proposta e Relatório (1888).

O Governo começou a intervir, emprestando dinheiro. Há o caso, porém, de tentativas frustradas e a mais conhecida é a de Ignácio de Barros Barreto que, tendo implantado uma moeda de 4 cilindros em seu engenho Pedra, mesmo antes de 1870, e tendo conseguido 75% de caldo no peso das canas, tomou de empréstimo dinheiro da Tesouraria Provincial. Para isso, assumiu o contrato de implantar em seu engenho todo um mecanismo novo (pré-estrela dos engenhos centrais, ou melhor, das usinas, já que as atividades

agrária e industrial ficariam em uma só mão). Em vão, levantou-se o capital de 10 contos de réis, pois, não conseguindo introduzir nenhuma modificação, veio a ser acionado pelo governo a pagar suas dívidas<sup>26</sup>. A partir de então, o governo central resolveu assumir os contratos para fundação e construção de engenhos centrais. Mas não sem ter antes uma visão da produção açucareira das Antilhas, que ficou ao cargo do historiador Francisco Adolpho Varnhagen.

A tecnologia francesa para a industrialização do açúcar não vingou em Pernambuco, mas foi, relativamente, dominante na Bahia, como Pang (1979) mostra a concorrência de Cail & Cia com a Fives Lille, sendo esta vitoriosa na construção do engenho central de Bom Jardim. A importância dessas empresas era tal que os incorporadores ingleses da empresa das Fábricas Centrais de Açúcar, para três fábricas, sob a firma E. Johnston, Son and Company, buscaram exatamente a Cail & Cia para os equipamentos. No entanto, razões financeiras e jurídicas levaram o projeto das três fábricas à falência. A Fives-Lille, por sua vez, saiu vitoriosa, também, no Rio de Janeiro, na construção e equipagem do engenho central de Quissamã.

### A ameaça que vinha de Cuba: *los ingenios centrales*

Declaradamente, não era o açúcar de beterraba o mais forte concorrente do açúcar brasileiro. Era o de Cuba, cuja produção, na década de 1870, atingira cifras de 500 a 600 mil toneladas de açúcar<sup>27</sup>. Era a produção da periferia do capitalismo, sob a tutela da Inglaterra e França, caindo Cuba e Porto Rico nas esferas de mercado dos Estados Unidos (Moreno Fraginals, 1988, 1989, *passim*).

.....  
26. TP 121. Ofício da Tesouraria Provincial ao Presidente da Província, em 25 de novembro de 1879.

27. Fala da Abertura da Assembleia (19/12/1878).

Cuba já aparece no imaginário dos empreendedores brasileiros e estrangeiros (no Brasil), mais declaradamente, quando Edward de Mornay, um dos concessionários da RSF, se vê obrigado a renunciar ao cargo de superintendente e retornar a Londres. Ele diz que a Companhia era um dos poucos empreendimentos que se formaram sob circunstâncias tão favoráveis e chegava a fazer comparações com Cuba sobre a produtividade da área da ferrovia, embora reconhecesse que Cuba fosse a exceção (Melo, 2016, p. 125).

Foi por isso que o governo imperial nomeou o Visconde de Porto Seguro, Francisco Adolpho Varnhagen, para um estudo *in loco* sobre a produção açucareira cubana e o aproveitamento de trabalhadores chineses para a *plantation*. Sobre essa parte, Varnhagen não aprovou o uso dessa mão de obra para a realidade brasileira, embora tenha elogiado seu papel na produção cubana<sup>28</sup>. Varnhagen mantinha boas relações com senhores de engenho, tanto que, recebendo alguns exemplares do Dr. Reynoso, agrônomo e químico de Cuba, sobre cana-de-açúcar, remeteu um exemplar para Domingos de Souza Leão, “meu afetuoso amigo, ilustrado lavrador de Caraúna”. Tratava-se do *Ensayo sobre el cultivo de la caña de azúcar*, publicado em 1862, bem analisado por Moreno Fraginals (1988, v. I, *passim*).

Vale a pena sintetizar aqui a missão Varnhagen a Cuba (c. 1861). Em seu opúsculo, diz que o maior número de engenhos a vapor na ilha é devido à falta de água (de abundância de rios, ao contrário do Nordeste canavieiro do Brasil). Daí, os latifundiários cubanos se aproveitarem da própria evaporação do caldo, com os aparelhos de Rillieux. Havia aparelhos em que o vapor saía da moenda e ia ferver as caldeiras. O bagaço também era usado como combustível (p. 6), enaltecendo assim a técnica cubano/espanhola (já que a

.....  
28. VARNHAGEN, Francisco Adolpho. *Carta ao Exmo. Sr. Ministro da Agricultura a Respeito dos Melhoramentos nos Engenhos d'assucar das Antilhas Aplicáveis no Brasil*. Caracas, Imprensa de V. Espinal, 1863.

produção cubana estava submetida ao fiscalismo e tributarismo da metrópole espanhola):

Engenhos em Cuba montados com tanta magnificência como qualquer uma grande fábrica de Manchester [...]. Por dentro não se veem senão trilhos de ferro e estes se prolongam de quando em quando pelos canaviais, por uma ou duas léguas, até a mais vizinha via-férrea. De noite tudo está iluminado a gás, tendo cada engenho seu gasômetro [...] este vem geralmente dos Estados Unidos [...] em menos de duzentos pesos (Varnhagen, 1863, p. 5 e 7).

A situação vantajosa de Cuba se explica pela “feliz conjunção de terras férteis, mão de obra escassa e capital disponível”, que, “pela década de 1860 já 70% dos 1.350 engenhos cubanos usavam máquinas a vapor, em comparação com apenas 2% dos engenhos pernambucanos” (Eisenberg, 1977, p.237-238). Este autor diz que Cuba começou a produzir em larga escala, a partir do século XIX, quando a produção haitiana saiu do mercado internacional e, também, a partir do *Sugar Act*, que limitou a produção das Índias Ocidentais inglesas. A renda média por hectare, em Cuba, atingia, na década de 1870, 119 toneladas de cana, enquanto Pernambuco jamais ultrapassou 60 toneladas. A mão de obra escrava era numericamente igual à da região produtora de açúcar no Nordeste: Cuba teria menos de 300 mil escravos, enquanto Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia totalizavam este número, tomando-se por base os anos de 1871, para Cuba, e 1873, para o Brasil. Quanto à questão de Cuba, do total de 1.318, 67,45% dos engenhos já eram a vapor. Segundo Campos (2001), deve se ler Espanha e não Cuba; pois quem investia era a metrópole. Então todo o volume era investido sem levar em conta, por exemplo, “poupança social” (segundo a *New*

*Economic History*)<sup>29</sup>, ou seja, não haveria retorno social, porque não competia à colônia investir ou lucrar, isto cabia à Espanha.

Vale lembrar que a produção cubana é colonial(ista), ou seja, há que contar com a questão política, pois a renda não era para Cuba e, sim, para a Espanha. Depois, também é bom que se diga que a elite, ou como chama Moreno, a sacarocracia, não tinha meios de escolher outra produção, tampouco poderia reivindicar aquelas receitas para a própria ilha. Portanto, é delicado comparar as duas situações, como fazem Nicol (1977), Azevedo, 1964, p. 237; Eisenberg, 1977, p. 237. Moreno Fragnals nos mostra essa dicotomia, em que a produção cubana passava de um “colonialismo subdesenvolvido espanhol à órbita neocolonial norte-americana” (1989, v. II, p. 297).

Apesar de colônia da Espanha, Cuba dependia dos investimentos de norte-americanos, garantindo assim um mercado certo e próximo, já que um dos maiores comerciantes de açúcar de Cuba era o norte-americano Moses Taylor, a partir de 1840, que se unira ao capital do tráfico, junto com negreiros (Moreno Fragnals, 1989, V. II, p. 206 3 260). Os americanos exportavam bens de capitais e compravam o açúcar cubano bem mais barato, devido ao frete, em comparação com outros produtores. Como diz Furtado (1970, p. 139), “inversões maciças de capitais norte-americanos foram feitas na indústria açucareira dessa ilha, a qual passou a gozar de uma situação de privilégio no mercado dos EUA”. Esse controle de mercado se corroborou e se definiu em 1890, com a Lei McKinley, reduzindo as tarifas sobre o açúcar não refinado e o melaço; lei esta que foi reforçada com os tratados particulares com Cuba e Porto Rico e, especialmen-

.....  
29. Embora se saiba do posicionamento desta corrente em dissuadir o conceito de mais-valia, faço, aqui, uma revisão conceitual, porque acho que uma não exclui a outra; a poupança, o ganho social, também pode ser decorrente de uma ação derivada do emprego da mais-valia. Ver: MELO, Josemir Camilo de. A Ideologia da New Economic History. *Raízes*, n° 2-3, UFPB, Campina Grande, p. 177-181, jan./dez. 1983, ; Controvérsias da New Economic History. *Raízes*, n° 9, UFPB, Campina Grande, p. 97-118, 1994.

te, o Foster-Canovas, com a Espanha, quando da independência de Cuba, o que fez estas duas ilhas se tornarem, “colônias açucareiras norte-americanas” (Eisenberg, 1977, p. 236; Moreno Friginals, 1989).

Até mesmo a tecnologia inglesa ia sendo, aos poucos, substituída pela americana. Se os aparelhos da Fawcett Preston, de Liverpool, foram os preferidos por Cuba, até cerca de 1830, a partir desta década, o similar norte-americano invadiu as plantações cubanas (Moreno Friginals, 1988, v. I, p. 259, 262-263, 266-267; 1989, v. II, p. 220).

A superioridade da produção cubana se explicaria também pelo maquinismo utilizado. Por exemplo, alguns engenhos cubanos possuíam de 20 a 30 turbinas (centrifugas), enquanto os engenhos pernambucanos tinham, em geral, duas ou três. Também a comercialização de nosso açúcar era mal aceita no mercado europeu, principalmente o francês, devido à própria embalagem; caixões de 40 a 50 arrobas. (Varnhagen, 1863, p. 10-12).

Apesar da deficiência produtiva de Pernambuco, Varnhagen não é simpático à divisão do trabalho, com a implantação dos engenhos centrais: “Pela minha parte, não vejo motivos para que as suas ideias (do Sr. Poey, latifundiário cubano, defensor dos *ingenios centrales*) devam aplicar-se ao Brasil, ao menos enquanto não cheguem (como provavelmente viria a suceder se acabasse o trabalho com escravos) a ser duas profissões inteiramente independentes: a do lavrador de cana e a do fabricante de açúcar” (Varnhagen, 1863, p. 13). Concebia a ideia só em regiões onde o transporte era fácil. Como exemplos, cita Campos, bem como as margens dos rios São Francisco, Mearim e Itapicuru. Sua sugestão, tanto parece progressista, indicando a futura usina, como conservadora, reforçando o poder econômico dos latifundiários: “[...] creio que devemos ser partidários para o Brasil de fábricas mais ao alcance de um só chefe, com maquinismo próprio, a sacar da cana a maior quantidade de açúcar [...]” (Varnhagen, 1863, p. 14).

Quanto aos Poey, aludidos no texto acima, trata-se da família de latifundiários Poey Aloy, os primos, Felipe e Juan, sendo Felipe “o mais eminente sábio naturalista de Cuba”, segundo Moreno Friginals, que enriqueceram com o tráfico de africanos e que conseguiram industrializar sua produção. Juan foi contra exportar mudas de cana para a Luisiana, a grande concorrente do açúcar cubano, como nos indica Moreno Friginals (1988, p. 352; 1989, p. 276).

Mas Varnhagen não seria o único observador brasileiro sobre a produção cubana. Num relatório em 1883, Francisco do Rego Barros, engenheiro-fiscal do 1º Distrito dos Engenhos Centrais<sup>30</sup>, revela que fez observações sobre a produção açucareira daquela ilha, e parece também ter viajado até os Estados Unidos, pois emite opiniões sobre o açúcar da Louisiana.

A década de 1870 foi crucial para o engenho banguê. A demanda, principalmente pelo mascavado, continuava em ascendência, mas outras técnicas, fora da produção, também prejudicavam o açúcar pernambucano, como a embalagem. Porém o mais importante era o levantamento de capitais na falta de um banco hipotecário, como tanto se vociferou no Congresso Agrícola do Recife. A solução foi a entrada do governo com garantias de juros, o que pareceu atrair não só os latifundiários, mas até os comerciantes e outros da capital, que começavam a se sobressair no mercado financeiro local como duas alas de uma mesma classe.

.....  
30. EC. Relatório manuscrito do engenheiro-fiscal do 1º Distrito dos Engenhos Centrais, Francisco do Rego Barros, Pernambuco, 31 de outubro de 1883.

---

## CAPÍTULO III

### A década de 1870 em Pernambuco - crises e rearranjos econômicos

**P**ara ter uma compreensão da necessidade que o mercado pernambucano da segunda metade do século XIX tinha de modificar sua estrutura agrária, torna-se necessário um estudo da década 1860-1870, que foi de algumas calamidades e crises, com pequenas possibilidades de sucesso, como vimos no capítulo anterior sobre o número de empresas na cidade do Recife. É nesta época que se intensifica a ideia de industrialização da agricultura canavieira em níveis modernos, com a construção dos engenhos centrais, embora a primeira moenda de ferro, dos Mornay, tenha sido introduzida desde a década de 1850.

É possível que as crises, tanto comercial como financeira, que ocorreram nas décadas de 1850 e 1860, tenham começado com a derrubada da tarifa Alves Branco (1844), que não foi acompanhada por outras reformas fiscais, pois sua seguidora imediata, a reforma de 1857, eliminava o protecionismo, reabrindo as portas do mercado interno: “As matérias-primas foram sujeitas a uma taxa de 5%, revogando-se os privilégios concedidos às fabricas nacionais; todos os que se dedicavam a alguma indústria, grande ou pequena,

ficavam doravante sujeitos ao mesmo regime” (Luz, 1975, p. 24 e 28; Denslow, 1974, p. 79).

O conflito se estabelecia entre o setor agroexportador e o industrial. Essas modificações não tinham, propriamente, por objetivo, estabelecer um regime de livre troca, tal qual era pleiteado pelos liberais, mas sim satisfazer os anseios da *plantation*, que exigia o barateamento dos gêneros de primeira necessidade, por meio, entre outras medidas, de uma redução dos impostos de importação [...]. A Lei nº 939, de setembro de 1857, isentou de direitos de importação as máquinas para a *plantation*, para as indústrias e estradas de ferro; o Decreto de 27 de março de 1858 estendeu essa isenção ao carvão mineral importado. Outras reformas se seguiram, em 1860, com Silva Ferraz; em 1874, com o Visconde do Rio Branco; em 1880, com Afonso Celso; em 1881, com Saraiva; em 1887, com Belisário de Souza; e em 1888, com João Alfredo (Luz, 1975, p. 30-31).

Depois da tarifa Alves Branco, o fator mais importante e que causou grande repercussão em longo prazo foi a extinção do tráfico de trabalhadores escravizados, em 1850. Mobilizaram-se, a partir daí os vultosos capitais aplicados no tráfico, em diversas atividades capitalistas, sendo as ferrovias e as indústrias o campo de maior demanda. O número destas, segundo Chacon (p. 34-35), seria de 35, até 1849, e que passaria a 64, em 1852, segundo Luz (1975, p. 35). O crescimento tanto surgiu nas indústrias gerais, como nas de tecidos; nestas, bem mais lentamente.

Setores complementares à indústria nascente, no país, também surgiram, a partir de 1850: 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transportes urbanos, 2 de gás e 8 de estradas de ferro (Sodré, 1970, p. 255). Dentro desse quadro, Pernambuco teve, a partir implantação da ferrovia inglesa RSF, dois bancos ingleses, um banco belga, o Banco do Brasil e o dos Irmãos Amorim. Teve serviço de iluminação a gás, serviço de saneamento,

duas linhas de *tramways* e uma de bondes puxados a animal, mais três ferrovias, sendo uma inglesa e duas estatais, e mais uma pequena ferrovia (Ribeirão-Bonito); uma companhia de navegação, serviço de telégrafo e de telefonia, além de fábricas de tecidos. Por fim, começou a passar dos seus manufatureiros engenhos banguês aos industriais engenhos centrais (de capitais estrangeiros) e, imediatamente, devido à falência daqueles, a usinas (de capitais nacionais).

Uma parte desses setores começou a atuar dentro de cláusulas específicas, em que estavam protegidos seus lucros, através de taxas de juros, e aumentando o mercado consumidor, com a exigência (bilateral?), em médio prazo, do uso da mão de obra livre, em vez de escravizada. Assim começaram as ferrovias. Posteriormente, foram os engenhos centrais. Daí o governo contribuiu, não só ativando a construção de estradas de ferro e rodagem, incrementando a emigração estrangeira, tentando modernizar a agricultura pela divulgação de processos técnicos mais adiantados, mas também legislando sobre as relações de produção. Indiretamente, no caso das ferrovias de capital estrangeiro, como a RSF, o trabalho livre e assalariado foi requisitado por lei contra o uso do trabalho forçado escravizado, a partir de 1852. O contrato do trabalho livre para a agricultura só veio a partir de 1879, com a lei de locação de serviços (Gebara, 1986; Lamounier, 1986).

Em verdade, o que historicamente vinha ocorrendo, principalmente na *plantation* canavieira, era a mudança irreversível do trabalho escravo para o assalariado, no complexo agroindustrial; e para moradores, no eito. Isto decorria de situações criadas diretamente para esses fins, como a emigração, e de outras provenientes do evoluir das relações de produção diante do excesso de população desempregada. É o caso, por exemplo, do morador na região açucareira do Nordeste. Tais mudanças se sucedem dentro das funções que a terra passa a ter, já que é o:

Único fator de produção abundante no país [...] já que [...] capitais praticamente não existiam, e a mão-de-obra era constituída por um estoque de pouco mais de dois milhões de escravos, parte substancial dos quais permaneciam imobilizados na indústria açucareira ou prestando serviços domésticos (Furtado, 1970, p. 113).

Isto ocorreu na passagem de meio século.

As companhias ferroviárias atuaram em duas frentes na introdução do capitalismo no Brasil. Foi, sob pressão do Estado, o primeiro passo para a liberalização da mão de obra, dando início a um corpo de reivindicações, até então só utilizadas pelos militares: vencimentos, pagamentos atrasados, baixa remuneração, protestos e distúrbios por não atendimentos à altura, etc. As primeiras greves ferroviárias surgiram em 1858 e 1862 na RSF (ver Melo, 2007). Alternativamente, serviram, com seus estoques acionários, de atração do capital antes empatado no tráfico internacional de mão de obra.

Se, como função econômica, as ferrovias não tiveram superávit no movimento, pois só conseguiram equilibrar-se devido à garantia de juros dos governos Imperial (5%) e Provincial (2%), foram, no entanto, a escola de aplicação de uma burguesia nascente. Os detentores locais de parcela de capital passaram a investir naquilo que, para os ingleses, era exportação de capitais, bem como de bens de produção (setor metalúrgico), além de forte incremento no transporte marítimo de matérias primas (Hobsbawm, 1978a, p. 101 e segs; Hobsbawm, 1978, p. 67 e segs.). Segundo este autor, “[...] ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo” (Hobsbawm, 1984, p. 74).

## A crise comercial e financeira

Ao mesmo tempo em que a novel burguesia local aprendia a investir e lucrar com as ferrovias, também enfrentou ameaças ao seu capital. Dependente como estava o Brasil da economia inglesa, não podia fugir das crises cíclicas do capitalismo internacional. Assim ocorreu quando repercutiu no Brasil a crise de 1857, com um colapso em Nova York que passou para a Inglaterra, a Alemanha e a Escandinávia, “deixando uma trilha de bancarrotas e desemprego, enquanto atravessava oceanos em direção à América do Sul (Hobsbawm, 1978a, p. 85).

No Brasil, estourou a crise em novembro daquele ano, com os credores europeus e americanos cobrando saldos aos importadores brasileiros. As exportações caíram, logo, em 1858, e a exportação de rendas nacionais foi considerável. No ano da crise, houve 49 falências no Rio de Janeiro e 90, no ano seguinte (Sodré, 1976, p. 129 e 132). Em Pernambuco, comerciantes e latifundiários que haviam investido no estoque acionário da RSF, exatamente, nesse ano, puseram, na certa, suas barbas de molho, pois, na lista de acionistas de 1860, muitos deles abandonaram a Maria Fumaça para investir em bônus do governo.

Não se sabe se essa crise teve a ver com a tarifa de 1857, a que alude um contemporâneo dizendo que, por causa dela e outras medidas governamentais, a renda da Província começou a cair: “Importara-se muito, fora de toda a proporção com as necessidades reais do consumo, como bem atesta o desordenado movimento de navegações francesas para o nosso porto” (Andrade, 1864, p. 9-10 e 15). Sem descer a detalhes, esse autor diz que 1860 e 1861 foram de grande calamidade para a lavoura canavieira. Talvez como reflexo dessa crise, surgiu outra em 1864, típica crise de inflação, pois a circulação já havia atingido 65.000 contos, e as cédulas do Tesouro

não chegavam a 31.000 contos (Sodré, 1976, p. 132-135). No Brasil, os bancos e os comissários de café foram à bancarrota.

Ainda nesta década, uma crise sem precedentes se abateu sobre o mercado de capitais de Pernambuco, com o fechamento do Banco do Brasil, como seria denunciado posteriormente no Congresso Agrícola do Recife, em 1878. O comendador Valentim Barroca criticava a falta de capital, desde que o Banco do Brasil, na década de 1860, com sua política de centralização, fechara suas demais caixas nas províncias. Mais ainda, além de descapitalizar as províncias canaveiras, em 1867, havia emprestado a três províncias cafeeiras (Minas, São Paulo e Rio de Janeiro) 25 mil contos, dos quais 15 mil teriam saído da caixa de Pernambuco, como insinuava o comendador Barroca (p. 184-185). Mostra o empresário e agricultor que, antes da centralização do Banco do Brasil, essa província tinha vivido um surto capitalista.

É fato sabido que aquela emissão de notas, junto com a do Novo Banco de Pernambuco, fez desenvolver o espírito de associação e empresas nesta província. Com a facilidade de obter dinheiro nos bancos, o comércio tomou grande incremento. Os capitalistas, não podendo exercer a usura, compravam ou edificavam propriedades. Os agricultores levantavam novos engenhos e estendiam suas plantações. Os salários *[sic]* duplicaram, assim como o valor e a renda da propriedade. Havia trabalho: todos achavam emprego; pois que o bem-estar chegava a todos. Vieram as leis restritivas e centralizadoras: houve imediatamente um esmorecimento geral: a província entrou em decadência: - o Novo Banco foi obrigado a liquidar, a caixa filial foi extinta; as falências avultaram; os salários baixaram; e igualmente o valor da propriedade e sua renda. E por fim, não há trabalho: porque a desgraça chega a todos; todos perderam (Barroca, 1978, p. 186).

A reação dos latifundiários, sua ala comercial exportadora, se agudiza a cada tomada de posição do Governo Imperial em favor do sul-cafeeiro, como fora o caso da emenda, no Senado, sobre a emissão que o Banco do Brasil faria de 25 mil contos para auxiliar a agricultura. A emenda previa a extensão de tal crédito ao norte-açucareiro e foi rejeitada. Portanto, vivia-se, ao que parece, num marasmo de circulação de capital, que foi afetado mais ainda com as crises na produção da década imediata.

Os anos 1870 trouxeram uma série de conjunturas desagradáveis na Província, como seca, enchentes, quebra de firmas na praça do Recife, devido à grande depressão daquela década<sup>31</sup>. Muitas propostas de empreendimentos estrangeiros não conseguiram levantar o capital necessário; além de impostos, que afastaram os produtos das províncias vizinhas. Não consegui averiguar se a crise norte-americana de 1873 teve reflexo imediato no Brasil, mas é possível que seus efeitos tenham reverberado pela década, a ponto, talvez, de ser um componente, em Pernambuco, da bancarrota da firma Soares Castro & Companhia. Esta loja vendia louças finas, joias e artesanato, além de bens importados, e reunia uma gama de investimentos estrangeiros, num montante de capital em £ 8.330 (cerca de 73 contos de réis). Eram seus sócios os investidores britânicos Saunders Brothers, o Cônsul Walker, como agente de Joseph Martin and Son; e o comerciante inglês, Theodore Christiansen (aquele que liderou a corrida pelos engenhos centrais ingleses, associado ao brasileiro Anfrísio Fialho), bem como o norte-americano Edward Millee (Melo, 2016, p. 93)<sup>32</sup>.

31. Em setembro de 1873, ocorreu uma crise bancária nos Estados Unidos, a da Casa Cooke (Morris, 2013, p. 129-133), uma retração. Na Europa, a guerra franco-prussiana, que obrigou a França a pagar altos tributos, gerou desconfiança no mercado europeu. Tudo isto, aliado à “grande depressão” do mercado inglês, fez da década de 1870 “uma década muito peculiar”, como mostra Morris (2013, p. 132-138). Ou, como dirá, sobre a década nos Estados Unidos, que pode ser chamada, como o faz de etapa, de “capitalismo bandido”.

32. FO 13 542. Letter by Consul Walker to Foreign Office, Recife, August 14, 1878.

Para repensar a estrutura de produção açucareira, a elite conseguiu reunir, no Recife, um Congresso Agrícola, em contraponto ao do Rio de Janeiro. Pensava-se a crise como de momento, conjuntural, inclusive em termos de mercado internacional. Longe estava de se perceber o fenômeno como estrutural, tal como ainda é hoje, ou seja, uma economia agrícola voltada para a exportação, dentro de um sistema de capitalismo dependente, porque quem impõe geralmente é a demanda. Ou como diria um representante legislativo:

O complexo de artefatos que são necessários à vida no seio de uma sociedade civilizada e que pedimos ao comércio, este não os recebe dos produtores nacionais, e sim das nações estranhas, às quais remetemos em troca dos produtos de nossa agricultura toscamente beneficiado pelo próprio agricultor - algodão e açúcar<sup>33</sup>.

No período em análise, a década de 1870 apresenta um surto de registro de patentes industriais (em termos nacionais), alcançando o número de 294, entre 1870 e 1876, passando para 955, entre 1881 e 1889. Vale lembrar que patentes nem sempre se realizam como empreendimentos e concessões. Enquanto isto, a exportação de açúcar, que era de 21,2% em 1851-1860, caiu para 12,3%, na década de 1860, chegando a atingir a percentagem de 11,8%, na década seguinte. Mesmo com o estabelecimento dos engenhos centrais, a baixa não se interrompeu, pois, na década de 1880, chegou a 9,9%. É provável, por outro lado, que se tenha expandido o mercado consumidor interno de açúcar branco, refinado (Pinto, 1987).

Se, nos anos 1870, o Brasil teve superávit em sua balança comercial, isso não ocorreu com Pernambuco, pois só em 1871-1872 é

33. Registro de Portarias (RP), 1878-1882. Fala da Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, pelo Dr. Adolpho de Barros Cavalcante de Lacerda, em 19/12/1878.

que a exportação superou a importação. Nesse período, a Província passou para o terceiro lugar no Império, em matéria de importação, enquanto na exportação, passava para o quinto (Pinto, 1987, p. 136)<sup>34</sup>.

Tabela 3 - Importação e exportação em Pernambuco em geral (em mil contos de réis)

Anos	Importação	Exportação
1870-1871	19.2	15.1
1871-1872	24.5	28.4
1872-1873	29.6	25.5
1873-1874	23.5	16.6
1874-1875	21.8	16.4
1875-1876	19.7	11.8
1876-1877	19.5	19.3
1877-1878	21.1	13.7

Fonte: Relatório da Associação Comercial do Recife, entre 1870 e 1878 (A.C.1).

Os anos 1860 tiveram, ao menos, três superávits: em 1865-1866, 1867-1868 e 1869-1870, sendo que, neste último, a importação somou a quantia de 27.6 (mil contos de réis), enquanto a exportação ficou em 30.2 contos de réis<sup>35</sup>. Observa-se uma queda de aproximadamente 100% na passagem da década de 1860 para a de 1870.

A ascensão da exportação, em 1876-1877, se deu “[...] pelo alto preço que então deu o nosso açúcar, em consequência da escassez da produção europeia, que se achou desfalcada em cerca de 300.000 t, e pelo lucro adicional que o câmbio baixo proporcionou [...]”<sup>36</sup>.

34. AC.1. Relatório da Associação Comercial do Recife, 1870-1878. Coleção Associação Comercial

35. Pinto (1987, p. 136).

36. Fala da Abertura da Assembleia [...] (19/12/1878).

Em geral, o açúcar e o algodão tinham diminuído suas entradas na Alfândega, nos anos 1870, sendo o decréscimo do algodão mais sequenciado que o do açúcar. Este cairia de 1.272.006 em 1874-1875, para 1.055.347 em 1878-1879, embora subisse no ano imediato a 1.716.637<sup>37</sup>. No começo da década, já havia uma crise “medonha”, como denunciava Milet (“a mesma de 1864, a alta do câmbio”), que comprometia a receita provincial:

[...] desde 1872, a braço com a mais espantosa das crises. Daquela época para cá, a imensa maioria dos engenhos não tem dado para as despesas do custeio, e por conseguinte os senhores de engenhos, rendeiros, e todos nós, temos vivido em grande parte à custa do capital anteriormente acumulado pela lavoura: capital que, em breve, desaparecerá, a não haver as mais prontas e enérgicas providências, desaparecendo com ele a classe mais interessante da população [...] e que já está sob o peso iminente de desapropriação dos seus instrumentos de trabalho (1987, p. 30-31 e 42).

Em seguida, fazia todos os cálculos para demonstrar como vinha definhando a produção açucareira, com relação aos custos. Para se fazer um pão de açúcar, gastava-se, em média, um pouco mais de 4 mil réis, isto se fosse o próprio dono do engenho; sendo rendeiro, o custo duplicava. Para fazerem 12 pães por dia, trabalhando de 5 da manhã às 10 da noite, dizia, gastavam-se 12 mil réis, trabalhando com 6 pessoas assalariadas, à base de 1.000 réis a diária. Num engenho maior, empregando-se 9 pessoas, o valor subia para 18 mil réis, mas, alega o autor, sem contar com a grati-

37. Associação Comercial (A.C.1). Mapa da entrada de açúcar e algodão (1874/1879). Relatório da Associação Comercial de 18/06/1881.

ficação “para o quarto da boca da noite, e não é inferior a 320 réis para cada um” (Milet, 1987, p. 33).

Milet narra com tanta segurança os custeios do engenho que parece estar a reproduzir sua própria atividade, quando senhor de engenho. Expõe todos os gastos, desde a limpa da terra até os fretes por terra para uma estação de trem, ou para um porto (trapiche); e, deste, por água. Fala, ainda, do prejuízo que um pão de açúcar (de uma arroba, ou 15 quilos) sofria entre o engenho e a chegada ao destino comercial ou de exportação, algo em torno de 8 kg. Não trabalhando, aqui, todas as cifras apresentadas pelo autor, o lucro do senhor de engenho (e não do rendeiro-lavrador) era em torno de 6% do capital empregado, calculando a diária em 800 réis, o que não era, então, a diária real, cerca de 1\$000 réis (Milet, 1987, p. 33-39).

A seca geral de 1877-1879 atingiu, parcialmente, o açúcar sob a forma de estiagem. A inconstância das chuvas na Zona da Mata, às vezes, provocava estiagem, o que reduzia sempre a safra; e, mais das vezes, as enchentes. As safras variavam de acordo com o nível das chuvas. O nível tecnológico estava aquém das exigências da natureza. Os ingleses, desde cônsules e vice-cônsules, como os da RSF e os dos Engenhos Centrais, repetiam os termos *rainfall* (precipitação pluvial) e *dryness* (estiagem), que eles diferenciavam de *drought* (seca) (Melo, 1998, p. 231-236).

Além desses problemas internos, ligados à geografia da região, o açúcar brasileiro encontra sério concorrente no açúcar de beterraba, mesmo tendo como maior comprador os Estados Unidos. A exportação brasileira, no início da década de 1870, embora não apresente declínio, não mostra surtos, principalmente por que o preço do produto tende a cair (Calheiros, 1967, p. 11 e 21)<sup>38</sup>.

38. Proposta e Relatório do Ministério da Fazenda, 1874.

Tabela 4 - Exportação brasileira de açúcar

Exercícios	Mil toneladas	Em mil contos
1870-1871	117	17.860
1871-1872	173	28.000
1872-1873	184	27.726
1873-1874	155	-

Fonte: Calheiros (1967, p. 11). Proposta e Relatório do Ministério da Fazenda (1874).

Entre 1870 e 1874, as oscilações de preços do açúcar levaram o quilo a ser cotado em 152 réis (1870), descendo, em 1871, para 151 réis; subiu, em seguida, para 161 réis, culminando em 1873-1874, com o preço de 114 réis. Entre 1872 e 1878, a exportação do açúcar pernambucano caiu em cerca de 20% (Calheiros, 1967, p. 21)<sup>39</sup>.

Essa afirmação da economia nacional, ao se incorporar ao capitalismo como modo de produção dominante, tinha, na estrutura e posse da terra, um caráter reacionário. Com a Lei de 1850, a propriedade passou a ser vendida, pois a sesmaria, como doação, veio até 1822; a partir daí, foi o direito de posse, até 1850, a venda e a concessão condicionada (Faoro, 1975, p. 409; Rodrigues, 1970, p. 56 e segs.). Os que já têm a terra impedem sua venda e, ao mesmo tempo, efetuam ocupação de outras, pois até a realização do Congresso Agrícola, em 1878, os proprietários reclamavam que a maior parte das terras não estavam, ainda, medidas.

Portanto, as oligarquias rurais (canavieira, pastoril e algodoeira) mantenedoras de terras, desde a época das sesmarias, continuaram na posse de seus latifúndios de áreas cultiváveis, mas nem sempre racional e produtivamente aproveitadas. Não havia esperanças para o trabalhador rural adquirir a terra por posse. Tinha

.....  
39. Falla da Abertura da Assembleia (19/12/1878).

que comprá-la, se tivesse dinheiro, e a encontrar, como denunciava Antônio Pedro de Figueiredo, em Pernambuco, em sua revista *O Progresso* (Figueiredo, 1950, p. 297-298):

A maior parte do território da nossa província está dividida em grandes propriedades, fragmentos das antigas sesmarias, das quais mui poucas ham sido subdivididas. O proprietário ou rendeiro ocupa uma parte delas, e abandona, mediante pequena paga, o direito de permanecer noutra e de cultivá-la, a cem, duzentas, e algumas vezes, a quatrocentas famílias de pardos ou pretos livres dos quais ele se torna protetor natural; mas deles também exige obediência absoluta, e sobre eles exerce o mais completo despotismo. Dahi resulta, que as garantias da lei não são para estes malaventurados, que entretanto compõem a maior parte da população da província, mas para estes proprietários, dos quais 3 ou 4 reunidos pelos laços de sangue, da amizade, ou da ambição, bastam para aniquilar, numa vasta extensão de terreno, as forças e influência do governo. Assim, estes novos barões feudaes, quando as suas propriedades se acham mui distantes da capital da província, vivem numa independência quase completa, fazendo justiça a si próprios, e algumas vezes, armando os seus vassallos e em guerra aberta entre si, a despeito das ordens do governo e das sentenças dos juizes [...].

A Lei de Terras “[...] frustra a repartição da propriedade limitada ao cultivo e à morada do lavrador [...] desenfeudando a propriedade ao mercantilizá-la, com a redução a valor monetário, transmissível e avaliável (Faoro, 1975, p. 410). A população, sem os meios de produção, e dentro do seu crescimento vegetativo, passou cada vez mais a ser marginalizada, visto seu poder aquisitivo ser baixíssimo e o preço do imóvel rústico, elevado: “[...] se possuídes

30 ou 40 contos de réis então poderéis comprar um engenho, mas se sois pobre, e quiserdes comprar ou arrendar algumas geiras de terra, não acharéis!” (Figueiredo, 1959, p. 635). Portanto, havia maior quantidade de trabalhadores disponíveis.

Foi neste clima de demanda de empregos que se mandou buscar emigrantes para o sul e se implantou, no Brasil canavieiro, a política dos engenhos centrais. Clamar por colonização, bancos e regularização da mão de obra disponível (“vagabundo”, “vadiagem”, etc. são termos que aparecem no Congresso Agrícola, tanto do Sul, como o do Recife, em 1878) passou a ser um discurso das elites agrárias, depois da proibição do tráfico de africanos. Para a lavoura da cana, o governo imperial criou a política de financiar a nova indústria açucareira, os engenhos centrais, que viriam a alterar as relações de produção. Seu pessoal técnico especializado viria de fora, da Inglaterra, e um bom engenho central trabalharia com 60 operários.

### Dois pesos e duas medidas: o Sistema Métrico Decimal

Das mudanças existentes na economia, na década de 1870, duas ocorreram nos anos 1860, como o fechamento da agência do Banco do Brasil, no Recife, e a adoção do Sistema Métrico Decimal, pela Lei Imperial nº 1.157 de 26 de junho de 1862. O efeito desta não foi imediato, pois havia sido dado o prazo de uma década para a adaptação da economia. Em 18 de setembro de 1872, outro decreto obrigava o uso do Sistema em todo o Império, a partir de 1 de janeiro de 1874. Independente da opinião do mais consagrado órgão de economia da Inglaterra, *The Economist*, que afirmara ter o Brasil adotado o Sistema de maneira “quase perfeita”, mas foi contestado por diversas revoltas camponesas, no que é hoje tido

como o Nordeste<sup>40</sup>, que ficaram conhecidas como Quebra-Quilos, em 1874 (Melo, 1995c, p. 53-58; Palácios, 1987).

As medidas usadas entre 1873 e 1882 para servir como limites do movimento Quebra-Quilos nos dão uma ideia de como eram variadíssimas, com peso e denominações medievais. Para medidas de comprimento, usavam-se peças, corte, varas e côvados, braça, pé (estes três últimos como sendo a medida do corpo de réis medievais/*ancien régime*); para peso pequeno, usava-se a libra, que tinha três medidas: 600, 500 e 480 gramas. Volumes eram medidos em ancoretas, pipas (485 litros), canadadas (2,77 litros), barril, cuia (1,1 litro), alqueire (36,4 litros), etc.; para extensão: o palmo (0,22 m), a braça (2,2 m) e a légua de sesmaria (6,6 km); para área, a braça quadrada (4,84 m<sup>2</sup>) (e, aqui, se imagina o nível de conflito que pode ter dado sobre medição de terras para compra e venda, já que a Lei de 1850 estabeleceu a unidade básica de “braça”); o hectare (10.000 m<sup>2</sup>) e a légua (43,56 km<sup>2</sup>) como para lenha, cerca de terreno; para pesos maiores, usavam-se arroba (de minério – 18 kg; de algodão – 16; e carne – 12) e barrica de açúcar (120 kg) (ver lista de medidas em apêndice).

Em nível popular, isso gerou um conflito de natureza, não só econômico e financeiro, mas até ideológico e cultural (modernidade e sistema medieval/colonial), culminando com o movimento Quebra-Quilos. Os impostos e sua maneira de serem cobrados se tornavam extorsivos, como nos conta um contemporâneo. Dizia o engenheiro francês, Henrique Milet, naturalizado brasileiro, que certo arrematante dos impostos municipais cobrava não só o im-

.....  
40. Sobre o conceito de Nordeste, não vamos, aqui, entrar em discussão sobre a prática discursiva que “inventou” o Nordeste. Embora concordemos com a interpretação da teoria do discurso, não procedemos, de todo, e por exiguidade de tempo, sua reincorporação em várias passagens deste livro. Para um acompanhamento teórico, ver: ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *Invenção do Nordeste*, 1999, *passim*; se como representação, ver: BOURDIEU, P. *O Poder Simbólico*, capítulo V.

posto autorizado, mas também uma taxa pelo uso de um prato seu para medir a farinha. Esse cidadão era comandante da Guarda Nacional local e se fazia acompanhar de guardas. O vexame, em geral, era tal que os fiscais impediam qualquer volume ser colocado no chão, mesmo que seu valor fosse inferior ao do imposto. Nem sempre as Câmaras Municipais tinham em mãos essas medidas, e competia aos arrematantes cobrar os impostos (Milet, 1987). Milet foi um dos protagonistas do Congresso Agrícola, um ideólogo, que tentou usar do seu discurso sobre o Quebra-Quilos (como discursivamente as elites agrárias nordestinas usaram o discurso da seca – Albuquerque Júnior) para sensibilizar as autoridades do governo central. O movimento Quebra-Quilos foi um levante camponês, fora da área canavieira, portanto, nada a ver com a crise da agroindústria açucareira, como insinuou Milet em seu opúsculo<sup>41</sup>.

Por aí se vê a extrema complexidade em que se tornou a relação agrícola-mercantil para se adaptar ao novo sistema, por volta de 1874, já com o descenso do algodão, além da correlação medidas/valores, que complicava a compreensão de produtores. As próprias ferrovias tiveram que adaptar sua contabilidade na cobrança de fretes, o que nem sempre era compreendido pelo proprietário na relação quilômetro/toneladas, quando antes era a de arrobas/léguas.

A aplicação do Sistema Métrico Decimal foi uma tentativa de atender o mercado internacional, dentro do *laissez faire, laissez passer*, de então, como fornecedor de matérias-primas. Daí, a necessidade de superar antigas relações de produção, como a padronização de nossos produtos de exportação. O algodão, por exemplo, era enviado, ao mesmo tempo, em “balas”, sacos (sacas) e fardos. Também acontecia com o açúcar, ao se falar na produção de “pães” de açúcar e na exportação de caixas, sacas e até barris. Os “espíritos” (aguardente) eram exportados confusamente em ca-

nadas, pipas, barris etc. Esse universo caótico era acompanhado de perto pela emissão monetária e suas tantas subdivisões. Daí aumentar a confusão, uma vez que as medidas antigas estavam correlacionadas a preços que, a partir de 1874, passavam aqueles a se relacionar com novos pesos e medidas (Melo, 1995c, p. 53-58) (ver Apêndice Quadro das medidas coloniais vigentes no século XIX).

Um opúsculo lançado na década de 1870, de autoria de um proprietário alagoano, Barnabé Elias da Rosa Calheiros (1967), mostrava como nossos produtos eram rejeitados nos portos internacionais devido à inadequação dos seus volumes e às técnicas de ensacamento e enfardamento. Dizia que nossos 700.000 fardos de algodão entrados em Londres, em 1874, teriam resultado em apenas 109.200.000 libras esterlinas, enquanto os 510.000 do tipo “mediterrâneo” lucraram 555.000.000 libras. O peso do nosso era de 4 arrobas e 30 libras; o “mediterrâneo” e o do Egito pesavam 34 arrobas. Tratava-se de falta de técnica rentável no enfardamento e prensagem do nosso algodão.

A própria mecanização do engenho passava a exigir também novo tipo de embalagem do açúcar que, durante o século XIX, passara de barris para caixas e, pela metade do século, aderiu ao saco por exigência dos ingleses. Sant’Ana (1970, p. 233) cita o agente aduaneiro de Alagoas em Pernambuco ao alegar que o acondicionamento em caixas estava com os dias contados “porque os exportadores para os mercados estrangeiros, que, na maioria, são negociantes ingleses, preferem as sacas a quaisquer outros volumes, não só para animarem as suas fábricas de algodão, como pela duplicada comissão que lhes resulta. Por volta de 1860, coexistiam, ainda, caixas e sacos (Diegues Júnior, 1949, p. 92). Eisenberg estima o peso do pão de açúcar em 63,4 kg (em geral, a bibliografia consultada dá 75 kg – ou 5 arrobas); o do saco de açúcar em 75 kg; e o de algodão, em 85 kg; enquanto a caixa de açúcar pesava 300 kg. O barril, a barrica ou o tonel de açúcar tinha 120 kg (1977, p. 267).

41. Sobre o movimento e camponeses ver: Lima (2006) e Palácios (1987).

Era grande a inadequação da produção com relação aos padrões para exportação; produzia-se “pão” de açúcar de tantas ou quantas arrobas, quando o comércio internacional queria receber em quilogramas e toneladas.



### Oscilações entre importações e exportações

Em virtude de situações desse tipo é que se começa a pensar na província em termos de mudanças de estruturas da produção e não simples paliativo, como se denota neste texto:

Ao passo que nossos níveis no campo do comércio, os produtores dos gêneros similares das demais nações punham todo o empenho em melhorar as suas condições econômicas, e nesse intuito utilizavam-se de todos os recursos da ciência; ao passo que, construindo extensas e multiplicadas vias férreas, habilitavam todas as regiões do território [...] aperfeiçoavam de contínuo as suas máquinas e processos industriais [...]. Mantínhamos os nossos direitos de exportação, quando eles eram por toda a parte suprimidos e conservamos os nossos portos no estado em que a natureza os fabricara, quando os das nações competidoras eram aprofundados, guarnecidos e munidos de elevadores mecânicos<sup>42</sup>.

Tornou-se uma constante, durante os anos 1870, a exigência para se introduzir os devidos melhoramentos nos engenhos tradicionais, transformando alguns e fundando novos, como os propalados engenhos centrais, tanto do estrangeiro (Martinica e

.....  
42. Falla da Abertura da Assembleia (19/12/1878).

Guadalupe) como o Quissamã, na província do Rio. A pretensão é de melhor competir e sobrepujar o açúcar de beterraba. A oferta deste cresceu entre 1840 e 1875, de maneira a superar a produção mundial de açúcar de cana. A França, por exemplo, em 1850, produziu 60.000 t de açúcar de beterraba, mas, em 1872, chegou à quantidade de 300.000 t, com 509 fábricas no ramo. Outros países seguiram esse caminho: Áustria, Rússia, Bélgica, Itália e Estados Unidos. Estes conseguiram, na região da Califórnia, uma exportação de 2.593.750 arrobas de açúcar de cana e 46.875 arrobas de beterraba (Calheiros, 1967, p. 12 e 14). Para um estudo do mercado do açúcar de cana, vejamos a tabela seguinte:

Tabela 5 - Produção mundial de açúcar de cana (em mil arrobas)

Produtores	Produção
Cuba	43.0
Egito	10.1
Java e Madura	9.2
Maurícia	8.8
Brasil*	8.8
Porto Rico	4.7
Manilha	4.5
Guiana Inglesa	4.2
Ilha Trindade	3.6
Louisiana	3.2
Martinica	2.1
Guadalupe	2.0
Índia Inglesa	1.8
Ilha da Reunião	1.6
Jamaica	1.6
Barbados	1.5
Diversos países	2.5

Fonte: Calheiros (1967, p. 14). (\*) Nesses números não se inclui o açúcar consumido no país. Observação: Com exceção de Brasil, Egito, Java (Indonésia) e Louisiana (Estados Unidos), todos os demais produtores eram colônias.

Para se ter uma ideia do monopólio que os ingleses adquiriram sobre a importação de nosso açúcar, Denslow cita que, na década de 1850, 63% do açúcar exportado do porto do Recife iam para o mercado europeu, enquanto Cuba exportava 51% (1974, p. 15). No entanto, o mercado dos Estados Unidos importava pouco do açúcar pernambucano, com oscilações, como mostra o quadro a seguir.

Quadro 2 - Exportação brasileira de açúcar para os Estados Unidos (média em t)

Décadas	Toneladas
1850	5.050
1860	15.145
1870	12.072
1880	76.400
1890	36.900
1900	44.850
1910	3.430

Fonte: Denslow (1974, p. 19 a 21).

Tratava-se de um movimento nem sempre em ascensão. Em quase todas as décadas, houve ascensão e declínio na exportação para aquele mercado. Em duas, o autor diz que só houve aumento, a de 1870 e a de 1890. Nesta, houve pico de 129.000 t (1894) e queda para 20.000 t (1899). Na primeira década do século XX, além da baixíssima média de exportação, teve o ano de 1908, com apenas 200 t. A segunda década, a que envolve a 1ª Grande Guerra, a média foi não só baixa, mas também irregular, indo de exportação nenhuma em 1913 e 1914; passando para 16.450 em 1915; e caindo, outra vez, para apenas 166 t (Denslow, 1974, p. 19 a 21).

No caso específico de mercados de cativos, há, aqui, um aspecto descuidado por alguns historiadores que é o de comparar,

entre regiões do globo, a produção em si, não levando em conta o que é uma produção/exportação numa área colonial e o que é num país independente, por exemplo, como nos dizem Meira (2008), Nicol (1977) e outros. Não adianta dizer que a produção de Cuba era maior que a do nordeste canavieiro do Brasil, como bem mostra Denslow (1974, p. 8), de onde se pode tirar uma mediana de 216.5 t de açúcar produzido em toda essa região, na década de 1880, enquanto a produção cubana poderia atingir uma mediana de nada mais, nada menos de 723.5 t. Não está implícito, aqui, que Cuba era colônia e só produzia isto, açúcar, e que sua apropriação era da Espanha.

Outro argumento desse tipo é que a Guiana Francesa passara de 32 mil toneladas, em 40 anos, para mais que o triplo. Além da historicidade, em si, resta saber a quem servia esse capital, escorrido para as metrópoles, Espanha, França e Inglaterra, quanto ao açúcar antilhano, e até quanto ao Egito. Não se pensa em apropriação social dessas rendas, mas sim e, no mínimo, para a época, o que significava em tarifas alfandegárias.

Voltando ao histórico, a mais séria concorrência ao Brasil vinha do Egito que, antecipando-se, já havia instalado engenhos centrais na década de 1870. Era um mercado produtor bem próximo ao consumidor, a Europa. Iniciava-se a decolagem da produção agroindustrial, passando de 1.090 quintais ou 4.360 arrobas (“quantidade que um de nossos engenhos ordinários produz”) para 8.000 t. ou 432.000 arrobas por ano. Já possuía 17 engenhos, em 1873, produzindo 105.750 t, ou 7.313.277 arrobas. Estavam ainda previstos, até 1875, mais cinco destes engenhos centrais, quando o Egito chegou a produzir igual à safra brasileira de 1873/1874 (Calleiros, 1967, p. 14). Este autor preconiza, como solução, o uso de processos aperfeiçoados, como extração do caldo e fabrico de açúcar, introdução de instrumentos aratórios e de irrigação movidos a vapor, que dispensariam grande número de braços, separando-se

a cultura da cana do fabrico propriamente, “admirável princípio econômico da divisão do trabalho” (Calheiros, 1967, p. 13).

Antevia, ainda, com os conceitos da sua época, que as modificações teriam que se operar em nível dos modos de produção e das relações porque “[...] só com o auxílio da mecânica, podendo produzir, portanto, muito e mais barato” (Calheiros, 1967, p. 13). Na redução da mão de obra é que estaria uma das chaves do lucro. A mecanização substituiria o braço escravo (já de difícil reposição pelo preço e pelo fornecimento) e mesmo o assalariado, produzindo no mesmo espaço de tempo a mais-valia necessária ao acúmulo de lucros.

Toda a mudança era em função do mercado externo, principalmente a Inglaterra e os Estados Unidos, que vinham aumentando seu consumo. O autor nos mostra o consumo da Inglaterra em décadas, enquanto o dos Estados Unidos é apresentado em poucos anos, o que pode não determinar bem a elasticidade do mercado (Calheiros, 1967, p. 15).

Quadro 3 – Mercado consumidor de açúcar (em mil toneladas)

Anos	Inglaterra	Estados Unidos
1843	201.4	-
1853	375.0	-
1863	495.1	-
1870	-	483.9
1871	-	553.7
1872	-	567.5
1873	786.0	-

Fonte: Calheiros (1967, p. 15).

A Inglaterra constituiu-se, nos anos 1870, o maior consumidor de açúcar pernambucano, tendo, no período de quatro anos (1874/1878), importado cerca de 13.562.513 toneladas, assim distribuídas:

Quadro 4 – Açúcar exportado para a Inglaterra

Exercícios	Milhares de toneladas
1874-1875	4.591.632
1875-1876	2.594.642
1876-1877	6.343.359
1877-1878	32.886

AC 1. Associação Comercial Beneficente de Pernambuco. Mapa demonstrativo dos gêneros exportados deste para diversos portos [...] de 1874 a 1878.

Esta última exportação pernambucana não parece coincidir com os números gerais da exportação provincial que, apresentando-se abaixo daquela de 1876-1877, ainda era maior que a de 1875-1876, como se vê na Tabela 6, com dados da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco. A própria produção provincial não havia declinado tanto. O que pode ter ocorrido é um fenômeno de queda de câmbio, que, entre 1875/1876, esteve a 27 d. e caiu, em 1877/1878 para 24 d.<sup>43</sup>.

Tabela 6 – Movimento do Comércio Externo (Pernambuco – em contos de réis)

Importação	Inglaterra	USA	França	Portugal	Argentina
1875/76	11.917	1.183	3.659	1.506	-
1876/77	12.492	1.308	3.238	1.478	0.054
1877/78	12.100	1.786	1.831	1.831	0.839
Exportação	Inglaterra	USA	França	Portugal	Argentina
1875/76	4.790	1.119	0.322	1.131	2.015
1876/77	9.138	3.754	0.387	1.849	2.506
1877/78	5.100	2.833	0.430	1.400	2.272

Fonte: Mapa demonstrativo dos valores oficiais, da Importação e Exportação [...] de 1875. Associação Comercial Beneficente de Pernambuco (AC 1).

43. Associação Comercial Beneficente de Pernambuco (AC 1). Mapa demonstrativo dos gêneros exportados deste para diversos portos [...] de 1874 a 1878.

A crise da seca de 1877 obrigou importações interprovinciais e mesmo de fora do país, enquanto restringia as exportações. Isto, apesar de a safra de açúcar, em 1876/1878, ter sido bastante auspiciosa, tendo chegado ao valor de 14.393.207.304 contos de réis<sup>44</sup>. Se a estrutura da economia açucareira foi gradativamente se deteriorando, a situação se agravou nos últimos anos da década de 1870 e chegou a um nível em que a produção operou com baixa rentabilidade, visto que:

[...] muitos tem mantido suas posições, porque possuem braços escravos bastantes para todos os misteres do engenho; outros, porque tem os indispensáveis para o fabrico e só precisam recorrer aos braços livres para o transporte do açúcar aos portos de embarque e coadjuvação dos trabalhos de plantação, limpas, corte e amarração das canas<sup>45</sup>.

Era a rentabilidade em cima da mão de obra abundante do lumpemproletariado que já engrossava o exército de trabalhadores remunerados. Eram aqueles que não detinham em suas mãos os meios de produção, como já observava Antônio Pedro de Figueiredo, em sua revista *O Progresso*, sobre  $\frac{3}{4}$  da população que, morando na região da *plantation* canavieira, não encontrava como trabalhar. Calculava o socialista saint-simoniano que entre 200 ou 300 mil habitantes viviam em terras das quais poderiam ser despedidos em poucas horas (Figueiredo, 1950, p. 158 e 159, *apud* Quintas, 1967, p. 5). Para este mesmo período, Pereira da Costa (1945-1951, p. 301) cita a existência de 3.037 homens livres trabalhando juntamente com 10.471 escravos em 532 engenhos em Pernambuco.

Mesmo para manter um pequeno número de homens livres, era preciso que o açúcar bruto obtivesse, pelo menos, 2.000 réis

44. Falla da Abertura da Assembleia (19/12/1878).  
45. Falla da Abertura da Assembleia (19/12/1878).

por 15 quilogramas, principalmente aqueles que faziam pequenas safras. “De muitos anos para cá só obtiveram este preço em circunstâncias anormais, quais as da forte diminuição na produção da Ilha de Cuba, ou das fábricas europeias, ou de sensível baixa no câmbio do nosso meio circulante inconversível [...]”<sup>46</sup>.

Para esses males, lançou-se a ideia de fazendas modelos, embora não se acreditasse em seus rendimentos. A Assembleia Provincial, já em 1869, aprovava a ideia de mandar buscar nos Estados Unidos ou em qualquer outro país, onde houvesse forte incremento da *plantation* canavieira, 16 mestres de açúcar e outros tantos de assentamento que ocupariam os distritos em que ficaria dividida a Província, em número, também, de 16<sup>47</sup>. Mais das vezes, o caráter estacionário desta *plantation* era justificado assim:

Os nossos processos de cultura são, em geral, os que a experiência de 300 anos mostrou acharem-se de acordo com as nossas peculiares circunstâncias; com a barateza da terra, elevado juro do dinheiro e escassez dos braços à disposição do lavrador, que ainda por muito tempo nos aconselharam a cultura extensiva; com os acidentes do solo, que só em diminuto número de engenhos ou fazendas, presta-se ao emprego de instrumentos agrários sem dispêndios avultados, que não seriam compensados por correspondente economia nos gastos de produção, nem pelo aumento venal da propriedade<sup>48</sup>.

O elevado juro de 18 e 24% era realmente um peso, pois era na base, enquanto a Associação Comercial Agrícola exigia, em 1878, a

46. Diário Oficial do Império, de 30/10/1878.

47. Diário Oficial do Império, de 30/10/1878; Anais da Assembleia Legislativa Provincial. Sessão Ordinária de 21/04/1869.

48. Diário Oficial do Império, de 30/10/1878.

criação de bancos hipotecários que emprestassem a juros de 6% em longo prazo, e amortização de 5% anual, já que os lucros obtidos de 6 a 12% eram para pagar o capitalista exigente<sup>49</sup>.

Esse não parece ter sido um problema só brasileiro, mas da periferia do capitalismo, principalmente de colônias, como observou o historiador Moreno Fragnal quanto à falta de capitais em Cuba: “A usura foi um dos mais terríveis entraves ao desenvolvimento da ilha. Carecendo de entidades bancárias, o produtor recorreu inevitavelmente ao comerciante prestamista” (1988, v. 1, p. 79). Em seguida, e em apoio à sua lógica, recorre a Marx: “A usura explora um dado regime de produção, não o cria, comporta-se exteriormente diante dele. A usura procura conservá-lo diretamente para poder explorá-lo sempre mais, é conservadora, acentua cada vez mais sua miséria” (1988, v. 1, p. 79).

A usura também foi combatida no Congresso Agrícola do Recife, de 1878, como se vê no discurso do Comendador Barroca (1978, p. 177): “Sem igual direito, a agricultura sofre todas as torturas da usura, sem meio legal e honesto de defesa. É, pois, indispensável necessidade conceder proteção idêntica à lavoura, abolindo-se o juro convencional, ao menos nas ações e execuções sob bens rurais”.

Investir em tecnologia ficava para bem poucos proprietários. Uma tecnologia mais bem adaptada, adubos, culturas alternadas, plantações em linha, arados de plantar e limpar, irrigações, drenagem dos terrenos, maruagens (navegação interna – mareagem?), tudo isso não era utilizado por boa parte dos proprietários,

[...] porque esses processos de agricultura intensiva, que apresentam vantagem incontestável para todos, lá onde o capital é barato e acessível, a terra cara e a mão-de-obra abundante, só podem

.....  
49. Relatório do Congresso Agrícola do Recife, de 1878, (1978), p. 14 e 15.

ser adotadas aqui, sem prejuízo do rendimento líquido, em uma ou outra propriedade que se achar em circunstâncias especiais<sup>50</sup>.

Marx tem uma passagem que pode bem explicar o atraso nas técnicas produtivas canavieiras, o que encarecia a produção açucareira:

[...] uma das circunstâncias que encarecem a produção baseada na escravatura [é que] o trabalhador faz o animal e os instrumentos sentirem que ele não é seu semelhante [...]. Cria para si mesmo a consciência dessa diferença, maltratando-os e destruindo-os passionalmente. Constitui por isso princípio econômico só empregar, na produção escravista, os instrumentos de trabalhos mais rudes, mais grosseiros, difíceis de serem estragados em virtude de sua rusticidade primária (1975, Livro I, V. I, p. 221, n. 17).

Isto nos Estados Unidos, no começo da segunda metade do século XIX. Marx cita Olmsted:

Mostraram-me aqui instrumentos que ninguém entre nós, no uso normal de sua razão, poria nas mãos de um trabalhador a quem pagasse salário. Na minha opinião, o peso excessivo e a rusticidade deles tornam o trabalho, pelo menos, dez por cento mais difícil do que seria, se executado com os instrumentos que utilizamos. Asseguraram-me que, em face do modo negligente e inepto como os escravos os utilizam, seria mau negócio fornecer-lhes algo mais leve ou menos tosco, e que instrumentos como os que confiamos aos nossos

.....  
50. Diário Oficial do Império, de 30/10/1878.

trabalhadores, para nosso proveito, não durariam um dia nos campos [...] quando perguntei por que nas fazendas substituíam geralmente os cavalos por mulas, a primeira razão apresentada e a mais convincente foi a de que os cavalos não podem suportar o tratamento que lhes costumam infligir os negros. Em pouco tempo arruinam ou aleijam os cavalos, enquanto as mulas aguentam as bordoadas [...] (1975, Livro I, V. I, p. 221, n. 17).

O texto de Marx parece corroborar a descrição do atraso que Sant’Ana faz da produção em Alagoas (que, *mutatis mutandis*, seria igual à de Pernambuco), baseado no depoimento a respeito do atraso em que se debatia a indústria açucareira. O Juiz Municipal Inácio José de Mendonça Uchoa oficiava ao Presidente da Província, em correspondência de 24 de janeiro de 1854, que:

Não se servem dos arados e outros instrumentos agrários adequados para roteá-lo; em se tratando das máquinas de espremer a cana alguma coisa se tem melhorado, tanto com a substituição dos enormes e pesados tambores por meia-máquinas, como pelo emprego que se vai fazendo da água para as mover; em relação afinal ao fabrico e clarificação do açúcar, nenhum progresso apareceu; este trabalho importante do qual emana o lucro certo do agricultor está confiado a mãos imperitas de homens os mais rústicos, sem arte alguma, aos quais denominam Meestres de Açúcar (Sant’Ana, 1970, p. 113).

Na linha tradicional de produção, os engenhos só conseguiam extrair da cana um terço do açúcar cristalizável e, mesmo assim, permaneciam sem investir em maquinismos mais modernos, como “moendas possantes, caldeiras de vácuo, defecção e evapo-

ração por meio do vapor”, não por ignorância, mas porque “ainda lucram alguma coisa com os processos imperfeitos que herdamos dos nossos antepassados”<sup>51</sup>.

Se assim se comportam os que “não pagam renda e tem boa fábrica e boiada numerosa”, o contrário ocorre com aqueles que não mudam seus meios de produção por falta de capital, porque nem estabelecimentos de crédito há e “a lei de 28 de setembro de 1871 confirmou a sentença de morte, lavrada há 20 anos, contra o nosso velho sistema de exploração, pelos progressos da beterraba e introdução em Cuba e antigas colônias inglesas e francesas de processos científicos aplicados à extração do açúcar daquele tubérculo”<sup>52</sup>. Este veículo das elites esquece-se de dizer do escravismo quanto ao “velho sistema de exploração”.

Além da falta de capital, há a ameaça à mão de obra escravizada com a Lei do Ventre Livre. O apego à mão de obra escrava não advinha de sua barateza, principalmente se pensarmos na reposição depois do tráfico proibido, e sim do caráter do trabalho compulsório, na certeza de se saber o número de braços economicamente ativos; mas, mais ainda, pelo trabalho excedente apropriado pelo seu senhor. Tal certeza lhes fugia ao tratar com homens livres, assalariados, embora não tanto com os moradores.

Neste caso, os anseios para fundar engenhos centrais, ainda na década de 1870, estavam dissociados de uma ideia de abolição ou extinção rápida por decretos, uma vez que a escravatura ficaria para a agricultura, enquanto a mão de obra assalariada se limitaria à industrialização.

[...] precisamos finalmente delas (indústrias de segunda ordem), e este é o lado mais importante da questão, para ocupar os braços que por várias razões não encontram emprego na agricultura ou

.....  
51. Sant’Ana (1970, p. 113)..

52. Sant’Ana, 1970, p.113.

não podem nela empregar-se, caso em que se acha particularmente a população menos abastada das nossas cidades e vilas<sup>53</sup>.

A partir deste texto, fica-se a pensar se, para os mesmos fins, a sociedade da época não estaria precisando das indústrias de primeira ordem, os engenhos centrais.

Essa divisão do trabalho só poderia ser efetuada por aqueles proprietários que produzissem acima de 3.000 pães de açúcar, como ressalta o documento. Assim, teriam feito, na época, o Sr. Lacerda no Engenho São Francisco; o Barão de Muribeca no Engenho São João; e o Coronel Henrique Marques no Engenho Mameluco, numa despesa que orçaria entre 40 e 50.000.000 de réis. Abaixo de uma cota, por exemplo, entre 1.600 e 3.000 pães, só se poderia tentar algumas modificações, “como fez o major Presciano, no Engenho Tinoco, a caldeira de vácuo e as turbinas, com que poderão gastar uns 20.000.000 de réis e, abaixo anda desta cota, em que estaria 9/10 dos proprietários, não se conseguiria nem pagar os juros da quantia para as instalações<sup>54</sup>.

Numa visão da época, o agricultor (latifundiário ou rendeiro; e não o trabalhador) era tido como um trabalhador sóbrio que “não conhece o que sejam suntuosos bailes, o luxo demasiado e importantes parques, lindos jardins”, dizia-se no Congresso Agrícola de 1878<sup>55</sup>.

Os latifundiários pareciam entregues às eventualidades e oscilações tanto do mercado produtor como do comprador. Dependiam muito das alterações de câmbio, como das falhas de produção de países concorrentes. Tratava-se de uma economia eminente-

.....  
53. Fala da Abertura da Assembleia, de 19/12/1878.

54. Diário Oficial do Império, de 30/10/1878.

55. Diário Oficial do Império, de 30/10/1878. Fala da Abertura da Assembleia, de 19/12/1878.

mente dependente. Por exemplo, em 1873/1874, alguns engenhos sucumbiram por achar-se o câmbio a 27d. Outros se aproveitaram da falha da colheita da beterraba em 1875/1876, e ainda 10 ou 14% da baixa de câmbio, que, neste ano, teve uma subida ameaçadora que, se continuasse, traria uma baixa de 400 a 800 réis em cada 15 quilos de açúcar<sup>56</sup>.

O caráter crítico de produção e comercialização dos produtos pernambucanos foi denunciado, principalmente, a partir do meio da década de 1870, exacerbado pela seca de 1877, coroando com a indignação pela não convocação de Pernambuco ao Congresso Agrícola do Sul. Entre os anos de 1878 e 1888, os documentos da Associação Comercial de Pernambuco são verdadeiros libelos contra as instituições centralizadas na Corte, parecendo demonstrar rudimentos de uma consciência de classe em si e da burguesia comercial agrário-exportadora.

Além de uma crise agrária, vivia-se, a partir de 1877, uma crise urbana por fuga de investimentos e capital de giro, “[...] dando lugar à crise, a ponto de liquidarem mil e tantos estabelecimentos”<sup>57</sup>. Informação um tanto quanto lacônica, pois não diz os tipos de estabelecimentos, a época em que fecharam nem sua localização. Teria sido em toda a Província?

O Estado era visto como um mal necessário, porque as iniciativas privadas não teriam condições de vingar sem o apoio do aparelho burocrático-fiscalista. Não só investimento se precisava do Estado, mas para definir, também, as linhas de ação da apropriação da mais-valia. Exigiam leis que regulassem a “locação de serviços, severos regulamentos policiais que reprimem a vagabundagem”, em vista dos hábitos, da índole e da educação do povo

.....  
56. Diário Oficial do Império, de 30/10/1878. Fala da Abertura da Assembleia, de 19/12/1878.

57. Relatório do Congresso Agrícola, p. 13.

(lumpemproletariado?) sobre que não se poderia exigir mais esforço ao trabalho<sup>58</sup>.

O capital estrangeiro é criticado por duvidosa rentabilidade operacional:

[...] as vias-férreas, que ocupam o lugar imediato entre as medidas de urgência que reclamam a salvação de nossa lavoura de gêneros de exportação, são elas tão dispendiosas e os rendimentos prováveis sujeitos a tantos erros de apreciação, que imprudente me parece qualquer garantia de juros<sup>59</sup>.

Diz, ainda, a Falla, que o Governo Imperial percebe ao menos 50% sobre qualquer aumento de exportação nacional, lucrando, pois, com a construção das estradas de ferro. Para as províncias, ficava apenas uma diminuta parte. Cita, logo em seguida, o caso de São Paulo, que, embora lucrando acima de 5 mil contos e abaixo de 10 mil, teve que recorrer a empréstimos, pois concorria com cinco mil contos para os cofres imperiais<sup>60</sup>.

Algumas críticas superficiais eram feitas por conta do atraso da construção da estrada Recife-Caruaru, pelo Estado, e a de Recife-Limoeiro (que estava, àquela altura, passando a concessão para as mãos dos ingleses da *Great Western of Brazil Railway*<sup>61</sup>), alegando que se elas estivessem já construídas, os males da seca teriam diminuído. Mas o fato de ter transporte mais rápido e fretes mais baixos fazia com que a burguesia agrário-exportadora apoiasse a existência da já implantada *Recife and São Francisco Railway* e dos projetos das demais. Assumia, assim, um comportamento de in-

58. Relatório do Congresso Agrícola, p. 22 e 23.

59. Falla da Abertura da Assembleia (19/12/1878).

60. Falla da Abertura da Assembleia, (19/12/1878).

61. Sobre esta empresa inglesa, ver: EDMUNDSON, William. *A Gretoeste: a história da rede da Great Western of Brazil*. João Pessoa: Ideia, 2016.

teresses puramente classistas, pois a presença da estrada de ferro era um forte concorrente aos almocreves, que girariam em torno de 20.000 em Pernambuco<sup>62</sup>.

No entanto, tirando o algodão, Barroca (1978, p. 165) via que era impossível qualquer tipo de produção distante cerca de 60 km da capital-porto:

Por força de tais dificuldades, os agricultores residentes na curta distância de 10 léguas da capital fora da zona da via-férrea veem-se obrigados a pagar um frete excessivo pelos gêneros que remetem ao mercado como sejam: 10 a 12% pelo açúcar branco; 15 a 18% pelo mascavo; 30 a 40% pela aguardente; e 50 a 60 % pelo melaço.

Frete tão caro era oriundo da falta de rodagens. Este representante dos dois setores da burguesia expõe as dificuldades pela falta de estradas (já que só havia cerca de 350 quilômetros de rodagem):

A via férrea apenas abrange a zona que vai da capital a Palmares, e das estradas de rodagem, a mais longa apenas chega a Itambé, ao norte, na extensão de 90 quilômetros, seguindo-se-lhe ao centro com 62 quilômetros, até perto do Limoeiro, e 60 até Vitória; e ao sul, a do Cabo, com 41 quilômetros (Barroca, 1978, p. 164).

A maioria do transporte fora dessas rodagens e da ferrovia não passava de caminhos, trilhas, através dos quais “os demais engenhos da província [...] mandam seus produtos ao mercado da capital às costas de animais, lutando com as maiores dificuldades, oriundas de péssimos caminhos, erçados de íngremes ladeiras e

62. Relatório do Congresso Agrícola, p. 25.

atopetados de medonhos atoleiros e camalhões” (trechos mais altos, entre regos) (Barroca, 1978, p. 165).

Neste ponto, situa-se um novo nível de conflito de interesses dentro da classe agromercantil, com os latifundiários ficando ao lado do “progresso” das locomotivas contra a morosidade do transporte ao lombo dos animais. Além do número direto de almocreves prejudicados, surge outra categoria também atingida por esses interesses: os plantadores de milho, alimento dos muares.

Que os interesses eram antagônicos, isto fica claro na pessoa do próprio presidente da Associação Comercial Agrícola, Laurino de Moraes Pinheiro, que se dizia filho de agricultor, com família e amigos na agricultura e zelando pelos interesses da classe comercial<sup>63</sup>.

O setor burocrático também não era poupado, quando se tratava de manter de pé os interesses da burguesia agrário-exportadora. O fiscalismo impedia um melhor escoamento dos produtos para o estrangeiro. A Associação Comercial Agrícola pedia a diminuição dos impostos de exportação, “porque o exportador quando nos compra nossos produtos, é já calculando com todas as despesas que tem a pagar, recaindo os impostos sobre a agricultura [...]”. Pedia, ainda, a abolição de impostos sobre todos os instrumentos agrícolas importados<sup>64</sup>. Além do fiscalismo, o parasitismo, este “cancro devorador [...] que nos suga quase a metade da renda pública [...] deve-se acabar com esta temível centralização que nos comprime e nos mata”<sup>65</sup>.

Além do mais, uma tônica federalista. A saída para o impasse agrícola ainda era o Estado Bonapartista, tido como um “[...] anacronismo intolerável, e um pensamento condenável pela civilização moderna; entre, porém, esse erro dos antigos tempos e o completo

63. Relatório do Congresso Agrícola, p. 26.

64. Discurso do Presidente da Associação Comercial Agrícola (ACA), em 04/11/1878.

65. Discurso do Presidente da Associação Comercial Agrícola, em 04/11/1878.

abandono, que se traduz pela fórmula *laissez faire, laissez passer*, há um meio termo que devemos seguir”<sup>66</sup>.

Como sobreviver sem o Estado, dentro de um sistema em que não existiam planejamento nem acúmulo de capitais suficientes para a decolagem capitalista? Como contornar as crises geradas pelas calamidades públicas, como as secas nordestinas? E lembrar que, em 1870, havia uma seca grassando pelo sertão de Garanhuns, Buíque, São Bento, Bom Conselho, Flores, Salgueiro e Exu, atingindo o algodão<sup>67</sup>.

Em verdade, as crises se apresentavam, para a classe dominante, como algo conjuntural, pois as soluções eram sempre apresentadas em níveis de reformas e nunca de mudanças radicais nos modos de produção. Já para o morador, o trabalhador rural, a situação era de total insegurança.

A constituição de nossa propriedade territorial, enfeudando vastíssimas fazendas nas mãos dos privilegiados da fortuna, só por exceção permite ao pobre [em itálico no original] a posse de domínio de alguns palmos de terras. Em regra, ele é rendeiro, agregado, camarada ou o que quer que seja; e então a sua sorte é quase a de um antigo servo da gleba [em itálico]. Se não foi portador fiel da chapa de senhorio [em itálico]; se um dia preferiu o serviço próprio ao do patrão, que lhe emprestou alguns vinténs para vestir a mulher e os filhinhos; se não vendeu a filha moça aos caprichos brutais da concupiscência, a intimação de despejo lhe é logo anunciada e, não raro, com o facho aceso sobre as palhas ou com os golpes do machado nos esteios da casinha. Às vezes, esse homem tem um patrão honesto e digno, mas chega à luta eleitoral, e o inspetor de quarteirão intima-o para a

66. Falla da Assembleia Legislativa de Pernambuco, em 01/04/1870.

67. Falla da Assembleia Legislativa de Pernambuco, em 01/04/1870.

Igreja: lá não vai, ou apresenta lista sem o carimbo [em itálico] da polícia. Então vem o varejo em domicílio, seguido de violências, a pretexto de resistência que nem cogitou, a prisão arbitrária, o recrutamento, o serviço da Guarda Nacional e, como resultado, a emigração forçada com a perda do suor vertido<sup>68</sup>.

As formas pré-capitalistas em plena vivência não permitiam a fixação do homem livre, transformando-o em migrante constante, mão de obra flutuante, exército barato e disponível, onde o senhor latifundiário ia buscar os recursos para se manter operando à baixa rentabilidade.

O discurso acima se aproxima, quanto às denúncias, daquele de Antônio Pedro de Figueiredo, 30 anos antes. Tratava-se de uma consciência urbana, burguesa? Chama a atenção o fato de o orador ser um Cavalcanti de Albuquerque (exatamente a família que era atacada por Figueiredo em 1846) e, embora suas críticas fossem bastante acentuadas contra o latifúndio, as soluções apontadas eram inteiramente medíocres, deixando o *status quo* ao sabor da história. Dizia apenas que as “sãs doutrinas” se encarregariam de corrigir esses desvios e pedia leis que regulamentassem as relações entre proprietários de terras e rendeiros, a locação de serviços, bem como as alterações na legislação da polícia e no recrutamento para a Guarda Nacional<sup>69</sup>, ou, no máximo, a interferência do Estado.

A burguesia urbana comercial (nível de mercado interno) sofre também de um desgaste de investimentos, principalmente no auge da crise, por volta de 1877, “[...] havendo esta grande abundância de prédios urbanos e rústicos para se vender, não se achar compradores [...] um negociante enjeitar 40 ou 50 contos por um prédio e

ter que vendê-lo, depois, por muito menos do que enjeitou [...]”<sup>70</sup>. Uma verdadeira especulação imobiliária, apesar de haver prédios desocupados e terrenos baldios, dificuldades no recebimento dos aluguéis etc. Mesmo assim, os capitalistas preferiam investir no setor imobiliário a emprestar a juros aos agricultores.

Dinheiro havia, mas praticamente imobilizado. É o que nos parece dizer o discurso do Presidente da Associação Comercial Agrícola, quando afirmava que existiam centenas de contos de réis nos bancos, a que “uma voz” interpelava, dizendo: “nos bancos estrangeiros”. A burguesia comercial e financeira, híbrida de capitais ingleses e nacionais, preferia investir em apólices de dívida públicas, ações de companhias, de que lhes resultava renda certa com juros de 6 e 7%, pagos pontualmente<sup>71</sup>.

68. Falla da Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, de 01/03/1871.

69. Fala da Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, de 01/03/1871.

70. Discurso do Presidente da ACA., de 11/10/1878.

71. Discurso do Presidente da ACA., de 11/10/1878.

---

## CAPÍTULO IV

### Da sacarocracia à burguesia urbana

**O**u, de como a aristocracia escravista açucareira se passou à burguesia empreendedora financeira e industrial. Talvez possa se dizer sobre a burguesia recifense em formação, a partir das mudanças na produção do açúcar, o que Moreno Fraginals diz da mesma classe em Cuba:

O sacarocrata foi assimilando cada uma das novas formas de consciência burguesa. Mas ele não era um burguês pleno. A tremenda contradição entre vender mercadorias no mercado mundial e ser senhor de escravos refletiu-se tragicamente em seu mundo ideológico. Sua posição vacilante, com um pé no futuro burguês e outro no longínquo passado escravista, levou-o, por um lado, a exigir as mais elevadas conquistas burguesas, toda a superestrutura que tornou possível a livre produção, e, por outro, conservar as formas de proteção escravista (1988, p. 161).



A política dos engenhos centrais só foi pensada, implantada e até derrotada por haver no Recife uma burguesia incipiente, composta por comerciantes portugueses e brasileiros e por latifundiá-

rios que também assumiam o lado comercial, principalmente o de exportação de seus produtos. Pode-se dividir em dois tempos a mudança de economia quanto ao capital. Até 1850, a predominância era do capital agromercantil, investido em terra e mão de obra escravizada, no comércio em si e no tráfico de seres humanos. Na segunda metade do século XIX, esse mesmo capital se diversificava, principalmente aquele que estava aplicado no infame tráfico, graças à intervenção do Estado, mas pressionado este pelas circunstâncias de mercado a que aderira desde 1846 ao padrão ouro. Pode-se dizer que o Estado conseguiu evitar tanto um colapso econômico quanto uma revolta dos “capitalistas” traficantes de homens e mulheres escravizados ao abolir o tráfico. A terra como mercadoria, os investimentos em ferrovias, a lei das sociedades anônimas, a promulgação do Código Comercial, em 1849, e a das sociedades anônimas, um ano depois, o próprio padrão-ouro e um câmbio oficializado em 27 pences por mil réis levaram a uma proliferação de empresas nos grandes centros – Rio, São Paulo, Salvador e Recife.

O fim do tráfico atraiu um volume de capital estrangeiro nunca visto antes. Soares calculou que o fim do tráfico africano significou uma injeção de dinheiro, no país, em torno de 470% para transações comerciais, o que estimulou os empresários (Soares, 1865, p. 40). Em Pernambuco, três bancos foram fundados nos anos 1850, sendo que o primeiro teve uma vida curta, transformando-se numa agência do Banco do Brasil (Normano, 1975, p. 160 a 165; Soares, 1977, p. 305-315). Na década de 1850, o Governo lançou uma reforma bancária (1853). O fim do tráfico africano, por si só, ainda não tinha sido suficiente e, por isso, lançou-se a política de adotar, parcialmente, um mercado de mão de obra livre, com respeito à construção e à operação de ferrovias, pela Lei de 1852. Começava, aí, uma lenta transição representada pelas manufaturas mecanizadas (modernização nos banguês) e pelo transporte revolucionário da época, como um novo passo do modo capitalista de produção,

sendo uma transição lenta devido à mão de obra fundamental, que permaneceu escravizada, com suas implicações tanto econômicas (investimento, manutenção, vida útil do trabalhador escravizado, etc.) como culturais (o trabalho era coisa para negro e escravizado). No entanto, a mão de obra já começava a ser misturada, embora houvesse, por parte dos ingleses, um mal-estar com a persistência da escravidão. Muito embora não se possa dizer que isso fosse geral, alguns ingleses, em Pernambuco, mantinham o trabalho escravizado em suas fundições, junto com o assalariado, como Christopher Starr, que tinha, entre seus 60 trabalhadores, 10 escravizados e 10 estrangeiros. É de se suspeitar que também seu rival, e compatriota, Bowman fazia o mesmo; no entanto, o que se sabe é que havia 56 trabalhadores livres (Veiga, 1956, p. 31 e 65).

Cerca de 60 estrangeiros viviam no Recife ou, por aí, passaram a negócios, fiscalização ou viagem na segunda metade do século XIX. A maioria era de ingleses. Haveria que contar também com a burguesia comercial portuguesa, que, segundo Soares, por volta de 1860, constava de 1.029 membros, enquanto 1.685 eram comerciantes brasileiros e 173 eram estrangeiros, num total de 2.887 comerciantes. Os portugueses, em Pernambuco, constituíam a maior colônia no Nordeste de então (Soares, 1865, p. 23-24; Mendonça, 2011, *passim*). Isso não correspondia nem a 1% de toda a população portuguesa no Brasil, segundo dados de Santa-Anna Nery, que dava 260.073 portugueses para o período de 1855 a 1889 (1889, p. 33 e 39), cujo incremento se deu, a partir de 1872, quando havia no país cerca de 210 mil.

Poderíamos dispensar tratados sociológicos, bem como recorrer ao marxismo, para definir o que seria burguesia no século XIX, numa sociedade ainda escravista. Vale a pena ver também como os ricos pensavam sobre si, segundo alguns conceitos empíricos de época, como o de “capitalista”, usado abertamente num Recife pré-ferroviário, termo que ficou registrado na revista *O Progresso*, em

1846. Chamava-se “capitalista” o homem que, tendo dinheiro, emprestava-o a juros ou o aplicava em arrematação de obras públicas. Não havia bancos e, sim, obras públicas arrematadas, comércio e agricultura. O Estado, recém-criado e descapitalizado, não podia assumir sequer as obras públicas e as leiloava ao capital particular dos donos de terra e de escravos, bem como aos comerciantes portugueses (a maioria) e brasileiros.

Um exemplo documental que registra o conceito empírico de capitalista pode ser colhido em fontes colonialistas, como registra, num ofício, o Governador da Paraíba, em 1800, “[...] informando que dera cumprimento à ordem de procurar algum pequeno capitalista que possa fazer correr papel com um pequeno juro anual, para assistência das obras mais urgentes”<sup>72</sup>.

Arrematavam-se obras de construção, como teatro, cadeia, pontes e calçamentos, bem como fornecimento de carne “verde” e sistema de abastecimento de água do Recife. Este, por exemplo, fora arrematado, em 1838, por Bento José Fernandes, Francisco Sérgio de Matos e Manuel Coelho Cintra (posteriormente, a *Beberibe Water Company* – nesta, teve alguma participação o engenheiro inglês Aristides Franklin Mornay, pai de Alfred e Edward, fundadores da RSF, apresentando um projeto, mas sem desenhos nem fianças (ver: Melo, 2024); e, posteriormente, a de iluminação a gás, que também foi repassada para uma empresa inglesa. A Companhia do Beberibe teve suas obras inauguradas em 1842, por uma “companhia de nacionais, com o privilégio exclusivo por 55 anos, em virtude da Lei Provincial nº 46 do ano de 1837 [...] Vai ser executada segundo os planos dos senhores Engenheiros Coronel Conrado José de Nieméier [sic], e Major Pedro de Alcântara Belegardo, pelos senhores Augusto Koersting, e André Wilmer” (Pereira da Costa,

72. OLIVEIRA, Elza Regis de; MENEZES, Mozart Vergetti de; LIMA, Maria da Vitória Barbosa. *Catálogo dos documentos manuscritos avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa*. João Pessoa: Editora Universitária/UEPB, 2002.

1966, v. X, p. 272-273). Seus diretores eram os comerciantes (“capitalistas”) José Ramos de Oliveira, Manuel Gonçalves da Silva, João Pinto de Lemos, Francisco Antônio de Oliveira, Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo, Bento José Alves, Manoel Coelho Cintra e Bento José Fernandes Barros (Pereira da Costa, 1966, v. X, p. 272-273).

A companhia de iluminação a gás foi uma concessão adquirida, em 1856, pelo comerciante Henry Gibson, pelo engenheiro Manoel de Barros Barreto e pelo Dr. Filipe Lopes Neto, que passaram a concessão à firma inglesa *Rostron Rooker & Company*; e estes, a *Fielden Brothers*, de Manchester. O contrato do Teatro de Apolo foi feito, em 1839, com José Ramos de Oliveira, Francisco Antônio de Oliveira e Filhos, e Manoel Caetano Soares Carneiro Monteiro, que deveriam antecipar o capital de 100 contos de réis. Em 1847, Francisco Antônio de Oliveira, José Pires Ferreira e José Jerônimo Monteiro tentaram levantar o capital de um mil contos de réis para fundar o Banco Comercial de Pernambuco (Pereira da Costa, 1962, v. VIII, p. 360-361; e v. VII, p. 53; Abreu e Lima, p. 395).

O conceito de indústria ainda era tão vago que a Sociedade Auxiliar da Indústria em Pernambuco foi instalada, em 1841, mas logo mudaria seu nome, de acordo com o devido fim, para Sociedade dos Artistas Mecânicos e Liberais, tornando-se, por fim, o Liceu de Artes e Ofícios, em 1871 (Pereira da Costa, 1966, v. X, p. 249-251).

Quanto à arrematação de obras públicas, a concentração de famílias latifundiárias e comerciantes era tão flagrante que a própria fiscalização da província via nisso um complô para se evitar novos capitalistas, novos concorrentes. O agente do governo relatou, à época (1840-1846), sobre um grupo de 76 arrematantes e seus fiadores, chegando alguns a exercerem esse duplo papel, e até uma mulher e um padre apareciam como arrematantes<sup>73</sup>.

73. Relatório do Engenheiro em Chefe da Província de Pernambuco. Recife, 1842. Mapa de arrematantes, 1840; Relatório do Engenheiro em Chefe da Província de Pernambuco em setembro de 1846. Recife, 1846, p. 219. *Apud* MELO, 2007, p. 230).

Essa burguesia em formação deve ser interpretada não só pelo seu papel, mas pelo universo de contradição (em nível teórico, pelo menos, para aquele momento) à formação de um proletariado urbano, em plena vigência do escravismo. Só para termos um exemplo, em 1885, Pernambuco se preparava para a Exposição de Antuérpia e apresentava os seguintes dados industriais: uma fábrica de chapéu de feltro, de Antônio José Maia & Cia., possuía 110 empregados (sendo 7 estrangeiros e 103 nacionais, de todas as idades); a fábrica Apolo de cigarros, com 240 operários; a fábrica Têxtil da Madalena (de 1874), com 350 operários. Só, aí, seriam cerca de 700 operários, afora as indústrias de pequeno porte, como as de sabão, vinho, vinagre, colchão e estofados de casca de coco, de cigarros e charutos, de cerâmica, de bebidas, pequenas fundições (a de Bowman vinha de 1835 e, segundo Veiga, (1956, p. 31) fabricava moinhos para mandioca<sup>74</sup>). A industrialização prosseguiria com a sucessora têxtil da Madalena, a partir de 1889. É sintomático como o nosso pequeno surto têxtil coincidir com uma recessão no setor na Inglaterra, como aponta Hobsbawm (1978, p. 64): “Quanto a têxtil deixou de se expandir – como no último quartel do séc. XIX, quando sua taxa de crescimento se reduziu a 0,7% por ano, toda a indústria britânica se viu combalida”.

O estudo, aqui, pretende mostrar o surgimento de uma burguesia no Recife, na segunda metade do século XIX, e de certa mobilidade social, com o desaparecimento de alguns estamentos coloniais, cujos membros ingressavam paulatinamente na burguesia.

Segundo a concepção weberiana (Giddens, 1975, p. 48 e 49), uma propriedade utilizada para rendas já define uma situação de classe (“positivamente privilegiada”), ou seja, os proprietários recifenses urbanos e rurais comporiam uma classe e não um es-

.....  
74. Sucinta notícia sobre a indústria da Província de Pernambuco – 1885. David Bowman, “Informação dada ao Ilmo. Sr. Robert Grundy [...] acerca de sua fundição de ferro em Pernambuco, 1855. Vamireh Chacon, “Algodão e Tecidos no Nordeste”, p. 42.

tamento. Daí, chamo de burguesia um grupo social determinado, composto de proprietários de imóveis (tanto rurais como urbanos – ver o caso da primeira agência imobiliária, formada para vender terras à ferrovia inglesa), comerciantes de lojas e armazéns, a grosso e a varejo, de casas de refeição e quaisquer proprietários de estabelecimentos de prestação de serviços. Neste grupo, incluiríamos alguns tipos de profissionais liberais, principalmente advogados, médicos e engenheiros, pois exercer profissões (e não ofícios) naquela época, significava ter status, boa renda e interação social com os proprietários. Acrescentamos, ainda, aos proprietários os altos escalões do estamento burocrático-militar. Todos tinham em comum o imaginário de riqueza baseado na propriedade da terra e da mão de obra escravizada.

Possuir propriedades era um status, mesmo que não fosse agricultor. Pode-se citar o caso do engenheiro inglês Charles de Mornay, em Alagoas, que se tornou senhor de engenho por herança ao ficar viúvo; ou, ainda, o caso de outro engenheiro, Milet, que assumiu ser senhor de engenho, dedicando-se à produção canavieira. Outro exemplo é o de José Ramos de Oliveira, um dos fundadores da Companhia de Beberibe, nos anos 1830, que foi também deputado e tenente-coronel da Guarda Nacional e passou, como herdeiro, a ser senhor do Engenho Ipojuca.

José Ramos de Oliveira fazia parte do protótipo de burguesia que surgiu nos anos 1830, quando comerciantes locais e estrangeiros fundaram a Associação Comercial Beneficente. Além dele, podem ser arrolados Bento José Alves, Gaudino Agostinho de Barros, João Pinto de Lemos, João Vieira Lima, João Mateus, Manuel Alves Guerra, Nuno M. de Seixas, Miguel de Oliveira Fenton, Joaquim José Amorim, J. J. Monteiro e Luiz Gomes Ferreira. A oligarquia canavieira tradicional não aparecia na fundação; é possível que a maioria dos fundadores seja de descendência direta de portugueses, tomando como referências, os sobrenomes Oliveira e Ferreira.

No entanto, José Ramos de Oliveira era pernambucano e foi presidente da Associação Comercial Beneficente de 1839 a 1844, falecendo em 1846 sem ver seu plano realizado, o de uma ferrovia do Recife e Olinda (Pereira da Costa, 1966, p. 186-187).

Pode-se, também, tomar a figura de investidor industrial na pessoa de Gervásio Pires, que, vivendo em Lisboa, onde acumulara algum capital, comprara um navio e fizera o comércio triangular. Foi com esse capital que, posteriormente, fundou uma fábrica têxtil, que durou até 1826. Na falta de um mercado capitalista e, portanto, de uma mentalidade capitalista, Gervásio Pires Ferreira fez uma doação de 600\$000 mil-réis para a construção de uma igreja para sua sepultura. Morreu em 1836 (Melo, 1930; Pereira da Costa, 1982, p. 405-409). Seus parentes (filhos?), Manoel e José Pires Ferreira, já circulavam, na década de 1840, entre os “capitalistas” arrematantes de obras públicas.

Nessa fase de transição, indivíduos abastados percorreram um leque socioeconômico complexo, que ia do investidor em terras ao comerciante/traficante de braços africanos, ao arremedo de industrial. O Visconde de Suassuna poderia ilustrar esse exemplo, já que, além de proprietário de terras e de homens escravizados (capitais fixos), também investia em fundição, no Recife. Outro, como Ignacio Barreto, arrematante de obras na década de 1840, passou a investir em um moderno engenho central, com ajuda financeira do governo provincial e foi, como gerente da Sociedade Auxiliadora d’Agricultura de Pernambuco, o grande articulador do Congresso Agrícola do Recife, em 1878. Aliás, este Congresso foi a união de todas as alas da burguesia da Província, indo do mais empedernido agricultor (a “classe dos agricultores”, como era voz corrente nos discursos dos congressistas) aos capitalistas internacionais sediados no Recife, como os ingleses Philip (Felippe) F. Needham, representante da Associação Comercial Beneficente, e Alan Paterson, sócio da Auxiliadora; bem como os franceses, o

engenheiro Henri(que) Milet, senhor de engenho e Secretário da Sociedade Auxiliadora d’Agricultura; Oscar Destibeaux, que se proporia a fazer a carta topográfica da Província; e Francisco Maria Duprat, editor de Brasil Agrícola. Outro estrangeiro a participar do Congresso foi um alemão, com nome aporuguesado, o arrematante de obras públicas Eduardo Mullhert. Como também se fizeram presentes como representação de “agricultores”, Joaquim Nabuco, e o historiador paraibano Maximiano Lopes Machado, junto com uma comissão, representando um grupo de 26 latifundiários de sua Província. E os nobres, pelo menos sete barões, lutaram pelo interesse da classe e de um abade de São Bento. Pode-se arrematar essa mescla econômica e social na pessoa do senhor de engenho e industrial têxtil, Antônio Valentim da Silva Barroca, que tinha voz bem ativa nas sessões do Congresso Agrícola do Recife.

Ao lado dessa burguesia incipiente, passei a considerar o início, também, de uma classe média, tomando como referência uma série de profissões como guarda-livros, por exemplo, técnicos ferroviários e profissionais que vinham gradativamente se libertando dos processos estamentais, verdadeiros *parvenus*, como Antônio Pedro Figueiredo (o autodidata professor e jornalista a quem a elite, por inveja de seu talento, lhe pusera o apelido racista de *Cousin Fusco*) na década de 1840, que individualmente iam fugindo às matrizes jurídicas oriundas das ordenações portuguesas. Este grupo social, um tanto quanto heterogêneo, se mobilizaria, a partir do fim do tráfico de africanos, para investir em empresas, principalmente estrangeiras, com garantias de juros dadas pelo Governo Imperial. É sintomático ver, na lista de acionistas da RSF, nomes como Abreu e Lima, Nascimento Feitosa, um ou outro padre, uma solteirona e descendentes da comunidade lusa e alguns advogados, talvez em início de carreira, bem como alguns funcionários públicos. Alguns destes, principalmente advogados, também atuavam e se representavam em vários níveis socioeconômicos, como Dr.

José Bernardes Alcoforado, também comerciante, membro da “*land agency*” (um arremedo de imobiliária que (re)venderia terras para a RSF) e que, além de acionista da ferrovia, na década de 1860, se tornaria seu advogado contratado. Parece o causídico ter aprendido a investir, a ponto de, nos anos 1870, figurar como pequeno acionista (com apenas 10 ações de 100 mil réis, cada) na Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor.

Na lista da RSF, ao todo, eram 57 comerciantes, 36 proprietários de terra e engenhos, 5 advogados, dois militares, 8 engenheiros, 3 juizes e 5 médicos. Mas número maior de acionistas não significa maior detenção de estoque. Por exemplo, na lista, constam apenas dois engenheiros, que detinham um estoque de 200 a 500 ações; enquanto o maior número de comerciantes (15) só detinha estoque de 10 a 20 ações. A maior quantidade de senhores de engenho, em número de 25, ia de 6 a 50 ações. No entanto, o Barão de Mauá, no Rio de Janeiro, havia adquirido 7.000 ações.

Os funcionários das empresas inglesas, a partir da instalação da RSF, se tornaram os membros dessa classe média (alta) incipiente. A Companhia de Iluminação e Gás do Recife, em 1878, tinha a seguinte direção: empresários, *Fielden (Fielding?) Brothers* (Manchester); agentes, Thomas Jefferies & Cia.; engenheiro-gerente, William Richards; secretário, A. J. Lidstone; cobrador, Thomaz Garret; encarregado das vendas, Manoel G. de Carvalho; encarregado do escritório, Henrique S. de Azevedo; e Inspetor Geral, M. J. Pereira Lobo<sup>75</sup>

A diretoria da Recife-São Francisco Railway tinha uma composição mista de ingleses e brasileiros, como o superintendente e engenheiro-chefe, G.O. Mann; chefe de tração, Henrique Spencer; chefe de tráfego, Augusto Duprat; engenheiro-residente, Manoel Levino de Amorim Lima; guarda-livros, Júlio de Melo; e caixa, Fernando Stepple da Silva. Pelo lado do governo, era o engenheiro-fis-

75. Almanack de Pernambuco, 1860, 1870. Coleção Associação Comercial (AC.1).

cal Manoel Buarque de Macedo, até certo tempo, depois nomeado Ministro da Agricultura, tendo falecido em 1881. O seu quadro de funcionários, em boa parte, é de ingleses, como W. H. Davis, agente comercial; W. P. Hughes e James Bevins, contadores; J. M. Griffiths, escriturário; E. H. Hughes, amanuense; J. Whitfield, J. Horde e A.W. Bell, engenheiros; A. J. L. Wanderley, R. C. F Annett, M. Jobin (intérprete), G. Thomas e J. Wilkinson, escriturários; E. H. Bramah e G. O. Mann, superintendentes da RSF; R. Austin, superintendente interino; H. Spencer, superintendente ajudante; e A. Duprat (luso-francês?)<sup>76</sup>, inspetor.

Trabalhando junto com esses ingleses estavam os funcionários brasileiros A. M. Soares, caixa; Júlio de Mello e M. J. de Carvalho, pagadores oficiais; M. L. Amorim Lima, engenheiro ajudante; F. C. da S. Lobo e E. V. de Araújo, escriturários; E. Mazon, amanuense (escrevente). Já os chefes de estação eram brasileiros, como H. C. da Silva, J. de F. Barbosa, B. L. Ferreira, F. Lopes Guimarães, A.G. Brekenfeld, A. R. Samico, Eneas I. Accioly, M. F. da Silva, J. V. Dias Villella, A. J. Monteiro, S. A. do Rego, J. de P. Meira Lima e Libânio de Carvalho (Melo, 2016, p. 319-322)<sup>77</sup>.

A partir, portanto, da década de 1850, esse grupo passou a circular em função do mercado e não tanto mais de honraria e poder, como vinha ocorrendo com os estamentos. A prova disto é que o Imperador Pedro II, em 1859, concedeu títulos nobiliárquicos a quem vinha colaborando com o novo projeto de nação, capitalista, a quem aplicou seu capital no “melhoramento” da província. Isto

76. Um parente deste Duprat foi o senhor Francisco Maria Duprat, editor de *O Brasil: agrícola, industrial, commercial, scientifico, litterario e noticioso*, na década de 1860, além de empresário investindo no ramo dos transportes (acionista da Companhia Pernambucana de Navegação) e da tecelagem (parece que esta foi sem sucesso). A família Duprat investiu na modernização capitalista, tendo alguns membros desta família sido acionistas da RSF: um deles, em 1879, era gerente de tráfego da RSF; e um descendente criou a Companhia de Edificações, para construções de casas na cidade (Francisco Maria Duprat, c. 1867).

77. APEJE, Coleção Estradas de Ferro, EF 5. Relação do Pessoal Técnico... (RSF), 19/12/1862.

não descartou o *habitus*<sup>78</sup> estamental (prestígio, honra, tradição e poder), pois o principal desta manutenção do binômio terra-mão de obra escravizada permaneceu como base até 1888, continuando a terra, posteriormente.

Segundo Giddens (1975, p. 33), as classes estão em função dos meios de produção, e a diferenciação ocorre nas relações de apropriação dos meios e no controle da própria produção, “[...] em seu uso normal, uma classe representa qualquer agrupamento que compartilhe a mesma relação com os meios de produção, sem considerar se as pessoas envolvidas estão conscientes de, e atuarem sobre, seus interesses comuns”. Recorrendo a Marx, completa o autor, “[...] às vezes indica que tal agrupamento só pode ser corretamente chamado da classe quando os interesses compartilhados geram, de fato, consciência e ação”.

Há, no Recife do século XIX, situações em que os comerciantes da praça se manifestavam socialmente em defesa de seus interesses, assim como os proprietários de terras e de escravos combatiam os interesses dos agiotas e dos corretores, buscando seus próprios benefícios. Essas duas alas seriam apenas fração de uma mesma classe: a dos possuidores dos meios de produção e de circulação desta.

As classes não são entidades abstratas – dizem os críticos marxistas. Elas não se definem senão como grupos de conflitos. Segundo Glucksmann (1977, p. 80), “não existem primeiramente as classes e, em seguida, as relações entre as classes; as classes não existem nem tampouco se definem fora da luta de classes”. Daí, teria de se partir para uma análise em que se pudesse mostrar a existência de antagonismos entre os grupos sociais no Recife, grupos estes que tivessem a configuração de detentores dos meios de produção e grupos despossuídos até de seus próprios instrumentos de trabalho. No entanto, pretendi ir além do conceito baseado na propriedade

78. Não aprofundo a discussão teórica sobre *habitus* e recomendo a sociologia de Bourdieu.

(ou não) dos meios de produção, muito esquemático. Busquei privilegiar o conceito de classe em Thompson, como um fenômeno, um processo histórico: “Não vejo a classe como uma ‘estrutura’, nem mesmo como uma ‘categoria’, mas como algo que acontece na realidade (e que pode ser mostrado como aconteceu de facto) das relações humanas” (Thompson *apud* Aguiar, [2013], p. 20). O comentário de Aguiar sobre o conceito do historiador inglês sintetiza que:

Classe não é em Thompson uma estrutura, mas um processo, melhor dizendo, um conjunto articulado de práticas coletivas que perpassam os domínios económico, político e ideológico-cultural. Conjunto de práticas dotado de historicidade, tanto no que à situação social e temporal em que é produzido como no que diz respeito à sua dimensão processual. Isto é, uma mesma classe social é passível de adoptar diferentes comportamentos e acções colectivas ao longo da sua existência. De referir que cada classe tem sempre uma margem mínima e máxima para a produção e efectivação de práticas próprias – culturais e políticas – e que estas podem fornecer ou receber elementos de práticas de outras classes (Thompson *apud* Aguiar, [2013], p. 20).

Deixamos de lado as demais conceituações estruturalistas-funcionalistas para não nos perdermos na selva ideológica, pois “haveria então 36 pontos de vista possíveis, segundo os critérios privilegiados por 36 especialistas diferentes” para definir classe social (Glucksmann, 1977, p. 80). Assim, resguardamo-nos no conceito de propriedade/renda de Weber, pelo qual teríamos uma pluralidade de classes no Recife, pois categorias profissionais passariam a ser classes. Acrescente-se a conceituação de classe pelo seu nível de renda e como esta é obtida, se pela apropriação da mais-valia do assalariado, bem como, ainda, pela renda gerada pela posse dos meios de produção. Tentou-se, assim, definir uma localização na estrutura social ocupada pela classe e pela posição que ocupa nas relações de produção.

Assim, os burgueses recifenses do século XIX estavam contemplados entre aqueles que detinham a propriedade da terra, produzindo para exportar; os que eram proprietários de imóveis, rurais e/ou urbanos. Eram também os gerentes de firmas nacionais e estrangeiras, bem como seus representantes, independente de nacionalidade; os proprietários de lojas e armazéns no perímetro urbano da capital, os donos de pequenas fábricas, de produção doméstica e de fábricas de tecidos e fundições. Possuíam um nível de interesses aproximados e uma visão de mundo construída a partir de sua realidade de detentores dos meios de produção, circulação e distribuição da riqueza social gerada na província.

Mesmo assim, não se deve pensar que formam um grupo homogêneo, de interesses unificados. Basta dar o exemplo da tarifa Alves Bastos, que era favorável aos latifundiários quanto às exportações, mas era ruínosa para as três ou quatro fundições que havia no Recife, em torno de 1850, já que a matéria-prima, o ferro, seria taxado bem mais alto que antes; ou até mesmo para os latifundiários produtores de açúcar, já que a reposição do material de ferro estaria mais cara.

Em Pernambuco, a partir de 1850, mais especificamente, começava a se definir uma sociedade bem mais urbana, mais sobrado que casa grande, principalmente com os desvios de capital, antes investido no tráfico, para novos setores que não o de reposição da mão de obra escravizada. A Lei de Terras de 1850 foi outro condicionante forte na aplicação desse capital, uma vez que, dessa data em diante, as terras passariam a ser compradas. Os capitais também iam ser reordenados de acordo com o novo código comercial, em que surgiam as sociedades anônimas, podendo, aí, os capitalistas atuarem juntos e não mais isolada ou meramente como empresas familiares.

A respeito da mudança do campo (engenho) para a cidade, pode bem ser representada pelo senhor de engenho João Dias Pe-

reira de Mello, que polemizou com a companhia Estrada de Ferro Recife-São Francisco, sobre questão de suas propriedades, que foram subestimadas no valor pela subsidiária da ferrovia, a *Land Agency* ou Companhia Desapropriadora. Uma série de quatro cartas/artigos publicadas no *Diário de Pernambuco*, em 1860<sup>79</sup>, mostra que o autor passou a morar na capital para acompanhar mais de perto a briga com a RSF.

Voltando aos conceitos, analisei como os intelectuais e o Estado conceituavam a sociedade no século XIX, não só demonstrando a existência de classes (embora de sentido um tanto quanto elástico), como também definindo uma burguesia comercial no Recife. Deparamo-nos com este fato nos relatórios anuais da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco.

Desde o início do século XIX, o conceito de “classe” vinha sendo objeto de definição das camadas urbanas envolvidas em movimentos subversivos da ordem. Os senhores de engenhos, em Pernambuco, estavam divididos na Revolução de 1817 e na de 1824. E foi no movimento político de 1817 que a palavra “classe” apareceu, não enquanto conceito e sim como termo empírico. Sobre a mentalidade dos revolucionários e repressores de 1817, Carlos Guilherme Mota nos mostra que “classe” aparece no documento revolucionário “Preciso” [...] limpidamente associada às noções de propriedade, liberdade, direitos sociais e revolução (Mota, 1972, p. 109). Em seu apoio, Mota cita que o viajante francês Tollenare, testemunha ocular da revolução republicana em Pernambuco, de 1817, que dividiu os habitantes em três classes, senhores de engenhos, lavradores (rendeiros) e a terceira, que era composta pelos moradores, por ele entendidos como pequenos colonos (Mota, 1972, p. 109). Esta mesma divisão social, relegando a mão de obra escravizada como classe, voltou a aparecer no relato que o engenheiro inglês Alfred

79. *Diário de Pernambuco*, Recife, Ano XXCVI, n.180, de 04/08/1860, p. 3.

de Mornay fez na década de 1840 para o livro de Mac Greggor (1848, v. IV, p.178) (Ver Anexo I).

A inocuidade do termo “classe”, embora tenha permanecido por muito tempo, já começava a mudar por volta da metade do século XIX, através da revista *O Progresso*. Talvez se justifique até a abordagem de Bourdieu de que “classe” é uma construção e não uma realidade histórico-social. Aguiar, ao analisar o conceito, diz que “Bourdieu fundamenta que as classes são construções do investigador”. Para o francês, “classes teóricas, [são] agrupamentos fictícios que só existem no papel, por uma decisão intelectual do investigador [...] esta classe no papel tem a existência teórica que é a das teorias [...]. Não é realmente uma classe, uma classe actual, no sentido de grupo e de grupo mobilizado para a luta” (Bourdieu, 2001a, p. 136; 2001b, p. 11 *apud* Aguiar, 2013, p. 21).

Infelizmente nos falta documentação sobre como o grosso da população via, no século XIX, os senhores proprietários; de como os escravos viam os homens livres. Para um trabalho deste tipo, teríamos que lidar com filigranas discursivas ou da História Cultural. Resta-nos, pois, trabalhar com os conceitos da *intelligentzia* daquela época. Em meados da década de 1840, apareceram o padre Lopes Gama<sup>80</sup> e Antônio Pedro de Figueiredo, que nos legaram importante material de análise social sobre os conflitos e interesses entre os latifundiários e os comerciantes, por um lado; e entre estes e a massa de trabalhadores rurais (moradores em geral), o que serviu de cadinho das agitações estouradas, como a Praieira. Antônio Pedro de Figueiredo, mestiço e socialista saint-simoniano, foi um dos intelectuais que cunharam em sua revista o termo “capitalista”. Analista arguto, publicou textos traduzidos de publicações euro-

80. QUINTAS, Amaro. *O sentido social da Revolução Praieira*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967. Ver, também, deste autor: *O Padre Lopes Gama*. Um analista político do século passado. Recife: Editora Universitária, Universidade Federal de Pernambuco, 1975.

peias da década de 1840 sobre os comunistas na Alemanha e sobre o feudalismo (Melo, 2008, p. 77-87).

A partir de 1850 em diante, os conflitos sociais não se deram mais dentro do perímetro urbano do Recife, em nível de choques armados, como foram os quilombos do Catucá (Melo, 2001) e a Praieira. Há uma luta em surdina, com os limites sociais se tornando claros, mediante a presença e a hegemonia do Estado, com seu aparelho burocrático-militar, como se estivesse a colocar cada grupo em seu lugar. Deve-se partir para um entendimento dessa nova situação, do universo de crimes contra a propriedade privada, embora de maneira desordenada e individual. De um lado, uma camada possuidora de bens de produção, governando e policiando a sociedade (o comando da Guarda Nacional sempre foi feito, em sua maioria, por latifundiários); de outro, a grande massa de homens livres, brancos e pobres, colocando sua força de trabalho no mercado, em competição “desairoso” para eles, para com os negros escravizados de ganho e de aluguel. Para honrar um trabalho feito dentro da metodologia de Annales, teríamos (pesquisador e leitor) de buscar elementos denunciadores (ou anunciadores) de uma estrutura social, através de organizações sociais, profissionais, religiosas e de diversões. É a busca da ideologia, através dos canais definidores, embora difíceis de serem arrolados. Mas são bastante precisos. A ideologia encontra-se em objetos, sempre relegados a segundo ou a nenhum plano pelos historiadores que não se preocupam com a “história do espírito”<sup>81</sup>, hoje, História Cultural.

Não segui a metodologia da História Cultural, devido à limitação do tema e do tempo acadêmico, a não ser nos escritos de uma organização, a Associação Comercial Beneficente de Pernambu-

81. À época da dissertação, recorri a um autor que já começava, na prática, no Recife, a discrepar da ideologia da Igreja, muito embora sua contribuição sobre História ainda fosse da década de 1960. COMBLIN, Joseph. Que é a “história do espírito?” *Revista de História*, n. 53, São Paulo, USP, 1963.

co, fundada nos anos de 1830. É neles que vemos manifestar uma ideologia de classe, às vezes, até mesmo em contraposição ao que se chamava de “classe agrícola”, que, por sua vez, se deixa mostrar, através de sua Associação Comercial Agrícola. Só a existência de uma associação reunindo duas atividades complementares, como a agricultura da cana e o comércio do açúcar, nos dá suficiência de apoio para falar em uma burguesia agroexportadora. Outros dois momentos de leitura que se pode fazer é o da criação da Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco, em 1873 (autorizada para funcionar pelo Decreto Imperial nº 5.518, de 31 de dezembro de 1873); e o grande grito da ala burguesa agrária, o Congresso Agrícola do Recife, em 1878, marcos fundantes dessa classe.

Teríamos então uma camada social autodefinindo-se como classe: “A nossa classe agrícola em geral, ainda se acha adstrita à rotina [...] O nosso ensino é criado para as classes [!] que possuem riqueza rural, e das quais depende a direção da lavoura do país”<sup>82</sup>. A Associação parecia representar o estágio mais progressista dos lavradores, quando analisava o problema do transporte ferroviário:

[...] continuaremos a presenciar, silenciosos, o contristador espetáculo desta luta surda da rotina com a civilização, de observarmos e vermos os vagões da Estrada de Limoeiro quase intactos pelo produto algodoeiro, como na safra passada [...] que dos 129.453 sacos de algodão bem poucos foram transportados pela ferrovia [...] continuaremos a ser testemunhas oculares desta aluvião de almocreves maltrapilhos encarregados e sua condução [...]<sup>83</sup>.

Uma classe conservadora ou alto preço das tarifas ferroviárias? As duas coisas e mais: a rivalidade com a camada social dos

82. Relatório da Associação Comercial Agrícola de 1883, p. 6 e 7.

83. *Idem* (p. 20-21).

almocreves. Essa “classe agrícola” não teria conseguido, nessa época, uma aliança satisfatória com os capitalistas da Estrada de Ferro, como se depara com as pesadas críticas feitas no *Diário de Pernambuco*, anonimamente, que depois saíram em forma de livro, com o pseudônimo de Van Ufel (1885).

Ao ser pressionada em seus interesses, ela se revela até nacionalista, como no caso dos engenhos centrais, pois:

[...] excluindo-se nossos agricultores como associados, para serem apenas supridores de cana às companhias, com contratos onerosíssimos de obrigação para aqueles e de regalias para estas, colocando-se os nossos senhores de engenhos em condições piores do que a dos nossos atuais lavradores, sem liberdade de nem ao menos mudarem de cultura durante o prazo do contrato, e com esta exclusão iremos desnacionalizar a única indústria que possuímos – a indústria agrícola – tirando-a das mãos dos nossos concidadãos para entregá-las às companhias estrangeiras que, não possuindo este sentimento nobre, belo e grandioso, qual o amor da terra [...]<sup>84</sup>.

Aqui, se depara seu ranço anticapitalista: “Sendo tais companhias apenas dominadas pelo desejo veemente de fazerem grandes fortunas. Jamais poderão tomar este grande interesse pelo desenvolvimento do progresso e futuro do país”<sup>85</sup>. Discurso falso, todavia, já que o fato de se antagonizar com uma camada que representa – ou é de exterior – não representa automaticamente nenhuma distribuição de riqueza nacional em termos sociais.

O nacionalismo sempre surge como bandeira da burguesia, toda vez que seus interesses são ameaçados por corporações alie-

84. Relatório da Associação Comercial Agrícola de 1883 (p. 25).

85. *Idem* (p. 26).

nígenas, o que não a impede de assumir, também, um caráter conservador e repressor dentro da nação em relação às outras classes.

No caso da “classe agrícola” em Pernambuco, fica patente o limite de operações entre as companhias de engenhos centrais e os senhores de engenhos, quanto ao aspecto da mão de obra. A associação preconiza que tais companhias devem trazer seu próprio pessoal, a fim de não desfalcas os quadros locais, já por demais esvaziados pelo alto preço do escravo e pela não reprodução devido às leis vigentes. O próprio Estado, interpretando os anseios dessa classe agrícola, estabeleceu num dos primeiros contratos que fizera para instalação de engenhos centrais, com Anfrísio Fialho, em sua cláusula XX, em que ficava proibido o braço escravo, sendo obrigado a contratar pessoal idôneo para os diversos empregados da fábrica, sendo essa idoneidade comprovada por títulos, documentos e destaque de pessoas profissionais competentes”<sup>86</sup>.

De igual maneira, pode-se ver uma classe comercial, se se interpreta o pensamento de seus membros nos relatórios anuais da Associação Comercial Beneficente, bem como as razões por que se choca com a “classe agrícola”, sua coirmã. Vejo-as não como duas classes isoladas entre si e antagônicas, mas apenas como duas alas de uma mesma classe, devido à identificação de ambas pelo controle dos meios de produção e situação de mercado.

Embora não possuísse elementos ligados diretamente à Assembleia e à Câmara do Senado, a Associação Comercial Beneficente era portadora de um discurso político virulento, em momentos de crise, antagonizando com Deus e o mundo para preservar seus interesses. Polemizava com os agricultores-proprietários, vociferava contra a reinstalação de uma Inspeção do Algodão, criticava os corretores ingleses em concorrência desleal para com os nacionais, rejeitava os impostos em consumo e outros, passando

.....  
86. *Ibidem*.

em determinados momentos a se aliar com “a classe agrícola” para revidar a criação do imposto sobre propriedade; chegou, inclusive, a rejeitar a proposta de patriotas do sul para contribuir na construção de um monumento aos heróis da Guerra do Paraguai.

Importante, também, como manifestação de consciência social é a posição, são os discursos sustentados pela Associação durante a seca de 1877, criticando o governo provincial e o central quando da compra de gêneros alimentícios para os flagelados. Apontou os transtornos que os comerciantes vivenciavam devido ao governo não adquirir, na praça do Recife, todo o suprimento necessário<sup>87</sup>. Imaginemos, numa hora de calamidade pública, um grupo social pensando só em si, em seus negócios.

Esta não seria a primeira crise comercial na década de 1870. De 1875 a 1877/1878, houve quebras e falências, como a apontada no exercício de 1875/1876, em que existiam 2.323 estabelecimentos, e que, no exercício seguinte, este número caiu para 1.898<sup>88</sup>. O documento cita o número de falências na ordem de 325 estabelecimentos dos 2.223 existentes. Além disto, desapareceu o capital de giro, prejudicando sensivelmente o setor imobiliário.

Foi em situações críticas como estas que a ideologia dos comerciantes veio à tona, durante os anos 1870, agudizando-se, a partir de 1878, com o Congresso Agrícola do Recife, posicionando-se ora favorável aos agricultores, ora aos “capitalistas”. Mas, mesmo antes, já se comportavam assim; ora pareciam querer interpretar os anseios de toda a sociedade: “[...] o déficit das rendas públicas, devido à causa que não queremos neste momento apreciar, tem colocado todas as classes sociais [*sic*] em estado de desânimo, porque receiam a criação de novos impostos [...]”<sup>89</sup>. Logo, se preocupavam com a agricultura: “A distração de braços tanto para a agricultura

.....  
87. Relatório da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco, de 1878.

88. Relatório do Congresso Agrícola de 1878, p. 13; Relatório da ACB, de 1879 (p. 39).

89. Relatório da A.C.B. de 1861 (p. 3).

do algodão, como para a guerra, deixou este ramo [o açúcar] quase que exclusivamente entregue aos braços escravos [...]”<sup>90</sup>. Ou então defendiam seus associados:

[...] o negócio a crédito e a prazo correspondente à colheita das safras, transtorna o comerciante, quando pela falta de cumprimento do contrato, vê-se o credor forçado a desmandar o devedor que, sobre achar-se garantido com o privilégio de senhor de engenho, e as redes da chicana do processo civil, vê-se sem garantias pelo espírito de patronato daqueles [...] que devem administrar a justiça na forma das leis; resulta disto o quebraamento da fé, o descrédito do agricultor e o sacrifício dos que neles se confiaram, sem poder efetuar seus recebimentos, para resgatar seus compromissos<sup>91</sup>.

Isto sobre os grandes proprietários; para os pequenos, da lavoura de subsistência, em situação da crise de 1877, a Associação se prontificava: “Que recurso se deixava a essa imensa população de proletários [sic], homens do campo, que viviam de suas minúsculas plantações, sem ter o que comer e sem poder depositar no solo ressequido uma semente, que lhes deixasse a esperança da alimentação futura?”<sup>92</sup>.

Diante desse quadro disperso de como a Associação Comercial via a sociedade em sua estrutura, não pelos conceitos, mas pelos interesses e modo de vida (ou de produção?), nada melhor como seu autoconceito: “Fique dito d’uma vez por todas – que a Associação Comercial, composta de homens de diversas nações do mundo [sic], nada tem que ver com as cores dos estandartes políticos, –

90. *Idem* (1868, p. 6).

91. *Idem* (1861, p. 4).

92. *Idem* (1878, p. 6).

com os programas ou com os chefes partidários”<sup>93</sup>. A partir daqui, teríamos apenas de deslindar essa composição social, híbrida de europeus, norte-americanos e nacionais.

Passamos a ver mais nitidamente uma formação de classe (a burguesia) e não uma estabilidade ou definição social. A presença de estrangeiros se deveu à expansão do capitalismo britânico, principalmente a partir de 1835 e 1847, épocas em que se deram as chamadas “manias ferroviárias”, segundo Hobsbawm, ou seja, o crescimento vertiginoso da produção metalúrgica e siderúrgica, bem como do carvão na Inglaterra (Hobsbawm, 1978, p. 102; p.184-185; Mauro, 1973). Coincidiu, pois, o maior surto ferroviário inglês (1845-1847), com o Bill Aberdeen, a proibição do tráfico de escravos. O mercado brasileiro estava aberto para os investimentos e a exportação inglesa de capitais e bens de produção.

### Burguesia urbana entre a Casa Grande e o Sobrado

Poderíamos ver as fontes de acumulação de capital na formação da burguesia recifense, tomando a criação da Associação Comercial do Recife, da década de 1830, como ponto de partida desta (trans)formação. Uma, a partir da acumulação primitiva de capital – a terra – adquirida, em geral pela doação em troca de serviços ao Império português, sob o regime de sesmarias; outra, com o tráfico de escravos; a atividade dos engenhos, sob a forma de mais-valia, principalmente com a proibição do tráfico; outra mais, proveniente do próprio comércio, principalmente o de exportação (*trade*). É bem representativo o estudo de Carvalho que nos aponta, em Pernambuco, um grupo de 14 traficantes-comerciantes-latifundiários (2002, p. 118), então chamados de “capitalistas” que fizeram

93. *Idem* (1874, p. 6).

sua acumulação através do tráfico de pessoas escravizadas; muitos deles formaram a Associação.

A transferência de capital dos engenhos para a cidade se deu lenta e gradativamente, a partir da independência política, já que a pressão tributária colonial desapareceu, o que era tolerado, provavelmente, pela existência do sistema de sesmarias. Uma vez, independente como nação, esse sistema ficou suspenso, o que só foi modificado com a Lei de Terras de 1850. Agora se tratava de arrumar a casa, já que a concorrência do açúcar antilhano (e, posteriormente, a do açúcar de beterraba) começava a minar a rentabilidade da atividade canavieira. Junto com isso, deu-se a utilização dessa elite canavieira nos quadros e negócios da política e da administração imperial e provincial, pois os novos aparelhos e quadros do Império e Províncias assim exigiam. Um terceiro fator, aparentemente sem muito significado, foi a instalação dos bacharéis na própria urbe, com a criação da Faculdade de Direito de Olinda em 1827. Já não mais voltavam aos engenhos tanto como antes. Os quadros do novo sistema os esperavam. Já deixavam tanto de ir a Coimbra ou Montpellier; Olinda, com seu curso jurídico, os atraía. E, até, iam para Paris, atrás do curso de Engenharia na Escola de Pontes e Calçadas.

Economicamente, os filhos da oligarquia canavieira iam representar seus interesses na cidade. Os comissários do açúcar já não tratavam com proprietários enfurnados em seus engenhos; passava a existir um pequeno setor terciário para cuidar dos negócios do açúcar: de elite agrária para agrário-exportadora, e desta, na segunda metade do século XIX, para investidores “capitalistas”, como chamava, um pouco antes, a revista fourrierista *O Progresso*.

A consolidação (o pouco que conseguiram no século XIX) dessa burguesia não se deu sem atritos, dentro de seus próprios componentes, devido ao caráter de fiscalismo do Estado. Os comerciantes a grosso de produtos importados se chocavam com

os exportadores de açúcar e algodão, pois o que é bom para um grupo prejudicava o outro; bem como os pequenos industriais locais se atritavam com os comerciantes em geral, devido às tarifas impostas aos produtos importados, sempre baixas, prejudicando a indústria local e beneficiando a inglesa e os comerciantes (brasileiros e/ou estrangeiros que transacionavam naquele nível). Os agricultores em geral (exportadores ou só fornecedores de matéria-prima) pediam sempre impostos que os beneficiassem, o que prejudicava a incipiente indústria local. Houve um caso excepcional, o do Visconde (então Barão) de Suassuna, senhor de engenho, político, acionista da RSF (possuía um lote de 100 ações em 1857) e proprietário de uma fundição de ferro no Recife, a Cardoso & Irmãos (Melo, 2007; Souto Maior, 2010, p. 119).

Essa formação econômico-social congregava três alas, dialeticamente antagônicas em seus particulares e complementares no geral, no que dizia respeito à propriedade dos meios de produção: os comerciantes exportadores/importadores, os latifundiários exportadores/fornecedores e os pequenos industriais (produção doméstica e pequenas fundições).

Essa burguesia incipiente era reforçada ideologicamente pelo liberalismo inglês na presença, aqui, do *manager* de estrada-de-ferro, a princípio; e os de carris urbanos e companhias de melhoramentos, companhias marítimas e abastecimentos de produtos básicos, um pouco depois.

A influência cultural inglesa foi analisada por Gilberto Freyre (1948), embora sem utilizar-se de um aparato conceitual objetivo, em que alguns conceitos foram jogados sem profundidade, produzindo o autor algumas generalidades de casos pontuais. Outros autores já haviam tentado analisar o fenômeno, inclusive brasilianistas, também com conceituações um tanto quanto vagas. Richard Graham usou como tese a “modernização”, defendendo que tinha havido mudanças, alegando que “as fábricas de açúcar inglesas trouxeram

substanciais contribuições para a mudança do Nordeste<sup>94</sup> (Graham, 2008, p. 156), enquanto Peter Eisenberg tentou desconstruir, como diz seu título *Modernization Without Change* (Eisenberg, 1974).

Graham vê a modernização como ação dos britânicos e não enxerga que o início da industrialização do Brasil tenha ocorrido a partir de conflitos entre brasileiros e estrangeiros, como advogavam alguns, o que ele chama de visão errada, já que os ingleses participaram significativamente deste assunto e, em assim fazendo, contribuíram para o início da modernização do Brasil<sup>95</sup>. Não é o capitalismo, para Graham, é a Inglaterra, como diz no título do seu quinto capítulo *Britain and the Industrialization of Brazil* (Graham, 2008, p. 125). O autor volta a reforçar essa ideia na conclusão do livro, juntando ao fim da escravidão e alegando o que os ingleses tanto contribuíram (“*The end of Negro slavery, to which the British contributed so much [...]*”) ao crédito, ao capital financeiro e às ferrovias<sup>96</sup>.

Ao contrário de Graham, tento ver, neste trabalho, a investida do capitalismo como um todo, se britânico, francês, além do português, na formação da burguesia recifense. Não a modernização inglesa, mas a modernização capitalista *tour court*, para a qual teve que manter afastada a crescente e avassaladora industrialização norte-americana (Morris, 2013), só reabilitada com a implantação do regime republicano no Brasil.

Pretendi detectar a presença inglesa em Pernambuco, não a partir de 1808, mas de meados do século XIX, a ideologia de progresso emanada do surto ferroviário inglês dos anos 1840, que chegou ao Brasil em 1852, na implantação da Mauá e na concessão da

94. “*The British-owned central sugar factories made substantial contributions toward the modification of the northeast...*” (tradução nossa – JCM).

95. “*(...) the British shared significantly in that task (industrialização), and in so doing helped begin the modernization of Brazil*” (2008, p. 125).

96. “*... their credit facilities often enabled Brazilian manufacturers to start up...*” (...) “*The railroads transformed the urban centers upon which they converged and the industries the British strengthened drew both capitalists and workers to the city*” (Graham, 2008, p. 323).

Recife-São Francisco, inaugurada em 1858. O capitalismo apareceu coeso em entidades diferentes, como os maiores trustes britânicos instalados aqui: *The Recife and São Francisco Railway*, *The English Bank of Rio de Janeiro* e *The London and Brazilian Bank Limited* (além destes dois, havia também um banco belga, segundo o Cônsul interino de Pernambuco, Mr. Corfield<sup>97</sup>). Outras empresas inglesas eram *The London and Brazilian Bank Limited* (a Estrada de Ferro Recife-Apipucos), *The Pernambuco Improvements (Recife Drainage)* e a *Pernambuco Gas Company*, esta, sob a direção da *Fielding Brothers*, entrou na justiça em 1892. No total, relata o Cônsul interino de Pernambuco, havia 16 estabelecimentos ingleses no porto do Recife e já havia declínio de seus números, devido à instabilidade do governo, à insegurança mercantil e à constante flutuação do câmbio<sup>98</sup>.

Devia ser chique, na metade do século XIX, ver, no Recife, um escritório com a firma *Boa Vista Bridge Works*, da *Watson & Smith*, para a construção da ponte da Boa Vista. Outra empresa organizada em Londres, em 1868, para construir o porto do Recife, mas que faliu, a *Pernambuco Dock and Harbour Company*. Até mesmo uma fundação inglesa, a de Bowman, que passou alguns anos em recesso, retornou ao mercado com o nome de *Pernambuco Engineering Works* (Graham, 2008; Souto Maior, 2010).

Para passar telegrama, o freguês podia optar por uma das duas empresas inglesas, *The Brazilian Submarine Telegraph Company Limited* e *The Western and Brazilian Telegraph Company Limited*. A própria ferrovia suburbana, *The London and Brazilian Bank Limited*, também possuía sua linha telegráfica, assim como a *Recife-São Francisco Railway*; e, posteriormente, *The Great Western of Brazil Railway*. A essas, juntariam a tentativa frustrada da rival ferroviária

97. *British Parliamentary Papers (BPP)*, 1875, LXXVII, 1875. *Report by the Acting-Consul Corfield... for the year 1874*.

98. BPP, LVIII, 1873. *Report by Acting Consul Corfield... de Pernambuco, 1872*.

*The Great Northern of Brazil Railway* e as companhias de engenhos centrais *The Central Sugar Factories of Brazil* e *The North Brazilian Sugar Factories*.

Para ter uma ideia dessa concentração de capitais estrangeiros, Pernambuco foi escolhido, em 1863, para uma filial do poderoso *The London and Brazilian Bank Limited*, fundado na Inglaterra em 1862, que havia comprado o *Anglo-Portuguese Bank*, no mesmo ano de sua fundação<sup>99</sup>. A criação desse novo tipo de banco, nos diz Graham (2008), foi devido a uma nova lei criada naquele país para fazer frente ao rápido incremento das relações comerciais entre Brasil e Grã-Bretanha. Outras filiais no Brasil foram implantadas na Bahia, no Rio de Janeiro, no Paraná e no Rio Grande do Sul, além de Santos (Graham, 2008, p. 95).

De repente, na História – como numa conjuntura de 50 anos – Recife se tornou uma cidade quase inglesa. Descobrir a nacionalidade de algumas empresas era difícil, pois logo traziam a firma em português ou o capital social não era conhecido. Filiais estrangeiras de nomes aporuguesados e empresas nacionais com algum controle acionário (ou apenas maioria de ações) de estrangeiro (sem as usinas), se destacaram entre 1850 e 1890 (ver Apêndice).

Além dessas sociedades, a burguesia estrangeira a serviço nos trópicos contava com uma mobilidade e inter-relacionamento impressionantes, demonstrando já seu grau de capitalismo evoluído, oriundo de situações de trusts e cartéis. A maioria desses agentes assumia duas ou três posições funcionais dentro de um Recife ainda pacatamente colonial, porque escravista.

.....  
99. Seu primeiro gerente foi o holandês, radicado no Recife, Pieter von Söhsten, casado com uma pernambucana, cujo filho, Julius, tornou-se grande empreendedor de navegação, exportação de açúcar e investidor em engenhos centrais, posteriormente, bem como no negócio da pesca da baleia, no século XX. Ver: EDMUNDSON, William; HART, Ian. *A História da Caça de Baleias no Brasil: de peixe real a iguaria japonesa*. Barueri, SP: DISAL Editora, 2014. p. 96.

Por serem comerciantes, eram membros da Associação Comercial Beneficente, como Philip Needham, presidente dessa Associação entre 1866-1868 e em 1872. Por deterem maior capital acumulado, participavam de muitas empresas como acionistas, chegando, às vezes, a possuir a maioria das ações. Por exemplo, o próprio Needham, agente de uma companhia de Vapores, não só apareceu como acionista, como se tornou um dos diretores, em certa época, da Companhia de Navegação Pernambucana e da Seguros Marítimos e Terrestres, em 1870. Exemplo também de uma excelente mentalidade burguesa era o americano Henry Forster que, sendo agente da companhia *United States and Brazil Mail Steam Ship*, tinha casa comercial à Rua do Trapiche; era, ainda, tesoureiro da Companhia Vigilante de Vapores de Reboque, suplente da Companhia de Seguros Indenizadora, e havia sido, em 1860, um dos diretores da Associação Comercial Beneficente.

Os tentáculos do capitalismo internacional começavam a penetrar em quase todas as atividades, sob um processo de coexistência pacífica com os burgueses locais.

Os *Saunders Brothers*, comerciantes estabelecidos à Praça do Corpo Santo, agenciavam a Aliança Companhia de Seguros de Vida & Fogo Liverpool, *London e Globe*. Charles Bencon gerenciava a casa *Rooker & Cia.*, e este, por sua vez, era gerente da Companhia Pernambucana de Navegação, que estava sediada à Rua do Trapiche, sendo, assim, a casa *Roston*, agente também dos *Fielden Brothers*. Johnston Pater, comerciante à Rua do Vigário, agenciava a Cia. de Seguros Comerciais *União Insurance*; William Rawlison, a *Brazilian Street Railway Company*; Astley, a *Nothern Company*; Adamson Howie, a Real Companhia de Seguros de Vapores Ingleses. Tanto Astley como Adamson eram comerciantes estabelecidos na praça, um à Rua da Candeia, outro à Rua do Trapiche<sup>100</sup>.

.....  
100. Almanack de Pernambuco (1899-1925); Relatórios de Presidentes de Província (1864-1872).

Edward Fenton, representante de James Crabtree, de Liverpool, foi o homem ligado a *The London and Brazilian Bank*, à Companhia de Beberibe e a *Brazilian Submarine Telegraph*. Seguiram-se outros nomes, em grandes quantidades, mesmo para período anterior a 1850, como 20 outros ingleses, em 1845 (Freyre, 1948, p. 80; Watts, 1945). Na década de 1870, um inglês, o engenheiro mecânico Joseph Leonard Turton, se associou ao português Luís Fonseca de Oliveira na fábrica de produtos alimentícios, a Pilar.

A dominação inglesa do comércio de exportação e, portanto, do capital estava se generalizando nas grandes cidades que tinham grandes portos. Na Bahia, além da presença da firma *Hugh Wilson & Son*, contratado para construir dois engenhos centrais, havia também a presença dos concessionários da *The Bahia Central Sugar Factories Ltd.*, James Edward Blair e Frank Dennis. Além destes, havia o engenheiro inglês David Webster Yates trabalhando para a firma *Duncan and Stewart & Co.*; outro inglês, nesta mesma firma, foi o engenheiro James Foster (Herold, 2009). Outra companhia inglesa que tentou investir em dois engenhos no Rio de Janeiro e outro no Espírito Santo foi o *London and Brazilian Sugar*, que teve seu contrato caducado em 1887.

Outro documento que mostra a presença inglesa na formação da burguesia pernambucana é a lista de acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor, em que os estrangeiros compõem 25% do quadro, todos comerciantes no Recife. Descendentes e/ou unidos por casamento, surgiram alguns nomes mistos, também, acionistas, como Thereza Maria Fennelly (William Fennelly), Juliana Robilliard (W.W. Robilliard) e Francisco R. Stepple da Silva (gerente da Companhia). A nobiliarquia local da cana e do comércio deixou de lado o *noblesse oblige* e passou a investir também nessa companhia. Lá estavam o Barão de Águas Belas, o da Soledade e o Visconde do Livramento.

A inversão de capitais se fazia em entidades que apresentavam boa rentabilidade e fluidez de capital, como as companhias de seguros e as companhias de transportes marítimos, haja vista o comércio exterior estar em mãos de oligopólios ingleses. Apenas pequena parcela do comércio interno era disputada pela ala burguesa nacional, mesmo assim concorrendo com portugueses e poucos franceses.

A presença desse contingente burguês britânico impedia, todavia, o crescimento autônomo de homônimo contingente nacional, cuja saída era a aliança com o capital estrangeiro, no que se tratava do setor agroexportador. Essa débil aliança tinha como único intuito permitir um equilíbrio na balança comercial para que os preços do açúcar e do algodão não caíssem, ou não lhes faltassem compradores e fornecedores de insumos básicos.

Além do mercado externo controlado pelos ingleses, o interno passou a sofrer a sua interferência, paulatinamente, com a introdução das ferrovias. Estes não significavam, na perspectiva neocolonialista, somente o sangradouro das matérias-primas, mas também de dinheiro, do capital em si, quando conquistavam para si a demanda de mercado interno em gêneros alimentícios especializados e outros bens supérfluos.

Resultante da aliança entre agroexportadores e comerciantes ingleses, o setor de subsistência passou a ser afetado, devido ao incentivo à *plantation* da cana e do algodão. O latifúndio se recompôs em função das ferrovias, expulsando a produção de subsistência para o Agreste e áreas do Sertão.

O monopólio britânico crescia assustadoramente e investia, como arremate de audácia, na própria agroindústria canavieira, implantando engenhos centrais, do Rio Grande do Norte a São Paulo. Choveram propostas de companhias inglesas para fundação de tais engenhos, embora algumas tenham se concretizado; outras faliram. Mesmo as realizadas, passaram às mãos de capitalistas

nacionais posteriormente. A inviabilidade de lucrar se fez patente em seus primeiros momentos de implantação: vários contratos caducaram em algumas províncias, apesar da garantia do governo Imperial e Provincial. Outras chegaram mesmo à falência, como *The Central Sugar*, cuja sede, em Londres, pediu concordata e, posteriormente (ainda em 1886), encerrou suas atividades nos quatro engenhos centrais que tinha ao sul de Pernambuco. De um total de 13 engenhos que duas companhias inglesas planejaram, só cinco entraram em funcionamento, vindo aquelas quatro a falir. Faliram na produção, mas outras se mantiveram na exportação do açúcar, que “ficou naturalmente em grande parte nas mãos de firmas britânicas” (Watts, 1945, p. 164).

No que os ingleses chamavam de *trade* (comércio de exportação/importação), essa burguesia tinha também seus representantes estrangeiros, como os exportadores de açúcar *Sanders Brothers* (agente Philip Needham), William Blackburn (de Liverpool), aqui representado por “Joey” Blackburn e Charles, que eram ainda agentes da *Harrison Line*. Também o foi Harvey Boxwell, quando constituía a firma *Boxwell & Co.* e a *Boxwell, Williams & Co.*, chegando a possuir uma descaroadora de algodão a vapor (Stein, 1979, p. 61; Watts, 1945). Graham (2008, p. 74) não fala em vapor (*steam*) e sim em “a *hydraulic baling press*”. Essa firma tinha filial em Maceió. Além desta, podemos apontar *Blackburn and Needham, Roston Rooker and Company* (representado por Charles Bencon), W. Blackburn (comércio de açúcar, representado por Joey Blackburn), *James Cabtree & Company* (representado por Edward Fenton, que, por sua vez, era representante também do *London and Braziliam Bank*, c.1863) e R. C. Batterbee (representado por M. H. Watt). Havia um B. C. Batterbee, engenheiro da ferrovia inglesa na Paraíba, *The Conde D’Eu Railway* (c.1885) (Ver: Melo, 2021).

Outra área de interesses conflitivos entre as alas burguesas nacional e inglesa foi a de corretores. A própria Junta Comercial do

Recife chegou a se pronunciar, em 1881, a respeito dos “zangões”, como se apelidavam os corretores ingleses, alguns de direito, outros tidos como falsos corretores. Dizia a Junta que “havia uma verdadeira coação destes elementos sobre os vendedores de açúcar, impondo o preço”. A Junta chegou mesmo a requerer punição contra W.W. Robilliard, que havia se apresentado ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda como corretor, baseada no Decreto nº 806, de 26 de junho de 1851. Robilliard também tentou criar uma companhia para uma estrada de ferro na Paraíba<sup>101</sup>. Havia as companhias de corretores mistas, como de Richard Conolly-George Gatis e João Raposo, o que não impedia de se exercer a função isoladamente.

Na parte industrial, destacaram-se duas das quatro fundições, a de *Starr & Cia.*, fundada em 1829; e a de Bowman, em 1835. Ambas viveram à procura de atenções e proteções do governo Imperial, mas que nem sempre vieram a ter, como parece se deduzir da “Informação dada ao Ilmo. Sr. Roberto Grundy [...] acerca de sua fundição de ferro em Pernambuco” (1855) (Souto Maior, 2010; Watts, 1945, p. 164). Diplomáticamente, não deixaram de criticar o governo quando este satisfazia os interesses dos agroexportadores, barateando o material básico dos engenhos, importado da Europa, deixando os similares aqui fabricados sem demanda, transformando os fundidores em meros mecânicos de reparos das peças estragadas que vinham dos engenhos, e as fundições em verdadeiras oficinas (Graham, 2008, p. 142). Isso poderia prejudicar a importação de carvão de pedra, já que, com as fundições, iniciou-se o transporte de carvão de pedra da Inglaterra para Pernambuco, em 1836. Por volta de 1842, já se importavam cerca de 10 mil toneladas para a fundição *M. Harrington & Starr*<sup>102</sup>.

101. APEJE. AC 1. Relatório da Junta Comercial de Pernambuco, em 22/01/1881.

102. BPP, LVIII, 1873. *Report by Acting Consul Corfield...* de Pernambuco, 1872.

## Burguesia urbana entre o dandy e o manager - ou uma classe média?

As ferrovias foram os tentáculos de penetração nas economias dependentes, formando seus *managers*, verdadeiros pontas-de-lança do imperialismo, com um impressionante afã de empreendimentos, em que missões do governo e atitudes capitalistas, muitas vezes, se concentravam em uma só pessoa. A ferrovia atraiu os engenhos centrais; basta ver como a maioria destes tentou se instalar no distrito cruzado pela RSF. Em segundo lugar, foi a *Great Western of Brazil Railway* (GWBR) que tentou atrair engenhos, como atraiu o Tiúma para o seu entorno, e nela estão grandes empreendedores. Mesmo que essa burguesia e até a aristocracia inglesa não viessem aos trópicos, tornavam-se moeda fiduciária para outros investimentos. Parece ser essa a participação de James Fergusson dirigindo a *Great Western*<sup>103</sup>. Outro a serviço da expansão do capital foi David Davies, que, em parceria com outros, construiu várias ferrovias na Inglaterra e veio dirigir a *Great-Western* (Pinto, 1949).

Outro empreendedor da GWBR foi Frank Parish que, apesar de nascido buenairense, era inglês e presidiu ferrovias inglesas em Buenos Aires e no Uruguai. Outro, Alfred Philips Youls (ou Youle?), dirigiu a *Conde d'Eu Railway*, na Paraíba, bem como tantos outros, segundo Estêvão Pinto. Completavam assim uma dominação de cargos já conhecidos, desde o início da Associação Comercial de Pernambuco (1839), onde já estavam Comber, Barry, Corbett, Gunn, Eyton, Smith, Latham, Bryan, a ler os jornais ingleses, chegados

.....  
103. Provavelmente se trata do cavalheiro James Fergusson, membro do Parlamento por Airshire, foi subsecretário na Índia (1860-1867), também de Estado, na Inglaterra (1867-1868); governador e comandante-chefe na Austrália (1868) e da Nova Zelândia (1873). Governador, em Bombaim (1880-1885), voltou ao Parlamento em 1885-1890. Dirigiu a *Caledonian Railway*, a *Glasgow and South Western Railway*, a *London and North Western Railway*, o *Bank of New Zealand*, a *Emigrant and Colonists Aid Corporation* e a *Eagle Insurance Company*.

nos últimos vapores (Pinto, 1949). Representavam o que foi visto, ideologicamente, como imperialista, por ser monopolizador e por extorquir dos países que lhe ficavam dependentes, abundância de matéria-prima a baixos preços, remessa de lucros para a matriz, mão de obra barata (como a das ferrovias e a dos engenhos centrais), além de impingir sobre eles conceitos pretensiosamente científicos, como o de raça e o de desenvolvimento das nações pela divisão internacional do trabalho.

Outra categoria profissional de bastante penetração na burguesia recifense foi a dos engenheiros e técnicos, mais das vezes ligados a mais de um empreendimento na capital ou na província, como os próprios de Mornay (o pai, Aristides Franklin Mornay e quatro filhos, dois em Pernambuco e dois em Alagoas; ver: Melo, 2024). Um exemplo mais amplo é o caso de Ernest Brotherhood, que era engenheiro da *Beberibe Water Company*, servia à companhia *Recife Drainage* e estava ligado profissionalmente às duas companhias de engenhos centrais britânicos (Freyre, 1948; Watts, 1945).

O que se observou no panorama técnico foi a troca de uma engenharia, a francesa, de construções civis, para a inglesa, da construção ferroviária. Passou-se da equipe do engenheiro Louis-Léger Vauthier, contratado para as obras públicas de Pernambuco, à equipe dos de Mornay para implantar meios de transporte moderno. Se a “missão” francesa substituíra a predominância da engenharia militar colonialista, de matriz portuguesa, seria gradativamente destronada a partir de 1850, com a presença dos engenheiros ferroviários ingleses da *Recife-São Francisco Railway* (Melo, 2007 e 2016). Pode-se mesmo dizer que a “missão” francesa foi trazida para a modernização dos hábitos, no Recife de Rego Barros, como simulacro de uma sociedade de corte (Nobert Elias), sem interferência nos equipamentos urbanos e rurais de produção. Era apenas adoção de sinais exteriores de modernidade, como analisa Poncioni (2010).

A concorrência, no entanto, se manteria com respeito à tecnologia do fazer açúcar, onde os franceses tinham grande reputação, os dois grandes trustes, o grupo francês *Cail & Cia.*, e o inglês *Fawcett Preston*, que, durante quase todo o século XIX, concorreram entre si, não só no Brasil, mas nas Antilhas e em Cuba, em colônias asiáticas e africanas. Em termos de empresas, ambas as engenharias faliram quanto à implantação dos modernos engenhos centrais em Pernambuco.

Nem sempre ocorreu o amaciamento nas relações desses com os nacionais, ou entre categorias diferentes, social e economicamente falando. Francisco do Rego Barros, engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, encarregado pelo governo Provincial para tal função, foi um dos que se atritaram com as companhias inglesas e com aqueles técnicos. Devemos observar aqui a sua dupla posição: engenheiro brasileiro, conhecedor da ecologia e da topografia, mais particularmente, e descendente de família de latifundiários da cana de açúcar.

Contra engenheiros brasileiros fiscalizando empresas estrangeiras, houve críticas pesadas, nos jornais locais, aparecendo, muitas vezes, como cartas anônimas. Foi o caso da crítica impiedosa que um articulista anônimo escreveu, o já citado Van Ufel, sobre a Estrada de Ferro Recife-Limoeiro (Van Ufel, 1885). Nessas críticas, o engenheiro-fiscal da Estrada foi chamado de testa de ferro (literalmente). Estas reações contra o capital estrangeiro, que vinham à tona em momento de conflitos de interesses, também surgiram na Paraíba contra os empresários W. Rawlinson e William Martineau (que viviam em Pernambuco) para a construção de uma ferrovia. As propostas destes dois eram também para abastecimento de água e iluminação pública. Houve uma reação provinciana através de cartas anônimas, escritas em 1871 e 1872 e publicadas na imprensa local, depois reunidas em opúsculo, sob o título “Cartas sobre uma Estrada de Ferro na Província da Paraíba do Norte, 1872”,

assinada por um tal de CM<sup>104</sup>. O autor atacava a presença inglesa na Província, principalmente W. Rawlinson, comerciante em Recife e que fora à Paraíba para resgatar uma carga de navio naufragado. Esse inglês aproveitou a ocasião e fez à Presidência da Província propostas para uma ferrovia, abastecimento de água e iluminação pública. Retrucava o missivista sobre tal proposta: “Olhe que os tais senhores ingleses não se contentam com pouco; querem logo tudo; são de uma voracidade insaciável”. No caso do engenheiro W. Martineau, coube a inspeção, em 1860, do rio Goiana e sua navegabilidade para um futuro canal (Pereira da Costa, 1966, p. 344).

Mas voltando aos engenheiros fiscais, Francisco do Rego Barros também criticou seu antecedente no 1º Distrito de Fiscalização dos Engenhos Centrais, por não ter sido rigoroso no exame de material vindo para as companhias britânicas. Conivência ou não, tornaram-se correntes atitudes assim. À burguesia nacional em formação, não restavam muitas alternativas: era ser apenas o profissional dentro dos quadros de pessoal; ou conivente e ser tomado por testa de ferro.

Essa mão de obra especializada, o pessoal técnico de nível assalariado, não correspondia ao tipo ideal do conceito de burguesia. Poderia ser chamada de “camadas médias urbanas” ou até de classe média. Mas dentro do universo em que se moviam, uma sociedade bastante rígida sobre estratificação social e, por cima disto, escravista, o status desses técnicos, embora remunerados, era alto. Eram funcionários do governo, nos mais altos escalões, e passavam para cargos mais elevados quando contratados por fir-

104. Analisando a “Memoria” de Retumba, consegui decifrar quem seria esse CM. Retumba diz: “Já se achavam escritas estas linhas, quando obsequia-me um amigo com um exemplar das cartas publicadas pelo nosso sempre pranteado comprovinciano, Dr. José da Costa Machado, a propósito de uma estrada de ferro que se projetava construir nesta província em 1872. O Dr. Costa Machado foi por longos anos inspector da Alfandega e conhecia a província a fundo. Por isso sua opinião sobre a produção da Parahyba deve merecer toda a confiança” (Retumba, 1914, p. 208). Ver ainda: Melo (2021).

mas estrangeiras ou nacionais (estas, geralmente, de capital misto para serem grandes). Dentro de uma ótica rigidamente marxista, não eram burgueses, desde que assalariados, vendedores de sua força (mental) de trabalho. Mas isso seria também abraçar conceitos um tanto quanto ideais, porque, em cada sociedade, historicamente dada, as camadas sociais e a formação econômico-social se operam através de particularidades, que só com uma análise histórica profunda conseguem-se desvendar. Nesta perspectiva, preferi colocar o pessoal técnico dessa época (1870-1890, por exemplo) muito mais integrado à “classe média”, em formação no Brasil ainda imperial (MELO, 2007). Hobsbawm (1978, p. 63) observa que, mesmo na Inglaterra, esse “escalão intermediário da sociedade” só se autodenominou “classe média no decurso do primeiro terço do século XIX”.

Poderíamos, aqui, invocar outra acumulação de capital que não dinheiro ou trabalho, mas, segundo Bourdieu, capital de outros campos tão necessários à época, capaz de levar famílias de brasileiros a se destacarem nos campos da educação, da cultura, da tecnologia e no campo social. Alguns nomes e troncos de famílias dominantes ou da alta classe média do século XX podiam ser inferidos entre aqueles arrolados, anteriormente, como funcionários, junto a ingleses nas companhias estrangeiras.

O fato de compor os quadros do sistema capitalista incipiente não coloca os brasileiros no mesmo nível salarial ou de percepção de rendas (em termos gerais). Além de serem pretendidos, as disparidades salariais devem ter provocado animosidade dentro desses quadros.

O que se torna importante visualizar na sociedade recifense da segunda metade do século XIX são as funções de certos senhores ricos, geralmente titulados pelo Império, junto às repartições governamentais, como fiadores, arrematantes, vendedores, credores, financiadores etc. É numa perspectiva assim que teríamos

de estudar, a fundo, as atividades capitalistas de um Barão da Soledade, de um Barão do Livramento, de um comendador Antônio Valentim da Silva Barroca, para citar aqueles que mais aparecem em relacionamento com órgãos do governo.

O Barão do Livramento, que também era vice-cônsul da Áustria em Pernambuco, por volta de 1868, era proprietário de um armazém perto do Forte do Mattos e de um terreno. Em 1863, havia solicitado um terreno de Marinha por aforamento. Uma década depois, sendo empreiteiro da escavação do Porto do Recife, solicitou e conseguiu o terreno alagado entre os arrecifes e o dique do Nogueira, detrás da ilha do mesmo nome, por aforamento útil e perpétuo<sup>105</sup>. Em 1865, solicitou da Tesouraria Provincial que o alagado que ia para seu trapiche particular fosse examinado lá, com o que concordou a Tesouraria. Tornou-se empreiteiro dos calçamentos de ruas do Recife, em 1868; e encarregado das obras da Ponte de Caxangá, em 1870. Em 1871, aparecia como fiador de Manoel Figueiroa de Farias, no valor de 9.600.000 rs., para a impressão dos trabalhos anuais da Assembleia Legislativa. Seus investimentos também se davam em construções para o governo, como das duas casinhas para construir perto do Palácio, em 1865, bem como participou de várias comissões oficiais<sup>106</sup>.

Outro empreendedor de grande atividade foi o Barão da Soledade, que participou da febre de aforamentos de terras de Marinha no perímetro urbano do Recife, concorreu para arrematar impostos de gado *vacum*. Tornou-se, no final dos anos 1870, acionista da *The Great Western of Brazil Railway*, ao repassar, como concessionário, para os ingleses Edward Perlen (ou Perlew?), Wilson Júnior

.....  
105. APEJE, Coleção Tesouraria da Fazenda (T.F. 46 – 1883, 1), T.F. 17 (1863, 2); Coleção Porto do Recife, P.R 49 (1875); Tesouraria Provincial (TP 74), 1867, 1).

106. APEJE, TP 82 (1868); TP 98 (1870); TP 100 (1873). APEJE, Coleção Ministério da Agricultura, M. A. 4 (1865).

e Ailsa Jansen seus direitos à empresa que fora incorporada em Londres para assumir a construção da estrada Recife-Limoeiro<sup>107</sup>.

Antônio Valentim da Silva Barroca, o industrial de tecidos, em 1874, tem sua fábrica funcionando no subúrbio da Madalena, retomando a atividade fabril que desaparecera da cidade desde que a viúva de Gervásio Pires encerrara as atividades de sua fábrica em 1826 (Chacon, 1974, p. 42)<sup>108</sup>. Mas suas atividades iam mais longe. Falando no Congresso Agrícola de 1878, ele se autorretratou:

Desde que pus em liquidação minha casa comercial desta praça, tenho prestado mais atenção à agricultura, no intuito de encaminhar alguns de meus filhos para esta nobre profissão [...] Ciente e consciente de quanto tem prosperado as províncias do sul com a cultura do cafeeiro, lembrei-me de experimentá-la no engenho Boa Sorte: de feito já ali possuía 10.000 plantas [...]. De então para cá não descurei esta cultura; e sem abandonar a da cana de açúcar [...] naquele engenho e no Cananduba, que adquiri depois [...] (1978, p. 161).

Como se denota, os indivíduos que formam a burguesia não estão investindo só num ramo, numa atividade. O comendador

.....  
107. TP 72 (1872, 3); TP 124 (1880, 2). Talvez se trate, aqui, não de Perlen, mais de Edward Pellew Wilson (Jr), que, junto com o irmão, Alexander, tinha 1.050 ações, além de algumas da Ferro Carril de Pernambuco e da EF Ribeirão-Bonito. Cf.: The Rio News, v. XX, nº 37, Rio, September 14, 1893, p. 1; BT 31 6843/37923. *Annual List of Members and Summary of Capital and Shares of GWBR. London, November 6, 1879.* Alexander Pellew Wilson era também agente consular da Itália, na Bahia, c.1870. Eram filhos de Edward Pellew Wilson, o Sênior, casado este com uma brasileira, D. Maria Constança da Silva Freire, chegado ao Brasil em 1837 e que fundou a Wilson Sons & Company, tornando-se o rei do carvão em pedra. Eduardo [sic] nasceu em Salvador, em 1832; tornou-se sogro de George Harvey Duder, um inglês que se estabeleceu como comerciante em Pernambuco, por volta de 1857, e se estendeu à Bahia. Lá, por volta de 1901, era agente da *Brazil Central Sugar Factories*. Edward Jr. foi nomeado conde português, morreu em Laranjeiras, em 1899 (Cf. Edmundson, William e Hart, Ian. A História da Caça de Baleiras no Brasil 2014, p. 66 a 60 e 286).

108. TP 161 (1889). Ficava tão só, no Recife, uma fábrica de sacos de estopa.

Antônio Valentin da Silva Barroca reunia as atividades comerciais, industriais e agrícolas, assim como o Barão de Suassuna, latifundiário que tinha uma fundição no Recife, associado a uma oficina de um inglês; ou ainda o comendador Francisco Maria Duprat, já anteriormente retratado.

A firma Rego & Barreto fundou uma refinaria de açúcar, com auxílio da Província, nos arredores do Recife, em 1856. Foi provavelmente vendida, pois aparece, em 1865, endividada perante o governo Provincial, que adjudicou a propriedade como patrimônio público, já que seu titular, José Guilherme Guimarães, possuía uma dívida de pouco mais de 7 contos de réis. Posta em hasta pública, foi arrematada por 2 contos de réis, à vista<sup>109</sup>. Entre os capitalistas (o termo se encontra explícito em *O Progresso*, de 1846) da época, os que chamam a atenção são arrematantes de obras públicas. Chegam a constituir um grupo de interesses, a ponto de a Tesouraria Provincial questionar se não fazem parte de um conluio para manter de lado, afastado, qualquer outro arrematante. Tratava-se de um grupo de 8 a 12 pessoas que apareciam em vários arremates, em 1855, num total de 30 concorrentes<sup>110</sup>.

O próprio Estado criou, ainda que precariamente, as condições capitalistas de investimentos, com títulos de dívida pública etc., como também na função de consumidor de gêneros de consumo imediato e de bens duráveis. Neste círculo, entraram os Mornay, com propostas de companhias para sanear a cidade, o porto, transportes e pontes em rodovias de ligação municipal. O francês Henri Milet também se engajou nos negócios ferroviários, a ponto de aparecer como empreiteiro para uma estrada de ferro de Tamandaré ao Engenho Piabas; contratado para restaurar uma ponte em Sirinhaém; pretendo comprador de uma barçaça do governo,

.....  
109. TP 28 (1854, 5); TP 33 (1856, 1); TP 37 (1857, 2); TP 69 (1866, 2).

110. TP 3 (1855, 2).

pelo dinheiro que a Tesouraria Provincial lhe devia pela rescisão do contrato acima<sup>111</sup>.

O comendador José da Silva Loyo Júnior, dono de um serviço de transporte de carroças, recebeu privilégios para assentamento dos condutores elétricos para luz no Recife, em 1885, além de seu filho, homônimo, ter conseguido garantias do governo para fundar um engenho central em Goiana, homenageando o ministro João Alfredo Corrêa de Oliveira com o nome da usina. Trata-se aqui do engenho central que, junto com o de Jaboatão, fazia parte do pacote da CSFB e que veio a se tornar Usina João Alfredo<sup>112</sup>, sob a direção da firma Pereira Carneiro & Cia. Mas também tentou investir em três outros projetos de engenhos em Tracunhaém, Siriji e Itambé, a juros de 6%.

O engenheiro Anfrísio Fialho e Theodoro Christiansen, pelo Decreto nº 8.053, de 24 de março de 1881, receberam do governo Imperial a garantia de juros de 7% sobre o capital de 1.500:000\$00 à companhia que organizasse o estabelecimento de três engenhos centrais, destinados ao fabrico de açúcar, nos municípios do Cabo, da Gameleira e de Água Preta, em Pernambuco. Neste mesmo ano, pelo Decreto nº 8.288, de 29 de outubro, receberam mais três concessões para engenhos em Escada, Jaboatão e Goiana. No entanto, repassaram seus direitos a *The Central Sugar Factories of Brazil Limited* (CSFB), neste caso, para fundar seis engenhos na província. O Visconde de Camaragibe defendeu os interesses (talvez como acionista) da Estrada de Ferro Limoeiro, quando pediu ao Ministério da Agricultura privilégios para a ferrovia.<sup>113</sup>

111. Ministério da Agricultura, M.A. 6 (1871); TP 70 (1872, 1); TP 39 (1858, 1). TP 51 (1861, 3); TP 56 (1862, 4). TP 51 (1861, 3); TP 56 (1862, 4).

112. M.A. 12 (1885); TP 148 (1885); TP 151 (1886). Ver Relatório da Uzina João Alfredo, de 29/02 de 1889, feito por Manoel Marques de Albuquerque Maranhão, engenheiro-fiscal, em 25/04/1888).

113. TP 117 (1879, 1); TP 126 (1880). MA 3 (1863). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8053-24-marco-1881-546221-blicacaoriginal-60157-pe.html>.

Outra concessão que foi assumida pela CSFB foi a dos Barões de Campo Alegre e de Guararapes, que haviam adquirido a garantia do juro de 7% sobre o capital de 1.000:000\$000 para o estabelecimento de um engenho central no município do Cabo<sup>114</sup>.

O capital inglês rateou o latifúndio canavieiro da Bahia ao Rio Grande do Norte. Se a CSFB e a NBSF se ocuparam do canavial entre Alagoas e Pernambuco, o Recôncavo Baiano recebeu a inglesa *Bahia Central Sugar Factories Limited*. No Rio Grande do Norte, também capitais ingleses tentaram adquirir uma concessão que havia caducado. Enquanto isso, capitalistas brasileiros organizaram a Companhia de Engenhos Centrais Paraíba e Sergipe, alimentada pelo capital holandês, para fundar três engenhos centrais em Sergipe, dois em Alagoas e um na Paraíba.

Surgiram capitalistas com seus próprios investimentos, geralmente na área açucareira, a partir de 1880, como o Visconde de Campo Alegre e o Dr. Paulo de Amorim Salgado, que solicitaram garantias de juros para comprarem os quatro engenhos que haviam sido da CSFB, em 1889. Amorim & Irmãos era vendedora de açúcar daquela companhia na praça do Recife, escolhida pelos ingleses pela “grande prática daqueles senhores e o capital de que dispõem, nos asseguram o bom desempenho da comissão”<sup>115</sup>. Ainda com respeito à agricultura canavieira, apareceram Cardoso & Irmão, pretendendo fundar engenho central (pretensão refutada, em 1886, por não preencher os requisitos). Há, ainda, a contar com o caso de Ignacio de Barros Barreto, anteriormente comentado, que fora acionado pela Tesouraria Provincial por não ter dado cumprimento às inovações que pretendia fazer em seu engenho, para o qual havia levantado empréstimo de 10:000.000 (dez contos de réis)<sup>116</sup>.

114. Decreto nº 6.238, de 28 de junho de 1876. Disponível em: [http://www.camara.gov.br/internet/infdoc/conteudo/colecoes/legislacao/legimpcd-06/Leis1876pront/L1876a\\_66.pdf#page=4](http://www.camara.gov.br/internet/infdoc/conteudo/colecoes/legislacao/legimpcd-06/Leis1876pront/L1876a_66.pdf#page=4).

115. MA 14 (1889); M.A. 12 (1885).

116. TP 103 (1874, 2); TP 120 (1879, 3); TP 135 (1882).

A mobilização de capital se realizava tanto pelos capitalistas da praça, onde já efetuavam pequenos negócios nas décadas de 1850 e 1860, como pelos agricultores, mais das vezes sediados na capital, principalmente em obras de infraestrutura no campo (estradas, pontes, açudes etc.) e nos engenhos centrais. Mesmo assim, se comparados com os países europeus, a distância era por demais pronunciada, haja vista que as obras de maior vulto, na província, eram apenas extensão dos tentáculos do capitalismo europeu. Para se ter um exemplo, basta ver os prêmios da Exposição de Berlim de 1887 que Pernambuco recebeu: Fábrica de Tecidos da Madalena – medalha de prata (2º prêmio); Jovino Bandeira, 1º prêmio, que, por volta de 1886, tinha uma fiação de algodão em Natal, Rio Grande do Norte (Veiga, 1956). Talvez seu prêmio tenha sido por esse empreendimento. Demais premiados foram: A. Ducassel, Litografia Karle, *Ausstellung Commission in Pernambuco*; e Hermano Stolyembach e Co., J. H. Conolly, *Aut der Offentlichen Arbeiten*, Victor Neesen<sup>117</sup>.

117. Ministério da Agricultura, MA 12 (1885).

## CAPÍTULO V

### A primeira investida de ingleses na economia açucareira - a moenda Mornay

P eço licença ao leitor/pesquisador para introduzir um capítulo inteiramente novo, não só no tópico, como também no estilo da narração, advindo da preparação da segunda edição do livro *Uma Família de Engenheiros Ingleses no Brasil: De Mornay Brothers* (2024). Achei pertinente retirar de lá as informações que obtive para expandir aquele livro ao mostrar a primeira investida daqueles ingleses na produção açucareira, antes de investirem no processo ferroviário provincial, com a Recife-São Francisco.



Antes de os Mornay despontarem na economia agrícola de Pernambuco, na década de 1850, eles estavam na província das Alagoas, como registrava o *Diario de Pernambuco* (DP), com certa frequência, a partir de 1840, com o patriarca da família, Aristides Franklin de Mornay, que em Alagoas, dava suporte ao filho Charles de Mornay<sup>118</sup>.

118. Em 5 de fevereiro de 1840, Alagoas efetuava o pagamento da quantidade 6\$780 réis “ao engenheiro Aristides Franklin de Mornay” por instrumentos por ele comprados e remetidos para Alagoas. Outro registro é de que os Srs. Aristides F. de Mornay e seu filho Eduardo viajaram do Recife para Maceió (DP, 5/2/1840 e 3/7/1840).

O velho Aristides estivera administrando minas, na década de 1830, na província de Minas Gerais e fizera projeto de uma ferrovia no interior daquela província; posteriormente fez planta, também, para uma ferrovia em São Paulo. Audacioso, junto com os filhos, abriu várias frentes de melhoramento de tecnologia, nem sempre aceito ou faltava-lhe capital. Lançou a ideia de fundar uma companhia de navegação em Sergipe. Em Pernambuco, apresentou um projeto para a Companhia de Águas de Beberibe para elevar as águas do rio por máquinas hidráulicas, cujas pretensões esbarra-ram na falta de desenhos qualificados e de fiadores<sup>119</sup>. Aristides, o patriarca, deve ter voltado para o Recife nos anos 1850, pois faleceu aos 76 anos, nesta cidade, em 21 de junho de 1857, sendo enterrado no Cemitério dos Ingleses.

Charles fora contratado para a Repartição de Obras Públicas e, depois, secundado por outro irmão, Frederick. Carlos, como portuguêsara o nome, só entrou no mercado da produção do açúcar, posteriormente, ao se tornar administrador do engenho da esposa, após a morte da sogra. No entanto, tornou-se bastante conhecido como montador de moendas de madeira para engenhos.

Em Pernambuco, a primeira tentativa de se lançar na tecnologia dos engenhos, por parte dos irmãos Alfred e Edward de Mornay, que haviam se radicado na província, ocorreu no início da década de 1850, como “engenheiros civis”, oferecendo projetos hidráulicos e serviços de agrimensur. Esta última atividade apareceu em começos da década de 1840, quando o “agrimensur e engenheiro civil” Alfredo [*sic*] de Mornay, demitiu-se da repartição de Obras Públicas de Pernambuco, da equipe do engenheiro francês Louis-Léger Vauthier, e começou a oferecer seus serviços aos senhores de engenho<sup>120</sup>.

.....  
119. DP, 18/7/42, p. 1.

120. DP, 16/8/1844, p. 3.

Alfred viera ao Brasil com a equipe de modernizadores da cidade do Recife, liderados por Vauthier, contratados pela administração do Barão da Boa Vista na década de 1840. Ao abandonar o cargo (ou ser demitido, pois a oposição liberal criticava sua contratação e o alto salário), Alfred passou a oferecer seus serviços, junto com o gêmeo Edward, como “engenheiro civil”. Em 1846, os irmãos avisavam aos senhores de engenhos e ao público que tinham mudado sua residência para o Manguinho e que se colocavam à disposição para a próxima safra<sup>121</sup>.

No entanto, quem se destaca primeiro é o irmão Frederick, em Pernambuco, que, assim como os outros, esteve ligado à indústria açucareira. Frederick prestou um grande serviço no engenho Aripibu ao conseguir nivelar a coleta de água com a roda do engenho. O proprietário, senhor Antônio José dos Santos, reconheceu, publicando nota no *Diario de Pernambuco*, que o engenho Aripibu era um dos documentos indelévels do talento do Sr. Mornay (Mello, 1972, p. 63).

Só a partir de 1851 é que os irmãos voltam a ser notícia na parte econômica, desta feita oferecendo “melhoramentos nas moendas e taços usados no fabrico do açúcar”:

Os abaixo-assinados tendo se ocupado por mais de 10 anos quase exclusivamente em melhorar o maquinismo nos engenhos e em acertar a forma das máquinas mais apropriadas ao país, e avaliando as grandes vantagens aos senhores d’engenho pela introdução de maquinismo dum novo modelo e duma qualidade superior; tem mandado construir em uma das mais acreditadas fábricas em Inglaterra uma pequena porção de taças e moendas que a respeito da qualidade do ferro são iguais aos melhores que se exportam da Inglaterra

.....  
121. DP, 26/5/1846, p. 3.

para as colônias. Observando durante a sua longa prática os defeitos que existem nas máquinas hoje em geral uso, o grande prejuízo que estes defeitos causam, a necessidade que existe de cuidar no aperfeiçoamento do maquinismo dos engenhos, e convencido das grandes vantagens que hão de resultar do emprego de seu novo maquinismo, e também confiado no espírito de progresso que se observa desenvolvendo agora entre um grande número de proprietários de engenho, os abaixo-assinados têm se animado a entrar nesta empresa; e assegurando, o emprego da primeira qualidade de ferro, e importando sempre as máquinas dos modelos mais aperfeiçoados, esperam merecer toda a confiança dos senhores seus amigos e o público. Logo que estejam avisados do primeiro carregamento que esperam no mês próximo vindouro, anunciarão com todos os mais detalhes. Alfredo e Eduardo de Mornay (DP, 23/6/51, p. 2).

Neste mesmo ano, foi concedido privilégio por 15 anos, pelo Decreto de 24/11/1851, a Alfredo e Eduardo de Mornay para um aparelho de ferro de moer canas. Em janeiro de 1852, já se fazem anunciar que, tendo obtido privilégios exclusivos no Império do Brasil para uma moenda de sua invenção, tinham autorizado para vender as mesmas, os srs. Roth e Bidoulac, em Pernambuco; o engenheiro Roberto Grundy, no Rio de Janeiro; e Johnson Bielby e Cia., na Bahia. A publicidade dizia que “tem dois cilindros grandes e dois pequenos trabalham sem virola, espremem mais o bagaço, de fábricas de ferro de superior qualidade e são muito fortes e duradouras”. Além de moendas, os irmãos também vendiam arados de ferro: “A. e E. de Mornay acabam de receber da mais acreditada fábrica da Inglaterra arados de ferro próprios para a cultura da cana, construídos na fábrica mais acreditada na Inglaterra e con-

tém vantagens sobre os outros arados, tanto no seu arranjo como na sua apuração. Vende-se em casa de Rothe e Bedoulac, à rua Trapiche, nº14”<sup>122</sup>.

Em agosto de 1852, os irmãos já estão anunciando a sua “Moenda Patente”, e meias moendas de vários tamanhos da patente A. e Ed. de Mornay, dizendo que seria de muito interesse aos senhores de engenho. Deram como exemplo a experiência com a moenda no Engenho Caraúna, de Domingos de Sousa Leão, que rendera de 10 a 15% a mais de caldo, cerca de 70%, contra 50 e 60% das tradicionais a vapor. A notícia foi saudada pelo cônsul inglês, H. Augustus Cowper, e pelo cônsul dos Países Baixos, P. C. von Shosten<sup>123</sup>.

Sobre essa moenda, há desinformações. Eisenberg (1977, p. 161), quanto à sua introdução no Engenho Caraúna, citando Hadfield (1854), diz que a moenda foi instalada em 1851. Souto Maior (2010, p. 108) diz (em legenda de foto) que foi em 1836, citando a mesma fonte. Sant’Ana dirime as dúvidas, quando afirma: “A moenda de Mornay, de quatro rolos, patenteada em 1851, foi introduzida no Brasil através do Engenho Caraúnas, em Pernambuco, de propriedade do Dr. Domingos de Souza Leão, Barão de Vila Bela, que a encomendara no mesmo ano da expedição da respectiva patente” (1970, p. 280).

A notícia da nova moenda, se bem que aceita por alguns proprietários de engenhos, enfrentou polêmicas através de escritos e comentários pela imprensa. Um missivista, J. M., na sessão de correspondência do jornal, criticou a postura do consulado britânico em elogiar a moenda de Mornay, dizendo que a Fundação Starr, desde 1834, já fazia moenda sem a virola. O crítico dizia que a moenda Mornay “em nada se constitui superior às de que até aqui se tem usado” e que a ideia de moenda sem virola já havia sido

122. DP, 13/1/1852 p. 1; DP, 21/1/1852, p. 3; DP, 5/11/51, p. 4.

123. DP, 4/8/52, p.3; DP, 10/11/52.

implantada antes pelo coronel Joaquim Cavalcante de Albuquerque no seu Engenho Paulista<sup>124</sup>.

Em seguida, veio outra crítica de um anônimo, também criticando o consulado britânico pelo elogio à moenda, alegando que uma só experiência não adiantava para provar a superioridade dela. Dias depois, aproveitando-se do título da publicidade dos Mornay, outro missivista, sob as iniciais P. P. Q. Q., fez a crítica de modo mais didático, elaborando sete questões e buscando referências científicas e indicação bibliográfica a que “Mornay” não leu (o missivista diz que Mornay confirma que não leu, em seu 2º artigo)<sup>125</sup>.

Uma quarta crítica, agora sob as iniciais de M. B. B., em quase duas colunas do jornal, citando autores franceses, apontando experiências em Guadalupe (7 moendas), Antilhas Dinamarquesas (1), Bourbon (6) e Málaga (1); e que os resultados de Mornay não eram novidade. Citou também a diferença de canas: a rajada, a branca, a caiana e a crioula, bem como as experiências em Pernambuco anteriores de Bolitreau, Danjois e Barreto, que chegaram até 71%. A polêmica adentrou até pelo açúcar contido no bagaço, pois a proposta de Mornay era tanto para retirar o máximo tanto para aumentar o caldo, como para que o bagaço queimasse melhor na fornalha. O crítico missivista alegou que isso prejudicava exatamente o fogo produzido por um bagaço mais seco e quebradiço e citou, em seu apoio, certo M. Kinapp, professor em Cambridge e “compatriota” do Mornay, ironizando-o<sup>126</sup>.

No entanto, os Mornay, sob o título “Aos senhores de engenho”, tentaram acabar ou abafar a polêmica, apelando para a compreensão do seu público-alvo. Disseram que:

.....  
124. Virola, nos engenhos de açúcar, peça de ferro ou de madeira situada no centro das moendas, que serve para encaminhar as canas (Houaiss, 2009). DP, 15/11/52, p. 2.

125. DP, 19/11/52, p. 1; DP, 30/11/52, p. 2.

126. DP, 17/1/11853, p. 2.

A. e E. de Mornay persuadem-se que conseguiram grandes melhoramentos em todos os processos... e tem combinado um sistema de mecanismo para o fabrico de açúcar, que é praticamente adaptado ao país, por ser forte, simples e de fácil manejo... que até o presente o açúcar do Brasil não tem gozado (no mercado). Com muito prazer darão informações minuciosas àqueles senhores, que queiram procurá-los<sup>127</sup>.

A coluna de publicidade da “Moenda Patente”, diariamente, também divulgava a Fundação Bowman (de David Bowman, radicado no Recife desde os anos 1830) e que passava a ter uma propaganda mais agressiva. Além destas, havia a *Star*, a *Low Moor*, esta, com propaganda mais discreta em apenas 5 linhas; e a agência *Edwin Maw*, representada por *Mc Calmont & Cia*; todas oferecendo suas moendas (Souto Maior, 2010).

Parece ter havido certo sucesso para que os Mornay se lançassem num empreendimento de maior envergadura. Em julho de 1852, o jornal publicava: “Um dos senhores de Mornay, a rogo de capitalistas estrangeiros e nacionais parte para a Corte a fim de obter privilégios para a construção de um caminho de ferro do Recife a um ponto acima da caçoeira de Paulo Afonso. Os ditos capitalistas se associaram para levarem a empresa”. O jornal dizia ainda que os irmãos tinham explorado o terreno até o rio Amaraji, até Sirinhaém, em Duas Barras. O texto falava em “classe pobre do interior”, que poderia achar que a estrada os prejudicaria, os tropeiros, principalmente, mas o redator da notícia falava em alternativas já a partir da estrada<sup>128</sup>.

.....  
127. DP, 28/1/53, p. 3.

128. DP, 21/7/52, p. 1.

No entanto, os concessionários da ferrovia Recife-São Francisco, Alfred e Edward, terminaram por renunciar à direção da empresa e a seus lotes de ações, vendendo seus lotes de ações voltando para a Inglaterra, por polêmicas na administração ao se envolverem com críticas e acusações sobre o uso de mão de obra escravizada de que os empreiteiros estavam usando na construção ferroviária; o que era proibido pelo regulamento das estradas de ferro e pelo governo inglês (Edmundson, 2016).

Dos Mornay que ficaram em Alagoas, Frederick voltou a se envolver com modernização açucareira na década de 1870, quando solicitou da Sociedade Auxiliadora Industrial Nacional o privilégio por 14 anos para sua invenção, uma “máquina centrífuga de purgar açúcar, para qual já obtivera patente na Inglaterra. No entanto, já enfrentaria uma concorrência, pois, nesta mesma sessão, o Dr. Ignacio de Barros Barreto pediu privilégio para sua ‘Moenda de pressão dupla de Pernambuco’<sup>129</sup>.

129. Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. O Auxiliar da Indústria Nacional, 4/11/1875, p. 446.

## CAPÍTULO VI

### Do carro de boi à maria fumaça - briga por terras

“Os carros do Santa Rosa chiavam na sua porta, os dez carros do coronel José Paulino, carregados de açúcar, levando a riqueza do homem para a estação.”

(REGO, José Lins do. *Fogo Morto*, 2015, p. 166).



**N**um primeiro momento, a presença de um meio moderno de transporte correndo na zona sul dos canaviais de Pernambuco e, posteriormente, em outras províncias açucareiras, trouxe euforia para os latifundiários que esperavam, assim, desenvolver a agricultura da cana e a produção de açúcar e seus derivados. Nos anos 1840, os irmãos Mornay pareciam manter excelentes contatos e contratos com senhores de engenho, como foi visto por MacGregor, um viajante inglês que passou pelo Recife e chegou a conhecer os De Mornay (MacGregor, 1848). O imaginário da modernização passava a tomar conta das mentes da elite canavieira e, talvez, tenha sido em razão desta engenhosidade – moenda - que os irmãos De Mornay, Alfred e Edward, obtiveram

da presidência da Província a concessão para uma ferrovia para atravessar os canaviais, rumo a um tão sonhado rio São Francisco. Nascia *The Recife and São Francisco Railway* (RSF).

Até aí, importância do carro de boi, carroça ou carroção se fazia tão premente que era o primeiro item, depois do gado, como apareceu até mesmo no leilão que Alfred de Mornay e o irmão Edward fizeram em 1850. Leiloavam muitas cabeças do melhor gado inglês (crioulo, explicavam – e não recém-chegado, para garantir a saúde, que estariam já imunes); também vendiam uma carroça de 4 rodas, de melhor construção, que carregava 400 arrobas, feita na Inglaterra; e mais duas carroças de duas rodas, um cavalo, um carro de mão, arreios para carroça, no Jiquiá, arredores do Recife. Como o vendedor estava de partida, devia-se pagar em espécie (DP 9/12/50).

O transporte em carroções e em carro de boi era tão importante que se disputavam mudanças na tração, como fez, em Alagoas, Charles (Carlos) de Mornay, embora, em 1865, ainda não houvesse ferrovia lá implantada. Alegava ter inventado “novo sistema de construção de carros destinados ao transporte de cargas pesadas”, que até submeteu à apreciação da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Este projeto perdurou por quase dois anos e foi rejeitado por dois motivos na sessão de 01 de fevereiro de 1865: por falta de melhores descrições desenhos, bem como para não obstruir a concorrência, pois “não se deve restringir a liberdade da indústria”. Foi até necessário que Edward de Mornay, como sócio correspondente, viajasse ao Rio para defender o invento. No entanto, o golpe maior contra as pretensões de Charles foi a avaliação do Dr. Raphael Archânjo Galvão, membro daquele sodalício, que rejeitou a proposta alegando que o Sr. Mornay tinha extraído o trabalho de outro protótipo, dizendo ser seu, denominado *Lednifhes Morterbuh*<sup>130</sup>. Em 1867, quando o assunto voltou à tona, naquela

.....  
130. Sessão do Conselho Administrativo, em 1º de março de 1865. O Auxiliar da Indústria Nacional, nº 4, abril de 1865; p. 161-164; Sessão do Conselho, em 16 de agosto de 1865, p. 336.

Sociedade, para nova discussão, estava presente também o sócio correspondente que fora aceito desde 1852, Edward de Mornay. Este defendeu o irmão alegando que ele não pedira privilégio, já que Carlos não se referiu a isto e, sim, à aprovação pelos profissionais daquela entidade. A Sociedade concordou com este diagnóstico e declarou que achava vantajosa e útil a invenção.

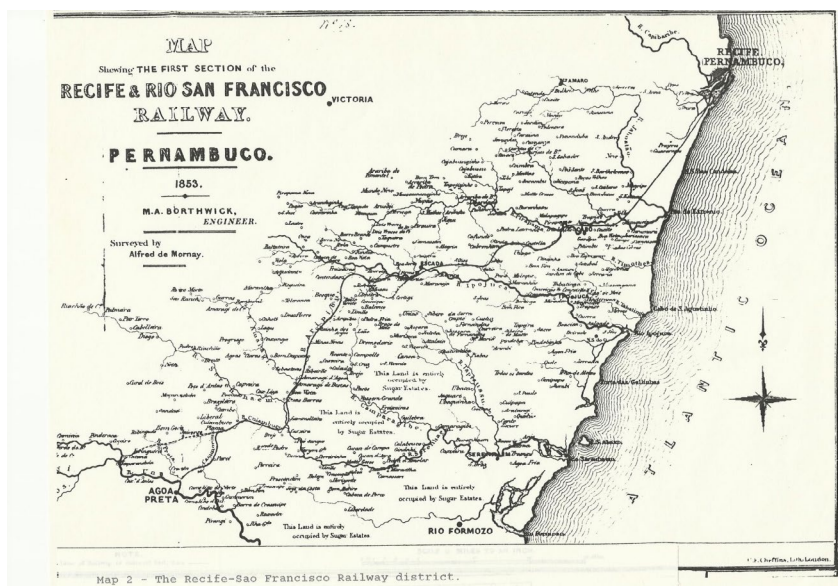
O carro de boi se manteve no circuito interno do engenho e até da rua, não concorrendo diretamente com o transporte de e para os engenhos banguês; ou foi modernizado parcialmente, sequer nos engenhos centrais, pois, em dados momentos e aportes geográficos foi o lombo de burro que tentou concorrer com a estrada de ferro na atividade dos almocreves, tropeiros. No momento, vemos como o sonho da ferrovia esbarrou num conflito, mais das vezes, agudo com os proprietários de terras de engenhos.



Se repararmos na publicidade da época, aqui representada pelo mapa do engenheiro chefe da RSF, M. A. Bortwick (com a supervisão de Alfred de Mornay), veremos que a escolha do traçado da ferrovia pleiteou a área mais fértil de Pernambuco, a região da Mata Sul, bastante ocupada desde o período do colonialismo, quando houve farta doação de sesmarias em troca de apoio ao sistema econômico, fiscal e político.

Portanto, para a sua instalação, a RSF, que, de início significava “melhoramentos” (termo para progresso, hoje, desenvolvimento), terminou por protagonizar relações de conflitos, pois nem sempre agiram de formas cordiais com os latifundiários. A ferrovia precisava de terras para construir seu leito, e estas já estavam todas ocupadas por engenhos, como mostra o mapa elaborado por Alfred de Mornay para a Companhia em Londres. Assim, o próprio concessionário, Alfred, tratou de organizar uma companhia para a aquisição da terra necessária.

Mapa 1 - A Recife & San Francisco Railway, Recife-Água Preta



Fonte: Public Record Office - Londres (apud Melo, 2016).

No início, ao precisar de terras para sua construção, a ferrovia causou alguns impactos na propriedade fundiária. Para alguns senhores de engenho, a companhia inglesa representou um pesadelo maior ainda, porque na recorrência ao Estado, suas causas se tornaram perdidas. Rezava o Decreto nº 816, de 16 de julho de 1855, em seu artigo 2º, regulamentando a aquisição de terras para construção de ferrovia, que as terras desapropriadas em favor de empresários ou companhias incumbidas da construção das estradas de ferro incluíam prédios e terrenos compreendidos, total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas que fossem necessários para a sua construção, como estações, serviço e mais dependências. Mais ainda, estava implícito nesse decreto que qualquer melhoria feita na terra com vistas a alterar o seu valor, quando da compra pela RSF, tornaria sem efeito esses melhoramen-

tos. Nenhuma autoridade judiciária ou administrativa poderia admitir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da aprovação das plantas por decreto (Benévolo, 1953, p. 402-A).

O regulamento de 1855, em seu artigo 7º, beneficiava as ferrovias que se estabelecessem no país, quando a Companhia e os proprietários de terras recorressem à justiça<sup>131</sup>. Caso o dono da terra desistisse dos preços que tinha aceitado antes, ou quando avisado de que a linha deveria cruzar suas terras, tentasse fazer alguns melhoramentos para alcançar maior preço, perderia o direito e a terra deveria ser incorporada à Companhia sob aquele valor. No entanto, o governo autorizava, neste documento, a criação de uma comissão arbitral, composta por cinco membros, sendo dois de cada lado, e um juiz, contudo os proprietários não poderiam recusar a perícia desta comissão, sob pena de multa e prisão (Benévolo, 1953; Silva, 1904).

Sabidamente, a estrada de ferro não se representava diretamente, mas, sim, através de seu braço direito, uma *Land Agency*, a Companhia Desapropriadora, talvez a primeira do Nordeste. Era uma companhia imobiliária formada pelos De Mornay e proprietários de imóveis no Recife e em seu entorno, como o Barão da Boa Vista, Dr. Álvaro Barbalho d'Uchoa Cavalcanti, o arquiteto José Mamede e o advogado e acionista da RSF, José Bernardo Alcoforado. Compravam terras, ou já as possuíam alguns membros desta Companhia, e as revendiam à RSF, através de um *land contract* (contrato de compra e venda de terras para a RSF). Alfred de Mornay (um dos diretores da ferrovia), representando a *Land Agency*, seguido do tesoureiro da RSF, S. P. Vereker, e o cônsul inglês, A. Cowper, fizeram um contrato para desapropriar as terras na confluência do Una e Pirangi, por £ 35,000<sup>132</sup> (Melo, 2016, p.111). Era um trecho riquíssimo em propriedades canavieiras, em cerca de 300 grandes plantações de cana, entre o Recife e o Una (Freyre, 2008, p. 68).

131. Decreto nº 1664, de 27 de outubro de 1855; *Diário de Pernambuco*, 2 de fevereiro de 1851, p. 2.

132. EF. 3. Cópia do contrato, de 26/03/1856.

No geral, com respeito ao traçado, começaram as reclamações, como a do senhor do Engenho Cuiambuca, que pedia compensação pela parte alterada da linha, depois da desapropriação (Galvão, 1869, p. 291). É sintomático que este engenho venha a ser um dos centrais da CSFB nos anos 1880, devido à sua vizinhança com o traçado da RSF.

Alguns desses conflitos para aquisição de terras para a ferrovia podem ser acompanhados através das páginas do *Diario de Pernambuco*, que publicava, em forma de cartas, as reclamações de proprietários pressionados para vender suas terras (Melo, 2016, p. 89). Conflitos quanto à desapropriação ocorreram quanto ao valor para a aquisição do Engenho Coelho e, em outro caso, com as do Engenho Barbalho. Quanto a este, o proprietário não aceitou o valor de £ 130 por milha e meia, que a Companhia oferecia, e entrou na Justiça. O próprio Mr. Scott Tucker, engenheiro assistente da RSF, reconhecia que se oferecia muito menos do que os contratantes tinham recebido pela venda da terra. De fato, era uma especulação imobiliária, talvez precoce, no cenário escravista regional<sup>133</sup>.

Conflitos pela terra ocorreram, também, quanto às áreas pretendidas pela Companhia nos engenhos Utinga, Olinda e Providência. Novamente, a Companhia Desapropriadora oferecia apenas £ 394, quando o proprietário dos três engenhos tinha estimado em £ 3.153, considerando que o terreno incluía a casa grande e mais oito construções<sup>134</sup>. Protestava, então, o José da Silva C. Guimarães contra a Companhia Desapropriadora, que alterara o traçado feito anteriormente pelos Srs. Mornay. Alegava que, antes, “levantaram a planta em Utinga pela extensão de todo este vale; não pelo centro dele, mas um ou outro lado e quase sem ocupá-lo, servindo-se quase exclusivamente das encostas das elevações que o formam em toda a sua extensão”. E que isto “quase que nenhum prejuí-

133. EF. *Dispatch by Mr. Scott Tucker to Mr. Bellamy*, London, November 11, 1856.

134. A versão, no câmbio, dá 3 contos e 500 mil réis, e 28 contos, respectivamente. *Diario de Pernambuco*, 2 de fevereiro de 1861 (p. 2).

zo dava-nos comparativamente ao que se pretende fazer, com os desvios que os engenheiros da Companhia têm feito da linha dos Mornay...”<sup>135</sup> (Melo, 2016, p. 113).

Essas mudanças ocorriam porque, às vezes, a Companhia Ferroviária não aceitava os terrenos oferecidos pela Companhia Desapropriadora e fazia contraproposta, com outras plantas levantadas, estabelecendo-se pequenos conflitos entre o engenheiro construtor que não aceitara as terras e os Mornay que haviam feito o *survey*. Houve um caso em que a Companhia Desapropriadora chegou a oferecer 3:500\$000 (três contos e quinhentos mil réis), enquanto o proprietário pedia 28:000\$000 (vinte e oito contos de réis), já que o novo traçado incluía toda a largura das terras do engenho e a linha devia passar perto da Casa Grande, para o que seriam demolidos oito edifícios. Outro tipo de inconveniência, senão de conflito, entre a RSF e Desapropriadora era a denúncia de que havia alguns abusos, como o da Desapropriadora ter pagado preços mais altos pelas terras dos Mornay (Melo, 2016, p. 113).

Proprietário de engenhos denunciavam esses conflitos de interesses nas páginas do *Diario de Pernambuco*, como o que ocorreu a respeito do Engenho Limoeiro, em Escada, para o que ambos os contendores tiveram de recorrer a um comitê jurídico, com direito a um desempatador, que seria nomeado. Neste caso particular, o desempatador escolhido pelas autoridades foi o senhor Dr. [Manoel] Buarque [de Macedo], sobre quem o proprietário se questionava se ele se inclinaria para imobiliária: “Mas será possível que ele se preste a ser instrumento de uma tal iniquidade?”<sup>136</sup>.

135. Melo (2016, p. 113).

136. *Ibidem*. Manoel Buarque de Macedo, recifense, formou-se em Matemática pela Escola Central (Politécnica) do Rio de Janeiro, então com 19 anos, e doutor em Ciências Políticas e Administrativas pela Universidade de Bruxelas. Engenheiro ajudante da EF Pedro II, em 1860, foi nomeado engenheiro-fiscal da RSF; posteriormente, foi acolhido membro do Instituto de Engenheiros Civis de Londres. Como político, foi deputado tanto por Pernambuco como por Alagoas, chegando a Ministro da Agricultura, Comércio e

O proprietário José Leão Pereira de Mello denunciou a Companhia Desapropriadora, em 1860<sup>137</sup>, mas criticando diretamente a RSF, esta “verdadeira calamidade”, causadora de “inúmeros males e misérias”, “flagelo dos proprietários, cujos terrenos ela corta”. Entendia que a companhia pertencia à estrada de ferro. Além disto, criticava até a Justiça, alegando que esta agia mais como uma espada e não como uma garantia de direitos, chegando a permitir à imobiliária que desapropriasse, gratuitamente, terrenos produtivos, como se fossem de sesmaria (já que os proprietários haviam recebido de graça das mãos do Poder Colonialista – assim entendemos), ou então que pagasse, apenas, 40 réis por braça, segundo a Lei de Terras” (Melo, 2016, p. 114)<sup>138</sup>. Isto parecia ser permitido à imobiliária, por ser uma empresa brasileira, e não à RSF, registrada na Inglaterra.

A alegação também incluía o privilégio da concessão ferroviária de várias léguas tanto de um lado como de outro da estrada e, em muitos casos, isto incluía trechos já beneficiados, lavrados, com partidos de cana e cercados, próximos ao engenho, com casas e açude, e que se este fosse tapado, causaria um prejuízo de mais de duzentos pães de açúcar por ano. A Companhia, no entanto, pretendia pagar 2:000\$000 (dois contos de réis!). Exclamação do missivista proprietário. No entanto, aceitou 10:000\$000 (dez contos de réis), desde que a Companhia fizesse a obra no açude para moer o engenho com aquele valor (Melo, 2016, p. 114/115)<sup>139</sup>, por terra e ações do estoque da RSF.

.....  
Obras Públicas (Pereira da Costa, 1982, p. 644-647). As obras da RSF tiveram andamento facilitado graças ao engenheiro-fiscal Buarque de Macedo (RT Dec. 28, 1861, p. 1582).

137. Estrada de Ferro (I) (João Dias Pereira de Mello). *Diario de Pernambuco*, 01 de agosto de 1860. Esta primeira carta foi publicada com o nome errado do missivista, e corrigido na segunda carta, para José Leão Pereira de Mello. Essas cartas eram publicadas na coluna “Communicados”. No dia 03 de agosto, o autor publicou a segunda parte (II) enviando de Pernambuco, em 01 de agosto de 1860. *Diario de Pernambuco*, 01 de agosto de 1860. Utilizamos até o artigo Estrada de Ferro (V), publicado em 13 de agosto de 1860.  
138. Referia-se ao direito que o Estado Imperial concedera às companhias ferroviárias de exigir as terras de sesmarias de graça, de acordo com a Condição Sétima do Contrato de 1852 (Benévolo, 1953, p. 388).

139. *Diario de Pernambuco*, 03 de agosto de 1860 e 04 de agosto de 1860.

## Entre reações por terra e ações do estoque da RSF

Nem só de conflitos com a RSF viveram os senhores de engenho. Com ressalvas àqueles que tinham suas propriedades dentro do traçado da ferrovia, a maioria dos latifundiários canavieiros acolheu com simpatia a novidade de acumular capital. Pelo menos, no início, muitos senhores de engenhos se encantaram com o chiado das locomotivas, o tinir das rodas nas emendas dos trilhos, o aço brilhando pelo canal, mas também se preocuparam com fagulhas e incêndios.

Figura 1 – A primeira locomotiva da RSF



Fonte: Foto de Augusto Stahl.<sup>140</sup>

Barões açucareiros, sonhando com o retorno assegurado pelos ingleses, aderiram aos lotes de ações da RSF, como o de Cimbres (Domingos Malaquias de Aguiar Pires Ferreira), o de Camaragibe,

.....  
140. Disponível em: [https://acervos.ims.com.br/portals/#/search/Fotografia?collection=Augusto\\_Stahl%3Fpage%3D4%3Fpage%3D1](https://acervos.ims.com.br/portals/#/search/Fotografia?collection=Augusto_Stahl%3Fpage%3D4%3Fpage%3D1).

o de Suassuna, o de Pirapama (Manoel Ignacio Cavalcanti de Lacerda) e o de Capibaribe (Manuel de Sousa Teixeira). Entre os Sousa Leão, aderiram o Barão de Vila Bela (Domingos de Sousa Leão), o Barão de Caiará (Augusto de Sousa Leão) e o Barão de Sousa Leão (Ignacio Joaquim de Sousa Leão). Este grupo<sup>141</sup> detinha o maior estoque da RSF entre as oligarquias. No entanto, nos anos 1860, preferiram trocar parte desses estoques (83%) em bônus do Governo, enquanto os Rego/Barros/Barreto trocaram 84%. Também, lá, estavam os Albuquerque Cavalcanti (e Cavalcanti de Albuquerque), como o Barão, depois Visconde, de Camaragibe (Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque) que, atuou também, já como Senador, na distribuição das ações da RSF. Outro titulado dos Cavalcanti, ramo dos Suassuna, o Visconde de Suassuna (Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque) investiu em ações, assim como outro nobre, o Barão e Conde da Boa Vista, Francisco do Rego Barros, bem como o Marquês de Olinda que, como senador, Ministro e membro do Conselho de Estado, forçou a mudança no traçado da RSF para beneficiar sua terra, Água Preta<sup>142</sup>.

Posteriormente vemos uma repetição desse poderio político, no caso da concessão da estrada Recife-Limoeiro, pelo Barão de Lucena, presidente de Pernambuco, que tinha seus interesses particulares, pois nascera em Bom Jardim, onde tinha dois engenhos (Jordão Filho, 1977, p. 240). Na Paraíba, um dos concessionários da ferrovia inglesa *The Conde D'Eu Railway*, Diogo Velho de Albuquerque, fez com que a estrada tivesse um ramal para sua terra, Pilar.

Latifúndio, nobreza titulada e cargos políticos formaram o tripé conservador deste momento de capitalismo incipiente, deste

141. Pelo menos dois membros dessa família voltariam a investir em ações ferroviárias na década de 1870/1880, desta feita na *The Great Western of Brazil Railway*, os doutores Luiz Felipe Leão e Felipe de Souza Leão.

142. *Public Record Office/Foreign Office (London): Board of Trade (BT) 41 591. Joint Stock Companies Act, May 23, 1857; Idem, April 26, 1860* (Listas de acionistas). Ver tabela de acionistas em: Melo (2016, p. 325-329).

momento de modernização, sob a liderança da RSF. Por exemplo, Ignacio de Barro Barreto (Melo, 2007, p. 230), presidente da Câmara da Vila do Cabo, que se tornara acionista da RSF, foi quem recepcionou o Imperador em 1858. Outros acionistas, como o Visconde de Camaragibe, um dos distribuidores das ações da RSF, foi eleito senador. O Visconde de Suassuna, senador, foi nomeado presidente de Pernambuco. Pareciam estar aderindo ao progresso, movendo-se do capital agromercantil, acumulado através, também, do tráfico de trabalhadores da África, para o financeiro e pré-industrial, porque acreditavam nitidamente nas rodas de aço. Pareciam corroborar a tese de que a ferrovia era a filha branca de uma mãe preta (El-Kareh, 1982; Melo, 2007, p. 230).

No entanto, se esta interpretação vale pelo início do empreendimento, não encontra guarida com o andamento da história, pois esses latifundiários migraram, imediatamente, quando o governo central resolveu trocar seu próprio estoque de ações da RSF por bônus, em 1860. A debandada do estoque da RSF foi quase geral, permanecendo a aristocracia rural, ao trocar suas ações por bônus, com apenas com 28% do estoque (Melo, 2007). Ou seja, 134 acionistas (entre estes 39 proprietários de terra) se retiraram do estoque de ações da RSF entre 1857 e 1860; enquanto 72 deles (sendo 20 proprietários) continuaram, pelo menos, até 1860.

As listas inglesas nos mostram dezenas de latifundiários (*planters*), e muitos aparecem apenas com o nome de suas propriedades, com grafia confusa, já que anotada por ingleses: Buranhaém, Mato Grosso, Carnigo (?), Marengi (Amaragi?), Contendas, Velho (Cabo), Fernandes, Algodoais, Caxangá, Javinda, Caramia (?), Jurissara, Tobé, Caiara (de Manoel do Rego Barros de Souza Leão), Mattos, Matapiruna, Conceição, Muribeca, Caiará (de Luiz Francisco de Barros Rego), Raiz, Bom Despacho, Ribeira, Pereira e Bamburral. Muitas vezes, não aparece o nome do engenho, mas apenas o município: no Cabo, em São Lourenço, em Jaboatão, em Rio Formoso,

em Bonito, em Muribeca. Ver tabela de proprietários acionistas em Melo (2007, p. 231)<sup>143</sup>.

## As ferrovias açucareiras

Aqui, aproveito o mote de ferrovias cafeeiras (Matos, 1974) para circunscrever o objeto da pesquisa. Se os engenhos centrais (e usinas) vieram tomar o lugar dos banguês, o trem veio tomar o lugar dos pesados e gemedores carros de bois: “Usina e estrada de ferro como que se uniram para acabar com o banguê [...] a usina encontrou na estrada de ferro o elemento com que se aliar para facilitar a obtenção das canas necessárias nas moendas todo-poderosas” (Diegues Júnior, 1949, p. 100).

Não pretendo, aqui, fazer um resgate da história ferroviária, mas verificar como se deu a implantação da pequena malha de ferrovias açucareiras na região Nordeste do país (em contraponto às cafeeiras do Sul). Neste sentido, a *Recife and São Francisco Railway Co. Ltd.* cuja concessão é de 1852, mas inaugurada em 1858, dos concessionários ingleses Edward e Alfred de Mornay, foi a primeira ferrovia inglesa no território brasileiro; a primeira de capitais nacionais no Brasil foi a de Mauá em 1854.

Decidi, pois, estudar o relacionamento de ferrovias e engenhos, tanto os banguês como os centrais, já que a implantação da ferrovia se fez no sentido de aproveitar a fertilidade da região canavieira, a Zona da Mata Sul, ou mata-úmida. Em busca de comprovar o inter-relacionamento entre capitais de ferrovias e engenhos centrais, também pesquisei a *Great Western*, quanto ao distrito canavieiro da mata seca, na direção noroeste da Província/Estado, bem como a Estrada de Ferro de Caruaru (EF Central de Pernambuco). O es-

143. *Foreign Office* – (BT) 41 591. *Joint Stock Companies Act*, May 23, 1857; *Idem*, April 26, 1860. Listas de acionistas.

tranho disso tudo é que boa parte da Zona da Mata Norte úmida (o entorno de Goiana) ficou sem ferrovias, fora o trecho de Tracunhaém e Nazaré da Mata, servido pela *Great Western* (Melo, 2007).

O surgimento da RSF não foi aleatório ao contexto econômico do país e de sua dependência ao capitalismo internacional, embora as décadas de 1850 e 1860 não tenham sido, ainda, o período fértil dos investimentos capitalistas nos meios de transportes. Tampouco pode ser tomada como mera atração da produção canavieira, assim como não foram os engenhos centrais. Trata-se de uma política inglesa de exportação de capitais e bens manufaturados, bem como uma aliança de financiistas no mercado londrino a explorar o potencial capital acumulado pela escravidão e anterior tráfico, atraindo-o para o mercado financeiro, principalmente garantido a 7% de juros sobre o capital, pelo menos no que toca ao interesse do capital inglês investido em estradas de ferro na região canavieira:

Tabela 7 – Ferrovias açucareiras no Nordeste do Brasil (século XIX)

Companhias	Concessão	Obras/inauguração	Capital
<i>Recife and S. Francisco Railway</i>	1852	1855/1858	Inglês
<i>Bahia and S. Francisco Railway</i>	1853	1856/1860	Inglês
<i>Great Western of Brazil Railway</i> (*)	1868/1873	1879/1881	Inglês
<i>Natal and Nova Cruz Railway</i> (Rio Grande do Norte)	1873/1875	1880/1881	Inglês
EFC Recife-Caruaru (Central de Pernambuco) (*)	1878 <sup>144</sup>	1881/1885	Estatal
<i>Great Northern of Brazil Railway</i> (Olinda-Goiana-Itambé) (*)	-	(Não foi implantada)	Inglês
<i>Alagoas Railway Co. Ltd.</i> <sup>145</sup>	1879/1880	1881/1884	Inglês
<i>Conde D'Eu Railway Co. Ltd.</i> (Paraíba)	1871/1872	1880/1883	Inglês
Estrada de Ferro Sul de Pernambuco (Prolongamento da RSF) (*)	1882		Estatal

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura, 1892.

Nota: (\*) Não se concretizou devido à ação jurídica movida pela rival *Great Western*.

144. Declarada de interesse geral para o serviço do Estado pelo Decreto de 26/10/1878.

145. Seu traçado, estratégia de Hugh Wilson, incluía uma área de 42 engenhos (Diegues Júnior, 1949, p. 98).

Para ter uma ideia de como o capital estrangeiro e o nacional, este empastado no tráfico de humanos, foram desviados para expandir a infraestrutura canavieira no Nordeste, basta ver que, em quase meio século (1845-1897), foram repassadas pelo poder público 55 concessões ferroviárias. No entanto, entre 1852 e o final do século, em Pernambuco, estavam em tráfego a Recife-São Francisco (RSF) (com seus 125 km), e, a partir de 1878, o seu prolongamento para o rio São Francisco, assumido pelo Estado Imperial até Garanhuns, sob a firma EF Sul de Pernambuco (EFSP); do mesmo jeito, estavam a estatal Recife-Caruaru e a Recife-Limoeiro, com seus 92 km em construção, assumida pela *The Great Western of Brazil Railway* (GWBR). Uma terceira ferrovia inglesa, *The Great Northern of Brazil Railway*, que correria de Olinda a Goiana, com ramal para Itambé, nunca foi construída; e os conflitos jurídicos com a GWBR se arrastaram de 1893 a 1901<sup>146</sup>.

Vale a pena explicar o conflito de interesses do capital estrangeiro quanto à polêmica jurídica criada pelas companhias inglesas beligerantes, GWBR e *Great Northern*. A novela para instalar uma ferrovia, partindo de ou findando em Goiana, envolvia até política e fuga de capital comercial, a partir daquilo que foi a “patriotada”,

.....  
146. O traçado da GWBR, cujas obras começaram em 1879, ia do porto do Recife para o distrito algodoeiro de Limoeiro, 83 km de distância, com um ramal de 13 km para Nazaré e uma pequena e estratégica extensão para Timbaúba, nos limites paraibanos. Este ramal/extensão era parte da política de capturar o mais rico distrito açucareiro, o dos vales do Tracunhaém e Capibaribe-Mirim, que tendiam, depois de 1870, a buscar o Canal de Goiana. A linha cobriria 355 propriedades e 74 engenhos de açúcar, seguindo o Capibaribe, paralelo à rodagem do Governo, que, até o fim do século, teria 77 km. FO BT 31 6843/37923. *Memorandum of Association of the Great Western of Brazil Railway Company, Limited and Articles of Association. December 21, 1872.* A GWBR entrou com um processo na justiça contra a rival inglesa *The Great Northern of Brazil Railway* (GNBR), quanto ao raio de privilégio (no contrato original da RSF havia ficado estabelecido que era de 5 léguas para cada lado da ferrovia) no qual outra ferrovia não poderia se instalar; no entanto, no perímetro urbano, essa zona diminuía até para 15 km. A GWBR também tentou contestar a estatal Recife-Caruaru, o que perdeu na justiça. FO BT 13 824. *Great Northern of Brazil Railway Company, Limited.* Reclamação. (Sem data nem local, impresso em português).

ou “mata-mata marinho”, de 1872, narrado por Paulo Cavalcanti (2009) e seguido por um escritor goianense (Jordão Filho, 1977).

Com a abertura do canal do rio Goiana, em 1870, e vendo-se que a concessão da estrada de ferro Recife-Limoeiro roubaria deste porto fluvial toneladas de cargas vindas do distrito de Nazaré da Mata, os goianenses pediram às autoridades uma ferrovia que fosse de Goiana a Timbaúba, a fim de carrear os produtos agrícolas da área (Jordão Filho, 1977, p. 240).

A concessão para uma ferrovia entre Goiana e Timbaúba surgiu da Lei Provincial nº 1.115, de 17/06/1873, como nos mostra Paulo Cavalcanti, pela qual ficava a Província autorizada a conceder privilégio a pessoas ou companhias para a construção de uma estrada de ferro, ligando as duas cidades (2009, p. 257). Mal-estar político entre liberais e conservadores, maçons e comerciantes portugueses fez parte do cenário que eclodiu com a “patriotada”, pondo, de um lado, o Barão de Lucena, com seus interesses em levar a ferrovia Recife-Limoeiro; e, de outro, o conservador e goianense João Alfredo de Oliveira, suposto apoiador do levante contra os comerciantes portugueses. Como aquele movimento esvaziou a cidade de boa parte do capital comercial, a elite canavieira local não pôde fazer frente aos proprietários da área de Timbaúba, que preferiram se ligar a Recife-Limoeiro, como ramal de Nazaré, do que depender do canal e porto de Goiana, à época não concluído (Cavalcanti, 2009, p. 257-259; Jordão Filho, 1977, p. 239/240).

Com a passagem da concessão das mãos do Barão da Soledade, José Pereira Viana, para a companhia inglesa GWBR, esta incorporou o ramal Timbaúba-Nazaré, deixando os goianenses de ver navios literalmente no seu porto fluvial, já que os latifundiários, sem o capital dos portugueses que liquidaram seus negócios em Goiana e fugiram de lá, nunca conseguiram levantar o capital necessário para atrair os ingleses da GWBR (Jordão Filho, 1977, p. 241). A partir daí os latifundiários e comerciantes goianenses co-

meçaram a apostar nos planos da *The Great Northern*, na ferrovia de Olinda-Itambé, com ramal para Goiana. Apesar do processo na justiça, da parte da GWBR, a *Great Northern* começou as obras, como mostra Jordão Filho: “Já no ano anterior, em 23 de março de 1895, o governador Alexandre Barbosa Lima informara ao Congresso Legislativo (Assembleia) do início da estrada de ferro Olinda-Itambé, passando por Goiana, já com seus 27 km de alinhamento, 22.926 km de nivelamento e 26.920 km de secções transversais (Jordão Filho, 1977, p. 244)<sup>147</sup>. Com o fim do mandato de Barbosa Lima e com o desfecho jurídico, no começo da República, do processo contra a *Great Northern*, esta companhia não pôde se estabelecer no país.

Portanto, como se pode notar deste pequeno fragmento, o surto ferroviário em Pernambuco não significa espírito empreendedor do pernambucano. Era, na verdade, muito mais a Inglaterra, em sua pujança da Revolução Industrial, exportando bens de capitais. A febre de ferrovias canavieiras (em geral, inglesas) atingiu a Paraíba, com *The Conde D’eu Railway*; e Alagoas, com *The Alagoas Railway*. No Rio Grande do Norte, foi construída a *The Imperial Brazilian Natal-Nova Cruz Railway*; na Bahia, três ferrovias se destacavam: *The Bahia-São Francisco Railway*, com 124 km de tráfego e 150 km em construção (sua extensão ao São Francisco também foi assumida pelo Estado Imperial); a Central, com 44,6 km de tráfego e 104 km em construção; e a de Nazaré, com seus 8 km, todos já com tráfego<sup>148</sup>.

A *Recife-São Francisco Railway* (RSF), concedida aos irmãos De Mornay, pelo Decreto nº 1030, de 07 de agosto de 1852, tinha o pri-

.....  
147. Este autor, por certa escassez de documentação pertinente, à época, comete alguns enganos, como dizer que a concessão da Recife-Limoeiro fora dada “à companhia inglesa *Pany Limited*” (p. 240); na verdade, foi a *Great Western of Brazil Railway*. Em outra passagem, diz que “[...] perderíamos decerto a nossa esperança de ouvir o apito das máquinas da *Great Western* silvar ao atravessar o nosso encantador vale do Capibaribemirim, peçadas de cana com destino a Itambé” (p. 244). Neste caso, tratava-se da rival, a *Great Northern*, que já estava com seus dias contados, tendo em vista a iminente derrota judiciária para a *Great Western*.

148. Relatório do Ministério da Agricultura, 1880; Melo (2007).

vilégio de 90 anos. Associados a investidores em Londres, incorporaram uma companhia ferroviária, *The Recife-San Francisco Railway & Co* (RSF), em 1854, sob um capital de £ 900.000 em 45.000 ações de £ 20. A estrada que deveria correr do Recife às margens do São Francisco, nunca passou de Palmares, abdicando a Companhia inglesa, do trecho total, que seria, posteriormente, assumido pelo Governo Imperial, mas só até Garanhuns. Inaugurada, em seu primeiro trecho (31 km de extensão), até a vila do Cabo em 1858, a Companhia mudou o terminal previsto para Água Preta, passando ao Engenho Una, que se tornaria Palmares (Melo, 2016).

O que atraiu a Companhia inglesa não foi o açúcar, mas a garantia que o Governo Imperial dava de 7% de juros sobre o capital investido. Entre a concessão e a construção (1852-1858) até quando foi encampada pelo governo republicano, em 1900, e arrendada à GWBR, a RSF logrou certo êxito no transporte de açúcar, em comparação com os tradicionais meios de transportes, mas operando com déficit em relação ao capital empregado. Além da parte de exportação de bens de capitais, dando vazão à siderurgia inglesa, tornando-se quase monopólio, a RSF terminou por incentivar a aquisição de material para instalação de *tramways* entre engenhos tradicionais e sua linha, já que, quando da implantação dos engenhos centrais, estava implícita a construção de *tramways*. Além disso, a RSF atraiu vários novos empreendimentos para o distrito canavieiro por onde corriam seus trilhos, como a fábrica de pólvora do Cabo. Por volta da última década do século XIX, a RSF tinha vendido 2.945 m de trilhos como ferro velho, o que resultou num ganho de £ 12,330<sup>149</sup>.

A garantia de juros dada pelo Governo Imperial foi uma maneira de atrair o capital inglês como investimento, bem como o capital local anteriormente empatado no tráfico africano. Daí, ofe-

.....  
149. RT, Apr. 8, 1899, p. 343.

recer 5% de juros e uma aliança com a elite produtora de açúcar, tanto da Bahia (com a sua inglesa ferrovia Bahia ao São Francisco) como a de Pernambuco, oferecendo mais 2% de juros.

As ferrovias foram um campo fértil para a elite canavieira aplicar parte de seu capital empatado, então, do tráfico africano. Além, é claro, de se tornar moeda política, reforçando a dominação e o prestígio dos latifundiários, além de ser uma nova fonte de renda. O traçado da estrada seguiu, muitas vezes, o dedo do político, como no caso de Água Preta, terra do Marquês de Olinda, grande acionista daquela ferrovia, que foi escolhida para terminal de linha (Melo, 2016). As tramas políticas para adquirir concessões e depois repassá-las, vendê-las, bem como atrair os traçados das ferrovias para seus territórios, principalmente com ajuda da imprensa, pode ser visto também na Paraíba, em Alagoas e no Rio Grande do Norte (Aranha, 2006; Diegues Júnior; Tenório, 1979).

As concessões ferroviárias passaram a ser um jogo financeiro para a elite agromercantil, devido à garantia dos 7% de juros que o Governo Imperial concedia às companhias ferroviárias. Comerciantes locais e estrangeiros, residindo não só em Pernambuco, mas também em Alagoas, na Paraíba e no Rio Grande do Norte, cedo aprenderam a lição dos irmãos Mornay, que tinham vendido a sua concessão para a companhia inglesa *The Recife and São Francisco Railway*. Uma das formas de pagamento pela concessão seria em forma de lotes de ações. Assim fizeram o Barão de Soledade, o Barão de Livramento e membros da família Guedes Alcoforado, tanto os de Pernambuco como os residentes em Londres, mas estes com interesses no Rio Grande do Norte. Também tentaram, mas sem sucesso, o francês Henrique Milet, radicado em Pernambuco; o inglês e fundidor William Bowman; e, isoladamente, Edward De Mornay, com planos de construção do porto do Recife. Outro inglês, William Martineau, junto com outro conterrâneo, tentaram juntos obter concessão ferroviária na Paraíba. Até administradores

provinciais, como Diogo Velho Cavalcanti, que, depois de ter sido presidente de Pernambuco e ministro da Agricultura, conhecendo os meandros das concessões ferroviárias, tornou-se concessionário de uma estrada em sua província, a Paraíba, na década de 1870, associado a outro político local; e o administrador que também foi das Alagoas e outras províncias, Silvino Elvídio Carneiro da Cunha; além do engenheiro André Rebouças que, juntos, venderam a concessão (repassaram) à companhia inglesa *The Conde D'Eu Railway* (Melo, 2016, 2021).

Grande parcela dos políticos oriundos da elite canavieira também defendeu os interesses do capital estrangeiro, quando dos resgates dessas ferrovias, bem como durante sua construção. No caso da encampação da RSF pelo Governo Republicano, os acionistas não tiveram prejuízo, já que o Brasil pagou as exageradas contas de capital por ocasião do resgate, principalmente por ter ela operado com déficit nos transportes, que era coberto com as garantias de juros do governo, apesar de tantos outros privilégios (Melo, 2016).

Outra força dos latifundiários foi evitar, quando da construção e operação da RSF, que não se retirassem da lavoura os braços escravizados. Assim, para atrair capitais ingleses, o governo editou a lei ferroviária em que “a Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construção do caminho de ferro senão pessoas livres” (Melo, 2007, p. 49). Assim, estava, supostamente, proibindo uma fuga da força de trabalho da *plantation* para a ferrovia, pois essa necessitava de algo em torno de 2.000 homens, conclamando até escravos de aluguel, confusão esta que fora logo esclarecida com a intervenção do cônsul inglês. Pelo menos se inscreveram 908 brasileiros, mas este número, até o fim daquela década, chegou a 1.750 trabalhadores locais (Melo, 2007, p. 73).

O que se sabe através dos documentos da própria empresa ferroviária, analisados pelo historiador britânico William Edmundson, é que um dos concessionários originais quebrou o pacto social,

empregando indiretamente a mão de obra escravizada, o que foi motivo de conflito entre o consulado britânico e a empresa. O cônsul inglês Henry August Cowper, que, na década de 1840, denunciara barbaridades cometidas pelos latifundiários contra os trabalhadores escravizados, agora, dentro da nova ordem – a proibição do tráfico – e lei ferroviária, pareceu ficar indignado quando a RSF foi denunciada por empregar escravizados na abertura da estrada. Em agosto de 1856, o cônsul pediu explicações à Companhia de que uma subsidiária para construir a estrada, a *Gardner & Lowden*, começara a abrir a estrada por entre matas e canaviais. Havia sido o contratador oficial da RSF, Mr. Furness, quem autorizara. Neste assunto, tinha o apoio de Alfred de Mornay, que declarou que o empreiteiro teve o direito de empregar escravos direta ou indiretamente. Por sua vez, o empreiteiro Lowden acusava Furness de haver obtido a posse daquela mão de obra, de maneira sorrateira, que teria mandado “Lowden descer com De Mornay e fazer os arranjos em Vila de Cabo com os donos de escravos para o emprego de mil dos seus escravos, já que De Mornay me disse que lá tem uma abundância para comprar”. De Londres, o Secretário Adjunto para as Relações Exteriores, Conde de Shelburne, chamou a *Recife and São Francisco Railway* à responsabilidade, porque temia fiascos tanto diplomáticos como fuga de capitais de investidores ingleses que não pretendiam compactuar com a escravidão (Edmundson, 2016, p. 66-70).

Os produtores canavieiros também influíram nos traçados ou na construção de ferrovias, já que performavam um papel importante dentro da clássica divisão internacional do trabalho, como produtores de matéria-prima para exportação. Tal foi o caso de os proprietários de Pernambuco se reunirem com a presidência da Província em 1878, requisitando que, em vez de ser construído o prolongamento da RSF até o rio São Francisco, se construísse uma ferrovia de 100 km (para Caruaru - inicialmente era até Vitória), “a zona mais cultivada e de maior produção da província”, segundo

Valentim da Silva Barroca no Congresso Agrícola (1978, p. 180). A região teria cerca de 200 engenhos, com uma produção anual de 15.324 t. métricas de açúcar, tendo Vitória de Santo Antão o município com 70 engenhos (Pinto, 1949, p. 110)<sup>150</sup>.

Quanto à segunda ferrovia inglesa implantada para correr, parcialmente, no distrito canavieiro ao noroeste da capital, a GWBR, só conseguiu atrair a construção de dois engenhos centrais, previstos para Timbó e Nazaré da Mata. Seu destino seria, momentaneamente, como seu viúvo, o distrito algodoeiro de Limoeiro e os limites com o sul da Paraíba, com o ramal de Nazaré atingindo Timbaúba. O concessionário original, Barão da Soledade, conseguiu o contrato com a Província em 1870, que foi modificado em 1873. Repassou sua concessão à companhia inglesa GWBR. As concessões ferroviárias tornaram-se moeda nas mãos da elite canavieira e comercial, não só de Pernambuco, mas também de Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Todas as concessões adquiridas (e, posteriormente, as dos engenhos centrais), seja por não conseguir incorporar o capital, ou por apenas especulação, eram repassadas logo a companhias inglesas, copiando praticamente o modelo da RSF, em que os originais concessionários recebiam parte do pagamento da concessão em lotes de ações.

A GWBR obteve autorização para funcionar em 1873. O governo concedia gratuidade dos terrenos devolutos nacionais, bem como o uso da madeira existente nestes terrenos e a isenção de direitos de importação de trilhos, maquinismos e instrumentos para a construção da ferrovia; a Companhia não poderia adquirir escravos, e seu custo total não poderia passar de 5 mil contos de réis (Pinto, 1949, p.79, 84, 92-93).

O número de engenhos era promissor, além do algodão de Limoeiro. Calculava-se em 355 engenhos, assim distribuídos: São

.....  
150. Relatório do Ministério da Agricultura, 1882.

Lourenço, 23; Paudalho, 40<sup>151</sup>; Glória, 15; Nazaré, 73; Luz (em São Lourenço), 28; Santo Antônio, 44; Tracunhaém, 97; Bom Jardim, 22; e Limoeiro, 13. O transporte de açúcar seria o peso maior da Companhia, como demonstram estes dados:

Tabela 8 - Transportes na GWBR (em mil tons.)

Exercícios	Açúcar	Algodão	Madeira
1882/1883	7.6	1.1	0.8
1883/1884	31.5	2.2	1.3
1884/1885	25.2	1.4	1.3
1885/1886	7.8	1.5	1.1
1886/1887	20.4	5.0	2.4
1887/1888	32.8	5.6	1.6
1888/1889	22.6	7.1	2.8
1889/1890	13.6	5.7	2.6
1890/1891	27.4	7.1	3.8
1891/1892	14.6	2.7	1.2

Fonte: Pinto (1949, p. 96).

Como se depara, os cinco primeiros anos de operação do engenho central Tiúma não equilibraram a produção açucareira, ao menos em termos de envios para o Recife (1887-1891/1892) (Pinto, 1949).

A crítica que se fazia à GWBR dizia respeito às altas tarifas. Em 1885, surgiu um opúsculo, com o pseudônimo de Van Ufel, criticando os fretes dessa Companhia, que saíam 30% mais caros do

151. Paudalho, por volta de 1876, possuía uma área plantada de cana em torno de 92.615.400 m<sup>2</sup>, ocupada por 91 engenhos (6 a água, 70 a animais e 15 a vapor, de 4 a 5 hp.), produzindo cerca de 55 t de açúcar por engenho e 5.000 litros de aguardente por engenho. Além disso, tinha algodão plantado numa área de 31.000.000 m<sup>2</sup>. A lavoura de subsistência vinha de uma área de 54.000.000 m<sup>2</sup> de feijão, 73.000.000 m<sup>2</sup> de mandioca e 58.500.000 m<sup>2</sup> de milho. APEJE, Coleção Juiz de Direito (JD) 58. Resposta do Juiz Joaquim Pires G. da Silva ao Questionário do Ministério da Agricultura de 1876, em 16/05/1876.

que na Recife-São Francisco (Van Ufel, 1885, p. 10). Parece ter sido uma constante, talvez um problema, onde (o)corressem estradas de ferro, pois, até mesmo na Corte, o Centro de Indústria e Comércio do Açúcar do Rio de Janeiro criticava as tarifas das estradas de ferro (Meira, 2010, p. 36/7).

No entanto, apesar de ser inicialmente uma ferrovia açucareira, a RSF teria cometido uma série de falhas, segundo Van Ufel, pois havia deixado de lado os engenhos de Paudalho para cima, escolhendo a chã de Carpina, lugar seco. Além disso, o material rodante parecia ser de segunda mão, dando só para 20 sacas de lã. As locomotivas só arrastavam apenas 70 toneladas e 90 vagões não comportavam a produção de 12 estações (Van Ufel, 1885, p. 11/12). Daí, segundo o autor, os proprietários preferirem, então, os almocreves com suas tropas de animais, pois sabiam “ao menos quando chegará com certeza seu gênero ao mercado e porque, pelo lado pecuniário, quando encontram animais que lhes bastem, os fretes que pagam, comparados aos da estrada de ferro, incluídas as despesas do Brum para os armazéns, pelo menos não são superiores”. Acresce-se a tarifa de 400 a 480 rs. que se pagam da estação do Brum para os armazéns exportadores<sup>152</sup>.

A posição do autor é um aparente nacionalismo contra a exploração estrangeira, em que parece entender os mecanismos do imperialismo: “O que se vê é que as Companhias Inglesas que teem obtido garantias de juros e as exigem para empregar entre nós os seus capitais, as tomam antes como uma *transação comercial* [em

152. Os almocreves, antes de a GWBR ser aberta, cobravam por carga de 5.000 a 6.000 réis, reduziram o frete para 3.500 e 4.000 rs. em cargas de 11 e 12 arrobas – (variando de 165 a 180 kg) dos lugares de descarçamento ao armazém exportador. A diferença de frete ficava na base de 740 rs. No caso do trem, até ficava oneroso se o produtor viajasse com sua carga, pois sua passagem estava orçada em 6.400 rs. – ida e volta – tendo ainda de orçar com o frete das bagagens e de compras que fizesse no Recife. A posição do autor é de favorecer os almocreves, categoria esta que começou a entrar em crise com a presença das ferrovias britânicas e estatais.

itálico, no original] do que como meio de fazerem uma exploração industrial. Acrescentava que “nessa transação comercial todas as sutilezas do comercio britânico em países estrangeiros são postas à prova, para que seja este feliz Brasil ludibriado, extorquidos os seus dinheiros, multiplicados os juros a que nos obrigamos”<sup>153</sup>.

E, em páginas adiante, acrescenta:

Essa administração especialmente desabusada, que, julgando-se em país de cegos e surdos, sem escrúpulos, parece ter exclusivamente por fim – de fraudar por todos os meios os cofres nacionais e roubar deste público que a alimenta e ajuda a fazer economias, pois, desde 1878 que o governo paga anualmente 350 contos de réis à Companhia e não tem direito a passes, senão um abatimento, enquanto tudo barateiam, em obséquio a gente de nacionalidade britânica. É porque a *aristocracia* [itálico do autor] britânica ali obsequiada nem a esse preceito regularmente (os passes) deve ficar sujeita, é porque o ridículo orgulho dos *parvenus* [sic] daquela linha, ostenta em tudo o desdém que vota ao cumprimento dos deveres a que estão obrigados os que vivem à nossa custa e nossa custa fazem escandalosos favores<sup>154</sup>.

Aludia a ingleses que viajavam sem pagar em carros de primeira classe e que até não pagavam fretes por suas feiras. Criticava, também, os condutores que paravam o trem fora de estação para as “notabilidades Inglesas” descerem. Quanto ao empregado brasileiro, exigiam dele um certo servilismo, pois “só ocupava os pequenos lugares, ainda por cima dizendo: se quiser é isso que pagamos, se não lhe convém, vá embora”. O próprio engenheiro-fiscal da empresa, brasileiro, não é poupado por Van Ufel, pois, defendendo a

.....  
153. *Idem* (p. 3).

154. *Idem* (p. 15).

empresa, diz que “os ordenados marcados no quadro só vigoram quando não houver quem por menos ocupe os lugares”<sup>155</sup>.

E, mais uma vez, assume um lado nacionalista: “É a audácia e grosseria britânicas a julgarem-se no Egito, na terra do *Khediva*”. Ou seja, admitia que o comportamento da Inglaterra era igual tanto para suas colônias como para o Brasil. O autor chama de “testa-de-ferro” àqueles que defendem a Companhia, intimidando judicialmente a redação do *Diario de Pernambuco*, para a apresentação dos autógrafos de nossos artigos: “Não recorreremos ao feio expediente de substituírmo-nos por testa-de-ferro” (itálico, no original)<sup>156</sup>.

Deixando as críticas à GWBR de lado, voltemos à atenção ao que os ingleses tinham para o incremento da produção açucareira.

A *Recife-São Francisco Railway*, com sua sede na *City*, em Londres, acompanhava mensalmente os relatórios enviados por seu superintendente e, por duas vezes ao ano, fazia publicar, no *The Railway Times*, o movimento dos seus trens nos canaviais ao sul do Recife. Portanto, pode-se seguir o incremento e as crises da produção açucareira, arrolando os dados dos relatórios da Companhia, já que a ferrovia foi uma estimuladora da mecanização dos tradicionais banguês, não só pelas tarifas sobre o transporte de material para a transformação do engenho, mas também até mesmo pelos interesses de firmas fundidoras e/ou comerciais, associados ou não à RSF. Propagandas em jornais recifenses mostram produtos da metalurgia e da siderurgia inglesas e escocesas entre nós, como os da firma *Walter Macfarlane’s Casting* (principalmente, aqui, no caso, para estações ferroviárias); e a firma *Kerr Stuart & Company*<sup>157</sup>, que oferecia em nossos jornais, locomotivas e vagões, cujos represen-

.....  
155. *Idem* (p. 15-16).

156. *Idem* (p. 71).

157. Este Kerr teria a ver com W. Kerr, autor de *A practical treatise on the cultivation of the sugar cane*. London, 1851, que já era do conhecimento dos alagoanos, como mostra Sant’Ana (1970, p. 119).

tantes, *Browns & Company*, estavam sediados à Rua do Commercio, no Recife; ou a Casa Bastos, também representante de locomotivas e locomóveis (por certo, de acordo com a gravura) (Souto Maior, 2010, p. 125-131).



Assim, a RSF, sem concorrência à altura, reinou, por quase meio século, na Zona da Mata Sul de Pernambuco, até ser encampada pelo Governo Federal e ser arrendada à GWBR. Carregava, apesar da concorrência de tropeiros e barcaças, 43% da produção de Pernambuco, apenas cobrindo 1/5 da Província e, desta área, tinha carregado praticamente 2/5 da produção. Para se ter uma ideia desse tráfego, a ferrovia inglesa, em seu distrito, transportava quase o mesmo que os transportes por água em toda a área canavieira, ultrapassando-o em 1884 e 1885 (Coutinho, 1888). Teria sido devido às instalações dos engenhos centrais? Mas há que se levar em conta o surgimento das ferrovias EF Sul de Pernambuco (caudatária da RSF) e da GWBR.

Tabela 9 - Transporte de açúcar em Pernambuco (mil toneladas)

Anos	P/ água	%	Animais	%	RSF	%	Total*
1880/1881	58	43	27,5	19	50	37	135,8
1881/1882	55	42	18	14	55	43	128,2
1882/1883	29	40	10	13,5	28	38	73,8
1883/1884	49	37	11	8,5	47	36	131,8
1884/1885	32	31	12	12	37	37	371,8
1885/1886	31	40	6,3	6	44	43,5	78

Fonte: Dados elaborados a partir de cálculos de Coutinho (1888);

Nota: (\*) Este total inclui a ferrovia GWBR (cujos dados não estavam disponíveis para os dois primeiros anos) e outros meios de transportes.

Terras na vizinhança da linha estavam se tornando canaviais, e os engenhos vinham crescendo sua produção a cada ano, enquanto a população começava a morar em pedaços de terra não tão longe da linha<sup>158</sup>. A diretoria da RSF, em Londres, mostrava otimismo: “*The various engenhos [sic] were becoming little centres of population by whom European produce would be consumed [...] was a source of profit to the company*”<sup>159</sup>. Esse discurso voltava sempre à tona quando caíam os dividendos ou a safra havia sido menor, causando movimento abaixo do esperado. De vez em quando, a diretoria da RSF voltava a pregoar otimismo com o aparecimento de mais engenhos: “[...] *the number of Engenhos sugar factories and others were increasing. Every year some new land was planted, and every year some new plantation began to produce*”<sup>160</sup>.

Desde os anos 1860 que a Província carrega para a região canavieira ao sul do Recife mais investimentos, como a fundação de diversas colônias nas três décadas que se seguiram: Suassuna, Riacho do Mato (Colônia Socorro, devido à seca) e, por fim, a Colônia Orfanológica Santa Isabel (transformada, posteriormente, já na República, em Escola Industrial Frei Caneca, a partir de 1895). Ou seja, a política do governo de progresso seguia os trilhos da RSF. E os ingleses da ferrovia estavam de olho nessas políticas, como relatava o presidente da Companhia: “[...] *a newly planted colony of 4.000 or 5.000 people beyond the boundary of the railway [...]*”<sup>161</sup>. E mostrava outros benefícios: “[...] *the particular colonialists alluded to above are now principally engaged in the construction of roads for agricultural*

158. RT Oct. 26, 1872, p. 1090.

159. “Vários engenhos têm se tornado pequenos centros de população pelos quais os produtos europeus poderiam ser consumidos [...] seria uma fonte de lucro para a companhia”. *The Railway Times* (RT), Oct. 11, 1879, p. 840.

160. “[...] o número de Engenhos fábricas de açúcar e outros estão crescendo. A cada ano, nova terra tem sido plantada, e a cada ano uma nova plantação começa a produzir”. *The Railway Times*, April 8, 1882, p. 336.

161. “Uma colônia recém-instalada de 4.000 a 5.000 pessoas mais além do limite da ferrovia”. *The Railway Times*, Oct. 12, 1878, p. 865.

purposes, the roads themselves mostly converging on the railway”<sup>162</sup>. Provavelmente, o diretor da RSF se referia à colônia Riacho do Mato, como demonstra em outro relatório:

*A colony has been formed at Riacho do Matto, about 11 miles beyond the river Una, where the Brazilian Government have located about 5.000 people from the famine-stricken districts, and the Government have employed some of these immigrants on making roads from Agoa Preta to Jacuipe, and from Una to Bonito and Riacho do Matto, which, when finished, will be important feeders to the railway*<sup>163</sup>.

Portanto, não seria estranho à política provincial e à própria RSF que, na escolha dos engenhos centrais, o distrito cruzado pela RSF fosse privilegiado com quatro engenhos. Isto levou otimismo aos acionistas e à diretoria local, incentivados pela safra de 1881, que excedera as dos anos anteriores, quando, então, a empresa transportou 63.937,901 t. No entanto, no ano imediato, o transporte de açúcar caiu para 16.932,025 t. (1882), devido à irregularidade das chuvas. Esta queda não diminuiu o idealismo dos acionistas em Londres, já que o presidente expressava que estavam ansiosos para ver tabaco, café, principalmente de Bonito etc., no incremento do tráfego<sup>164</sup>. No conjunto, dizia o relatório da Companhia, que os anos terminados em junho de 1880, 1881 e 1882 foram os mais favoráveis e produtivos de que se teve notícia. Tratava-se do casa-

162. “[...] os referidos colonos particulares estão agora principalmente participando de construção de estradas com propósitos agrícolas, a maioria deles convergindo para a ferrovia” (*The Railway Times*, Oct. 12, 1878, p. 865).

163. “Tem sido formada uma colônia no Riacho do Mato, 11 milhas além do rio Una, onde o governo brasileiro alocou cerca de 5.000 pessoas dos distritos afetados pela fome e o governo tem utilizado alguns destes imigrantes para fazer caminhos de Água Preta a Jacuipe, e de Una a Bonito e Riacho do Mato, que, uma vez terminados, serão importantes alimentadores da ferrovia”. *RT* Oct. 12, 1878, p. 855.

164. *Report of the Proceedings at the Fifty-fifth Half-Yearly Report...* (*The Railway Times* April, 1883).

mento perfeito de um verão ameno para a colheita da safra e um bom inverno para o plantio<sup>165</sup>.

## Ferrovias e fábricas inglesas de açúcar

Ao contrário do que poderia ter ocorrido, quando dos contratos com as firmas, francesa e suíça, a ideia de implantação de engenhos centrais ingleses trouxe de volta o otimismo da RSF, já que ambas as companhias não só tinham a mesma língua pátria, como também se concentravam na *City* londrina. Por outro lado, os ingleses da GWBR passaram a se interessar pela iniciativa da NBSF, já que aumentaria a produção da *plantation*, não importando, até, se a iniciativa fosse de capitais nacionais, mesmo que rivalizassem com os engenhos de capitais britânicos.

A caça por *inputs* passou a ser uma meta dos ingleses da estrada de ferro. Estabelecida, primeiro, a ferrovia formava a infraestrutura viária, criava-se (pelo governo) um distrito de engenhos centrais, onde se instalariam os engenhos britânicos. Assim, a RSF e a CSFB não precisaram de intermediários no Brasil para resolver algumas pendências entre si, chegando suas diretorias a acordos, em Londres, antes mesmo que as autoridades, no Brasil, se pronunciassem. Assim ocorreu no estabelecimento de uma linha de *tramways* do engenho central do Cabo que deveria cruzar com a linha da RSF; também ocorreu com o assentamento de um desvio do Engenho Central Bom Goço.

Em outros casos, como a respeito de tarifas para esses engenhos, as duas diretorias resolveram, a contento, sem sair da *City*. Ou, também, elogiar empreendimentos com capitais locais, como

165. E.F. 23. *Fifty-fifth Half-Yearly Report....* (March, 1883), *Fifty-Sixth Half-Yearly Report...* (June, 1883); Informações sobre os trabalhos da Estrada de Ferro do Recife-São Francisco.

a RSF fez para com o Engenho Limoeirinho, que “já estava pronto e fazendo açúcar na primeira metade do ano” (Melo, 2016)<sup>166</sup>.

No caso das tarifas agendadas entre a empresa ferroviária e açucareira (CSFB), previa-se uma redução de 10% sobre o frete que passasse de 5.000 t. Mas nem sempre o acordo de cavalheiros foi vigente entre as duas diretorias. Por ocasião da primeira fornada de açúcar dos engenhos daquela Companhia, o presidente da RSF criticou a companhia das fábricas, lamentando a má sorte da produção daqueles engenhos e aconselhando a troca da administração dos engenhos centrais por outra de punhos mais firmes, porque a parte de ajuda que a ferrovia podia fazer já tinha feito e que mais liberal não poderia ser<sup>167</sup>.

Mesmo antes da implantação dos engenhos centrais (*sugar factories*, como diziam os ingleses), a RSF, em sua sede, na *Cannon Street*, em Londres, já vendia otimismo, mostrando o crescimento do transporte de açúcar do interior para o Recife. O presidente da RSF, general Tremenhare, tentava incentivar os acionistas da ferrovia (e, aparentemente, os da CSFB) a realizarem seus estoques, demonstrando crescimento no transporte de açúcar, descartando, assim, as quedas ocasionais daquele transporte. O presidente lia relatórios, aplicando estatísticas por decênios, demonstrando que o crescimento do transporte de açúcar para o Recife teria aumentado, no decênio de 1864-1873, de 52.745 t de açúcar para 99.081 t, no período de 1874-1883. Mesmo assim, havia insatisfação, como perguntava certo Mr. Jones, sobre o transporte de apenas 40.000 t, quando a produção da Província tinha sido de 166.000 t de açúcar. O presidente respondeu que se tratava de 99.000 t, como mé-

166. “[...] is now completed and has been making sugar during part or the past half-year”. *Fifty-sixth Half-Yearly Report, Fifty-seventh Half-Yearly Report (The Railway Times, December, 1883)*; Notícias sobre o movimento da RSF de 1883, em 12/01/1883. Ver: Melo, 2016, p. 189-197.

167. Ofício do Gerente da RSF ao Engenheiro-Fiscal, de 09/12/1885; *The Railway Times. Report of the Proceedings at the Sixty Half-Yearly Report (13/10/1885)*.

dia do que chegava ao Recife, de um total estimado de 166.000 t, transportado por concorrentes terrestres (as tropas de almocreves) e fluviais (Melo, 2016, p. 193)<sup>168</sup>. A realidade é que, depois de 1881 até o funcionamento inicial dos engenhos britânicos, o transporte do açúcar caiu. Se neste ano, os trens carregaram 84.557 t, no ano seguinte, o movimento foi de apenas 66.322 t, caindo um pouco mais ainda em 1883, para 58.993 t, embora recuperasse para 75.768 em 1884 (Melo, 2016, p. 193)<sup>169</sup>.

No caso mais detalhado, pode-se verificar o transporte através do movimento das estações, desde as cercanias da capital, como as de Prazeres e Ilha, até Una (Palmares).

Tabela 10 - Transporte de açúcar/estações da RSF (milhares de toneladas)

Estações	1872-1876	1877-1881	Mudanças %
Prazeres	329	358	9,8
Ilha	856	666	-22,0
Cabo	1.997	2.016	0,9
Ipojuca	1.177	1.513	28,5
Olinda	2.351	2.826	20,2
Timboassu	864	1.813	109,8
Escada	3.819	3.957	3,6
Limoeiro	2.098	3.870	84,4
Flexeiras	4.174	5.063	21,2
Aripibu	2.662	3.930	47,6
Ribeirão	2.332	3.752	60,0
Gameleira	2.842	3.469	22,0
Cuiambuca	1.237	2.061	66,6
Água Preta	5.003	6.481	29,5
Una [Palmares]	4.891	7.475	52,8
TOTAL	36.632	49.250	-

Fonte: RMA (1881, p. 24). Os dados foram arredondados.

168. *The Railway Times. Report of the Proceedings at the Fifty-seventh Half-Yearly Report... (April, 1884)*.

169. *Report of the Proceedings at the Fifty-seventh Half-Yearly Report... (April, 1884). Report of the Proceedings at the Sixty-third Half-Yearly Report... (April, 1887); Report... at the sixty-sixty Half-Yearly Report... (October, 1888)*; (E.F. 25); Dados obtidos de Relatórios Semestrais da EF RSF (1885), Relatório anual da sede, em Pernambuco, em 12/01/1885.

## O açúcar como *input* e *output* ferroviário

O capital inglês empatado na RSF não tendo como se expandir, uma vez que o traçado parara em Palmares, incentivava a classe latifundiária a investir em pequenas ferrovias, os *tramways* de usinas, principalmente porque, em sua diretoria fundadora, estava um dos maiores fornecedores de ferro. O incentivo era não só estas, mas até mesmo para uma empresa de transporte, como a ferrovia de capitais locais, a EF Ribeirão-Bonito, aberta em 1889, numa extensão de 23 [26] km. A Lei Provincial nº 1455, de 09 de junho de 1879, modificada por outra, a de nº 1564, de 06 de junho de 1888, autorizou o contrato com os senhores Barão de Sirinhaém, tenente coronel Oliveira Castro, Sebastião Silva, Theodoro Just e Jacques Bonfond, para uma ferrovia entre Ribeirão e Bonito. Talvez, no caso de Bonito, houvesse ainda o imaginário do café, como divulgara Barnabé Elias da Rosa Calheiros, através de sua Memória sobre a Cultura do Café na Província das Alagoas.

O Barão de Sirinhaém, Coriolano Velloso da Silveira, era o proprietário do Engenho Ribeira, que, na década de 1850, tornara-se, junto com outros parentes (Belmiro, dono do Engenho Conceição, e Eustáquio, do Engenho Bom Despacho), acionista da RSF. Em 1882, o Barão de Sirinhaém havia recebido uma concessão para uma ferrovia de Água Preta a Jacuípe (esta última, em Alagoas), que, parece, caducara. Outros nobres vieram a engrossar a lista de acionistas da EF Ribeirão-Bonito: Barão de Araújo Maria, o de Nazaré, o de Pirangi e até a Baronesa de Sirinhaém, que detinham 19,6% do estoque. Além destes, havia quatro militares, cinco comendadores, dois padres, sete doutores, sete companhias (o segundo maior grupo de acionistas) e sete estrangeiros.

Em 1885, o Governo Provincial concedeu uma subvenção de 9 contos de réis por quilômetro; e, mais tarde, o Governo Federal, em 1890, concedeu a garantia de 6% de juros até 30 contos p/km, limi-

tando o capital a 1.821 contos de réis. A estação da RSF, em Ribeirão, tornou-se a estação central da EF RB e serviu, também, para transportar material ferroviário nos trens da RSF, com baixas tarifas.

A EF RB começou a operar com 3 locomotivas, 4 carros e 10 vagões, o material era belga e brasileiro, com exceção de duas locomotivas, que eram inglesas. Aberta em 1889, logo apresentaria déficit de 22 contos entre receita e despesas (1892). Se, em seu primeiro ano, com apenas 22,4 km de tráfego, carregou 754 toneladas de produtos, cinco anos depois, carregou 9.245 toneladas (o engenheiro-fiscal da RSF, Felipe de Figueiroa Faria, deu, para esse mesmo ano, um transporte de apenas 3.486 t). A pequena estrada atravessava nada menos do que 83 engenhos em suas sete estações. Embora não dispusesse de número de passageiros para o primeiro ano, em 1894, transportou cerca de 19.000 passageiros. A construção da Estrada de Ferro de Ribeirão a Bonito foi interrompida no final da década de 1890, deixando em Cortez o seu ponto terminal, com 29 km. Pode-se considerar a Usina Pedrosa, inaugurada em 1892, como *output* da RSF. O trecho foi, posteriormente, anexado à rede GWBR, como ramal de Bonito, que ia da estação de Ribeirão até Bonito. Além de açúcar, outro produto carreado foi madeira. Em abril de 1893, seu transporte de produtos foi de 6.157 t, contra 5.210 t do mesmo período, em 1892. Pelo final do século, os ingleses diziam que havia uma *Cucau Railway* (1899), que, com mais 24 km, chegaria a Sirinhaém, transportando gente e gêneros<sup>170</sup>.

Ainda como *output* da RSF, já na República, iniciou-se, em 1891, a construção de 7 km da EF Tamandaré-Barra. O plano previa mais 150 km, de Palmares a São Bento, sob a garantia de 6% até 30 contos

170. Relatórios do Ministério da Agricultura (RMA), 1892; Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (RMIVOP), 1895; EF 30. Ofício do engenheiro-fiscal da RSF, Felipe de Figueiroa Faria, ao Governador de Pernambuco, em 24 de maio de 1890. *The Railway Times (RT)* October 20, 1894, p. 487-488; *RT April*, 1894, p. 512; *RT April* 8, 1899, p. 443.

p/km. O concessionário, Joaquim Veríssimo do Rego Barros, passou seus direitos à Companhia EF e Navegação do Norte do Brasil<sup>171</sup>.

Além desse tipo de *output*, outro foi gerado para a RSF na construção dos engenhos centrais, pois todo o material de construção e o maquinismo foram transportados do porto do Recife para o interior sobre trilhos. Em 1882, foram transportadas 415 t desses materiais e, no ano seguinte, 2.589 t<sup>172</sup>. *Output* também foi gerado pela produção açucareira vinda do Prolongamento da RSF, como foi, por muito tempo, chamada a ferrovia estatal Palmares-Garanhuns. O crescimento do número de propriedades também é patente: de 440, em 1871, passou a 609, em 1882; e a 789, no ano de 1888. Como prova de que a ferrovia catapultou a lavoura canavieira, basta citar Una, hoje Palmares, onde terminava a RSF e começava a Palmares-Garanhuns, em torno da qual ocorreu a maior concentração, pois lá estavam 229 desses engenhos<sup>173</sup>. A inauguração da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, de Palmares a Garanhuns, em 1883, fortaleceu o transporte açucareiro da RSF (Melo, 1978).

Em 1885, os engenhos centrais ingleses começaram a mandar seu açúcar para o Recife, muito embora o sucesso esperado tivesse sido impactado pelo preço do açúcar, em baixa no mercado. No primeiro ano de funcionamento regular dos quatro engenhos (1885), a CSFB enviou, pelos trilhos da RSF, cerca de 25.405 sacos ou 2.034 t de açúcar. Contribuiu, assim, para aumentar o transporte da estrada, que fora de 66.164 t, já sendo 9.604 t a menos que no ano anterior<sup>174</sup>. Além do mais, faltaram investimentos nas plantações, e parte da safra se perdeu no campo. E, novamente, a esperança

171. Relatórios do Ministério da Agricultura (RMA)1892.

172. *The Railway Times. Report of the Proceedings at the Fifty-eight Half-Yearly Report...* (April, 1884).

173. EF 25. *Report of the Proceedings at the Sixty-third Half-Yearly Report...* (April, 1887); *Report... at the sixty-sixth Half-Yearly Report...* (October, 1888).

174. EF 23. E.F.25. Ofício da Repartição Fiscal ao Presidente da Província, de 11/02/1886. (4040) Dados obtidos dos relatórios semestrais do ano de 1885.

dos acionistas, em Londres, continuava a ser a iniciativa privada dos brasileiros, como o Engenho Aripibu, que “estava trabalhando plenamente nesta estação”<sup>175</sup>. Anteriormente, esse engenho fora um dos poucos a adotar as primeiras técnicas modernas, sob a direção de Frederick de Mornay, irmão de Alfred e Edward (Mello, 1972; Melo, 2016, p. 184).

Portanto, além da crise da agroindústria com as oscilações do clima e do mercado internacional com a depressão e o incentivo ao açúcar de beterraba, agora os engenhos centrais apresentavam mais uma, a má administração de um empreendimento novo. Os acionistas reconheciam a falta de capitais que os latifundiários, fornecedores dos engenhos centrais, reclamavam, o que tinha feito com que colocassem sua mercadoria, de modo mais rápido, no mercado. No seu segundo ano de operação, o resultado foi uma perda de £1,000 por mês, comparado com igual período do ano anterior<sup>176</sup>. O ano de 1886 teve o tempo da safra seco e os engenhos centrais enviaram 1.713 t de açúcar no primeiro semestre, o que parecia diminuto no movimento da RSF, mesmo em queda, que fora, em junho de 1885, de 46.225 t; e em junho de 1886, de apenas 42.226. É provável que as fábricas da CSFB, no ano inteiro de 1886, corresponderem a menos de 5% do açúcar (projetando o mesmo valor do primeiro semestre) transportado pela ferrovia, que fora de 64.049 t<sup>177</sup>. A falência das quatro fábricas inglesas parece não ter alterado o transporte do açúcar, nem mesmo imediatamente, a 1886, ano da falência, quando o transporte total de açúcar pela RSF foi de 64.849 t, pois, no ano seguinte, passou a 67.377 toneladas (Melo, 1978).

Em março de 1887, veio o anúncio de que “todas aquelas fábricas cessaram recentemente de trabalhar” (“*those factories having re-*

175. EF 23. *Fifty-eight Half-Yearly Report...* (March, 1883);

176. Ofício da Repartição Fiscal da RSF ao Presidente da Província, de 11/02/1886; *The Railway Times. Sixty-first Half-Yearly Report* (March, 1886); *Report of the Proceedings at the Sixty-first...* (April, 1886).

177. *The Railway Times. Sixty-second Half-Yearly Report...* (September, 1886).

cently ceased working”)<sup>178</sup>. O otimismo dos ingleses da RSF, de incrementar tráfego, receitas e dividendos, foi abalado, apesar do pouco incremento dos centrais na produção açucareira. Agora, e mais uma vez, a esperança eram os engenhos de capital nacional, como a então chamada Usina Pinto, uma companhia pernambucana que já havia enviado açúcar pela ferrovia. Contava-se, ainda, com o engenho central da Colônia Isabel, que fora inaugurado em janeiro de 1887<sup>179</sup>. De capital inglês, somente *The North Brazilian Sugar Factories* continuou com seu engenho em São Lourenço (o Tiúma), perto da linha da *The Great Western of Brazil Railway* (Melo, 1978).

Como se pode denotar, não foi a divisão internacional do trabalho nem a moderna tecnologia que teriam levado à falência as fábricas inglesas. Em parte, a divisão do trabalho foi um estopim nas mãos dos latifundiários para romper com a concentração de capitalistas na produção e de eles serem meros fornecedores. Mas, uma vez implantados os centrais, de capital nacional e local, bem como as usinas, alguns senhores de engenho preferiram (ou não tiveram capital suficiente para se modernizar) se manter como fornecedores, mantendo seu engenho de “fogo morto”. A ideia de modernizar os engenhos continuou tornando-se símbolo de poder econômico à companhia açucareira que mais *tramways* implantasse. A RSF respirava um pouco, porque isto lhe dava uma sobrevida ao tráfego, além das taxações sobre cruzamentos, em nível, como propusera o engenho Bosque, em 1887, pois pretendia aumentar a produção, que já era de 6.000 sacos por safra. Outra provável, embora pequena, fonte de renda tinha vindo da venda de trilhos e outros materiais sucateados da ferrovia, além do transporte de

.....  
178. *The Railway Times. Sixty-third Half-Yearly Report... (March, 1887); Sixty-fourth Half-Yearly Report... (June, 1887).*

179. *The Railway Times. Sixty-third Half-Yearly Report... (March, 1887); Sixty-fourth Half-Yearly Report... (June, 1887).*

material novo dos engenhos e *tramways* adquiridos na Inglaterra e chegados ao porto do Recife<sup>180</sup>.

Outra atitude da RSF, em 1887, foi apoiar os latifundiários e capitalistas locais que resolveram assumir os engenhos falidos da CSFB<sup>181</sup>, o que levou algum tempo para levantar capitais, como fizeram, em 1890, o Visconde de Campo Alegre e Paulo Amorim Salgado, que pretenderam, com o capital de R\$4.500:000.000 (quatro mil e quinhentos contos de réis), comprar e reformar os quatro engenhos por R\$3.000:000.000 de réis, além de mais dois outros<sup>182</sup>.

Dentro da logística dos investidores ingleses, a estrada de ferro se estabelecia primeiro, formando a infraestrutura viária, ao redor da qual, posteriormente, viriam a se instalar outras empresas de produção de bens (ou de capital). É bom lembrar que, ao lado da RSF, no Cabo, foi instalada uma fábrica de pólvora. De tal maneira, o fenômeno ocorria com os engenhos centrais da CSFB e da RSF, cujas diretorias, em Londres, fizeram acordos sem os submeter aos governos brasileiros, provincial, ou imperial, para que uma linha de *tramways* do engenho central do Cabo pudesse cruzar com a linha da RSF. Em outra feita, tratou-se de um desvio em terras do Engenho Bom Gosto. Acordos também valeram, até mesmo sobre baixar tarifas para esses engenhos centrais ingleses (Melo, 2016, p. 192)<sup>183</sup>.

No miúdo, e ano a ano, a realidade não era das melhores para receber o engenho central da CSFB, se tomarmos o ano de 1881, como referência, pois até o funcionamento inicial dos engenhos britânicos, o transporte do açúcar caíra de 84.557 t para 75.768 t.

.....  
180. EF. Ofício do proprietário do Engenho Bosque ao Gerente da RSF, em 10/03/1887; *The Railway Times. Sixty-sixth Half-Yearly Report... (30/06/1888).*

181. *Report of the Proceedings at the sixty-fourth Half-Yearly Report... (11/10/1887); The Railway Times. Report... at the sixty-fifth... (13/04/1888).*

182. Engenhos Centrais (E.C). Ofício de Manoel Martins ao Gal. Francisco Glicério, Ministro da Agricultura, em 18/09/1890; EF 25. Relatório Anual (manuscrito) de 1887, em 31/01/1888.

183. EF 23 Notícias sobre o movimento da E.F.R.S.F. de 1883, em 12/01/1881.

A tão sonhada industrialização do engenho, em substituição ao banguê, dava mostras de mais uma causa do fracasso da agroindústria, a má administração, que os acionistas da RSF insistiam em não ver os erros dos compatriotas na gestão dos centrais, preferindo concluir que, se clima e chuvas foram favoráveis, o prejuízo vinha, então, do mercado internacional, através da depressão e do incentivo à beterraba, que lhes prejudicava.

Um argumento interno para o fracasso, em termos de custos, é que, no começo, os engenhos centrais ingleses, em Pernambuco, também usavam carvão de pedra (*coal*), cujo consumo era alto. A agroindústria canavieira, principalmente as fábricas inglesas, teve de abandonar o carvão e investir na lenha, o que, junto com as ferrovias, acelerou o desmatamento da região (Graham, 2008, p. 128 e 154).

Esse desmatamento, no Brasil, foi analisado por Dean como algo em torno de 900 km<sup>2</sup> de floresta, numa demanda calculada em 18 milhões de toneladas de madeira, no espaço de 150 anos. O autor calcula que um engenho ocupando uma sesmaria de 4.356 hectares a légua quadrada, produzia menos de 30 t de açúcar/ano, consumindo cerca de 18 ha de mata. Leva-se em conta tanto a madeira para o forno, a lenha, como a usada em tudo de que o engenho precisava, para dormentes e para construção da casa aos móveis, à arquitetura do engenho e aos veículos de transporte das canas, bem como às caixas para embarcar o açúcar e aos barris para a cachaça (Dean, 1996, p. 192,3).

Outro forte argumento era o preço do produto, como apontava um relatório de 1886, em que o Chairman concluía: “[...] vimos que o açúcar nestes três últimos meses caiu em cerca de £1,000 ao mês comparado com ano anterior”<sup>184</sup>. O tempo esteve seco “[...] *the*

184. “[...] we find the sugar has considerable fallen off this last three months – about £1,000 a month compared with the year before”. EF 25. Ofício da Repartição Fiscal da EFRSF, ao

*dryness of the weather in many districts*”), e os engenhos centrais enviaram a quantidade de 1.713 t de açúcar no primeiro semestre de 1886. Comparando os semestres, o transporte pela ferrovia, fora: em junho de 1885 – 46.225 t; e em junho de 1886 – 42.226 t.

Daí por diante, com a aceitação por parte do governo em liberar as concessões de engenhos centrais para companhias de nacionais, começou a se desencadear o processo de constituição do parque usineiro, através do qual os latifundiários locais passariam a dividir-se em duas categorias: proprietários usineiros e senhores de engenhos fornecedores de cana. Quando ocorria o processo de enfeixar, nas mesmas mãos, não só a fábrica, propriamente dita, mas o próprio fornecimento, embora e, às vezes, de engenhos arrendados, nascia assim a usina. Era a sístole do latifúndio, o nascimento dos grandes grupos usineiros.

Mesmo com o desaparecimento dos centrais ingleses, a RSF continuou a (co)operar com o estabelecimento dos engenhos de capital local (usinas), não só transportando o açúcar produzido pelos novos estabelecimentos, mas detendo a tecnologia ferroviária tão necessária ao transporte particular dos novos engenhos, já que um dos requisitos básicos para essa nova indústria era o transporte das canas e até do açúcar às linhas de *tramways*. A RSF não só emprestava (ou alugava) seu *know-how*, como também negociava o cruzamento que tais engenhos faziam de seus trilhos com a ferrovia.

Parecia que a febre da modernização, ou a “mania ferroviária” (Hobsbawm), atacara os latifundiários canavieiros, independentemente de haver ou não ferrovia nas vizinhanças. Se na Frei Caneca havia 14 km de ferrovias, até mesmo fábricas de açúcar, como a Usina João Alfredo, em Goiana, município, ao norte do Recife, em que nenhuma ferrovia corria, esta fábrica implantara no início 9

Presidente da Província, de 11/02/1886; *Sixty-first Half-Yearly Report (March, 1886)*; *Report of the Proceedings at the Sixty-first...* (April, 1886).

km de *tramways*, tanto de seus canaviais para a fábrica como em direção ao canal na cidade<sup>185</sup>.

Os latifundiários locais, associados aos grandes comerciantes, não só constituíram novos empreendimentos agroindustriais do açúcar, bem como assumiram a compra dos engenhos falidos da CSFB, merecendo dos acionistas da RSF elogios: “[...] ouvimos falar que eles concordaram em botar de pé os três ou quatro [...] da *The Central Factories* que haviam parado de funcionar estão agora em uso, graças à negociação com os plantadores”<sup>186</sup>.

O que se viu, posteriormente, foi um interesse dos senhores de engenhos e usineiros de não só incorporar linhas de *tramways* em suas usinas, mas até investir em pequenos trechos, ligando municípios, tanto a partir da RSF como da EF Sul de Pernambuco (EFSP). Foi tentada uma estrada de ferro de Poço dos Coelhos a Papacaça, que caducou; uma de Água Preta-Jacuípe, que havia sido concedida, em 09 de junho de 1882, ao Barão de Sirinhaém; uma de Tamandaré à linha principal da RSF/EFSP, concedida ao engenheiro-fiscal J.A.L. Lachette; outra, a Santos Dias, de Frecheiras para ligar na RSF em Amaraji, concessão dada ao coronel Manoel Antônio Santos Dias; outra, de Ribeirão a Bonito, em 1895, que o Estado ia encampar, mas caducou; ainda outra, a EF Cachoeira Lisa, de Moura Borges e Cia, a 7% de juros sobre 120 contos, para 25 km; e, por fim, a Companhia Ferro Carril Afogados-Tejipió, em 1886, com Miguel de Figueiroa Faria. Em Goiana, a Companhia Pernambucana de Navegação tencionou fundar um porto no rio Tracunhaém, no Engenho Japomim, enquanto comerciantes da-

.....  
185. EC. Relatório (manuscrito) do Engenheiro-fiscal Manuel Marques de Albuquerque, da Usina João Alfredo, em 27 de fevereiro de 1889.

186. “[...] we are told they have agreed to set three out of the four them (...) Those of *The Central Factories* which has stopped working have been in use again by arrangement with the planters”. *Report of the Proceedings at the sixty-fourth Half-Yearly Report...* (11/10/1887); *Report... at the sixty-fifth...* (13/04/1888).

quela cidade planejaram construir uma ferrovia daquele futuro porto à cidade, entrando choque com a Usina João Alfredo.

No entanto, nem sempre essa proliferação de *tramways* correspondia ao aumento da produtividade ou da circulação comercial. Para se ter uma ideia, em 1894, Jaboatão tinha duas usinas e 54 engenhos, sendo 31 a vapor, além de 23 máquinas hidráulicas que fabricavam cerca de 7.500 toneladas de açúcar. O transporte era feito por ferrovia e por rodagem, mas não enviava para os portos, nem exportava para os Estados e nem para o estrangeiro. Pelo município, transitavam açúcar de Cabo, Vitória e Muribeca; a produção de aguardente e álcool era calculada em 14.000 hl; e a de mel, em 25.000 (hl?). A totalidade do açúcar ia de ferrovia ao frete de 25 réis por @ de 15 k p/km. As tarifas ferroviárias eram razoáveis, “mas a falta de material rodante muito tem prejudicado os agricultores desde que não existem armazéns e que não recebem os gêneros”, dizia o Juiz de Direito daquela comarca<sup>187</sup>.

A burguesia urbana, composição híbrida de ingleses portugueses e brasileiros, parecia satisfeita com aquela nova realidade, mesmo com as usinas surgidas fora do perímetro ferroviário, pois não foi difícil ao capitalismo inglês (e até americano) impor aos novos industriais o uso da locomotiva em seus engenhos e propriedade, como símbolo de engajamento no progresso. Essas ferrovias particulares de usinas caíram no obsoleto, depois que o capitalismo americano e o alemão impuseram aos antigos industriais o uso de possantes caminhões como a tecnologia mais rentável para uma empresa moderna.

Logo ia ficando para trás a visão romântica freyreana do senhor de engenho a cavalo, enquanto a produção ia em carros de boi, veículo, que, aliás era usado para festas da antiga elite pro-

.....  
187. APEJE. Coleção Juiz de Direito (JD) 104, V. 2. Resposta do Juiz de Direito Levino Vieira de M. Lima ao Questionário do Ministério da Agricultura, Circular de 03/07/1894.

prietária. Mesmo com a presença limitada do trem, os carros de bois continuaram a comandar o transporte nas áreas canavieiras, como podemos tomar conhecimento em Barreiros e Água Preta na década de 1870: o primeiro, por estar bem distante do traçado ferroviário, possuía cerca de 102 carros de bois e 408 animais; enquanto o segundo, mesmo beneficiado pela linha de ferro, tinha 50 carros e 800 animais<sup>188</sup>.

A partir do trem, essa imagem do senhor a cavalo começou a ser decupada, pois o animal levava seu montador até a estação e ali embarcavam, um na primeira classe e outro no vagão para animais.

.....  
188. APEJE. Juiz de Direito (JD) 58. Resposta ao questionário pelo Juiz João Cavalcanti d'Albuquerque "Questionário (impresso) do Aviso do Ministério da Agricultura, nº 4, 1876. APEJE, Coleção Juiz de Direito (JD) 56. Resposta do juiz Manoel da Silva Rego ao "Questionário do Aviso do Ministério da Agricultura, nº 4", de 30 de junho de 1876.

## CAPÍTULO VII

### *A implantação das Sugar Factories – os engenhos centrais*

A política do Estado Imperial de incentivo à construção dos engenhos centrais no Brasil inicia o que se pode chamar de segunda etapa da modernização conservadora (Eisenberg, 1977; Ramos, 1999) no parque açucareiro nordestino, tomando a mecanização dos banguês como a primeira. A terceira foi a das usinas. Apesar de se pensar que essa política tenha sido uma tomada de consciência tanto do Estado como das chamadas classes produtoras, pois os engenhos centrais representam um passo na modernização capitalista, ela foi, contudo, decidida alhures e não tanto internamente, tomando como base a divisão do trabalho. O incentivo à industrialização do açúcar, com equipamentos modernos, partiu de quem produzia os bens de produção, a França, em primeiro lugar, e depois a Inglaterra.

Esse processo não foi deslançado sem um período de experimentos, iniciados em uma colônia francesa, em 1838 (Canabrava, 2004, p. 129). Tardamente, em relação ao surgimento daquela operação industrial, em pelo menos quatro décadas, é que chegou ao Brasil, mas não só ao Brasil, como também a colônias açucareiras

européias: Cuba, Antilhas Inglesas, Holandesas e demais colônias francesas. Sobre Cuba, pode-se dizer que:

*Desde la década del setenta comienza a hablarse del “ingenio central” que multiplicaría varias veces la producción de los antiguos trapiches. Los propietarios de las nuevas unidades habrían de emplear sus recursos exclusivamente en la inversión industrial para dejar en manos de cultivadores independientes el suministro de la materia prima. En 1880 el sistema de “centrales” encontró un fervoroso propagandista en el conde Francisco F. Ibañez [...] (Zanetti; Garcia, 1987, p. 150).*

Pernambuco já havia ensaiado essa política de financiar a produção açucareira na década de 1850/1860, mas em vão. Parece ter sido pioneiro na política de construção dos engenhos centrais, mesmo antes da política nacional (1871 e 1874). Não teria, anteriormente, faltado idealista, como o médico Luiz de Carvalho Paes de Andrade, que, embora descendente da oligarquia açucareira, em 1864, em seu livro, advogava a fundação de engenhos centrais e defendia a divisão do trabalho e o fim da escravidão (dizia que, na Província, havia 50 mil escravos), transformando o negro em camponês. Por isso, já havia sido chamado de “anarquista”, mas que se julgava ser “sectário das ideias democráticas” (1864, p. 66; 87; 91). Convém lembrar o parentesco direto com o líder republicano de 1824, Manoel de Carvalho Paes de Andrade.

No plano nacional, a política de implantação dos engenhos centrais durou, ao todo, 15 anos; tendo sido projetados 56, apenas 12 ainda produziram açúcar. O restante foi à falência (Canabrava, 2004, p. 129-131). Já por volta de 1877, quando da inauguração do Quissamã, o político baiano e investidor em engenhos centrais na Bahia, Pedro Leão Velloso, presente àquele ato, já criticava a len-

tidão de se pôr em prática as 18 concessões para aquele tipo de empreendimento, sendo o de Quissamã o primeiro. Vale lembrar que o capital investido nesse central foi de 1.000:000.000 (um mil contos de réis)<sup>189</sup>.

O governo imperial editou duas leis em 1875 (29 de setembro e 6 de novembro), assumindo o financiamento da modernização da produção açucareira, através da divisão do trabalho na agroindústria canavieira, conhecida então como engenhos centrais. Para isso, o governo central resolveu adotar a mesma medida que aplicara no processo de construção ferroviária, ou seja, a proteção ao capital de risco, com garantia de juros de 7% às companhias que se propusessem a estabelecer engenhos centrais para fabricar açúcar de cana<sup>190</sup>.

Houve posições críticas a esses juros, como o empreiteiro da *Fives-Lille*, Antônio Luiz da Cunha Bahiana, quando da inauguração do engenho daquela empresa, o Quissamã:

Ninguém obterá (o capital) com a garantia de 7% do governo imperial, pela maneira porque esta (a garantia) é concedida. Os capitalistas europeus exigem actualmente as garantias directas e claras ao portador de obrigações nos empréstimos a fazer-se para um fim qualquer [...]. Por que 7%? [...] quando (esta indústria) com a perfeição necessária, deve produzir lucros nunca inferiores a 36%<sup>191</sup>.

189. *O Globo*, Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1877.

190. Lei nº 2.687, de 06 de novembro de 1875. Coleção das Leis do Império do Brasil de 1875. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

191. Acta da Inauguração da Fábrica Central de Quissamã, p. 467. O Auxiliador da Indústria Nacional - 1833 a 1896 - PR\_SOR\_00100\_302295. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=302295&pagfis=22115&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>.

A companhia francesa Fives-Lille era representada, no Brasil, pelo Dr. Luiz Antônio da Cunha Bahiana<sup>192</sup>; e por José Mendes de Freitas, como fiador daquela, para a construção de um engenho central. Ainda, fiadores da companhia francesa eram o Barão de Campo Alegre e o de Guararapes. Estes barões pareciam corresponder ao espírito capitalista, mesclando títulos e atividades, como também fizeram os barões de Araruama e de Villa Franca, respectivamente, presidente e diretor do engenho central de Quissamã, construído pela *Fives-Lille*. Como também o fora o Visconde de São Lourenço, proprietário de um engenho central na Bahia e parente do Dr. Luiz Antônio da Cunha Bahiana, além de demais outros enobrecidos latifundiários<sup>193</sup>. Um engenheiro agrônomo baiano, Luiz Monteiro Caminhoá, investira também na organização de uma companhia de um engenho central na Paraíba, que depois repassou a um barão, formando-se uma empresa nacional, mas com capitais holandeses. Em Alagoas, Possidônio Carvalho Moreira adquiriu concessão para dois engenhos centrais.

Em Sergipe, Dr. Antônio Freire de Mattos Barreto e José Vieira Barreto receberam concessão para um engenho central no município de Riachuelo, enquanto o Barão de Aracaju, Francisco Corrêa Dantas, e Francisco Luciano do Prado se incorporaram para um engenho central no município de Divina Pastora, na Província de Sergipe. No Rio Grande do Norte, investidores locais e de fora,

192. Contrato para o fornecimento de material e instalação d'uma central de assucar na freguesia de Bom Jardim, província da Bahia, Império do Brazil, a fornecedora Companhia de *Fives-Lille*, com sede social em Paris, representada pelo Snr. Dr. Antônio Luiz da Cunha Bahiana, e da outra parte os agricultores proprietários. Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1877. Ata da Inauguração da Fábrica Central de Quissamã. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=302295&pagfis=22115&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>. Acesso em: 20 jan. 2014.

193. Acta da Inauguração da Fábrica Central de Quissamã, p. 467. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=302295&pagfis=22115&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>.

como Pedro H. Waken, Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão e Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, receberam concessões para implantar engenhos centrais.

No Aviso-Circular estava explícito que os contratos produzissem “outra ordem de vantagens anexas ao melhoramento de que se trata, como sejam a introdução de máquinas e dos mais aperfeiçoados processos de fabricação, emprego do trabalho livre e as mais que a experiência [...] e as condições peculiares da Província sugerissem”. Incentivava que tais engenhos ficassem situados nos centros agrícolas em comunicação fácil e rápida com os estabelecimentos rurais e com grandes mercados ou portos (Sant’Ana, 1970, p. 329).

Pernambuco ficou com o maior número de concessões para fundar engenhos centrais: 13, de início. O fenômeno atingia quase todo o país. “Existiram cinco principais companhias britânicas, quase todas organizadas em 1882, que receberam concessões para construir 32 fábricas em São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Alagoas, Sergipe, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará, Paraíba e Maranhão<sup>194</sup>. Destes, em 1889, apenas 12 funcionavam e, em Pernambuco, apenas o Tiúma, da NBSF (Andrade, 1975, p. 43). As usinas tomaram seu lugar, eliminando a divisão internacional do trabalho e provocando uma concentração territorial, em poucas mãos, jamais vista.

Godoy, analisando os dados de Eisenberg (1977, p. 115), mostra que os fundos dos decretos imperiais que subsidiaram os engenhos centrais (1881, 1888 e 1889) se concentraram nos espaços canavieiros com produção para mercados externos. Pernambuco, Bahia,

194. Para Sergipe, fora constituída em Londres, a empresa *Sergipe (Brazil) Sugar Refinery Company Limited*, que não conseguiu ser implantada, devido à Província não ter condições da garantia de juros. Para o Rio Grande do Norte, a empresa prevista chamava-se, originalmente, *The Ceará Mirim Railway and Sugar Factories*.

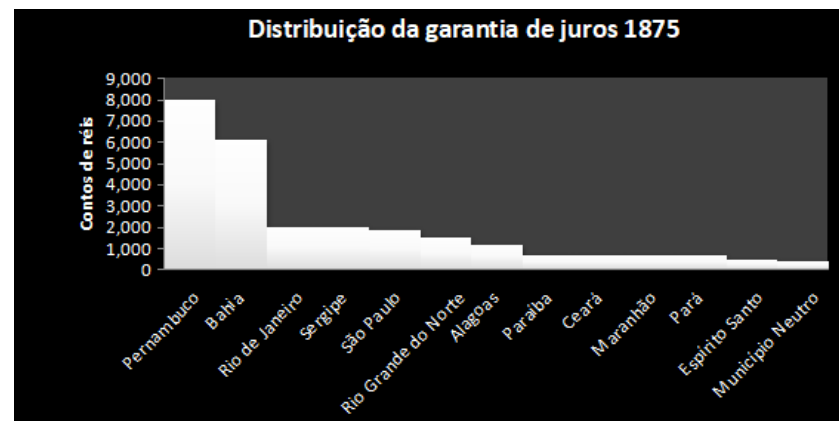
Rio de Janeiro, Sergipe, São Paulo, Rio Grande do Norte e Alagoas perfizeram entre 88% e 84% do capital garantido na última década imperial. Destes, somente para Pernambuco foram destinados entre 26,7% e 21,3% (Godoy, [2013], p. 3, n. 2).

Já na análise de Rodrigues e Ross, quanto ao primeiro ano republicano, Pernambuco ficou com o maior percentual nacional (21%), seguido por Alagoas (7,6%), Rio Grande do Norte, que, a princípio, em 1881, obtivera 5% contra apenas 2,3 de Paraíba. O índice de Alagoas caiu no fim da década para 3,7%, enquanto a Paraíba, que viera de 2,3%, pulou, em 1889, para 3,8% (Rodrigues; Ross, 2020, p.74).

Pernambuco recebia, assim, um maior tratamento, tanto por seu número de engenhos como por ter sido, desde o colonialismo, o maior porto exportador de açúcar. Talvez fosse um “cala-boca” quanto à questão da agência do Banco do Brasil, fechada uma década antes no Recife, cujo numerário teria sido repassado para as províncias cafeeiras, como criticou Valentim da Silva Barroca, no Congresso Agrícola. De qualquer modo, era uma tentativa de reajustar a produção às exigências do mercado internacional. Esta Província, segundo Godoy ([2013], p. 3, n. 2), concentrava mais de duas mil unidades para 1883. No entanto, este autor não leva em conta que esse número era uma estimativa, provavelmente uma média, já que o historiador americano colocava, na sequencial, o ano de 1914, com seus 2.788 engenhos, demonstrando para 1870, 1.446 engenhos; para 1880, 1.654; e para 1890, 1.975 (Eisenberg, 1977, p. 147). Por ocasião do Congresso Agrícola do Recife, o vapor estava em uso em certos engenhos. Se em 1871, 6% (dos 440 engenhos existentes) usavam o vapor, dez anos depois, este número passava para 21,5% dos, então, 609 engenhos (Dabat, 2015, p. 14).

O gráfico abaixo, produzido por Meira, nos mostra como Pernambuco estava à frente, se não da produção, mas da pressão política por investimentos:

Gráfico 1 - Distribuição da garantia de juros (1875)



Fonte: Meira [2014].

Apesar de Alagoas aparecer em sétimo lugar, no quadro acima, ela se constituía no segundo polo açucareiro do Nordeste do Brasil, logo atrás de Pernambuco. Segundo De Carli, Pernambuco liderava, em 1890, em número de concessões (21), seguido pela Bahia (15), Rio de Janeiro (9), Alagoas (8) e São Paulo (7) (Carli, 1943, p. 52, *apud* Ramos, 1999, p. 66). Ou, como nos mostra Sant’Anna (1970, p. 331), dos 30 mil contos de réis consignados na Lei Imperial de 6 de novembro de 1875, distribuídos entre as províncias açucareiras, de acordo com o decreto de 24 de dezembro de 1881, coube a Alagoas 1.200:000.000 (um mil e duzentos contos de réis). No entanto, sua entrada no mundo dos engenhos centrais não passou do nível de especulação financeira (negociatas com as concessões, por exemplo) e tentativas infrutíferas de levantamento de capital. Em seu capítulo “Engenhos Centrais e Usinas” (Sant’Ana, 1970, p. 329-352), o autor faz um breve relato do que foi o período da efervescência da ideia de centrais.

As leis imperiais de 29 de setembro e de 6 de novembro de 1875 fizeram decolar a política de construção dos engenhos centrais. Em

matéria de intervenção do Estado em questão de financiamento da agricultura da cana, pode-se até pensar que Pernambuco foi pioneiro, pois, em 1871, a província voltava à carga para financiar engenhos centrais (Canabrava, 2004, p. 129). Sob a política de implantação dos engenhos centrais, inaugurou-se, nos primeiros momentos, o que se pode chamar de “invasões de capital estrangeiro” na produção açucareira (Costa, 2007, p. 323), pois essa inversão de capital já existia na ferrovia RSF e empresas outras de transporte tanto terrestre como marítimo.

### Primeira tentativa de engenhos centrais franceses e suíços

A província de Pernambuco, em 8 de junho de 1874, fez, com a Companhia *Fives Lille*<sup>195</sup> um contrato para fundar um engenho central no município da Água Preta, previsto para produzir cerca de 500 t de açúcar seco, pagando 7.000 rs. por tonelada de cana<sup>196</sup>.

Prevista este contrato que a Companhia deveria, ainda, estabelecer uma linha de *trams* para o transporte das canas<sup>197</sup>, bem como

195. Esta companhia era resultado da fusão (em 1861) da empresa Derosne & Cail (de material para engenhos açucareiros) e da Usina (Fábrica) de *Parent & Schaken*, em Lille (França), especializada em material e construções ferroviárias. Disponível em: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fives-Lille>. Acesso em 04/03/2013.

196. APEJE, Coleção Juiz de Direito (JD) 56. Resposta do juiz Manoel da Silva Rego ao “Questionário do Aviso do Ministério da Agricultura, nº 4”, de 30 de junho de 1876. Esse município, por volta de 1876, conforme relatos de autoridades locais, possuía uma área plantada de cana em torno de 1.400.000.000 m<sup>2</sup>, produzindo 76.000 toneladas de açúcar e 12.000.000 litros de aguardente. De fato, isto era apenas um cálculo otimista. A subsistência vinha de uma área de 20.000.000 m<sup>2</sup> dedicada ao feijão, de 500.000.000 m<sup>2</sup> de mandioca, produzindo 800.000 litros de farinha; e o milho, ocupando 15.000.000 m<sup>2</sup> e produzindo 2.000 litros. Possuía, ainda, 184 engenhos (81 a água, 85 a animais – com 170 cavalos - e 18 a vapor (de 4 a 8 hp), além de 58 alambiques, 50 carros de bois e 800 animais.

197. *Fives Lille* também produzia e exportava locomotivas, como atesta Edmundson, de que na *Great Western of Brazil Railway*, havia, em 1884, cerca de 25 locomotivas operando nesta linha. Assim, como anteriormente, fora contratada a firma francesa para fornecer material rodante para a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco (Edmundson, 2016, p. 142-149).

suas estações nos engenhos fornecedores: Cuiambuca, Primoroso, Pedras de Fogo e Riacho do Padre. Essa empresa, segundo Perruci, se comprometera em fundar 24 engenhos centrais em várias províncias, sendo 5 em Pernambuco; 10 em São Paulo; 2 em Alagoas; 5 no Rio de Janeiro; e 2 na Bahia. A potência desses engenhos era a de moer 120 toneladas de cana em 24 horas e uma produção de 500 toneladas de açúcar por safra (Perruci, 1978, p. 75 e 76).

No caso de Pernambuco, a Companhia previa distribuir, depois de amortizado, o capital das debêntures, para com a Província, sendo um quarto do produto líquido pela indenização (os lucros do fabrico seriam metade da empresa e metade dividida com os agricultores, na proporção das canas enviadas). Para seu capital, a empresa emitiria ações no valor de 250 contos, ou 500 francos, ao par (Perruci, 1978, p. 75 e 76) como títulos também de igual valor, quantas são as propriedades dos fornecedores, tudo num total de 500 contos de réis. As ações seriam vendidas, mas os títulos não, a não ser com as terras<sup>198</sup>.

Começava, assim, a tentativa de controle do capitalismo sobre a agricultura, o domínio dos capitalistas sobre os senhores latifundiários. Estes não poderiam dispor mais de suas terras para plantar a seu modo. Estava regido no contrato que não poderiam diminuir o tamanho de suas terras, nem utilizar nova espécie de cana, a não ser com a supervisão do engenho central; teriam de fazer concessão gratuita das terras pelo tempo de duração da fábrica, tanto para o edifício como para o transporte. Eram obrigados a transportar suas canas das propriedades aos vagões, e estas deveriam estar limpas, sem o “olho”, dentro de 24 horas na estação. Teriam ainda de franquear suas matas para cortes de madeiras para a construção, dentro dos limites do engenho e de cada propriedade<sup>199</sup>.

198. APEJE. Coleção Engenhos Centrais (EC). Contrato com a *Fives Lille*, em 08/06/1874.

199. *Idem.*

As relações de produção no campo continuariam nas mãos dos senhores de engenho, que podiam arrendar as terras, embora ficassem ainda com o contrato, podendo agir com o arrendatário como ficasse entendido entre os dois. Em geral, o status do senhor latifundiário caía, pois se submetia aos protocolos do contrato, transformando-se numa submissão ao gerente do engenho central. Era este, por exemplo, que designava o dia da entrega das canas, como a quantidade de cada um dos fornecedores, correndo o risco de verem suas canas rejeitadas, caso estivessem ratadas, inferiores, deterioradas ou ainda não maduras. O próprio pagamento da cana não seria feito na hora, senão 15 dias depois do mês da venda. Caso o proprietário excedesse a produção, o engenho central não se responsabilizaria, como também não assumiria a Companhia o risco de acidentes na moagem. Em caso de incêndio nos canaviais, o engenho receberia apenas a cana com que a fábrica pudesse trabalhar<sup>200</sup>.

Embora houvesse modificações no valor das ações, que baixaram para 150 contos de réis, e a moagem tivesse sido estabelecida em 120 mil quilos de cana por dia, este contrato caducou. Em 1879, a Companhia e a Província voltaram a um novo contrato, desta feita para 6 engenhos, um em cada município: Jaboatão, Ipojuca, Sirinhaém, Escada, Barreiros, Palmares, Igarassu e Rio Formoso – ou Vitória de Santo Antão – opção por se fazer. Para fiscalizar as obras e o contrato, a Província nomeou, em 19 de julho de 1879, uma comissão composta pelos senhores Augusto de Souza Leão, Manoel do Nascimento Machado Portela, Antônio Vitróvio Pinto Bandeira Accioly de Vasconcelos, Francisco Apoligório Leal e o Comendador Antônio Valentim da Silva Barroca. E para engenheiro-fiscal,

.....  
200. *Idem.*

nomeou Henrique Augusto Milet. De nada valeram os esforços: o capital não foi levantado e o contrato caducou<sup>201</sup>.

Apesar da falência naquele momento, um ramo dessa empresa, a Casa *Cail & Cia.*, por volta de 1888, ainda incluiu, em sua propaganda no Jornal do Recife, a “construção de engenhos centrais de qualquer capacidade”, bem como ferrovias, fornalhas especiais para queimar o bagaço verde saído das moendas etc. (Souto Maior, 2010, p. 129).

Não se sabe se o fato de “[...] que grande parte de nossas estradas de ferro, tão necessárias à implantação dos engenhos centrais, foram construídas quase sempre com capital inglês, que controlava ainda as maiores firmas exportadoras, entre outras atividades, como os bancos financiadores”, tenha afetado a implantação da francesa *Fives Lille* (Araújo, 2002, p. 33).



A firma suíça *Keller & Cia*<sup>202</sup>, dos irmãos Hermann Braen e Emil Wildberger, com sede em Paris, também assinou com a Província de Pernambuco um contrato para a construção e operação de um engenho central em Palmares, em 25 de janeiro de 1875, com a garantia de juros de 7% sobre 30 mil contos (Vilar, 2001, p. 28/29). O prazo era de 15 anos. Esta empresa também investia na Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor, tendo adquirido um lote de 100 ações de 200 mil réis cada. Segundo críticas do

.....  
201. APEJE. Coleção Relatórios do Presidente da Província (RPP 1879/1885). Comissão para fiscalizar o contrato com a Fives Lille.

202. Decreto nº 6.679, de 12 de setembro de 1877. Ementa: Prorroga por mais um anno o prazo concedido a Keller & Comp., para organizarem uma companhia com o fim de estabelecer um engenho central para fabrico de assucar no municipio de Água Preta, Provincia de Pernambuco. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10100-1-dezembro-1888-542980-publicacaooriginal-52668-pe.html>.

engenheiro C. Bahiana, que representava a companhia francesa *Fives-Lille*, o contrato de Keller & Cia deve não ter vingado devido às exigências do “mau contrato” e que fora feito com a firma suíça, em que o governo impôs uma contribuição para sua colônia orfanológica, além de mais outras exigências em que o contratante tinha que pagar antes de investir<sup>203</sup>. Nesse mesmo ano, ainda apareceram propostas de Allan Paterson & Cia.<sup>204</sup>, representante e vendedor de turbinas para engenhos, desde 1870.

A *Fives-Lille* assinou o contrato, embora ruim para si, como relata o engenheiro C. Bahiana, porque o que importava era que ela assentasse um engenho modelo, com o seu equipamento, para servir de amostra aos empresários e governos. O engenho central seria implantado no Cabo de Santo Agostinho, sob a firma de *Compagnie Sucrière Franco-Brésilienne de la province de Pernambuco*. Ao que se sabe, o contrato não vingou. Esta empresa de engenhos centrais era um braço do conglomerado banqueiro do Banco de Paris e dos Países Baixos e já providenciava maquinismo para cinco engenhos em Pernambuco, um em Alagoas, cinco no Rio de Janeiro, dois na Bahia, além de 10 em São Paulo. Outro conglomerado francês, *La Société des Établissements Barbet*, em sua geografia de implantação de seu maquinismo, previa mais seis engenhos em Pernambuco e outros mais no Brasil (Herold, 2009, p.15).

A proposta de Keller & Cia. foi aceita, e o contrato rezava a produção de 500 t métricas de açúcar seco por ano, numa moagem de 120 t de cana por dia. A garantia do governo era de 7% sobre

203. O contrato de Keller & Cia: Lei Provincial nº 1.141, de 1874; e Lei nº 2.687, de 1875; Auxiliador da Indústria Nacional, outubro, 1875, p. 419-420.

204. APEJE. Relatórios de Presidentes da Província (RPP) 1873/75. Fala [...] da Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, de 01/03/1875; Relatório da Tesouraria Provincial (TP 1876/1883). Esta firma se instalou, também, no sul da Bahia para a exportação de cacau; se estendeu para Santa Catarina, onde deixou descendentes brasileiros, tendo sido transformada na Fundação Tupy, nos anos 1930. Na Bahia, eram sócios comanditários de C. Neeser & Cia. estabelecida em 1900, em sucessão à firma *Weber & Neeser*, fundada em 1897.

um capital que não excedesse 500 contos de réis e, logo que a empresa começasse a dar um lucro líquido superior a 9%, metade do excedente seria aplicada à amortização das quantias adiantadas pela Província, mais o juro de 7% sobre as mesmas quantias. Todo acréscimo de rendas até 15% seria dividido em duas partes iguais, uma em proveito da fábrica e outra dividida proporcionalmente pelos fornecedores de cana. O preço da cana seria na razão de 5,5% do açúcar, sobre o peso da cana, calculado pelo preço corrente do açúcar bruto ou na razão de 7 réis por quilo de cana, ficando a Companhia obrigada a montar *tramways* para os engenhos fornecedores, ficando, estes e a empresa, livres para contratarem, entre si, pagamento das canas, por parte do mel delas extraído. Quanto à mão de obra, não seriam admitidos escravos na fábrica e a Companhia teria de manter uma escola primária. Quanto ao capital, se não fosse levantado no prazo marcado, caducaria o contrato; se no prazo determinado para a construção da obra, esta não tivesse sido concluída, a Companhia pagaria a multa de 5 contos de réis, e mais um conto que excedesse por mês, até a conclusão<sup>205</sup>. Previa, ainda, o contrato a construção de um ramal para a RSF (Palmares-Bebedouro), de 5 km, cujos contratantes eram Cardoso e W. James Lindsey.

Como crédito para as multas, a Companhia prestaria uma fiança de 10 contos de réis, dentro de 4 meses, a contar da assinatura do contrato; ficava, ainda, obrigada a uma doação de 15 contos de réis à Colônia Orfanológica Isabel, sendo 10 contos na assinatura do contrato e 5 contos no dia em que comesçassem as obras. Tendo a Companhia perdido o Senhor (Hermann) Keller, por falecimento, e não conseguindo também levantar capital, foi-lhe restituída,

205. Fala [...] da Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, de 01/03/1875 (RPP 1873/75). Relatório da Tesouraria Provincial (TP 1876/1883). Relatórios de Presidentes da Província (RPP 1879/1885); Engenhos Centrais, 1873. Revista Arquivo Público, Ano II, n III, 1947, p. 174-183. Contrato de 03 de maio de 1873, assinado por Cardoso e W. James Lindsey (p. 175).

pelo Tesouro Provincial, a importância dos 10 contos do crédito nas multas, mas não a quantia doada à Colônia Isabel<sup>206</sup>.

Uma vez fracassado esse intento, pois o levantamento de capitais não dependia do mercado interno, o governo se dirigiu a capitalistas brasileiros, que iriam levantar fundos na Inglaterra, apesar da grande depressão, ocorrida depois do *boom* ferroviário e metalúrgico da Europa, de 1840-1870, conforme analisa Hobsbawm (1978). Para os acionistas da ferrovia Recife-São Francisco, o período estaria mais limitado: “A depressão nos mercados monetários entre 1876 e 1879 impediu a organização de empresas baseadas na garantia de juros; devido à escassez de dinheiro em espécie e grandes volumes de capital”<sup>207</sup>.

### Tentativas com o capital nacional

Se o governo brasileiro tivesse ouvido, ou lido, as advertências de Varnhagen poderia não ter navegado nessas águas turvas que foram os engenhos centrais, e passado diretamente ao processo de financiamento das usinas. Falidas aquelas propostas, novo contrato foi feito com Anfrísio Fialho e Theodore Christiansen para fundar três engenhos centrais: um no Cabo, outro em Gameleira e um terceiro em Água Preta, com a garantia de 1.500 contos de réis, sendo 500 contos por engenho, a juros de 7% ao ano. Os acionistas eram os proprietários agrícolas, mesmo que a Companhia viesse a se organizar no estrangeiro. Além dos juros, favores, como isenções sobre máquinas, instrumentos, trilhos etc., que se destinassem ao serviço da fábrica,

.....  
206. RPP, 1873/1875. Fala [...] da Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, de 01 de março de 1875. Relatório da Tesouraria Provincial (TP 1876/1883); RPP, 1879/1885. Relatórios de Presidentes da Província.

207. “the depression in money markets between 1876 and 1879, impeded the organization of enterprises based on guaranteed interest; due to the scarcity of cash and capital high”. *EF, Report of the Proceedings ... at the Fifty Half-Yearly* (30/06/1880).

a Companhia ficava obrigada a não se alienar do material enquanto durasse a isenção. Além disto, tinha preferência para a aquisição de terrenos devolutos nos municípios, pela Lei de Terras de 1850<sup>208</sup>.

O contrato exigia o prazo de 18 meses para a conclusão das obras de construção, embora se pudesse conseguir adiamento, caso comprovasse motivo de força maior. Cada engenho teria capacidade de moer diariamente 240 t de cana, fabricando 960 t de açúcar, no mínimo. Previa a instalação de *tramways* numa extensão de 15 km para o transporte das canas dos engenhos fornecedores. Estes ajustariam o preço da cana com a Companhia, “[...] podendo ser ajustado em dinheiro, pelo peso da qualidade da cana, ou em certa proporção e qualidade do açúcar fabricado”<sup>209</sup>.

O contrato previa que, do capital garantido pelo Estado, a Companhia destinaria o valor de 10% para construir um fundo especial, que emprestaria aos fornecedores, a juros de até 8% ao ano, como adiantamento para auxílio dos gastos de produção. A importância do empréstimo não poderia exceder 2/3 do valor presumível da safra. Caso não houvesse acordo, haveria arbitramento, empenhando o devedor a colheita futura, os frutos pendentes, os instrumentos de plantação etc., que permaneceriam nas mãos dos fornecedores durante o prazo do empréstimo. O capital garantido pelo governo serviria para obras, desenho das máquinas e processos, construção da fábrica e implantação da linha de trilhos, bem como para a aquisição de animais e acessórios em geral, que o governo aprovasse. Seguindo as diretrizes dos outros contratos, ficava vedado também o uso do braço escravo, exigência do Ministério da Agricultura, que, em ofício de 30 de abril de 1875, já

.....  
208. Decreto nº 8053, de 24/03/1881. Relatórios do Ministério da Agricultura (RMA, 1882, vol. 2).

209. *Idem*.

insistia na “[...] introdução de máquinas e dos mais aperfeiçoados processos de fabricação, emprego do trabalho livre...”<sup>210</sup>.

Anfrísio Fialho não conseguiu, com facilidade, levar o projeto avante devido à concorrência de capitalistas ingleses, aqui representados por Jovino Bandeira. No *Diario de Pernambuco*, de 02 de março de 1882, Anfrísio pôs a nu a concorrência, criticando, inclusive, a Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco. Tratava-se de uma luta de oligopólios britânicos, através de seus testas de ferro brasileiros: a *Fawcett Preston*, representada por Jovino Bandeira; e a *The Central Sugar Factories of Brazil*, por Anfrísio Fialho. Era a busca pelo monopólio do mercado produtor, apoiada pelos incentivos do governo.

A campanha de Anfrísio Fialho “foi curta, mas não sem muitas dificuldades [...] que tivemos de sustentar para chegar a um acordo com os senhores de engenhos do Cabo e Gameleira [...] demos-lhes a escolher em oito mil réis por tonelada (doze mil réis por cem arrobas) de 5% em açúcar mascavado, como nas Antilhas [...]”. Fez comparações com os preços do contrato Keller e o da *Fives-Lille*, que seriam de 7.000 réis por tonelada de cana ou 10.500 rs. por 100 arrobas. Comparou também os preços atuais de Quissamã, no Rio de Janeiro, que pagava 9.000 rs. por 100 arrobas<sup>211</sup>.

A mágoa de Anfrísio Fialho era que, tendo levantado o capital em Londres, de 4.200 contos, via agora sua proposta contrariada por uma empresa fictícia, pois nem capital tinha ainda levantado, enquanto a Sociedade Auxiliar da Agricultura de Pernambuco re- futava as duas propostas, alegando que nenhuma das duas remunerava os fornecedores à altura. Anfrísio Fialho desconfiava que a

.....  
210. Relatórios do Ministério da Agricultura (RMA 1882, vol. 2). Decreto nº 8053, de 24/03/1881. Cláusula XX dos Contratos para fundação dos Engenhos Centrais (RMA Anexos, 1º vol. 1881).

211. *Diario de Pernambuco*, de 02 de março de 1882.

Sociedade tivesse dado inclinações de simpatia pela proposta de Jovino Bandeira.

Dando seu parecer sobre a disputa, Milet dizia que a diferença estava em que a proposta de Fialho rejeitava a bandeira da cana. Isto no comentário que Anfrísio Fialho fez no *Diario*, no qual retrucou Milet, alegando que a bandeira não dá açúcar, daí sua rejeição.

Para Fialho, a cilada estava no preço da cana que Jovino Bandeira prometia pagar. Dois preços ele oferecia, baseado em duas taxas de sacarose limites, que determinariam o preço de 8 a 16.000rs, enquanto Fialho pagaria, sem distinção de graus de sacarose, os 10.500 réis pela mesma quantia de 100 arrobas. Alegava este que seria impossível fiscalizar a cana para verificação da sacarose, coisa em que os fornecedores saíam perdendo. Ainda fazia alusão ao seu preço, dizendo-o só superável pelos de Cuba, que atingiam em média, 12.000 réis por 100 arrobas.

Defendendo a organização de sua companhia, alardeava as vantagens que os proprietários teriam com a divisão do trabalho, alegando que só com esta é que poderiam “tirar o maior proveito dos últimos anos da escravatura [sic] [...] não lhes faltarão, no futuro, trabalhadores livres para substituir os escravos na cultura das canas”<sup>212</sup>:

[...] a nossa empresa é uma empresa industrial, com o caráter, as vantagens e os inconvenientes de todas as empresas industriais ou comerciais. Ariscando os capitais que confiaram à nossa honra e inteligência e empregando toda a atividade ao que dispomos, nós queremos naturalmente obter um resultado compensador, não pedimos favores a ninguém [...] é um negócio que propomos aos agricultores de Pernambuco.

.....  
212. *Ibidem*.

O espírito capitalista do autor do texto é coerente com sua época, mostrando-se ele bastante impregnado da ideologia do individualismo:

Uma das características principais da burguesia como classe era que consistia num corpo de pessoas com poder e influência independente do poder e influência derivados do nascimento ou status. Para pertencer a ela, um homem tinha que ser “alguém”; uma pessoa que contasse como indivíduo, por causa de sua riqueza, capacidade de comandar outros homens ou de influenciá-los de alguma forma (Hobsbawm, 1978, p. 254).



## Alagoas

Como uma das mais ricas províncias canavieiras do Brasil, Alagoas enriqueceu o Congresso Agrícola do Recife, em 1878, com sua delegação para avaliar as necessidades da lavoura da cana de açúcar. Na *Memória apresentada ao Congresso Agrícola do Recife pelo Dr. Manoel Balthazar Pereira Diegues Junior*, há o relato da situação agrícola. Diferentemente da Paraíba e do Rio Grande do Norte, Alagoas apresentava um volume de equipamentos e empresas no setor produtivo só superada por Pernambuco. Possuía uma fábrica têxtil, uma fundição em Coruripe, fábrica de sabão, outra, de louça vidrada, em Penedo, e olarias, além da produção fabril do açúcar, de óleo e uma Caixa Comercial, com capital de 430:700\$000. Na década do Congresso, o açúcar apresentava-se em oscilação e o algodão em queda. A *Memória* cita uma tentativa de organização da classe agrícola, em 1870, quando mais de 30 proprietários se reuniram e, com o apoio de uma centena de outros para fundarem sua associação (Diegues Junior, 1978 p. 250), terminaram por fundar o Comício Agrícola de Quitunde e Getiúba.

Com o lançamento da política imperial dos engenhos centrais, Alagoas emitiu a Lei nº 684, de 1875, autorizando a fundação de três engenhos centrais, até então ineficazes. A *Memória* passa, então, a citar a carência da província: leis para o trabalho livre, bancos, instrução profissional, melhoramentos na agricultura, sistema de viação terrestre fluvial e marítima, entre uma dezena de ideias. Cita a lentidão da troca das moedas de madeira pelas de ferro e elogia o Barão de Anadia pela introdução de melhoramentos e ao capitão Félix José de Gusmão Lyra, pelas novas técnicas na extração do caldo da cana e no cozimento, com novos maquinismos. Cita a colonização de braços como solução, da proposta do Conselheiro Estelita para formar uma Colônia em Leopoldina. Critica os fretes dos tropeiros e anuncia propostas de ferrovias: a de Jacques Bonfond, da capital para o norte, autorizada em 1870, para se encontrar com a de Pernambuco, na extensão de 119 km, cobrindo uma área de cerca de 200 engenhos; a da Estrada de Ferro Central, também de 1879, concedida à empresa inglesa Hugh Wilson & Sons, que teve o contrato de navegação cedido da Companhia Bahiana para as lagoas Norte e Manguaba, além de uma linha de *tramway* de 3 km para ligar Jaraguá ao Trapiçhe da Barra. Além disso, a lei autorizou a construção dos ramais de Camaragibe e S. Miguel e a estrada do vale do Paraíba, área que abrangia 300 engenhos. Esta empresa contava com 3 km do Trapiçhe da Barra e 7 km para o Bebedouro. A Companhia do Mundaú tinha um capital de 3.500:000\$000. Fala do apoio do ministro alagoano Sinimbu, mas que a navegação e a estrada não progrediam em obras. No sertão, disse que a estrada da Cachoeira de Paulo Afonso era obra do Governo Imperial.

O que se sabe pela historiografia é que tentativas de desenvolver as técnicas e o maquinismo para a agricultura canavieira já existiam no final da primeira metade do século XIX. Um inglês, Andre Harvey, vivendo no Recife, ficou famoso pela implantação de

uma máquina a vapor em engenhos de Alagoas, entre 1846 e 1848. Já outro súdito inglês, George Harvey Duder (alguma ligação com o antecessor Andre?), adquiriu uma das concessões e solicitou a garantia de juros de 6% sobre o capital de Rs. 1.400:000\$000 (um mil e quatrocentos contos de réis) para a construção de dois engenhos centrais em Alagoas e o privilégio de 20 anos para a respectiva companhia (Sant’Ana, 1970, p. 286-287 e p. 331).

Na *Memória* apresentada ao Congresso Agrícola, nenhuma menção é dada à presença dos engenheiros ingleses, os irmãos Mornay, precursores de estudos, levantamentos topográficos e outros “melhoramentos” no desenvolvimento da economia canieira alagoana. A família inglesa Mornay, através de seu patriarca, Aristides Franklin (De) Mornay esteve presente em Alagoas desde a década de 1830. Edward Mornay, em 1839, já estava em Alagoas, com o irmão Charles, dois jovens engenheiros hidráulicos que, juntos com o pai, A. F. de Mornay, analisaram o material das terras de Camaragibe em busca de carvão de pedra<sup>213</sup>. Ora, Edward tinha apenas 21 anos e Charles, 23. Imaginemos como a auréola de estrangeiros não contaminava a mentalidade da época, se não fosse pelo patrocínio moral do patriarca sexagenário Aristides (Ver: Melo, 2024, p.119-130).

Notícias de viagens dos De Mornay entre Recife e Maceió e da Inglaterra para o Brasil ficaram gravadas no *Diário de Pernambuco*, enquanto Frederick e Charles se ocupavam de Alagoas, Alfred e Edward se fixaram no Recife. Em Maceió, por volta de 1843, moraram

.....  
213. BARROS, Manoel Joaquim Fernandes de. *Memória sobre as Minas de Carvão de pedra de Camaragibe na Província das Alagoas*, p.376-384), da autoria do sócio. Auxiliador da Indústria Nacional: Ou Colleição de Memórias e Notícias Interessantes (Rio de Janeiro), 1833-1896. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=302295&pagfis=2910>. BRASIL. Relatório Apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1840, pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça, e Interinamente do Império, Francisco Ramiro d’Assis Coelho. Rio de Janeiro, 1840, Typographia Nacional, p. 30.

e trabalharam os Mornay como engenheiros. Mais tarde, Charles passou a viver no engenho Jenipapo, pertencente a sua sogra, onde implementou uma moenda de madeira e veio a se tornar senhor daquele engenho a partir de 1856-1862, por herança de sua mulher. Frederick apresentou na Sociedade Auxiliar da indústria Nacional, outra moenda, mas de pouca repercussão; e parece ter planejado o mercado de Penedo. Em Alagoas faleceram, sem deixar descendente. Charles<sup>214</sup> fora contratado inicialmente como funcionário do governo alagoano para um levantamento topográfico da província, o que incluía a abertura de um canal, já que, desde 1843, Charles de Mornay tinha se dedicado a obras hidráulicas para *plantation* em Alagoas. Em 1852, construiu uma fábrica de óleo de mamona, que durou mais de 16 anos. Provavelmente a planta que fizera de Maceió contribuiu para vir a ser membro do Instituto Histórico de Alagoas<sup>215</sup> (Sant’Ana, 1970; Ver: Melo, 2024).

.....  
214. Charles, entre os Mornay, irmãos e pai, foi o mais empreendedor no Brasil. Nasceu em Londres, em 1818, e chegou a Maceió com 21 anos, em 1839, já como engenheiro, mas, de acordo com a cultura técnica inglesa, de engenheiros práticos e não formados na academia. Registrou-se no Serviço de Estrangeiros de Alagoas em 7 de maio de 1842, declarou ter 24 anos, ser solteiro e morar na rua do Comércio em Maceió (Sant’Ana, 1970, p. 356; Melo, 2024).

215. Charles, que Sant’Ana grafa como “Carlos”, dava conselhos ao Presidente da Província para uma rodovia que [...] começaria em Penedo e terminaria em Maceió e desta partiria para o norte, mas em direção à EF Recife-São Francisco, fundada por seus irmãos, ligando-se as duas no terminal ferroviário do Una ou na estação de Gameleira (Sant’Ana, 1970, p. 289 e 355, 357/8/9 e p. 360). Ora, esta foi a ligação que o governo federal veio autorizar desde a República, mas já se ligando à EF Sul de Pernambuco, que era uma ferrovia estatal, começando em Una (Palmares) e terminando em Garanhuns. Tinha boa visão Charles de Mornay que, em 1864, foi nomeado engenheiro-fiscal das obras de abastecimento de Maceió e das obras públicas de Alagoas. Em 1872, foi nomeado para dirigir as obras da tesouraria da fazenda e demitido um ano depois. Nesse mesmo ano, escreveu “Ligeiras Notas sobre a Topografia das Alagoas”, que seria publicado postumamente em 1901. Entre 1871 e 1873, participou da comissão que redistribuiu as terras da Colônia Militar Leopoldina para os Voluntários da Pátria. Ainda em 1873, foi eleito tesoureiro do Instituto Arqueológico e Geográfico Alagoano (Sant’Ana, 1970, p. 364-365; Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Alagoano, v. III, nº 2). Ver também: Melo (2024).

Carlos de Mornay também solicitou concessão para um engenho central, juntando-se aos engenheiros Hermillo Alves e Manuel Eugênio de Prado, bem como ao proprietário Justino José de Souza e Silva, para um engenho central no município de Coruripe, para o que pediam ao Governo Imperial a garantia de juros de 6% sobre o capital de mil contos de réis (Sant'Ana, 1970, p. 331). Outros concessionários surgiram para mais 2 engenhos centrais em Passo de Camaragibe e Pilar, e até o filho do engenheiro João Camilo Costard, que fora incumbido anteriormente de implementar a política de construções dos centrais, e que morrera em 1882, João Henrique, solicitou também uma concessão (Sant'Ana, 1970, p. 332; Diegues Júnior, 1949, p. 110).

No período da “república das usinas” (Perruci), apareceram os ingleses, Arthur Griffith-Williams e Jonh Harvey Boxwel, com a firma *Boxwel, Williams & Company*, (instalada no Recife) no comércio de exportação, em 1893, que investiram em usinas, fundando a Companhia Usina Cansação de Sinimbu (64% do capital era inglês), com 11 km de trilhos. A firma manteve-se à frente da usina durante a primeira metade do século XX (Sant'Ana, 1970, p. 38 e 346/350). Esse Harvey talvez fosse descendente de Charles Boxwell, que estava em Pernambuco, na década de 1850, quando obteve, mas sem sucesso, a concessão para uma ferrovia para Olin-da (Sant'Ana, 1980, p. 15 a 18).

A febre dos engenhos centrais em Alagoas não pareceu atrair os capitais locais, ou estes eram insuficientes dentro do plano do Governo Imperial. Segundo Sant'Ana, no meio dessa febre de concessões, em 1882, o que apareceu foi o capital inglês da *North Brazilian Sugar Factories Limited*, que demonstrou interesse em fundar engenhos centrais na Província de Alagoas, tanto que o Ministério da Agricultura, por Aviso de 27 de dezembro, propôs a fusão da concessão dada a NBSF com outra que já havia sido contratada. Um ano depois, planos e orçamentos foram aprovados pelo Governo

Imperial para vários centrais, um deles em Passo do Camaragibe e outro no Pilar. Esta Companhia desistiu dos projetos que tinha para o Ceará, em Messejana, embora já tivesse orçamento aprovado, trocando-os pelos planos de instalação de um engenho central no Pilar, a que dera início em 1884. Infelizmente o autor não registrou sucesso ou falência da companhia inglesa, mas tudo leva a crer que falira, apesar da renovação da concessão em 1885. Os direitos, anteriormente concedidos, foram reforçados em lei de 1885, com a garantia de juros de 7% ao ano sobre o capital empregado durante 20 anos, além de outros direitos, como o de desapropriar terrenos de domínio particular, prédios e benfeitorias necessárias para a execução das obras autorizadas; uso de madeiras e outros materiais existentes dentro do município, nos terrenos devolutos ou nacionais, para a construção dos engenhos; além de isenção de direitos de importação sobre máquinas, instrumentos, trilhos e mais objetos destinados ao serviço da fábrica (1970, p. 332 a 335).

No entanto, não se tem notícia de nenhum engenho da NBSF funcionando em Alagoas. Pelo contrário, e como aconteceu com Pernambuco, em 1888, proprietários alagoanos solicitaram garantia de juros para fundar um engenho central em Unusu. Em 1890, o Estado de Alagoas transferiu para sua administração os três engenhos centrais que seriam constituídos pela Companhia de Engenhos Centrais em Paraíba e Sergipe (Sant'Ana, 1970).

A modernização da agroindústria açucareira alagoana já começou diretamente com a implantação de usinas dentro da administração republicana, na década de 1890. Alagoas não implantou um engenho central sequer, mesmo contando com empresas estrangeiras e nacionais, como a Companhia de Engenhos Centrais em Paraíba e Sergipe, que previa, pelo decreto de 1º de março de 1890, transferir para Alagoas os projetos de instalação de três engenhos centrais, antes planejados para aquelas outras províncias. Outra firma, a Companhia Indústria e Construção, adquirira seis

das sete concessões emitidas por Alagoas; ainda outra, a Companhia Promotora de Indústrias e Melhoramentos, também não conseguiu construir engenho central nas Alagoas. A província do banguê se passou para o Estado das usinas, começando com a usina Brasileiro, mas sem ajuda oficial, em janeiro de 1892 (Sant'Ana, 1970, p. 335/6). Esta usina foi montada com equipamentos franceses, sob a supervisão do Barão de Vandesmet, o representante da *Fives-Lille* no Brasil (Herold, 2009, p. 16).

## Paraíba

Antes de verificar como ocorreu a implantação do engenho central pretendido para a Paraíba, vejamos um preâmbulo de sua situação econômica e do papel de sua elite oligárquica canavieira.

A crise da lavoura canavieira na Paraíba era crônica e tudo indicava que não havia saída pela modernização do maquinário nem pelas relações de produção. O Governo Imperial lançou metas político-administrativas para a modernização da produção açucareira em 1875, através do Decreto Legislativo nº 2.187, dando 7% de juros sobre 30 mil contos de réis às companhias que se organizassem para montar um engenho central. No entanto, o primeiro que se organizou, o Quissamã (1877) no Rio de Janeiro, fugiu à divisão do trabalho proposta pelo governo, pois foram os próprios capitalistas e latifundiários da província que fundaram aquele engenho. Na Corte, estava concentrado algum montante de capital agromercantil. Para a região Nordeste, a tentativa de modernização ocorreu pelo capital inglês, através de duas companhias, a CSFB e a NBSF. Melhor dizendo, para Pernambuco, pois a intenção de implantar na Paraíba, por outra companhia inglesa, a Sergipe Paraíba, não deu frutos e o engenho central planejado para ser construído no Rio Grande do Norte, agenciado por um capitalista de Pernambuco,

Jovino Bandeira – que já tinha vendido seus direitos do engenho pernambucano à NBSF, não conseguiu capital necessário na zona canavieira potiguar e o processo retardou.

A oligarquia canavieira paraibana vinha sentindo dificuldades no setor produtivo e, na década de 1870, sofreu a grande seca de 1877. Diante da situação crítica de fome, migração forçada e falta de mão de obra, uma delegação paraibana de senhores de engenho pôde, então, ouvir os discursos mais radicais de sua classe contra a administração imperial, no tocante à não convocatória para o Congresso Agrícola do Rio de Janeiro, mas também à crítica à falta de capitais e ao fechamento da agência do Banco do Brasil no Recife. Era a participação da bancada paraibana no Congresso Agrícola do Recife, organizado pela Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco, entre 06 e 13 de outubro de 1878<sup>216</sup>.

Talvez essa participação na província ao sul tenha sido a primeira manifestação como classe dos produtores de açúcar na Paraíba, já que as classes estavam em função dos meios de produção, e a diferenciação ocorria nas relações de apropriação dos meios e no controle da própria produção e na manifestação dos seus interesses, mesmo sem considerar se as pessoas envolvidas estavam conscientes de, e atuarem sobre, seus interesses comuns. Tal agrupamento só poderia ser corretamente chamado de classe quando os interesses compartilhados gerassem, de fato, consciência e ação (Giddens, 1975, p. 33).

Neste processo, Pernambuco já havia registrado, em 1859, a criação de um órgão em defesa da classe produtora, o Imperial Instituto Pernambucano de Agricultura, com os seus barões do açúcar, onde pontificavam também os Carneiro da Cunha, família que também tinha ramificações na Paraíba.

.....  
216. Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, 1878. Recife: CEPA/ Governo de Pernambuco, 1978. (Edição fac-similar).

A representação de senhores de engenho paraibanos se reuniu no distrito de maior produção açucareira da província, Santa Rita, município vizinho à capital e ao porto fluvial do Sanhauá. O lugar da reunião não podia ser melhor, pois, além de perto da capital, representava ao mesmo tempo a mudança que vinha ocorrendo na produção agrícola, com a mudança dos investimentos para a lavoura algodoeira, mesmo dentro do perímetro canavieiro. Se Santa Rita era a zona da Paraíba privilegiada na produção açucareira, vinha passando por uma crise desde que o algodão começara a concorrer, estando com 19 engenhos parados e só 4 moentes. No município de Espírito Santo, no vale do Paraíba, dos seus 26 engenhos, 14 esmagavam cana e, para compensar, descaroçavam algodão, além de uma dúzia de propriedades só dedicadas ao algodão. No Pilar, das 7 propriedades, só 3 continuavam como engenhos de açúcar, mesmo assim possuindo também descaroçadores. Portanto, fazia-se urgente discutir e ver os caminhos da lavoura canavieira (Melo, 2021, p.22/3).

Para o Congresso Agrícola do Recife, que já contava com a adesão de Sergipe, Alagoas, Rio Grande do Norte, e até do Piauí, a oligarquia canavieira paraibana, nessa reunião, se fez representar por padres, doutores, militares e donos de engenhos para a escolha de seus delegados. Lá estavam as famílias que se enriqueceram com a cana de açúcar, os Fonseca Galvão, os Rego Barros (com um deles sendo pernambucano, nascido em Sirinhaém, Claudino do Rego Barros, que possuía partes em três engenhos); os Carneiro da Cunha (que estavam presentes, também no Rio Grande do Norte e em Pernambuco, e mantinham propriedades ainda no Ceará), sendo representados pelo Barão do Abiaí; ainda mais os Arroxelas Galvão, a família do Barão de Maraú (Coronel José Teixeira de Vasconcellos), que tinha oito engenhos banguês. Formou-se uma comissão de cinco paraibanos residentes no Recife: Dr. Felinto Henrique de Almeida, Manoel Clementino Carneiro da Cunha (parente do Barão do Abiaí), o advogado, Dr. Maximiano Lopes Machado (ex-praieiro

de 1848 e ex-deputado provincial pela Paraíba, historiador, então radicado no Recife), José Lopes Pessoa da Costa e Luiz Emílgio Rodrigues Vianna (Melo, 2021, p.23/4).

No entanto, a mensagem que esse grupo deliberou levar para o Congresso Agrícola era um tanto conservadora, pois concluíram que o que faltava na Paraíba eram braços, capitais e rápidas vias de comunicação e, neste caso, recomendavam aos representantes que lutassem pela implantação da projetada via férrea, concessão original do Barão do Abiaí e do engenheiro Rebouças e, então, inglesa: *The Conde D'Eu Railway*. Pedia abolição ou redução das taxas de exportação, estabelecimentos bancários adequados à realidade local, criação de companhias de seguros agrícolas e decretação de leis reguladoras do trabalho livre<sup>217</sup>, mas nada na relação de produção quanto à tecnologia dos banguês mantidos (Melo, 2021, p. 25).

A Paraíba entra neste contexto dos engenhos centrais ingleses por ter sido a única província a, realmente, instalar um central, mesmo que não mais o pretendido inglês, já que nas outras duas províncias açucareiras do Nordeste, Alagoas e Rio Grande do Norte, as ferrovias, em si, não tiveram força para o sucesso desses empreendimentos, nem mesmo os capitalistas locais. No entanto, segundo o engenheiro Retumba, em sua *Memória*, a situação da lavoura canavieira não era das melhores: “[...] o fabrico da cana é uma indústria que quase está a desaparecer” (1912, p. 169, *apud* Melo, 2021, p. 167).

No agrupamento das províncias açucareiras do Nordeste, entre o São Francisco e o Potengi, o governo imperial (imediatamente, federal) lançou decretos fornecendo subsídios agrícolas para as províncias/estados. Entre 1888 e 1889, Pernambuco teve direito a receber entre 7.500:000 (sete mil e quinhentos contos de réis) a 6.400:00; em seguida, vinha Alagoas, com 1.200:00, que passou, no primeiro ano republicano a 2.275:00; a Paraíba, que ficara

.....  
217. Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, 1978, p. 39-40.

com 900:00 (novecentos contos), aumentou no ano seguinte para 1.150:00; por fim, o Rio Grande do Norte, que no último ano do Império teria direito a 1.400:000, caiu para 1.000:000.

Como foi dito anteriormente, os ingleses das ferrovias, principalmente os que viviam e tinham investido em Pernambuco, celebravam todo o empreendimento de seu país na expansão do capital industrial-financeiro. Assim como os ingleses da RSF estiveram interessados na modernização da agroindústria açucareira, atraindo para sua linha grande número de engenhos centrais da CSFB, bem como os da *Great Western*, que atraíram engenhos centrais da NBSE, na Paraíba; e a ferrovia inglesa *The Conde D'Eu Railway* atraiu o engenho central São João (Melo, 2021).

No caso específico da Paraíba, embora tenha havido interesse em adquirir a concessão para um engenho central, não havia capital suficiente, levando os Carneiro da Cunha e outros a venderem sua concessão a uma companhia estrangeira. Assim fizeram com a concessão ferroviária original, o grupo do qual fazia parte o engenheiro André Rebouças, talvez como vínculo entre capital e relações palacianas, tanto que esta ferrovia recebeu o nome de “Conde D'Eu”. Voltando à concessão do engenho, não era só a falta de capital para modernizar o parque agrofabril canavieiro; havia também o problema do insumo básico e até a não renovação do plantel de canas, como então o engenheiro Retumba em sua *Memória* criticava. Faltava iniciativa dos produtores açucareiros paraibanos, tanto em relação ao preço do produto quanto à inércia em combater a moléstia da cana. Falava do alto de sua experiência, como, por exemplo, suas visitas aos engenhos em Areia, no brejo paraibano, quando teria sugerido mudanças de sementes e, após 10 meses de visitas pelo interior da província, voltando àquele município, disse que apenas dois senhores dos engenhos, Pindoba e Viração, aceitaram os ensinamentos e tiveram sucesso (Melo, 2021, p.168 Anexo A, p. 279-295, *apud* Melo, 2021).

Fabricos havia, mas de tecnologia tradicional. O município de Santa Rita, situado em vale fertilíssimo, tão próximo à capital, possuía mais de duas dezenas de engenhos banguês, utilizando ainda o jogo de caldeiras colonial, o “trem jamaicano”, ou “trem francês”, ou “bateria do Padre Labat”. Usava-se, portanto, toda a aparelhagem do banguê para a operação do açúcar, descrita pelo religioso desde a década de 1720 (Melo, 2021, p.169).

As relações de produção se mantinham no patamar do “modo de produção colonial-escravista”, etapa do capitalismo, em sua versão do mercantilismo. O latifundiário, terminada a produção de açúcar ou da colheita da cana, usava o trabalhador escravizado, desviando-o para outras atividades, mais das vezes não rentáveis, monetariamente.

Mesmo antes da lei imperial que dava aqueles incentivos à construção de engenhos centrais, havia sido criada, em Londres, em 1872, a *Sergipe (Brazil) Sugar Refinery Company Limited*, que não vingou e que incluía a Paraíba em seu portfólio. Isto em parte comprova que o mercado produtor de equipamentos para modernizar a economia canavieira já estava pressionando governos. A política do governo brasileiro também era resultado da pressão interna dos proprietários, os quais já vinham operando equipamentos modernos, individualmente, como havia demonstrado em Pernambuco a criação e a implementação da moenda dos Mornay. O lançamento da política dos engenhos centrais pelo Governo Imperial se aliava aos interesses das grandes indústrias europeias para abocanhar o mercado brasileiro, mas dependia de leis brasileiras de incentivos, pois o mercado de equipamentos para modernizar os engenhos dependia de duas grandes concorrentes no cenário internacional: a inglesa *Fawcett, Preston and Co.* e a francesa *Derosne-Cail*.

Havia, no Brasil, já uma concentração de equipamentos de engenhos centrais de diversas procedências, por volta de 1888. Cerca de 35 destes estavam operando no país, com juros de 6% a 8%, por

25 anos, sobre o capital investido. A maioria usava equipamentos de duas companhias francesas, a *Cail* e a *Fives Lille*. Havia uma pequena concorrência, ainda, com indústrias da Alemanha e da Holanda. Por volta de 1900, no Brasil, havia 12 usinas financiadas por franceses, 8 por ingleses e 2 por alemães, além das 19 financiadas por brasileiros. Por essa época, num total de 97 usinas, Rio de Janeiro tinha 40 e Pernambuco, 30 usinas, liderando, assim, o ranking nacional, São Paulo teria apenas 5, Bahia, 12 e a Paraíba, apenas, uma usina (Herold, 2009, p. 18-19).



A Paraíba, talvez por seu comércio de exportação depender, também, do porto do Recife e ter, parte de sua elite, com ascendência, em Pernambuco, como os Carneiro da Cunha, os Cavalcanti (Diogo Velho Cavalcanti, paraibano e ministro da Agricultura), desde 1874, o Governo Provincial vinha apostando na união de capitalistas e agricultores “ [...] o que um ou dois senhores de engenho não poderiam fazer conseguiram 5 ou 6 reunindo seus recursos, com os quais montariam uma fábrica [...]” (Fernandes, 1999, p. 46; Melo, 2021, p.170). Feita a primeira tentativa de organizar um grupo de investidores, a concessão para um engenho central caiu em mãos dos Carneiro da Cunha e do empresário baiano Luiz Monteiro Caminhoá, num montante de capital de 700\$000 (setecentos mil réis, segundo transcrição, o que achamos ser um erro, pois seriam setecentos contos de réis, e não de mil réis)<sup>218</sup>. Apesar do otimismo

218. O Decreto nº 8.451 (de 11 de março de 1882, nos termos do art. 2º da Lei nº 2.687, de 6 de novembro de 1875, e do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 8.357, de 24 de dezembro de 1881) concedia garantia de juros de 6% ao ano sobre o capital de 500:000\$ à companhia que os engenheiros civis Francisco Antônio Carneiro da Cunha e João Evangelista Carneiro da Cunha e o engenheiro agrônomo Luiz Monteiro Caminhoá organizaram para o estabelecimento de um engenho central, destinado ao fabrico de açúcar de cana no município da capital da província da Paraíba do Norte. Palacio do

revelado acima por Fernandes, o capital não foi levantado na Paraíba e a concessão foi “vendida” à Companhia de Engenheiros Centrais nas províncias da Paraíba do Norte e de Sergipe, cujos trabalhos começaram em 1885 (Fernandes, 1999, p. 46-47).

Os ingleses das ferrovias implantadas em Pernambuco celebravam todo empreendimento (output) de seu país na expansão do capital industrial-financeiro, tentaram atrair para suas linhas, grande número de projetos para engenheiros centrais, da CSFB, em 1881, como da NBSF, em 1882. Estas duas companhias tinham planos para engenheiros centrais também em Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Neste sentido, a companhia *The Conde D’Eu Railway* (CDEu), na Paraíba, tentou atrair o engenho central para o seu traçado<sup>219</sup>. A concessão para o engenho central São João foi emitida em 1882, adquirida pela companhia Paraíba-Sergipe, com sede no Rio de Janeiro. Mas devido à pequena safra inicial, produziu pouco. As informações sobre esse engenho são controversas. As informações confundem organização e registro da companhia, capital e equipamentos que poderiam ter origem e destinos em diferentes países. Almeida (1997, p. 163), sem mostrar a fonte, diz que o engenho era de capital holandês. Já Fernandes (1999, p. 47), citando Galliza (1980, passim), diz que o maquinário veio da Holanda e era grosseiro. Andrade, talvez falando de um tempo mais à frente, confirma apenas que tinha instalações antiquadas e das mais diversas procedências: equipamento holandês, inglês, tcheco e paulista (1997, p. 116). Nóbrega (1962), ao escrever sobre o engenho Pau d’Arco, do

.....  
Rio de Janeiro em 11 de março de 1882. - Manoel Alves de Araújo. Um ano depois, Luiz Monteiro Caminhoá repassou sua parte ao Conde de Barral. O baiano Caminhoá morreu jovem, aos 43 anos, e era engenheiro fiscal do 3º Distrito dos Engenheiros Centrais.

219. No entanto, a Paraíba parece ter tirado pouco proveito do seu processo ferroviário, com relação à modernização da *plantation* canavieira. A garantia dada pelo Governo Imperial não passava de 1.000 contos de réis (Meira, 2014) para o único engenho central que foi construído próximo à EF Conde D’Eu, na década de 1880. No começo do século XX, amalgamada a GWBR, atraiu algumas indústrias domésticas e uma fábrica de cimento (Canabrava, 2004; Fernandes, 1999; Galliza, 1980, p. 183-196 e 1993; Fernandes, 1999).

poeta Augusto dos Anjos, diz: “Em 1882, a Companhia Engenhos Centrais (sic), integrada por fundos holandeses, lançava as bases da atual usina São João, inaugurando em 1888, como Engenho Central, que veio revolucionar a técnica da fabricação de açúcar” (1962, p. 298). Fontes inglesas apontam a Alemanha como procedência do maquinário.<sup>220</sup> Foi instalado em 1888 pelo engenheiro Francisco Antônio Carneiro da Cunha e, como usina São João, foi adquirido pelos Ribeiro Coutinho (MELLO, 2021, p. 171/2)<sup>221</sup>.

A CDEu apoiou a construção do engenho central São João, tanto que, na inauguração das obras para a construção do engenho, em 20/08/1885, estiveram presentes o presidente da província, Pedro da Cunha Beltrão, o engenheiro-fiscal do 1º Distrito de Engenhos Centrais de Pernambuco, Francisco do Rego Barros; e o engenheiro-fiscal da CDEu, Antônio Feliciano de Castilho, além do pessoal administrativo da ferrovia, o superintendente Robert Felton, o gerente Samuel Agnew, e políticos, como o presidente da Câmara, Silvino Elvídio, e o deputado provincial Irenêo Joffily.<sup>222</sup>

A inauguração da operação de moagem foi postergada até 1888, devido a dificuldades frente aos fornecedores, como ocorrera também nos engenhos centrais ingleses implantados em Pernambuco. O cônsul inglês, em 1888, dizia que o engenho tinha sido construído no começo de 1887, mas que, devido à pequena safra, produzira pouco e que sua maquinaria era de Hamburgo<sup>223</sup>.

220. Report by Mr. Consul Samuel Agnew, 1888, BPP LXXIV, 1890, p. 11.

221. O engenho passou depois à Companhia Geral de Melhoramentos do Rio de Janeiro e, desta, à Companhia Açucareira da Paraíba; só a partir de 1914, a João Úrsulo Ribeiro Coutinho (descendente de família pernambucana), sob a firma de J. Úrsulo & Irmãos, primeiro, por arrendamento, em 1912; e, dois anos mais tarde, por compra (Andrade, 1964; Galliza, 1993; Melo, 1978; Galliza, 1993; Oliveira Sobrinho, 2002, p. 206).

222. IHGP, Termo da Inauguração das Obras do Engenho Central da Paraíba, em 20/08/1885.

223. *British Parliamentary Papers* (BPP), LXXLV, 1890. Report by Mr. Consul (?) on trade of Pernambuco for the year of 1888 (p. 11).

Em contrapartida, a imprensa paraibana, aderindo à modernidade, incentivava os latifundiários para que mandassem suas canas pela ferrovia. Mas o que se tem de ver é que, ao se criar a política dos engenhos centrais, causava-se uma divisão de classe, provocando um conflito intraclasse, em que, de um lado, estava o capital industrial (e, neste caso, em mãos alienígenas) e do outro, o agromercantil, com baixa acumulação de capital, baseado na agricultura. Uma das cláusulas para se fundar engenhos centrais obrigava o fornecedor a não concorrer industrialmente com a nova entidade industrial e permanecer de fogo morto. Mais ainda, o setor industrial poderia impor preços aos fornecedores. Tanto em Pernambuco como na Paraíba, os conflitos levaram à mudança de controle acionário, sendo o caso de Pernambuco mais sério, pois o capital lá, empatado nos engenhos centrais, era inglês, o que aumentava a rivalidade com algumas pitadas de suposto nacionalismo. De fato, a política da implantação dos engenhos centrais revelou, através do problema de relacionamento com os fornecedores, ser um problema de conflito de frações de classe: burguesia industrial e financeira *versus* burguesia agroexportadora.

O engenho central transformou o pequeno engenho banguê em mero fornecedor ou em engenho de fogo morto, como ocorreu com o Engenho Pau d'Arco, da família do poeta Augusto dos Anjos, na Paraíba, que teve de ser alienado na primeira década do século XX. O senhor de engenho (pai do poeta) não preparou filhos para sucedê-lo e a produção de açúcar “mascavado” (mascavo) encontrou forte concorrência com a produção do engenho central e do mercado interno super abastecido. Preços caíram e o engenho, movido à água, produzindo açúcar mascavo e aguardente, estava “gravado” de uma hipoteca junto ao Banco Emissor de Pernambuco. Embora estivesse otimamente montado para o tempo, entrou em decadência, tendo de ser vendido, junto com outro da família. A avaliação dos seus bens descritos no inventário da viúva, dona

Juliana, atingiu a cifra de 52:833\$322, figurando, entre eles, os engenhos Pau d'Arco e o Coité (Nóbrega, 1962, p. 230; 232).

O autor dessa síntese, Humberto Nóbrega, membro do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, demonstra, sem citar fontes, que o nível de concorrência que afetara o Pau d'Arco viria também da diástole ocorrida no sistema latifundiário paraibano: de cerca de 100 engenhos, que a Paraíba tinha no século XVIII, passaram a 300 no começo do século XX. De qualquer maneira, tudo indica a ocorrência de dois fatores antes da modernização dos engenhos centrais: maior ocupação do solo (novos engenhos) e diástole nos latifúndios canavieiros pelo crescimento familiar/heranças.

De fato, como observa Nóbrega, foram esses dois fatores - "a proliferação dos engenhos e o aperfeiçoamento da técnica da indústria açucareira" - que determinaram uma superprodução do açúcar de banguê. A lavoura canavieira entrou em crise com o abarrotamento do mercado consumidor, sem possibilidade de exportação. O autor cita, ainda, o romancista José Lins do Rego, que, ao se referir a essa fase, escreveu: "O açúcar bruto (mascavado) não dava quase nada, era mesmo que lama nos trapiches da Paraíba" (1962, p. 296, 298, 299).

José Lins do Rego descreveu bem a falência de um engenho banguê:

Coitado do Santa Fé! Já o conheci de fogo morto. E nada é mais triste do que um engenho de fogo morto. Uma desolação de fim de vida, de ruína, que dá à paisagem rural uma melancolia de cemitério abandonado. Na bagaceira, crescendo, o mata-pasto de cobrir gente, o melão entrando pelas fornalhas, os moradores fugindo para outros engenhos, tudo deixado para um canto, e até os bois de carro vendido para das de comer aos seus donos. Ao lado da prosperidade e da riqueza do meu avô, eu vira ruir, até no prestígio de sua autoridade, aquele simpático velhinho que era o coronel Lula de Holanda, com o seu Santa Fé caindo aos pedaços (2003, p. 66).

O romancista voltaria, em outra obra, a lamentar o fim da memória aristocrática:

[...] a história do Santa Rosa arrancado de suas bases, espatifado, com máquina de fábrica, com ferramentas enormes, com moendas gigantes devorando a cana madura que as suas terras fizeram acamar pelas várzeas [...] o Santa rosa perde até o nome; se escraviza (Rego, 2013, p. 36).

Este caso, em particular, com respeito a Goiana, ocorreu com o engenho Goiana Grande, que desapareceu do mapa da produção, para surgir em seu território a Usina João Alfredo. Teria resistido até 1915, mesmo tendo cedido parte de suas terras para a Usina, em 1889 e, a partir daí, tornou-se fornecedor de canas para aquela fábrica. Segundo Ministério da Agricultura este engenho, por volta de 1885 era apenas uma propriedade fundiária fornecedora de canas, sem mais o seu parque fabril. Com a venda de parte de seu território para a Usina João Alfredo, deve ter-se recuperado em parte, e até ter tentado produzir com um engenho a vapor. Mas, por volta de 1915, estava à venda em classificados de jornal, com capacidade para safrejar 20.000 t de canas, uma grande mata com madeiras de lei, muitas casas para moradores e perto da Usina e, esta, a 10 minutos da cidade; tinha dois assentamentos com cinco tachos cada um, um vapor de 12 h.p. e uma destilação nova e perfeita; estava fundada uma safra de 3 a 4.000 pães (de açúcar); contudo, o anúncio não dizia o valor (Ministério da Agricultura, v. 12, 1885; A Província (Recife), (3/1/1915, p.6)

Com o desaparecimento da hegemonia da produção do engenho banguê, também morria a função do mestre de açúcar. Se com a mecanização a vapor eles até haviam melhorado seus salários, duplicando em duas décadas - 1876/1896 - esta última referência, 834:000\$000 (oitocentos e trinta e quatro mil réis), já era de debacle, pois nos estertores da escravização do trabalho, atingira

1:800\$000 (um conto e oitocentos mil réis). O lugar do mestre de ofício com os engenhos centrais foi tomado por especialistas: “Veja o senhor. Levei a vida dando ponto em açúcar, conheço meu ofício [...] nunca queimei um quilo de açúcar [...] o galego chegou, começou a contar lorota, a mexer em frasco, e tudo o que os mestres faziam, sem barulho, sem visagem [...]” (Rego, 1980, p. 36).

O conflito só desapareceu, e parcialmente, quando produção e fornecimento ficaram nas mesmas mãos. No caso da Paraíba, o próprio engenho São João teve de comprar as melhores propriedades para seus partidos de cana, sendo assim seu próprio fornecedor para a fábrica (Fernandes, 1999, p. 47, n. 32). O engenho continuou a funcionar, mudando de companhias, até se transformar em usina na segunda década do século XX (Melo, 1962, p.175). Em Pernambuco, a usina pioneira em comprar engenhos para seu próprio fornecimento foi a Usina João Alfredo, pertencente à Companhia Industrial Pernambucana.

A inauguração do São João, no entanto, foi postergada até 1888 e, como ocorrera em Pernambuco, devido a dificuldades frente ao fornecimento da matéria-prima. O cônsul inglês, em 1888, dizia que o engenho tinha sido construído no começo de 1887, mas que devido à pequena safra, produzira pouco e que sua maquinaria era de Hamburgo. Almeida, sem mostrar a fonte, diz que o engenho era de capital holandês. Já Fernandes afirma que o maquinário tinha vindo da Holanda e era grosseiro. Nóbrega também apontava 1882 como início da implantação da Companhia Engenhos Centrais [...] integrada por fundos holandeses<sup>224</sup>, inaugurando em 1888 o Engenho Central, [...] veio revolucionar a técnica da fabricação de

.....  
224. Teria a firma de Julius Von Söhsten (*Von Söhsten & Company*), sediada no Recife, feito parte desta associação de capitais? Sabe-se que se casou, em 1881, com a paraibana Maria Clementina de Magalhães e, enviuvando, casara-se com uma potiguar, investindo numa tentativa de um engenho central no vale do Ceará-Mirim. Ver: Edmundson e Hart (2014, p. 96,7).

açúcar (1962, p. 298; Almeida, 1997; Fernandes, 1999, p. 47; Galliza, 1980; Melo, 2021)<sup>225</sup>.

Até a imprensa, admiradora da modernização, incentivava os latifundiários para mandarem suas canas pela ferrovia. No fundo, era o mesmo panorama da divisão internacional do trabalho, que redundava num conflito intraclasse: de um lado, o capital industrial; e do outro, o capital agromercantil, resultante da baixa acumulação de capital local, baseado na agricultura. Os donos de engenhos locais eram obrigados a fornecer a cana e não a concorrer industrialmente com a nova entidade industrial, permanecendo, assim, o engenho de fogo morto. Além disso, o novo setor industrial impunha preços aos fornecedores. Assim como em Pernambuco, na Paraíba, a má operação, por um grupo industrial de fora, bem como os conflitos de abastecimento de matéria-prima, levaram à mudança de controle acionário. No caso da Paraíba, o próprio engenho São João teve de comprar as melhores propriedades para seus partidos de cana, sendo assim seu próprio fornecedor para a fábrica. O engenho continuou a funcionar, mudando de companhias até se transformar em usina (Fernandes, 1999, p. 47, n. 32)<sup>226</sup>.

## Río Grande do Norte

As concessões para fundar engenhos centrais atraíram muito mais capitalistas nacionais para especulações do que mesmo para a produção agrícola. Privilegiados na aquisição das concessões, imediatamente negociaram seus direitos, por especulação ou por impossibilidade de levantar o montante, passando adiante o contrato. Na década de 1870, a burguesia agromercantil de várias províncias

.....  
225. BPP, LXXIV, 1890. *Report by Mr. Consul (?) on trade of Pernambuco for the year of 1888*, p. 11.

226. IHGP. Termo da Inauguração das Obras do Engenho Central da Paraíba, em 20/08/1885.

canavieiras recebeu concessões como, por exemplo, a do Decreto nº 6.655, de 7 de agosto de 1877, que elevava o capital garantido a Pedro H. Waken para estabelecimento de um engenho central no município do Ceará-Mirim, Rio Grande do Norte. O capital garantido por Pedro H. Waken era de 1:000:000\$000 (mil contos de réis). A partir daí, o mundo financeiro se agitava e os capitais estrangeiros aportavam. Este fenômeno se repetiu em todo o Império agrícola, no qual predominava a produção açucareira. Mais intenso ainda onde já existia alguma ferrovia, também garantida pelo Governo Imperial e gerida por capitais ingleses e até franceses. O mundo da produção agrícola e sua subsequente rede de transporte dos produtos atraíram capitais europeus. França e Inglaterra pareciam dividir suas áreas, ficando o capital francês com o maquinário dos engenhos (exemplificado na Casa Cail & Cia.), em geral, e algum risco em ferrovias, enquanto o inglês se dedicava predominantemente às ferrovias e secundariamente aos engenhos (a CSFB e a NBSF). Assim capitais estrangeiros e nacionais tentaram alavancar as províncias açucareiras do Nordeste, repartindo entre si o “feudo” agrícola.

O caso do Rio Grande do Norte não parece ter chamado a atenção dos capitalistas, mesmo os regionais, visto que, em todo processo de modernização da agroindústria canvieira, adentrando a República, este estado até a primeira década do século XX só teria apenas uma usina açucareira.

A partir do Decreto Legislativo nº 2.187, de 1875, sancionado pelo Governo Imperial, todas as províncias açucareiras emitiram decretos para incrementar a indústria açucareira. O Rio Grande do Norte lançou o Decreto nº 774, de 09 de dezembro de 1876, dando a Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão, tomando como base a concessão de fiança de juro de 7% sobre a quantia de 500:000\$0000 (quinhentos contos de réis), efetivamente empregada na construção dos edifícios apropriados para a fábrica e dependências desta,

*tramway* e material fixo, rodante e acessórios indispensáveis ao serviço fabril.

A companhia poderia ser organizada dentro ou fora do Império, sendo, no primeiro caso, preferidos para acionistas em igualdade de condições os proprietários agrícolas do referido município, ao câmbio de 27d (27 pence) por 1\$000 (réis) para todas as operações; isenção de direitos de importação sobre máquinas, instrumentos, trilhos e mais objetos destinados ao serviço da fábrica; preferência para aquisição dos terrenos devolutos existentes no município, efetuando-se pelos preços mínimos da Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850; a companhia deveria estar organizada dentro do prazo de seis meses. O engenho central que a companhia estabelecer teria a capacidade para moer, pelo menos, diariamente, 160 toneladas de cana e fabricar anualmente 600 toneladas de açúcar no mínimo. A companhia teria linhas férreas, na bitola de um metro, o engenho central com as propriedades agrícolas do município, estabelecendo paradas para os cultivadores entregarem as canas destinadas à fábrica e empregando a tração animada ou a vapor para a condução da cana e exportação do açúcar em vagões apropriados a este serviço.

Obrigações do concessionário implicavam destinar o valor de 10% para constituir um fundo especial que, sob sua responsabilidade, emprestaria a prazos convencionados e juros até 8% ao ano, aos plantadores e fornecedores de cana, como adiantamento para auxílios dos gastos de produção. E logo que a companhia distribuisse dividendos superiores a 10%, começaria a indenizar o Estado de qualquer auxílio pecuniário, que dele tivesse recebido com os juros de 7% sobre a importância do mesmo auxílio.

Assim como Pedro H. Waken não levantou o capital e desistiu da concessão, outros oligarcas fizeram o mesmo, como Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão, que pretendia estabelecer um engenho central no vale do Capió, município de São José de Mipibu

(por volta de 1880), quando já se sabia do traçado da ferrovia inglesa *The Imperial Natal-Nova Cruz Railway*. Outro que desistiu foi Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, que havia adquirido uma concessão para engenho central, pelo Decreto nº 1.160, de 12 de dezembro de 1890, no Vale do Cunhaú. Dois anos depois, pelo Decreto nº 937, de 15 de julho de 1892, desistiu da garantia de juros sobre o capital de 400:000\$, anulando-se a concessão.

Talvez a elite local não tivesse interesse, ou capital, para se juntar a NBSF para um engenho central no Vale do Ceará-Mirim, cuja concessão fora obtida com o contrato em 1875. A demanda por capitais deve ter sido maior, a ponto de o primeiro engenho a vapor só ter sido implantado em 1865 (Canabrava, 2004, p. 127). Tão atrasado estava o modo de produção de açúcar nesta província que a maioria das moendas ainda eram de pau, como aponta Cruz: para 1854, o número de 66 engenhos de moendas de ferro e 78 de moendas de pau. Destes, 27 estavam no Vale do Ceará-Mirim e 49 no do Capió. Em 1905, dos 133 engenhos, o Vale do Ceará-Mirim tinha 51 engenhos (34 deles, a vapor); Papari vinha em segundo lugar, com 34; Goianinha possuía 13 (sendo 2 a vapor). Ao todo, no começo de século XX, 39 daqueles engenhos eram ainda movidos a animal (Cruz, 2015, p. 172 e p.201). O Vale produzia, por volta de 1880, cerca de 120.000 sacos de açúcar (9.000 toneladas) dos 200.000 da safra de 1881 (Melo, 1995a, p. 30).

A garantia dada pelo Governo Imperial não passava de 2.000 contos de réis (Meira, [2014]). Nem mesmo a associação com a The Reed and Bowen, uma companhia ferroviária inglesa, em 1882, que construiu a *The Imperial Brazilian Natal-Nova Cruz Railway*, obteve sucesso para o engenho (Melo, 1995a). No caso específico da ferrovia, a empresa calculou mal seu traçado, na ânsia talvez de cooptar produtos paraibanos pela fronteira sul, achou de estender a linha principal até Nova Cruz, uma vila sem expressão econômica,

deixando de lado o rico vale do Ceará-Mirim. Ainda se pensou na solução de um ramal para o vale, mas caducou a concessão.

Para o Rio Grande do Norte, o capital inglês, através da companhia *The North Brazilian Sugar Factories Limited* (NBSF), tentou assumir as concessões dadas à sua oligarquia local e a capitalistas outros. Meia dúzia de capitalistas nacionais rondavam as “bolsas” nordestinas e até do Norte, onde o comendador Domingos Moutinho tentava construir um engenho central no Pará, enquanto estava também investindo no Rio Grande do Norte (e até em ferrovia); enquanto Jovino Bandeira pernambucano e premiado em feira internacional, investia na província potiguar e em Pernambuco, O empresário Domingos Moutinho era um grande capitalista, sediado no Rio de Janeiro, com investimentos em ferrovias de pequeno porte (suburbanas) e da São Paulo-Rio de Janeiro; em iluminação a gás, na província de São Paulo; e empresário de ferrovia na Argentina. Só em Pernambuco, ele adquiriu seis concessões para engenhos centrais. Investiu, também, em Pernambuco em uma ferrovia urbana e outra em Alagoas.

Mas o que mais a atenção é o conúbio entre empresas inglesas nos investimentos para engenhos centrais. Anteriormente, havia sido visto, em Pernambuco, associações entre empresa ferroviária e interesses de companhias de engenhos centrais, no caso a companhia ferroviária *The Recife-São Francisco Railway* e a *Brazilian Central Sugar Factories*. Alianças, mas também confrontos, pelo menos jurídicos, como o que ocorreu da parte da *The Great Western of Brazil Railway* contra *The Great Northern of Brazil Railway*, em Pernambuco. Reportamo-nos ao caso do Rio Grande do Norte, em que ocorreu a substituição de uma companhia inglesa por outra, a partir do Decreto nº 8.810, de 23 de dezembro de 1882, que havia declarado à companhia *The Brazilian Sugar Factories Limited* a concessão para a construção de um engenho central no Vale do Ceará-mirim, no

Rio Grande do Norte. No entanto, poucos meses depois, esta companhia, apoiada no Decreto nº 8.878, de 17 de fevereiro de 1883, transferiu à NBSF a concessão com todos os direitos e obrigações do projeto daquele engenho central<sup>227</sup>.

Pelo Decreto nº 8.928, de 7 de abril de 1883, esta companhia tinha conseguido aprovar plantas, desenhos, processos, orçamento e contratos para fornecimento de cana, apresentados pela mesma companhia para construção, uso e gozo, no município do Ceará-mirim, no Rio Grande do Norte, do engenho central de fabricação de açúcar, que já se arrastava desde o Decreto nº 6.356, de 11 de outubro de 1876<sup>228</sup>.

Parecia mais cobiça do que estratégia, pois a NBSF, ao se expandir até o Ceará, município de Messejana, terminou por incluir esta concessão, através de transferência deste engenho central para o da Penha, no Rio Grande do Norte, mesmo arriscando ao rebaiamento da garantia de juros para 6% dos 7%, antes garantidos<sup>229</sup>.

A NBSF, em 26/05/1882, também teve pretensão para uma concessão no Rio Grande do Norte, de acordo com o contrato de 06/02/1875, para implantar um engenho central no Vale do Ceará-Mirim. Para isto, ela se associara à *Reed and Bowen*, uma companhia ferroviária inglesa, como mostra o contrato manuscrito em 1882<sup>230</sup>. Tinha como acionistas alguns poucos brasileiros, como Cipriano

.....  
227. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1883, p. 266, v. 1, pt II.

228. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8928-7-abril-1883-544356-publicacaooriginal-55447-pe.html>.

229. Decreto nº 9.384, de 21 de fevereiro de 1885.

230. Trata-se, aqui, da empresa que construiu a ferrovia de capital inglês, *The Imperial Brazilian Natal-Nova Cruz Railway*, cuja concessão fora adquirida por *Hugh Wilson & Sons and Company Limited*, empresa organizada em 1877, como exportadoras de carvão, em Londres, que dominou boa parte do comércio de exportação/importação do Brasil, por 40 anos, principalmente de carvão de pedra, instalando seus armazéns no Recife, em Salvador, no Rio de Janeiro, em Santos e em São Paulo. Construiu a ferrovia Natal-Nova Cruz, tentando igualmente construir um engenho central no Rio Grande do Norte; além disso, a empresa construiu dois dos engenhos centrais da NBSF (Graham, 2008; Melo, 1995, p. 28-33; Graham, 2008, p. 151).

Fenelon Guedes Alcoforado, que morava em Londres (ou filho, de igual nome) e Francisco Baltar<sup>231</sup>. Em 1887, tinha 486 acionistas ingleses. A Companhia mudou de firma, mas com o mesmo nome, em 1889, e foi dissolvida em 20/03/1906.

No caso do Rio Grande do Norte, uma fiação de algodão, em Natal, havia sido fundada em 1886, atraída pela construção da *The Imperial Brazilian Natal-Nova Cruz Railway*. Seu proprietário era Jovino Bandeira, o mesmo que representava a NBSF e os equipamentos *Fawcett Preston* e que, também investira, em Pernambuco, em fiação (Veiga, 1956, p. 137).

A autora Luana Honório mostra, no entanto, que o estado do Rio Grande do Norte parecia recobrar esforços no sistema implantado de usinas, num quadro comparativo em que Sergipe aparece com 62; Pernambuco, em segundo, com 46 (embora grandes usinas); a Bahia, com 7; Alagoas, com 6; Paraíba com 5; e Rio Grande do Norte, com 4 (Cruz, 2015, p.58).

### *The Central Sugar Factories*

As investidas inglesas na fabricação de açúcar vieram no rastro dos investimentos de empresas conterrâneas na área do transporte ferroviário. A construção de ferrovias no Nordeste abriu caminho para o nascimento da classe média de técnicos e engenheiros, anteriormente, só empregados como funcionários civis de obras públicas. Antes de a ferrovia inglesa do Recife ao São Francisco ser construída, Pernambuco havia recebido uma equipe de engenheiros franceses a fim de modernizar o meio-ambiente, trazida pelo bacharel em Matemática pela França e Presidente da Província de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, futuro

.....  
231. Board of Trade, Foreign Office (BT OF). *Agreement, London*, 07/08/1885.

Barão da Boa Vista. Anteriormente, ele havia contratado mão de obra especializada, cerca de duzentos operários alemães, e proibido o uso de mão de obra escrava nas obras públicas (Auler, 1959). Já no meio da equipe de engenheiros franceses de *École Nationale des Ponts et Chaussées* (Escola Nacional de Pontes e Calçadas), liderados por Louis-Lèger Vauthier, veio o engenheiro inglês Alfred (De) Mornay, que, deixando esta equipe, começou a se dedicar a atender senhores de engenhos para missões hidráulicas, criando a sua própria moenda de ferro e, quase ao mesmo tempo, adquirindo uma concessão ferroviária. Depois da “missão” francesa, que viera para “melhoramentos” urbanos, com as obras da *Recife-São Francisco Railway*, os engenheiros ingleses começaram a substituir a influência francesa, e as empresas capitalistas começaram a invadir o mercado brasileiro.

Daí por diante, seriam companhias inglesas que se interessariam em colocar seu capital num empreendimento de certo risco. Não seria a primeira vez que se via, nos trópicos, ingleses investirem na produção açucareira, tanto o capital dinheiro como o trabalho, pois os mais concorridos técnicos para assentar a maquinaria inglesa vinham da Inglaterra, como um tal Falconer, “maquinista”, que montou engenhos a vapor na Bahia, em Pernambuco e nas Alagoas (Diegues Júnior, 1949, p. 93).

Na década de 1850, já viviam no Rio de Janeiro dois fazendeiros ingleses que investiam na plantação de cana e industrialização do açúcar: Thomas Butter Dodgson, proprietário da fazenda Araçoiaca [sic], e Robert Coats, da fazenda Salinas, em Itaguaí (Cana-brava, 2004, p. 124; Diegues Júnior, 1949; Sant’Ana, 1970, p. 109, 114 a 117; Diegues Júnior, 1949, p. 93). Dodgson trouxe sua experiência de quando dirigira o estabelecimento de Ponta de Areia. No entanto, à época, eram apenas plantadores, adotando sistemas da Louisiana e de Cuba, quanto ao plantio, cujo modelo de espaçamento seria copiado no Brasil, além de usar três tipos de arados. No entanto,

Coats ainda mantinha, àquela época, cavalos na moenda de seu engenho. Quanto ao arado, já se tomava conhecimento no Brasil do arado de Leonardo Wray, com máquina a vapor (Diegues Júnior, 1949, p. 95), instalado em Demerara, na Guiana holandesa (Suriname). Em Alagoas, começava-se a difusão do uso deles, principalmente o de charrua. A partir da década de 1850, alguns presidentes da Província ainda tentaram alguma modernização, como Sá e Albuquerque, na Paraíba, ao introduzir o arado.

Gilberto Freyre descobriu que, no final da década de 1850, estava em Pernambuco, Mr. James Eduardo Spars, que, na qualidade de “maquinista engenheiro”, pelo *Diário de Pernambuco* oferecia aos pernambucanos desejosos de modernizarem suas fábricas de açúcar como assentar máquinas a vapor, moendas de cana, rodas de água, guindastes, guinços, prensas, moinhos, alambiques de ferro, barcos, alvarengas, tachas, e até máquinas de moer mandioca para padaria etc (Freyre, 2008, p. 73-74).

Outro inglês que andou investindo, individualmente, mas já em usina, foi Carlos Sinden, que fundou, em 1890, a Usina Correia da Silva (Usina Catende), junto com seu sogro, Felipe Paes de Oliveira (Freitas *et al.*, [2012]).

No entanto, nem todos os estrangeiros tinham crédito, sendo uns acusados de charlatão, como o fez o representante da *Fives Lille*, no Brasil, quando da inauguração do Quissamã. Em seu discurso, Antônio Luiz da Cunha Bahiana perguntava qual o destino “se esta grande fábrica de Quissamã fosse obra de um charlatão como esse Carson, que estabeleceu, na Bahia, a grande fábrica de assucar do finado meu parente o Visconde de São Lourenço”<sup>232</sup>. Na verdade, tratava-se de um “engenheiro norte-americano naturalizado brasileiro, João Monteiro Carson” (Araújo, 2002, p. 18).

.....  
232. Acta da Inauguração da Fábrica Central de Quissamã, p. 467. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=302295&pagfis=22115&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>.

Ainda com respeito à Bahia, Araújo cita outra empresa inglesa, a Companhia *Bahia Central Sugar Factories*, além da *Five-Lille*, e, ainda, a *Société des Établissements Barbet*, que “não chegaram a investir capital estrangeiro diretamente nessas fundações, mas prevaleceram-se da garantia de juros e favores concedidos pelo Governo brasileiro” (Araújo, *s/d*, p. 33).

Perruci (1978, p. 122) parece também ter encontrado fontes que apontam para charlatanismo quando diz que “alguns engenhos centrais não passavam de banguês disfarçados e alguns técnicos estrangeiros não passavam de charlatões”. Apesar disso, segundo o autor:

Os ingleses são, na época, quase os únicos que se interessam pelos engenhos centrais. Eles instalam no Rio, em 1880, o estabelecimento de Araruama (*The Rio de Janeiro Central Sugar Factories*; em 1882, os de Muriaé, de Itaboraí e de São João da Barra (*The London and Brazilian Sugar Factories*); em São Paulo, eles financiam em 1881 o de Capivari (*The São Paulo Sugar Factory of Brazil*) (Perruci, 1978, p. 120).

Além dessas companhias inglesas, que foram muito bem analisadas por Graham (2008) como modernização, Emília Viotti da Costa cita outra companhia, a *General Sugar Factories Limited*. A respeito de *The London and Brazilian Sugar Factories*, provavelmente é a mesma que Graham cita como, embora organizada em Londres e tendo adquirido concessões e propriedades, nunca funcionou (“*the never-functioning Brazilian Sugar Factories Company, LTD...*” (Perruci, 1978, p. 120).

Costa afirma, com base em relatórios da presidência da Província, que os juros concedidos pelo governo imperial a CSFB eram de 8,5% (2007, p. 323). O que não se confirmou, tanto na sequência de nossa pesquisa, como na política da implantação de tais equipamentos.

## *The Central Sugar Factories of Brazil Limited - CSFB*

Em 1883, a concessão de Anfrísio Fialho e Theodoro Christiansen foi incorporada pela CSFB, que visava construir engenhos centrais nos municípios de Cabo, Escada, Água Preta, Palmares, Jaboatão e Goiana. Estes dois últimos foram abandonados por caducidade do contrato. Essa pretensão de tantos engenhos estava embasada, provavelmente, em laços de parentesco, pois Theodoro Christiansen era genro de um proprietário de sete engenhos (Graham, 1973, p. 158 [2008, p. 152])<sup>233</sup>.

Essa companhia se organizou em Londres, em 1881, cujo intermediário foi Carlos Theodoro Bustamante, que se tornou acionista, junto com outros brasileiros: Arthur de Carvalho Moreira (200 ações), *attaché* diplomático; César Augusto Vianna, *attaché* também, com 250 ações; o Barão de Penedo (Francisco Inácio de Carvalho Moreira), que já era membro *ex-officio* da diretoria da *Recife São Francisco Railway*, com 1.000 ações; e o capitão de Marinha, Jayme Gomes d'Argollo Ferrão, com 100. Ao todo, eram 79 acionistas, em 1882, número que aumentou, em 1886, para 164, com ações preferenciais, e 33 com ações ordinárias.<sup>234</sup> Além desses importantes nomes da época, Joaquim Nabuco, que morou em Londres em 1882 e 1883, em 1886 e 1887, advogou para a CSFB em 1886 e 1887, por £ 62 ao mês e £ 10 em casos gerais, além de representar legalmente outras companhias (Graham, 2008, p. 266). Eul-Soo Pang (1979) mostra outro Joaquim Nabuco, contrário à lei que criava os engenhos centrais com a concessão de juros, como sendo uma medida que iria engordar os capitalistas estrangeiros (1979, p. 45).

.....  
233. *Diário de Pernambuco*, de 02/03/1882.

234. CSFB *Memorandum and Articles of Association* de 12/12/1881; *Memorandum and Articles of Association*, 04/10/1882. *The Central Sugar Factories of Brazil Limited* foi autorizada pelo Decreto de 28 do julho de 1882, para funcionar no Império. Data da dissolução da companhia: 14/02/1887.

Em parte, Joaquim Nabuco estava certo, pois a política de concessões para fundar engenhos centrais reativou a mesma estratégia dos capitalistas brasileiros de repasse, por venda, a companhias estrangeiras de suas concessões ferroviárias. E isso foi uma prática da burguesia nacional, como se observa, em São Paulo, quando o francês Henri Raffard adquiriu a concessão para um engenho central em Capivari, São Paulo, e a repassou para um grupo inglês (Meira, 2010, p. 28).

Para administrar a instalação e operação desses engenhos, o Governo Provincial criou o 1º Distrito de Fiscalização dos Engenhos Centrais, cujo titular era Francisco do Rego Barros, que manteve uma política de fiscalização coerente, lúcida e crítica, de novembro de 1884 a 1890, quando foi transferido para fiscalizar outra aplicação do capital inglês, desta feita, a Estrada de Ferro Recife-São Francisco. A criação do cargo de engenheiro-fiscal do governo fazia parte do contrato e seria mantido pelos engenhos centrais, à razão de 2.400 réis. Fiscalizaria a construção do edifício, a aparelhagem e o mecanismo, além das linhas de *tramways* para transporte de canas. A área de inspeção incluía, a princípio, os 13 engenhos centrais das duas companhias inglesas, num total de 7.950 contos de réis de juros garantidos pelo Governo Imperial. Em realidade, as companhias britânicas não puderam cumprir o contrato em toda sua extensão, gerando impasses na construção de uns e inviabilidade, na de outros. Dos 13 previstos, só cinco foram construídos: quatro, pela CSFB; e um (o Tiúma), pela NBSF, dos sete engenhos que tinha previsto fundar.

Em fins de outubro de 1884, a CSFB inaugurou seus quatro engenhos: Cabo, Escada, Cuiambuca e Bom Gosto. Já na safra de 1885/1886, teriam moído 46,5 toneladas de cana e produzido cerca de 3 toneladas de açúcar, além de 573 litros de aguardente (Costa, 2007, p. 323/4). Abandonara os de Jaboatão e Goiana. O motivo era óbvio, se o apresentassem. É que, dentro da estrutura do neocolonialis-

mo, os ingleses haviam aproveitado a estrada de ferro Recife a São Francisco, onde instalaram os quatro referidos. Como não houve ferrovia para Goiana, já que os planos de instalar a ferrovia *The Great Northern of Brazil Railway* (Olinda-Goiana e Itambé) foram embargados na justiça pela *The Great Western of Brazil Railway*, a construção do central de lá foi abandonada. Por outro lado, no caso do central de Jaboatão, talvez a CSFB não acreditasse na operação da EF Caruaru, uma empresa estatal, e abandonaram sua construção<sup>235</sup>.

As soluções para essas implantações eram discutidas e aprovadas em Londres, como é o caso do cruzamento de ramais de *tramways*, que a CSFB pretendia fazer com a linha da *Recife-São Francisco Railway*. Enquanto as autoridades daqui estavam nos protocolos, o acordo entre as duas empresas já havia sido realizado<sup>236</sup>.

A melhor maneira de entender o processo de implantação desses engenhos, no plano empírico, é acompanhar o relatório que o engenheiro-fiscal, Francisco do Rego Barros, apresentou, no início de 1886, sobre a CSFB. Lá, ele criticava a maneira de as concessões terem sido feitas sem planejamento, deixando as empresas fundarem engenhos onde bem lhes conviessem, sem o menor escrúpulo em empregar material de inferior qualidade. Comentava que a produtividade dos quatro engenhos da CSFB estava abaixo do previsto, pois se produziram 4 mil toneladas de açúcar, contudo, pela renovação do contrato de 13 de junho de 1882, deveriam, no mínimo, produzir 8 mil toneladas em 100 dias de moagem<sup>237</sup>.

O relatório descrevia cada engenho. O do Cabo possuía 17 km de *tramways* para o transporte de canas de sete engenhos fornecedores em seus 60 vagões e 2 locomotivas. O fornecimento de

235. EC. Relatório do 1º Distrito dos engenhos Centrais, em 22/01/1886.

236. Engenhos Centrais (EC), Ofício da Diretoria da Agricultura ao Engenheiro Francisco do Rego Barros, em 13/10/1885. EF. Ofício do Engenheiro Francisco do Rego Barros à Superintendência da Estrada de Ferro Recife-São Francisco, em 31/10/1885.

237. EC. Relatório do engenheiro-fiscal dos Engenhos Centrais, em 31/10/1883.

cana era insuficiente e a Companhia devia dar ao fornecedor 5% em açúcar holandês nº 14, ou dinheiro equivalente pelo preço do mercado. Aqui, residia o fulcro de conflito entre estas duas categorias socioeconômicas: o industrial e o agricultor. E o próprio engenho do Cabo ofereceu um exemplo desse atrito. É que, segundo os contratos antigos, os fornecedores podiam receber 12.000 réis por uma tonelada e meia de açúcar; e a Companhia pagou o açúcar a preço baixo, enquanto aqueles exigiam o preço fixo. Na renovação para fornecer, a maioria deixou o contrato, fazendo com que a produção caísse entre 28 de outubro e 31 de dezembro de 1888, quando esmagou 4.356 t de cana, fabricando 304 t de açúcar, o que correspondia a 7 t de cana e 6 t de açúcar por dia, ou seja, menos de 1/3 do que rezava o contrato. Segundo o engenheiro, a falta de controle de vapor tinha contribuído também<sup>238</sup>.

Voltando ao Relatório do engenheiro-fiscal, o maior rendimento pertencia a Cuiambuca, que chegou a esmagar 138 t de cana por dia, produzindo 12 t de açúcar, que conseguira a maior extração do caldo (65%) e de açúcar (8,75%) sobre o peso das canas. No entanto, Bom Goço era o mais desarranjado. Francisco do Rego Barros alegava que ele não teve um só dia regular de moagem. A percentagem de açúcar sobre o peso das canas foi de 4,77%. Até a Companhia não parecia interessada nele, pois não construíra mais *tramways*. Mas a preferência do engenheiro recaía sobre o de Escada, apesar de ter, então, produzido abaixo do que devia, mas tinha o melhor rendimento, a melhor cana, o menor gasto de carvão e o melhor açúcar<sup>239</sup>.

Em seguida, dava algumas sugestões: aproximar um pouco mais os dois cilindros inferiores da moenda; reduzir o ângulo entre o cilindro superior e o inferior de 104° para 94°, embora o ideal fosse 68°. Detalhes técnicos. Não escondia o pouco de satisfação por algumas novidades introduzidas, como a fornalha para o bagaço

238. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

239. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

verde e um condutor do bagaço da moenda para a fornalha: prensa de espuma, que fora substituída por filtros de *Kroog*, bem como o nível das turbinas, que estava mais baixo 1,00 m do solo do edifício. Na parte de contabilidade, pedia que a Companhia mantivesse seus papéis de venda, embora as transações comerciais fossem feitas na praça do Recife pela firma Amorim Irmãos & Companhia<sup>240</sup>.

Terminava seu relatório sobre os engenhos da CSFB, dizendo: “Não creio no futuro desses engenhos centrais. O pessoal todo estrangeiro, falando só inglês e pouco idôneos”. Analisando a possibilidade de Cuiambuca, em 1883, o engenheiro-fiscal dizia que o local não preenchia as condições exigíveis; e aplicava o mesmo para o Bom Goço e Escada, este em parte. Segue a descrição de fornecimento das canas:

Quadro 5 - Produção dos engenhos centrais ingleses (1883)

Engenho	Toneladas de cana	Toneladas de açúcar
Cuiambuca	3.300	150
Primoroso	1.320	60
Pedra de Fogo	1.900	90
Riacho dos Padres	1.320	60
Engenho Alto	2.640	120

Fonte: Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

Estes eram os já contratados. Havia mais quatro, numa previsão de 9.240 t de cana para 420 t de açúcar<sup>241</sup>.

Dião, o importante é a comparação com a produtividade do banguê. Para este, era necessário moer 1.320 kg de cana para produzir um “pão” de 60 kg (22 kg de cana por 1 kg de açúcar), o que corresponderia a 4,5% de extração do peso da cana. Enquanto o

240. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

241. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

Engenho Central poderia extrair 8%, cuja tendência seria de aumentar, visto a divisão de o trabalho desonerar os fornecedores e especializar a produção industrial.

Nesse otimismo, Francisco do Rego Barros chegava a calcular uma produção de 2.226 t de açúcar, correspondente a 27.700 t de cana. Mas não esquecia o maquinismo. Denunciava, inclusive, a procedência de aparelhos que foram vendidos ao Egito e depois de usados; ou como não foi aceita a transação comercial, terminou voltando à Inglaterra e sendo vendido à Companhia *The Central Sugar* para o Brasil (Graham, 2008, p. 154). Tratava-se de aparelhos *Easton & Anderson*. A preferência do engenheiro era para os *Fawcett Preston*, de Liverpool.

A descrição que fazia de Cuiambuca podia ser aplicada aos outros engenhos, quanto ao dispositivo de maquinismo e aparelhagem. Havia uma moenda de 3 cilindros, de 0,86 m de diâmetro e 1,98 m de comprimento, capaz de esmagar, no máximo, 18 toneladas de cana por hora, extraindo suco de 400 t; máquina a vapor, vertical, para os 9 tanques, e defecadores de 1.755 litros; 11 decantadoras; forno para ácido sulfuroso; prensa de espuma; 1 tríplice efeito vertical de 1,80 m de diâmetro e 3,20 m de altura; 3 caldeiras de vácuo de 2,40 m de diâmetro e 2,25 m de altura: 2 bombas pneumáticas, uma para o tríplice efeito e outra para as 3 caldeiras de vácuo; tanques, sendo 1 sobre rodas para levar o açúcar das caldeiras de vácuo para os cristalizadores; 17 cristalizadores, diversos tanques para xarope, mel, escumas, etc.; 3 misturadores, 1 para cada grupo de turbinas; 13 centrífugas ou turbinas, em grupos de 4, 5, 4, de 0,90 m de diâmetro e 0,60 m de altura; 6 geradores de vapor (Marin Boilers) multitubuladores de 1,80 m de diâmetro e 3,30 m de comprimento<sup>242</sup>.

Aí estava a composição, em sua maior parte, do maquinismo de um engenho central. Mas o engenheiro não estava satisfeito e

.....  
242. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

indicava uma série de mudanças e melhoramentos. O otimismo dos primeiros dias foi decaindo diante dos baixos resultados. “Os esforços da Companhia (CSFB) e a confiança dos capitalistas ingleses nos recursos de uma empresa agrícola em nosso país, salvarão esta província de uma perda lamentável”<sup>243</sup>. Referia-se à péssima administração da companhia nos primeiros empenhos. O encanto do sucesso se distanciava: “em 20 horas, entre o começo das centrífugas, fabricou-se no Cabo, sem emprego de filtro algum e sem ácido sulfuroso, somente por meio de calor e cal, açúcar cristalizado, levemente colorido de amarelo, o qual, triturado, adquiriu o branco do açúcar refinado. Em outra operação sob as mesmas condições de depuração sem clarificação, obtiveram-se belos cristais prismáticos, quase incolores, alguns dos quais tem cinco milímetros de lado”<sup>244</sup>.

Mas isso não era tudo. Francisco do Rego Barros tinha consciência da dura realidade da competição capitalista:

É de necessidade imperiosa e urgente extinguir-se a concorrência da beterraba suscitada pelos governos da França e Alemanha à cana brasileira. Basta melhorar-se entre nós o fabrico de açúcar mediante criação dos Engenhos Centrais, de maneira que desaparecerá dos mercados europeus nosso grosseiro produto. Assim, compeliaremos aqueles países ao respeito da lei de divisão do trabalho entre as nações<sup>245</sup>.

Nem os esforços da fiscalização, nem a ameaça de multas conseguiram impedir a baixa rentabilidade dos engenhos. Segundo o contrato de 12 de junho de 1882, deveriam produzir 2 milhões de quilos de açúcar, sob pena de multa. Os cálculos do engenho do Cabo indicavam que este só produziria 960.000 kg de açúcar.

.....  
243. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

244. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 31/10/1883.

245. Relatório do engenheiro-fiscal dos engenhos centrais, em 08/12/1884.

As multas eram lembradas, como, por exemplo, sobre a lista de empregados que o engenheiro pedira à CSFB, pois empregar 6 trabalhadores somente para meter cana nas moendas, era demasiado. E seguia a ladainha de defeitos, criticando os encanamentos do vapor não estavam cobertos com material isolante. Para isto, dava 20 dias para fazê-lo, sob pena de multa de 1\$000 réis a 1 conto de réis, baseado no artigo 28 do regulamento de 1881. Criticava também o fornecimento de canas, já velhas e passadas, para que não ficassem nos pontos da estação. Ainda ameaçava com a multa de cinco contos de réis os engenhos que não estivessem produzindo 20.000 kg de açúcar até fins de dezembro. Dizia que não se devia contentar com 68% ou 69% do caldo sobre o peso da cana, alegando que havia moendas há que, com desfibrador, elevam a 81 e 82%<sup>246</sup>.

O obsolescimento do maquinismo era um dos pontos focados por Francisco do Rego Barros, que se baseava na Memória dos engenheiros de Londres, v. 1, ano 1872, em que havia a descrição dos aparelhos.

O processo de baixa rentabilidade dos engenhos não encontrava solução; agravava-se pelos anos seguintes, apresentando déficits e ficando sempre à mercê do Governo Imperial. Vejamos a renda de cada engenho a CSFB, em 1884-1885.

Tabela 11 – Receita e despesa da CSFB (em contos de réis)

Engenhos	Receita	Despesa	Déficit
Cabo	98.6	175.6	77.8
Escada	79.6	109.4	29.8
Cuiambuca	75.1	105.3	32.2
Bom Goŝto	72.9	144.5	71.6

Fonte: EC. Mapa Demonstrativo do Estado, Operação e Produto dos Engenhos Centrais, safra 1884/1885.

246. EC. Ofício do engenheiro-fiscal ao Representante da Companhia *The Central Sugar*, em 16/12/1884; Relatório do engenheiro-fiscal dos Engenhos Centrais, em 22/12/1884.

*The Central Sugar* já amargurava o revés em sua primeira safra.

O fracasso, às vezes, era escondido pela não exigência da percentagem de açúcar a se extrair da cana. O regulamento aprovado pelo Decreto nº 8357, de 24 de dezembro de 1881, previa a percentagem de 5%, o que os engenhos conseguiram na primeira safra. Mas o engenheiro-fiscal alegava que o ideal era 9%. De qualquer maneira, esses engenhos teriam aumentado a produção em geral da região por onde corria a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco. Para isso, basta ver o açúcar transportado em 1883 (58.993 t) e o de 1884, ano da implantação dos engenhos (75.768 t)<sup>247</sup>.

Tabela 12 – Produção dos engenhos centrais da CSFB (1884/1885) (em toneladas)

Produção	Cabo	Escada	Cuiambuca	Bom Goŝto
Cana moída	12.229	6.393	6.638	8.923
Açúcar	676	560	547	567
Aguardente	116.155 l*	45.243 l	33.682 l	106.315 l
Porcentagem de açúcar p/ tonelada	6%	8%	8,5%	5%
Cana moída p/dia	125	155	155	112

Fontes: APEJE, Engenhos Centrais (EC). Relatório do engenheiro-fiscal dos Engenhos Centrais, em 26 de fevereiro de 1886. Mapa demonstrativo do Estado, Operação e Produto dos Engenhos Centrais (1884/85); (\*) Litros.

Como a produção da CSFB não era regular, devido a problemas internos das fábricas, não se fez sentir nos anos seguintes à implantação, deixando, ao mesmo tempo, cair o total de açúcar transportado por aquela ferrovia. Caiu, em 1885, a 66.164 t, declinando mais ainda no ano seguinte: 64.049 t, ano da falência da CSFB, em Londres. Provavelmente, a concorrência dos produtores nacionais cresceu com a construção de alguns engenhos centrais, a ponto

247. Dados obtidos dos relatórios semestrais da Estrada de Ferro Recife-São Francisco. Coleção APEJE, Estradas de Ferro (EF).

de cobrir o déficit deixado pelos ingleses. Em 1887, o transporte de açúcar subiu a 88.139 t, e um ano depois, chegou a 100.435 t<sup>248</sup>.

A CSFB reconheceu o fracasso, colocando à venda seu material, dos engenhos que caducaram (Goiana e Jaboatão), visando ainda obter algum lucro, pois entrara no país isento de impostos, segundo o art. 4º, § 22, 23, 34 e art. 7º das Preliminares da Alfândega, logo comunicando às autoridades<sup>249</sup>.

Sua bancarrota estava prevista. Em dezembro de 1886 pediu, em Londres, sua liquidação. Imediatamente, o Ministério da Agricultura suspendeu a garantia de juros. “O Estado tinha pagado à Companhia *The Central Sugar*, £72, 492-2-2 até 86”, dizia o Relatório<sup>250</sup>. Sua má administração, defeito de aparelhagem, o preço elevado das canas e baixo o do açúcar eram os sintomas superficiais. As safras não chegaram a corresponder (a de 1884/1885 e a de 1885/1886), e também não fabricou a quantidade de açúcar exigida pelo contrato de 12/06/1882.

A produção de 1885/1886 dos quatro engenhos da CSFB deu um total de 46.580.033 kg de cana, fabricando 2.975.370 kg de açúcar e 573.250 litros de aguardente. Gastaram 858.293.300 rs. e arrecadaram cerca de 615.049.190 rs., apresentando um déficit de 243.246.180 réis. A percentagem variou de 8% a 5%<sup>251</sup>. Comparado este quadro com o da safra anterior, a diferença é relativamente pequena: em cana moída, foi de 12.398 t; em açúcar produzido, 1.073 t. Tem-se que levar em conta, também, o empréstimo aos fornecedores de cana, que era implícito no contrato. Na primeira safra (1884/1885) para os 4 engenhos, orçou em cerca de 108 contos de réis<sup>252</sup>.

.....  
248. Dados obtidos dos relatórios semestrais da Estrada de Ferro Recife-São Francisco. Coleção APEJE, Estradas de Ferro (EF).

249. Ofício de Francisco do Rego Barros ao Presidente da Província, em 26/11/1886 – Coleção APEJE, Estradas de Ferro (EF).

250. Relatório do Engenheiro-Fiscal dos Engenhos Centrais, em 14/02/1887.

251. EC. Mapa Demonstrativo do Estado e Operações e Produtos dos Engenhos Centrais. Safra, 1884/1885.

252. Relatório do Engenheiro-Fiscal dos Engenhos Centrais, em 14/02/1887.

A safra 1886/1887, interrompida com o pedido de liquidação, já havia enviado para a praça do Recife uma produção de 1.374 toneladas de açúcar e 10.695 litros de aguardente. Nas fábricas, ficava ainda grande parte do açúcar e do mel<sup>253</sup>.

Terminava, rapidamente, a ambição capitalista britânica mal planejada.

Daí por diante, a fiscalização só teve olhos para os da NBSF, que não estavam funcionando, a não ser o Tiúma (e era “o mais perfeito da Província”), embora os *tramways* não estivessem prontos e o contrato dos fornecedores de cana ainda não tivesse sido aprovado. O Relatório dizia que havia feito um teste de produção, moendo satisfatoriamente 800 t de cana, mas que faltava pessoal idôneo, o que era por demais sensível. A força dele era para 400 t diárias, no mínimo, e o seu capital garantido é de 750 contos, com juros de 6% ao ano<sup>254</sup>.

Poderíamos sintetizar o fracasso da Companhia CSFB com os seguintes argumentos: a produção média estava orçada em 8.250 kg de açúcar (tomando por base Escada ou Cuiambuca), quando o mínimo exigível era de 20.000 kg diários; as caldeiras ou os geradores não eram apropriados para um Engenho Central; havia falta de fornalhas especiais para bagaço verde e sua remoção da moenda, por técnica ainda dispendiosa; embora utilizassem as centrífugas suspensas de Weston (as melhores), estas foram tão mal colocadas, resultando numa caldeação dispendiosa de massa cozida: as águas de lavagem, as escumas e o mel, provenientes do 2º ou 3º jato sem emprego da destilação, eram completamente jogadas fora, perdendo-se uma fonte de lucro<sup>255</sup>.

Havia um problema de tecnologia obsoleta, mas não só isto: a situação financeira, os investimentos. Em Cuiambuca, teve-se que pa-

.....  
253. Relatório do Engenheiro-Fiscal dos Engenhos Centrais, em 14/02/1887.

254. Relatório do Engenheiro-Fiscal dos Engenhos Centrais, em 14/02/1887.

255. Relatório do Engenheiro-fiscal dos Engenhos Centrais, em 22/12/1884.

gar a safra passada aos fornecedores proprietários. A má construção dos *tramways*, o prejuízo da quebra dos empresários, a substituição dos tetos, das centrífugas etc., tudo isso concorreu para o descrédito da Companhia, em Londres, de modo que suas ações baixaram de cerca de 20% (o engenheiro cita este último dado, mas sem segurança). O quadro de pessoal era grande e, mais ainda, os maiores ordenados que a Companhia pretende pagar aos seus empregados, a má direção das fábricas, por pessoas que ignoram completamente a língua portuguesa; o diminuto número de sacos de açúcar produzidos que não dão para cobrir os déficits. Termina propondo ao Governo uma redução de 43% na tabela de ordenado da Companhia<sup>256</sup>.

Em 1883, um observador concorrente, ou representante dos interesses da indústria francesa, o cônsul francês descrevia que o Engenho Cuiambuca dos ingleses tinha máquinas importadas mas que eram frequentemente usadas ou velhas demais, e que tinha havido um acidente com as turbinas de cristalizar o açúcar, explodindo fazendo no mínimo dois mortos e inúmeros feridos (Perruci, 1978, p. 122). Tratava-se daquelas máquinas que o Egito se recusara receber?

No entanto, o problema da CSFB era maior, pois estava às voltas com o Tesouro Nacional, com um débito de 600 contos de réis, não incluindo, aí, as diferenças de câmbio e despesa com agentes financeiros<sup>257</sup>. Essa companhia, apesar de ter falido, continuou a receber os juros da garantia, devido à pressão que a Casa Rothschild, responsável pelas vendas das ações da CSFB, fazia sobre o governo brasileiro. Somente em 1886, o governo teve força para cancelar todos os pagamentos de garantias de empresas que não preencheram as condições das concessões (Graham, 2008, p. 152).

.....  
256. Relatório do Engenheiro-fiscal dos Engenhos Centrais, em 22/12/1884.

257. Ministério da Agricultura 14. Ofício do Ministério da Agricultura ao Governador do Estado, em 13/07/1890; Ofício do Ministério da Agricultura ao Governador do Estado, em 16/06/1891.

### *The North Brazilian Sugar Factories Limited – NBSF*

Constituída em 1882, a NBSF foi dissolvida entre 1916 e 1932. Além desta, o governo central concedeu permissão também para funcionar no Império a empresa *The Brazilian Sugar Factories Company Limited*. Outros ainda citam uma firma em Pernambuco, como *The Nazareth Central Sugar Factories of Brazil*, quando se trata apenas de uma das concessões dadas a *The North Brazilian Sugar Factories*, em 1884.

A historiografia sobre os engenhos centrais tem deixado lacunas quando se trata de registrar os nomes das empresas inglesas que se instalaram no Brasil, a partir de 1875, para a construção e administração desta novidade empresarial e tecnológica. Às vezes, é a transcrição do registro das firmas; em outras, é o nome da unidade produtora ou da titularidade da concessão, associando-se como se fossem duas concessões; também pode se tratar de transcrições e de traduções de documentos imediatistas, como discurso em *meeting* de acionistas ou reportagens em jornais.

No caso específico deste denominado Nazaré, é possível que se trate do engenho da NBSF que estava previsto para ser instalado em Paudalho, município vizinho a Nazaré da Mata, e que a empresa inglesa também desistiu de construir. Desta empresa, o único engenho central instalado foi o Tiúma. O fracasso desta companhia era redundante, haja vista que a companhia era concessionária de quinze engenhos centrais nas províncias do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas e Sergipe.

Quanto às concessões individuais, por lapso, alguns historiadores terminam por inflacionar a quantidade de engenhos ao não observar a transmissão destas para empresas ou a associação do concessionário a outros, em forma de companhia. Isto tem sido visto quanto às concessões adquiridas pelo empresário Jovino Bandeira, em 1881. De fato, este empresário ganhou a concessão, mas,

não podendo levantar o capital, ou por um jogo de venda da referida concessão (especulação?), passou adiante para a NBSF, empresa que ele passou a representar no Brasil. Sob o aspecto de repasses de concessões, o próprio ministro da Agricultura, em 1891, o Barão de Lucena (um monarquista no poder republicano!) criticava entre os concessionários havia pessoas estranhas à profissão da lavoura, que evidentemente só solicitavam as concessões com o objetivo de transferência (*apud* Ramos, 1999, p. 65). Representar ou fazer parte da diretoria local de empresas inglesas, bem como receber o valor da venda da concessão em lotes de ações, tornou-se um expediente desde a instalação da RSF (década de 1850), quando os irmãos De Mornay repassaram sua concessão à empresa criada em Londres.

A NBSF foi constituída, em Londres, em 1882, para adquirir, inicialmente, a concessão dada a Jovino Bandeira<sup>258</sup>. Sua aventura financeira e empresarial assumiu proporções gigantescas, inviabilizando qualquer logística, tanto de investimentos quanto de gerenciamento. Em 1886, começou a eclipsar seu sonho pelo Decreto Imperial nº 9.564, de 6 de março de 1886, o qual declarou caduca a concessão feita à companhia *North Brazilian Sugar Factories Limited* dos engenhos de Sirinhaém e Ipojuca, em Pernambuco; de Pilar e Maruim, em Alagoas; e de Camaragibe, em Sergipe, ficando a garantia de juros por parte do Estado com relação aos oito engenhos acima referidos, limitada ao capital dos engenhos de São José de Mipibu, no Rio Grande do Norte (que também veio a caducar); o Tiúma, em São Lourenço da Mata, e o de Pau d'Alho, em Pernambuco, na importância de £ 196,875.

.....  
258. Verifiquei pessoalmente no *Public Record Office* (Arquivo Público), em Londres, que há registros da NBSF mostrando que houve mais de um registro da firma ou reformulação desta. Uma primeira constituição se deu em 1882 e foi dissolvida por volta de 1916. Há um processo de liquidação desta firma, por volta de 1899 (J 13/2355) e outro, um pouco anterior (ou de outra firma homônima?) constituída em 1887 e dissolvida entre 1916 e 1932. BT (*Board of Trade*) BT 31/2998/16874; BT 31/14872/24734; *The National Archives Image Library*. *The National Archives Kew Richmond Surrey TW9 4DU*.

Dos seus quinze engenhos centrais pretendidos, do Ceará a Sergipe, a NBSF havia sido obrigada a dar começo às obras de, pelo menos, oito deles dentro do prazo de 90 dias, considerando que os contratos para fornecimento de canas aos engenhos de São José de Mipibu (no Rio Grande do Norte), São Lourenço da Mata, Sirinhaém, Pau d'Alho e Ipojuca (em Pernambuco), Pilar e Maruim (em Sergipe), tinham sido aprovados pelo Decreto nº 9.421, de 28 de abril de 1885. Por este documento, ainda se tentava dar vida ao contrato relativo ao engenho de Camaragibe (Alagoas). Destes, a NBSF apenas começou a construir o do Rio Grande do Norte e dois em Pernambuco (os de São Lourenço da Mata e Pau d'Alho), considerando que a companhia já tinha levantado o capital de £ 295.093, superior em £ 98.218 ao capital nominal dos três engenhos em construção, o qual é de £ 196.875. Enquanto isso, o único de Alagoas que ainda prometia algum sucesso, o Camaragibe, teve seu contrato para fornecimento de canas não aprovado pelo Governo (Decreto de 28 de abril de 1885).

Essa companhia ainda previa fundar sete engenhos, dos quais só Tiúma se concretizou, o que comprovava o pessimismo do engenheiro-fiscal. Devido à má administração, no primeiro ano, a empresa havia empregado o capital dos quatro primeiros engenhos num só, e que faliu. Ficou à espera da liberação da segunda parte do capital, até que o Governo Imperial o fez; mesmo assim, foi inaugurado o de Paudalho em julho de 1885, sem estar concluído, para receber a segunda parcela.

No caso de a concessão ter sido feita em 1882, a moagem só iniciou em 1887. No entanto, vinha lucrando os juros do governo, o que, mesmo assim, não dava para cobrir os gastos de custos operacionais. No caso do engenho central de Jaboação, mesmo sem tê-lo construído, a Companhia havia recebido ajuda do governo, apresentando um déficit de 168.610.730 réis<sup>259</sup>.

.....  
259. Relatório do Engenheiro-Fiscal dos Engenhos Centrais, em 26/02/1886 – Coleção Engenhos Centrais (EC).

A NBSF não dispunha de tanta logística, escolhendo localidades para implantar os engenhos tão díspares, como no sul de Pernambuco, Ipojuca e Sirinhaém; e no norte e noroeste, Paudalho, Igarassu, Nazaré e Itambé. Os dois primeiros ficavam no distrito canavieiro da RSF; Nazaré, no distrito da GWBR, mas Igarassu e Itambé ficavam fora de traçados ferroviários, talvez na esperança de que saísse a construção da *The Great Northern*. Como uma empresa, sediada no Rio de Janeiro, poderia gerir um universo tão largo como engenhos no Ceará (Messejana), no Rio Grande do Norte (Vale do Ceará Mirim), em Pernambuco e em Alagoas? Todo o planejamento desses engenhos centrais, no entanto, foi ao fracasso, já que apenas um deles se tornou realidade.

No entanto, a NBSF se aproveitou do traçado previsto da estrada de ferro Recife-Limoeiro para instalar o engenho central de Tiúma no município de São Lourenço da Mata, aproveitando-se da estrada da *The Great Western of Brazil Railway Company*. Os outros engenhos, no entanto, por terem sido projetados distantes de tais ramais, foram abandonados, inclusive o de Paudalho, que chegou mesmo a ser construído, mas foi abandonado. O de São Lourenço, inicialmente, com uma pequena ferrovia de 0,800 km, previa uma produção de 2.000.000 t de açúcar, ou 400 t p/dia. O de Paudalho tinha uma previsão menor, cerca de 1.000.000 de t ao ano/safra, numa média de 200 t p/dia<sup>260</sup>. A NBSF pretendia suprir com os equipamentos Fawcett Preston todo o material para os engenhos centrais de São Lourenço e Paudalho, em Pernambuco; e de São José de Mipibu, no Rio Grande do Norte.

Quanto ao de Paudalho, as obras estavam paradas desde março de 1886. Sua capacidade estava prevista para 20 t diárias, com capital de 500 contos e juros de 6% ao ano. Enquanto o de Nazaré estava só nos planos. Nunca se concretizou. Melhor sorte não

.....  
260. Relatório do Engenheiro-Fiscal dos Engenhos Centrais, em 31/10/1883.

esperaria Tiúma, que começou a moer tardiamente em setembro de 1887. O engenho não foi aceito com os requisitos previstos no contrato, de moer 400 t por dia, com um capital de setecentos e cinquenta contos (750:000.000). Fora aceito pelo Governo, no valor de 555 contos, pois sua capacidade era de apenas em 222 t por dia. Logo, na primeira safra, veio o déficit: esmagando apenas 23.441 t, produzindo 1.837 t de açúcar e 126.934 l de álcool. Em matéria de dinheiro, arredondando os números, representava uma receita 252 contos de réis, enquanto a despesa atingiu 294 contos, portanto, houve um déficit de 42 contos de réis.

Entre setembro e dezembro de 1888, Tiúma ainda moeu 15.864.365 kg de cana, extraíndo 1.211.000 kg de açúcar (7,63%, sob o peso da cana), 5.776 litros de aguardente, e 41.745 litros de álcool. A fiscalização achava que a Companhia teria lucros, porque diminuiria a lenha, o preço da cana, bem como reduzira o pessoal na lenha em 42%, devido a modificações nas fornalhas, que o próprio engenheiro tinha sugerido. Isto foi juntado aos juros de setembro a setembro (1887/1888), que previa em torno de 22.703.240 (£ 2, 454, 4, 0)<sup>261</sup>.

Se os engenhos centrais não iam à frente, a culpa era dos ingleses, que tendo todas as facilidades dos governos, Imperial e Provincial, não sabiam administrar. Esse era o pensamento de Francisco do Rego Barros ao elogiar dois outros engenhos que haviam sido construídos, sem o menor auxílio, por iniciativa de particulares: um em Igarassu – o Engenho Timbó, pertencente a José Adolpho de Oliveira Lima; outro, em Gameleira, a Usina Pinto, montada por uma companhia formada de agricultores, comerciantes e capitalistas<sup>262</sup>.

A partir daqui, entra em cena o concorrente nacional; a própria palavra “usina”, também. Outros distritos de fiscalização seriam

.....  
261. Relatório do Engenheiro-Fiscal sobre Tiúma. Safra 1887/1888.

262. Relatório do Engenheiro-Fiscal dos Engenhos Centrais, em 22/12/1884.

criados. *The Central Sugar* tentaria vender seus engenhos a brasileiros. O Governo Provincial facilitava a implantação após o insucesso dos ingleses. Mas, antes de analisar as usinas, vale conferir a única província açucareira, fora Pernambuco (e o Recôncavo Baiano), a implantar um engenho central: a Paraíba.

Com a falência da CSFB, o cuidado da fiscalização redobrou em relação ao único engenho que a NBSF conseguiu construir, o de Tiúma, e que não estava em situação melhor que os da rival. A safra 1886/1887 estava ameaçada de não ser moída, devido ao contrato irregular com os fornecedores de cana, desde o antecessor, Jovino Bandeira, que previra na concessão 15 fornecedores e só apresentara os nomes de 7. O próprio escrivão de São Lourenço estava implicado porque dera validade cartorial ao documento. Isso durou de 1883, quando a Companhia assumiu a concessão, até fins de 1885, quando não havia apresentado o contrato ao Governo Imperial, correndo o risco de não moer e indenizar os fornecedores<sup>263</sup>.



De fato, a política da implantação dos engenhos centrais revelou, através do conturbado relacionamento com os fornecedores, ser um problema de conflito de frações de classe: burguesia industrial e financeira; e burguesia agroexportadora. O conflito só desapareceu quando produção e fornecimento ficaram nas mesmas mãos. E isto não era um fenômeno nordestino ou brasileiro. Em Cuba, no mesmo período, podia se observar que, de acordo com a análise de Zanetti y García:

Por efecto de la implacable lógica capitalista, el surgimiento de centrales con altos niveles de eficiencia y rentabilidad

.....  
263. EC. Termos do contrato de agricultores com a NBSF. Ofício de Francisco do Rego Barros ao Vice-Presidente da Província, em 11/06/1886.

llevaba aparejada la desaparición de muchos pequeños productores, a quienes sus deteriorados equipos de vapor y obsoletos 'trenes jamaquinos', no les permitían producir a un costo lo bastante bajo y con una calidad como para hacer frente a los requerimientos del mercado [...] muchos hacendados abandonaran su antiguo y envanecedor status de 'dueños de ingenio', para convertirse en 'colonos' o simples cultivadores de caña. (1987, p. 150)<sup>264</sup>.

Entram em cena os engenhos centrais de capital nacional, e a dicotomia se acentua, mesmo porque a divisão entre usineiros (ou donos de centrais) e fornecedores, muitas vezes, passava pela mesma grande família proprietária.

.....  
264. O trem jamaicano (*trenes jamaquinos*), ou trem francês, deve ser o correspondente ao usado no Brasil, também conhecido como "bateria do Padre Labat"; era toda a aparelhagem do banguê para a operação do açúcar, já descrita pelo religioso desde a década de 1720 (ver o Capítulo II).

---

## CAPÍTULO VIII

### As fábricas de açúcar e as relações de produção no campo

“Só vim a ganhar dinheiro em açúcar com a abolição. Tudo que fazia dantes era para comprar e vestir negros.”

(Rego, 2003, p. 78).



**M**arx expôs em *A Moderna Teoria da Colonização*, que Wakefield<sup>265</sup> tinha se dado conta de que “onde a terra é muito barata e todos os homens são livres, onde cada um pode obter à vontade um pedaço de terra, não somente o trabalho é muito caro, relativamente à participação do trabalhador no produto, mas a dificuldade é conseguir trabalho combinado a qualquer preço” (Marx, Livro 1, v. 2, p. 883-894).

---

265. Wakefield, com seu livro *Letters from Sydney*, de 1829, teve seguidores no Brasil, como os conservadores Bernardo Pereira de Vasconcelos e José Cesário de Miranda Ribeiro (Costa e Silva, 1979, p. 56 e 82; Dean, 1971, p. 613).



“O conceito burguês de propriedade sobre os meios de produção foi aplicado ao escravo, pois este era parte do capital fixo” (Moreno Fraginals, 1988, p. 164).



A partir das duas afirmativas acima, este capítulo pretende abordar as relações de produção na área canavieira: escravos, assalariados e moradores existentes em Pernambuco até a implementação dos engenhos centrais. Não consegui, à época da dissertação, mais documentação que proporcionasse um estudo sobre a mão de obra dos engenhos centrais. Considerando o curto espaço de tempo da experiência dos centrais, acredito que o que se passou neles, em termos de relações de produção, pode ser exemplificado pelos estudos sobre as usinas.

Aqui, estudo as mudanças que se deram com a passagem do banguê para a usina em termos de mão de obra, ou seja, a transição do trabalho escravizado ao trabalho assalariado. Os engenhos centrais tiveram alguma importância no processo de mudança das relações de produção no Brasil Imperial porque, pela primeira vez o governo tentou implementar o uso da mão de obra assalariada na parte industrial da produção açucareira, mesmo antes da Lei de 1879. O pré-requisito já dera certo com a Lei Ferroviária de 1852, criando uma brecha no sistema escravista ao proibir o uso de mão de obra escravizada na construção e operação das ferrovias. Isso seria uma concessão aos ingleses e uma contenção cuidadosa para evitar migração da agricultura da mão de obra escravizada para a construção ferroviária e eventuais operações. Com os engenhos centrais, o governo estava a cavaleiro, porque, atendendo às reclamações dos latifundiários, emitira a Lei de 1879 – a Lei Sinimbu (Lamounier,

1986, p. 101-124) ainda no final de 1878, ano dos dois congressos agrícolas: o cafeeiro, no Rio de Janeiro; e o canavieiro, no Recife.

A primeira tentativa do novo Estado de legislar sobre a mão de obra vem de 1831, sob pressão da Inglaterra, que declarava livres os africanos sequestrados e trazidos para o trabalho forçado no Brasil. Embora tenha ficado praticamente em letras mortas, foi o suficiente para se introduzir o africano livre (ou “emancipado”), como operário em repartições públicas. Os trabalhadores escravizados que fossem apreendidos ficavam sob posse do Governo Provincial, podendo ser arrematados em praça pública ou trabalhar nas repartições provinciais. O critério dessa lei não era novidade para Pernambuco, que, na luta para reprimir os movimentos quilombolas, tinha declarado em Portaria de setembro de 1826 que o escravo quilombola apreendido valeria vinte mil réis, pagos pela Inspeção de Obras Públicas; e que, enquanto seu dono não pagasse a quantia, aquele trabalharia para o governo (Melo, 2001)<sup>266</sup>.

Conhece-se, por exemplo, a apreensão de 136 escravos em Pernambuco, em 1831, a bordo da escuna Clementina, cujas peças seriam submetidas ao referido processo. Ainda outro documento nos mostra a relação de escravos arrematados para serviços, desde 1832 até o ano de 1851. Muitos ficavam em serviços públicos, como no Arsenal de Guerra do Recife, em 1852; seu número era de 63 africanos livres, com uma diária de 200 réis<sup>267</sup>.

A transformação do trabalho escravizado em trabalho assalariado não se faz sem primeiro ter-se capitalizado aquele, ou seja, sem ter transformado uma força de trabalho para obter uma certa quantidade de produtos úteis (escravismo patriarcal) em própria

.....  
266. APEJE. Coleção Registros de Portarias (R-82-18). Portaria de 26/09/1826 e Portaria de 27/09/1826, do Presidente da Província.

267. Tesouraria da Fazenda. TF 13 (1851, v. 3); TF. 15 (1852, v. 2). Ofício da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 16/02/1852. TF.15. Ofício da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 22 de maio de 1852.

mais-valia, já que a produção passava a ser em função do capitalismo internacional (Marx, 1975, Vol.1, p. 266).

Mesmo essa mais-valia não deve ser confundida com a extraída do operário, pois esta é ilimitada teoricamente, já que seu dono poderá dispor até a morte. Além disso, a maneira de aquisição dessa força de trabalho é bastante diferente. No trabalhador escravizado, é investimento; no operário, é remuneração por algo já feito. Além de investimento, a compra daquela mão de obra requeria outra particularidade, que influía perdidamente na mais-valia criada pelo escravizado: seu próprio sustento. Portanto, no trabalho escravidão, o limite entre trabalho necessário e sobretrabalho praticamente inexistente, já que a jornada de trabalho não é estipulada senão em função dos interesses de seu dono (Gorender, 1978, p. 175 e 179).

O assalariamento da mão de obra vai se fazer mister, quando o preço dos fatores encarecer os custos da produção, sem a conseqüente alta de preços, além da queda do câmbio. Isso não se dá, declaradamente, a não ser a partir da Lei Euzébio de Queiroz. A demanda pela força de trabalho escravizada aumentava, já que a oferta se tornara extremamente limitada. Não só seus preços subiam, mas também os próprios impostos interprovinciais. Em Pernambuco, por exemplo, observa-se este fenômeno. Até 1851 e 1852, esse imposto era de 5.000 réis, e o que o substituiu passou a ser de 100.000 réis. A meia-sisa que vinha sendo de 2% sobre o valor do “escravo” passou, em 1861, a ser de 20.000 réis<sup>268</sup>.

Quanto aos preços, tomando por base documentos de um só município pernambucano, Ipojuca, no período de 1852 a 1864, Eisenberg calculou médias do preço real, que variavam entre 450 mil réis e 816 mil réis, atingindo o mínimo de 347 mil réis para o ano

.....  
268. TP. 31, 1855. Ofício da Tesouraria da Província ao Presidente da Província, em 29/05/1855. A Lei do Aumento de nº 344, de 01/07/1854; TP 51, 1861, v. 3. Ofício da Tesouraria da Província ao Presidente, em 26/07/1861.

de 1853. A respeito dos preços nominais médios, estes atingiram, em igual período, entre 450 mil réis (tomando o ano de 1852 como ano-base) e 1.500.000 réis, em 1860 (Eisenberg, 1977, p. 178).

Tabela 13 – Exportações de trabalhadores escravizados de Pernambuco (em mil réis)

Ano	Exportação	Imposto	Total
1852/1853	162*	100	16.200
1853/1854	302	100	30.200
1854/1855**	214	100	21.400 (a)
1855/1856	33	200	(b)
1856/1857	145	200	-
1857/1858	5	200	-
1858/1859	2	200	-
1859/1860	138	20	-
1860/1861	50	20	-
1861/1862	1.016	30	-
1862/1863	516	30	-
1893/1864	1.033	30	-
1864/1865	285	20	-

Fontes: (a) Relatório da Mesa do Consulado, de 02 de abril de 1855. Tesouraria da Província (T.P.31 – 1855); (b) Nota dos escravos exportados... Secção da Contadoria Provincial de Pernambuco, de 28 de fevereiro de 1866 (T.P.58 – 1860). (\*) Eisenberg cita, para 1851, 270 escravos, só para o 1º semestre, e 123, para o mesmo período, em 1872 (1977 p. 178). (\*\*\*) Período incompleto, pois se refere a julho de 1854 até março de 1855.

A população escravizada passou a diminuir em Pernambuco, pois a sua capacidade de fertilidade estava abaixo da emigração interprovincial, principalmente a partir de 1871/1872, com a Lei de Ventre Livre e o recenseamento, em que se “subestimou o número de jovens livres” (Eisenberg, 1977, p. 175). Segundo dados utilizados por esse autor, a população escrava em Pernambuco assim se apresentava, conforme a Tabela 14, a seguir:

Tabela 14 – População escravizada em Pernambuco

Anos	Escravizados	Livres	Total	% da população
1839	146.500	473.500	620.000	23.6
1842	146.398	498.526	644.924	22.7
1855	145.000	548.450	693.450	20.9
1872	89.028*	752.511	841.539	10.6
1873**	106.236	-	-	-
1882	84.700	-	-	-
1883	83.835	-	-	-
1886	80.338	-	-	-
1887	41.122	-	-	-

Fonte: Eisenberg (1977, p. 170). (\*) Para o ano de 1872, o Mapa Estatístico de Pernambuco indica 88.560 para toda a Província. (\*\*) Os manuscritos da Tesouraria da Fazenda não confirmam tais datas, pois deu uma população de escravos matriculados (os únicos possíveis de serem contabilizados) de 78.372. A fonte de Eisenberg é secundária (1977, p. 173).

Para 1874, Conrad cita 106.236 escravos, numa população total de 858.747 habitantes em Pernambuco. Seus dados confirmam, para o ano de 1884, 72.769; e para 1887, 41.122 escravos (Conrad, 1975, p. 346). Os números a respeito de 1886 não se confirmam pelos da Tesouraria da Fazenda – que davam 80.374 escravos; e para 1887, até agosto, davam 40.642.<sup>269</sup> As pequenas margens de diferença não impedem uma visão de conjunto. São, talvez, inexatidões burocráticas.

A diminuição dessa população é devida a vários fatores, como a Lei de 1850, que aboliu o tráfico (quando a população escravizada era de 145 mil) e, ao mesmo tempo, promovia o tráfico interprovincial. Outros fatores foram as epidemias de febre amarela (1849/1853), cólera-morbo (1855/1856) e 1862 (Rego, 1873). Quanto à legislação, houve a Lei de 1871, a do Ventre Livre, que criava também o Fundo Provincial de Emancipação; e a Lei de 1885 (a mais

.....  
269. TF. 73. 1873 “Escravos Matriculados em Pernambuco” (manuscrito). Diretoria Geral de Estatística, 1875. (apud Conrad, 1975, p. 345; TF. 109, 1886; TF. 112 1887). Aviso Circular do Ministério da Agricultura de 15/05/1878 (MA, 1878).

dantesca de todas as leis, pois dispensava os trabalhadores escravizados idosos, que não podiam mais sobreviver sozinhos, sem nenhuma legislação protecionista). Por esses dados trabalhados por estimativas, em Eisenberg (1977, p. 185), estas leis, com as alforrias condicionais e incondicionais, e mortes, além da Lei de 13 de maio de 1888, a massa escravizada atingida seria de 247.035 na Província.

Se se faz a projeção de 25% da população como sendo a de escravizados sobre a mortandade daquelas epidemias, por exemplo, que fora de 25.570 pessoas, então, *grosso modo*, teria morrido, em Pernambuco, cerca de 6.400 trabalhadores escravizados, praticamente dentro de uma década (Rego, 1873; Melo, 2008, p. 52 e 72).

Tabela 15 – População escravizada na Zona da Mata pernambucana

MUNICÍPIO	1872 (a)	1878 (b)	1882 (c)
Recife	15.280	12.027	11.516
Olinda	846	779	771
Goiana	3.644	3.561	3.227
Itambé	3.889	3.720	3.481
Rio Formoso	2.784	2.304	2.003
Água Preta*	4.058	-	-
Vitória	3.258	3.594	3.272
Escada	4.050	5.810	5.780
Cabo	3.874	3.611	3.552
Ipojuca	3.248	3.177	2.975
Paudalho	3.214	3.536	2.368
Gameleira	3.747	1.344	1.441
Barreiros	1.950	1.973	1.973
Nazaré	6.248	5.679	5.237
Igarassu **	566	2.373	2.477
Palmares***	-	4.309	-
Sirinhaém***	-	2.087	2.124
Jaboatão***	-	4.105	3.175

Fontes: (a) Mapa estatístico da População da Província de Pernambuco, com declaração dos respectivos municípios e freguesias existentes. Relatórios de Presidentes de Província.

(b) Aviso Circular de 15 de maio de 1880. Relatório do Dr. José Antônio de Souza Lima, na entrega da administração ao Vice-Presidente Antônio Epaminondas de Barros Correia, em 17 de dezembro de 1881. Relatórios de Presidentes de Província (1879/1884); (c) Relação do número de escravos existentes até esta data nos municípios abaixo declarados, compreendidos na distribuição da 1ª, 2ª e 3ª quotas do Fundo de Emancipação. Contadoria da Tesouraria da Fazenda em 28 de junho de 1882; e Contadoria da Tesouraria da Fazenda, em de 31 de junho de 1882 (TF. 97-1882). (\*) Água Preta só aparece como município em 1872, nestes dados. Em 1882, aparece junto com Palmares, cujo total é de 4.022 escravos. (\*\*\*) Em 1882, no Mapa Estatístico, só aparecem os escravos da freguesia de Itamaracá e não os da freguesia dos Santos Cosme e Damião de Igarassu. (\*\*\*) Em 1872, Palmares era paróquia de Rio Formoso e possuía uma população escravizada de 1.507 almas. Sirinhaém pertencia ao município de Gameleira e tinha 2.493 escravizados. Jaboatão, àquela época, pertencia ao Recife e apresentava 2.881 escravizados. Todos estes números estão nos totais daqueles municípios.

A Lei de 1871 dizia respeito aos filhos de mães escravizadas, que seriam libertos a partir daquela data, ficando na tutela do senhor até os 8 anos, quando poderia ser resgatado pelo Estado, que o indenizaria. Do contrário, permaneceria nesse estágio tutelar até os 21 anos, quando seria liberto. Portanto, fazendo valer essa legislação, a escravização de seres humanos estaria abolida por volta de 1892, tornando desnecessária a Lei Áurea, ao menos no que concerne a uma faixa de idade que iria dos 20 aos 25 anos.

Ora, uma força de trabalho até os 21 anos é plenamente produtiva, no que concerne à reposição do capital nela investido. A partir de 1871, portanto, poderia a renda pernambucana crescer, caso se mantivesse o tráfico interprovincial. Porém, em 1880/1881, as províncias compradoras do Sul impuseram elevados tributos à importação dessa mão de obra (Eisenberg, 1977, p. 175).

A crise da *plantation* canavieira, frente ao mercado internacional, a recessão do algodão, após 1866, e as crises cíclicas de secas no Nordeste não davam boas premissas aos “proprietários de escravos”, uma vez que sabiam dispor daquela força de trabalho em caráter limitado, após 1871. Como não podiam vender bem, após 1881, provavelmente preferiram receber a indenização do Estado, através do Fundo de Emancipação. Ainda em 1885, foi posto fora

da lei o tráfico interprovincial, depois de ter recambiado para o sul entre 23 mil e 38 mil trabalhadores negros (Eisenberg, 1977, p. 177 e 179; Gorender, 1978 p. 196).

A Lei do Sexagenário, legislação ineficaz em 1885, por sua vez, pode-se dizer, que foi uma lei de incrível humor inglês. Ela não liberava o idoso escravizado e sim o proprietário. Pelo menos, segundo os cálculos para manutenção de uma pessoa escravizada produtiva, por volta de 1880, o latifundiário teria que investir quase sete mil réis mensais (Eisenberg, 1977, p. 208). Com a lei, ele não gastaria mais isto. Uma lei isolada do contexto social, sem nenhum amparo de infraestrutura, teve efeitos negativos. A Lei Saraiva-Cotegipe foi uma lei eminentemente sádica e, com esse caráter, teria libertado os patrões de 9.600 idosos escravizados em Pernambuco.

\*

O processo de proletarianização nos centros urbanos, no Brasil, surge com a afirmação do Estado Imperial (1840, em diante), com as sedes provinciais criando seus quadros e fixando as oligarquias em nível urbano, daí o crescimento de um setor terciário e a criação de subempregos. A presença de negros de ganho e aluguel exemplifica a passagem de uma economia agrária, já não determinante de todas as relações, para uma atividade urbana em que o trabalhador escravizado, além de ser mercadoria, passava a ser rendeiro. Tollenare (1978) já observava, no início do século XIX, a presença de negros de ganho no Porto do Recife, que rendiam de 7 a 8 francos por semana, podendo pagar o investimento do seu preço em dois anos e meio de trabalho. Tal tipo de aproveitamento do trabalho escravizado se generalizara nos grandes centros urbanos e suas atividades eram de canteiros, serventes, remadores, pedreiros, vendedores de doces e quitutes, aguadeiros, carregadores de “tigres” etc.

Analisando as profissões de escravos que rompiam com a ordem dominante, em busca da liberdade (a quem Freyre chama de “fujão”, reproduzindo o discurso da elite da época, no *Diário de Pernambuco*), podemos detectar profissões, como alfaiate, areeiro, barbeiro, canoeiro, carregador, carreiro, cozinheiro, doméstica(o), trabalhador(a)s em engenho (a de maior número de fuga – 45); trabalhadores em estaleiro (11, em fugas), lavrador, músico, padeiro, pedreiro, pescador, sapateiro, serrador, vendedor, num total de 203 que buscaram a liberdade (Freyre, 1963, *apud* Melo, 1996, p.30).

Em dois documentos da década de 1850, pode-se avaliar uma diária e uma arrematação de serviços, sob chancela de Estado. Em 1851, apareceu o valor de 400 réis diários a respeito de dois africanos livres que trabalhavam em repartições públicas no Recife. Já a arrematação se refere a seis africanos livres, apreendidos no Cabo, sem especificar o motivo da apreensão, trazidos e arrematados no Recife, pelo salário de 12.000 réis ao ano<sup>270</sup>.

A respeito de trabalhadores livres em repartições públicas, o Governo Provincial deu exemplo, mandando buscar na Europa, e mais precisamente na Alemanha, em 1838, uma Companhia de Operários. Organizada na gestão do Conde da Boa Vista, compunha-se de 195 homens, dos 200 pretendidos. Pereira da Costa informa que, em 1855, havia, no Recife, uma companhia de trabalhadores de obras públicas (Auler, 1959, p. 11-12 e 17; Pereira da Costa, 1966, V. X., p. 156). Embora esta companhia tenha operado dentro daquilo que se poderia chamar de profissões pré-capitalistas, o fato dessa experiência mostra um embrião de mentalidade da utilidade do trabalho pago, em vez do forçado e escravizado.

.....  
270. APEJE. TF. 26 1857, v. 1. Manuscrito da Tesouraria da Fazenda. Coleção Juiz Municipal, (JM. 6) Ofício do Juiz Municipal do Recife ao Presidente da Província, em 08/05/1850.

Tabela 16 – Salários (diária) da Companhia de Operários em Recife (1838-1839 - em réis)

Função	Oferecidos (a)	Modificados (b)	Locais (c)
Pedreiro-mestre	1.600 rs.	2.000 rs.	2.000 rs.
Contramestre	1.300 rs.	1.270 rs.	1.600 rs.
Mandador	1.200 rs.	1.110 rs.	1.440 rs.
Oficial pedreiro	1.120 rs.	1.014 rs.	1.280 rs.
Cavouqueiro	1.120 rs.	1.014 rs.	
<b>Carpinteiros</b>			
Mestre	1.600 rs.	1.670 rs.	2.300 rs.
Contramestre	1.300 rs.	1.270 rs.	1.800 rs.
Mandador	1.200 rs.	1.110 rs.	1.600 rs.
Oficial carpinteiro	1.200 rs.	1.014 rs.	1.600 rs.
Oficial marceneiro	1.200 rs.	1.200 rs.	1.000 rs.
<b>Ferreiros</b>			
Mestre	1.600 rs.	1.670 rs.	2.000 rs.
Contramestre	1.300 rs.	1.270 rs.	1.440 rs.
Oficial serralheiro	1.120 rs.	1.024 rs.	1.280 rs.
<b>Trabalhadores</b>			
Mestre	1.500 rs.	-	-
Contramestre	740 rs.	-	-
Mandador	640 rs.	310 rs.	900 rs.
Trabalhador	540 rs.	220 rs.	750 rs.

Fonte: Guilherme Auler, *A Companhia de Operários*, p. 11-12; 18-19. Salários oferecidos pela Província, em 1838; b) Modificações introduzidas pelo Sr. Luiz de Carvalho, contratante, pela Presidência da Província; c) Salários locais de então (1838-1839).

Estes homens estavam entregues à reorganização do traçado urbano da capital da Província, principalmente no que tange ao setor de infraestrutura da defesa/repressão provincial e apoio à produção agrícola. Trabalhavam na estrada de Vitória de Santo Antão, na Ponte da Boa Vista, no Cais do Palácio, no Quartel da Companhia, e alguns eram emprestados pelo governo a particu-

lares (1 pedreiro, 3 carpinteiros e 19 trabalhadores - ou “piconeiros” [sic], como aparecem nos documentos). A Companhia revelou-se um grande fracasso e seu efetivo baixou, ainda mesmo, em 1839, de 187 homens para 141. No ano seguinte, passou a 100, sendo 23 tidos como desertores. Seus pagamentos eram à base de 330 réis, a diária, sendo 250 réis para alimentação, e 80 réis para vestuário. Com isto, a Província gastava uma diária de 148.914 réis, o que dava 5.353.610 réis por ano; e 271.768.050 réis no final dos 5 anos de contrato (Auler, 1959, p. 13, 18 e 19).

Provavelmente por causa dos salários baixos e do tipo grosseiro de trabalho (haja vista que Recife não possuía infraestrutura de coisa alguma, à época), esses trabalhadores desertaram ou se engajaram no Exército. Ao findar o contrato, na Companhia só ficaram 7 artífices e 4 trabalhadores; alistaram-se no Exército 77; e 33 outros deles fixaram residência em Pernambuco. Dos demais, 32 desertaram e 17 regressam a Hamburgo e a outras cidades. A morte, nos trópicos, ceifara 16 (Auler, 1959, p. 45).

Como se percebe, o trabalho dos piconeiros (trabalhadores não especializados – que abriam picadas?) devia ser bastante pesado para fazer com que a maioria procurasse o Exército, desertasse ou morresse, pois, os que fixaram residência não constituem nem a metade; são minoria os que regressaram à Europa; e maioria, os falecidos. A importância dessa Companhia foi também a de ter iniciado um processo de aprendizagem de ofícios por parte de pessoas livres. Em 1840, havia na Companhia 13 aprendizes nacionais. Um ano depois, passou a 15; decaindo imediatamente para 8 e 11, o que permaneceu até o ano de 1842 (Auler, 1959, p. 77, 8).

Esses aprendizes eram remunerados e seus mestres solicitavam por aumento (propunham 160 réis diários), já que seu pagamento, como mestres, dependia da quantia paga por três meses de “jornal” (diária) que o aprendiz merecesse. Outra influência se fez sentir quanto ao nível de especialização de artífices que se in-

tegraram à realidade local. Dois destes encontravam-se alugados à Fundação Starr. Vauthier chegou a trabalhar com mestres e trabalhadores alemães dessa Companhia (Auler, 1959, p. 77 e 84).

Depois dessa experiência, é bem provável que o conceito de trabalho tenha sofrido ligeira modificação. Não idealística e teoricamente, mas produto do crescimento vegetativo da população e da conseqüente demanda de mercado de trabalho, principalmente depois de 1850, sem o tráfico de reposição de escravizada.

Aqueles operários não aceitaram o pagamento de salários e reivindicaram reajustes. Não se sabe que tipo de influência começava a germinar nos bastidores do mercado de trabalho, mas parece sintomático que, em 1858, trabalhadores belgas da RSF tenham entrado em greve contra o pagamento de baixos salários (Melo, 2007). Nem tampouco se sabe se a atitude daqueles operários também tivesse repercutido numa paralisação na Alfândega de Pernambuco, em 1859:

Informando o requerimento em que alguns trabalhadores desta Alfândega pedem a S.M. Imperial a graça de mandar-lhes aumentar os salários que atualmente vencem: cumpre-me dizer que os Pretendentes não são obrigados a prestar os seus serviços na Capatazia da Alfândega, nem se lhes coacta a liberdade de procurarem trabalho onde sejam mais bem pagos, se porventura não estão satisfeitos com o vencimento marcado aos serventes da Capatazia. O salário - de 1.280 réis, é o que na atualidade se acha geralmente fixado para um simples trabalhador ou servente; e por essa paga tem havido sempre pretendentes em número superior ao que está marcado para o serviço da Alfândega. Verdade é que alguns estabelecimentos dão maior salário, tais como as empresas de estrada de ferro e da iluminação a gás; porém o trabalho nesses estabelecimentos começa às 6 horas da manhã e termina às 6 da tarde, e o traba-

lhador está exposto ao tempo, a riscos de vida e a trabalhos pesados, ao passo que, na Alfândega, o trabalho regula das 8 às 4 horas do dia, debaixo de coberta, e é o menos arriscado e mais moderado do que aqueles. É ainda verdade que o preço dos gêneros alimentícios e, em geral, dos objetos de primeira necessidade, acha-se tão elevado que não guarda proporção com a paga do jornaleiro, nem mesmo com os vencimentos da classe assalariada [sic] na sua máxima parte; porém o remédio que a isto poderia dar pendente, talvez, da ação do tempo e de uma reforma total dos hábitos e costumes. Contudo, apesar de serem exatos os motivos que alegam os serventes da Capatazia, a sua pretensão me parece destituída de fundamento<sup>271</sup>.

Os documentos oficiais estão cheios de recomendações policiais para conter, controlar e colher frutos de uma população marginalizada que, especificamente, não tem o que, nem como fazer. Trata-se de um quadro existente secularmente, que pode ser apreciado, através de um documento emitido à época da Independência, mais exatamente em 1823, em Pernambuco. Um edital que recomenda aos proprietários, rendeiros, administradores, capitães-mores, comandantes e outros, para não permitirem em suas terras homem algum vadio, vagabundo, desertor, malfeitor, criminoso e todo aquele que não se empregue honestamente em exercício, ocupação de trabalho lícito e útil a si e ao público. Ou ainda outro exemplo, como informa o Juiz de Paz de Sirinhaém (Pernambuco) em 1829, de que existiam por lá réus de polícia; incorrigíveis homens sem nenhum lucro e crianças a pedir esmolas (Melo, 1977/1978)<sup>272</sup>, o que formaria um precoce lumpemproletariado.

.....  
271. TF 34. Ofício da Alfândega de Pernambuco ao Presidente da Província, de 15/12/1859.

272. Edital de 19 de julho de 1823. Ofício do Juiz de Paz de Sirinhaém ao Presidente da Província, em 26/04/1829.

O que importa, neste estudo, é captar a existência dessa mão de obra flutuante na realidade do Nordeste canavieiro, como um verdadeiro exército rural de reserva, parodiando Marx<sup>273</sup>, o que dá condições de uma força de trabalho a preços baixos, barateando os custos de operação. Isso sustentava, assim, a queda no preço do açúcar; por outro lado, a mão de obra escravizada que, parcialmente, era vendida para o café, gerava ao latifundiário canavieiro um capital de giro.

O fenômeno, pois, de lumpem e o do exército rural de reserva está, neste trabalho, restrito à realidade canavieira, por contingências de mercado e de concentração dos meios de produção nas mãos de oligarquias agroindustrial e pastoril. Fenômenos esses que alcançam seu perfil (anti)social durante as situações de calamidade pública, como as secas constantes e as epidemias. Pode-se chamar de exército rural de reserva sobre o contingente referido em Diegues Júnior como: “[...] os trabalhadores livres, ‘os proletários rurais’, procurando de engenho a engenho terras para plantar cana. Terras que lhes eram negadas, e daí sua suposta ociosidade, seu desamor ao trabalho, pelas ‘circunstâncias de morarem em terras alheias’ (1949, p. 85/6). Outro setor que vai, gradativamente, reforçando o lumpem é o de almocreves, tropeiros, que era denominada, pela Associação Comercial, de camada de “maltrapilhos”, como a designar uma classe de condições abjetas<sup>274</sup>. É possível que, após o 13 de maio de 1888, muitos trabalhadores, agora livres, tenham engrossado o lumpem. Pang calcula que apenas de um terço a um quarto da mão de obra de cada engenho era contratada, de volta, como trabalhadores rurais.

Uma descrição literária, talvez, nos dê uma certa dimensão. José Lins do Rego, em suas memórias de engenho relata, na fala de

.....  
273. Para se entender “exército industrial de reserva”, ver o capítulo XXIII de *O Capital*, “A Lei Geral da Acumulação Capitalista”.

274. Relatório da Associação Comercial Agrícola de 1883.

seu avô (avô do personagem Carlinhos), como este viu o 13 de maio em seu engenho, o Santa Rosa:

Quando veio o Treze de maio, fizeram um coco no terreiro até alta noite. Ninguém dormiu no engenho, com zabumba batendo. Levantei-me de madrugada, pra ver o gado sair para o pastoreador, e me encontrei com a negrada, de enxada no ombro: iam para o eito. E aqui ficaram comigo. Não me saiu do engenho um negro só. Para esta gente pobre, a abolição não serviu de nada. Vivem hoje comendo farinha seca e trabalhando a dia. O que ganham nem dá para o bacalhau. Os meus negros enchem a barriga com angu de milho e ceará (carne do), e não andavam nus como hoje, com os troços aparecendo (Rego, 2003, p.78).



Aqui, pretendo, também, analisar os efeitos da seca sobre as forças produtivas na Zona da Mata pernambucana, já que a seca, *per si*, não atingia a área da *plantation*. Nesta, ocorriam apenas estiagem, *dryness* (como chamavam os ingleses da RSF), pouca queda de chuva, alterando as safras, principalmente na medida em que se afastava do litoral, mais ainda, se se trata da Zona da Mata seca, a Norte, onde a densidade pluviométrica é menor. Aliança, por exemplo, recebia uma média de 724 mm, menos da metade do que recebia Goiana, mais próxima do litoral: 1.981 mm; Paudalho, segundo Eisenberg, recebia 900 mm. Com menos relatividade, a Mata úmida (a Sul) assim se apresentava: Barreiros (2.464 mm) e Catende (1.042 mm) (Andrade, 1964, p. 10 e 24), Eisenberg, 1977, p. 145/6<sup>275</sup>.

.....  
275. Estes autores divergem quanto a informações dos critérios pluviométricos de Goiana, na Mata Norte úmida. O historiador norte-americano ainda esquece o Tracunhaém

É evidente que se tem de levar em conta que a paisagem pernambucana dos anos 1870, tinha se modificado constantemente, aumentado a drenagem dos solos, principalmente com as usinas, utilizando-se das encostas de morros e chãs, devido à nova tecnologia na plantação, como os meios de transporte mais eficientes, desde as estradas de ferro. Contudo, achamos necessário que se reflita que essa divisão climática pode ser apenas geográfica, de um dado momento (recente) e não histórico, porque a Mata Atlântica, no século XIX, devia estar bem mais compacta do que estava no momento da coleta dos dados geográficos daqueles autores.

A estiagem era o fantasma que ameaçava a própria estrada de ferro do Recife ao São Francisco, como se depara da leitura dos relatórios em inglês, contraponto de outro vocábulo, a *rainfall* (equivalente a chuvas pesadas, com enchentes). A crise maior que a zona canavieirapoderia sofrer com a seca foi de maneira indireta, ou seja, a direção dos investimentos e protecionismo do Estado passaram para atender o Agreste e o Sertão, principalmente porque estas são áreas do 2º produto importante de nossa exportação: o algodão. Além do mais, processava-se, naquele momento, um desequilíbrio na economia de subsistência para o qual a população sempre voltava, após as situações de boa produtividade (“ondas de prosperidade”). Essa transumância agravou-se durante a seca de 1877, pois, nela, desapareceu quase todo o rebanho da região e pereceram de cem a duzentas mil pessoas (Furtado, 1970, p. 133; Melo, 1995b).

Desequilibrava-se ainda o mercado de subsistência, visto que a demanda superava em muito a oferta. Os gêneros encareciam rapidamente e o abastecimento começava a ser feito, a partir de outras regiões não atingidas. O Governo Imperial e o Provincial

.....  
e o Capibaribe-Mirim (afluentes do Goiana) entre os rios que descem do platô ou chã, citando “apenas” o Goiana e o Capibaribe.

não tinham outra saída a não ser assumir os gastos, para, no mínimo, evitar saques de cidades.

As capitais do Nordeste e as grandes cidades, fora do perímetro da seca, tinham sua composição populacional alterada em função da presença dos retirantes. Recife recebeu, em 1878, 1.424 retirantes que vieram até do Ceará, como também receberia, num curto espaço de tempo, 4.023 retirantes vindos do interior de Pernambuco. Alagoas também recebia os flagelados do sertão de Pernambuco, calculados em 30.000, em 1878 (Sant'Ana, 1970, p. 172)<sup>276</sup>.

Essa migração forçada para a zona da canavieira e terminava por beneficiar os latifundiários, não de uma maneira plena, devido ao caráter fugaz dessa mão de obra, contudo compensador, porque se tratava de um trabalho livre, quanto ao assalariamento, e compulsório por parte do camponês que o aceita para sobreviver. O próprio Estado se encarregava de desviar (ou enviar) essa população para a *plantation* de cana-de-açúcar, através de contratos com os senhores de engenhos<sup>277</sup>.

A utilização dos retirantes da seca parece preencher os requisitos dos senhores de engenhos, que, no Congresso Agrícola de 1878, assim se posicionavam, através de Henrique Augusto Milet:

É preciso, portanto, que os poderes públicos ditem de fazer com que o senhor de engenho obtenha facilmente braços para o trabalho inteiramente agrícola, isto é, na ocasião de plantar e colher, e não permanentemente, como querem fazê-lo por meio da importação de chins<sup>278</sup>.

276. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, de 16/06/1878.

277. Relatório do presidente da Província (RPP 18789); R. 93-1, "Contratos, 1878"; Portarias (p. 50 – 1878).

278. "Observações do Sr. H. A. Milet". Trabalhos do Congresso Agrícola de 1878, 1978, p. 130.

Tabela 17 – Retirantes contratados por engenhos (1878)

Engenhos	Famílias	Pessoas avulsas
Panguá	-	650
São José*	50	(263)
Colégio**	-	220
Mundo Novo	-	131
Condado	(30)	136
Utinga	-	116
Poço Sagrado	20	-
Curupaity	19	-
São Joaquim	20	-
São José ***	16	-
Pachão [sic]	19	-
Manucais	25	-

Fonte: APEJE. Relatório de Presidentes de Provinciais (RPP, 1879) Contratos Manuscritos, da Comissão de Socorro às Vítimas da Seca – R. 93-1. (\*) O documento dá o número de famílias e o total de pessoas; (\*\*) No contrato de 24 de agosto de 1878, manuscrito, diz 71 famílias; (\*\*\*) Trata-se de um único morador deste engenho e faz o contrato só por um mês.

O total do acordo entre Estado e latifundiários atingia 2.416 pessoas, sendo 229 famílias e o restante, pessoas desacompanhadas<sup>279</sup>. O fenômeno ocorreu também na Paraíba (Ver: Melo, 2021).

A presença desta mão de obra não se pode computar racionalmente como rentabilidade para a empresa latifundiária, haja vista tratar-se de uma composição de passageiros, doentes, debilitados e totalmente flutuantes como população, já que os anseios são a

279. Em Alagoas, foi usado o mesmo processo. Em 1878, havia 120 retirantes em terras do Engenho Três Bocas, a maioria deles passados do interior pernambucano, e até da Paraíba. Este número aumentou, pois, no mesmo ano, saíram das terras do espólio do Barão de Jaraguá (Três Bocas), 395 trabalhadores migrados, para os engenhos do Sr. Manoel Joaquim da Silva Leão e do Comendador Manoel Rodrigues Leite e Oiticica, onde deveriam trabalhar três dias para si e três para os proprietários (Sant'Ana, 1970, p. 173,4).

volta e o plantio de lavoura de subsistência. Mas como a *plantation* canavieira era também limitada na oferta de emprego (geralmente ocupa mão de obra densa durante seis meses do ano, depois há a dispensa, os “cortes” de milhares de trabalhadores, que voltam às atividades subeconômicas, como pescar em rios e mangues, caçar, pouco mais do que isto), ela se utiliza desse exército barato no pique da produção, principalmente da colheita, ficando apenas com aqueles que se transformam em moradores, ou seja, reserva de mão de obra.

No caso do contrato com os 14 engenhos de Pernambuco, os proprietários forneceriam quinzenalmente a ração na base de 400 gramas de farinha de mandioca, 200 gramas de carne seca e 125 gramas de feijão; de início, davam uma muda de roupa, constando de camisa e calça de algodão e vestido de chita e camisa; teriam tratamento e dieta em caso de enfermidade, metade da alimentação durante os 3 primeiros meses e 2/3 durante mais um mês, aos que fossem aptos ao trabalho, sem distinção de sexo; também lhes eram entregues terrenos apropriados para a cultura da cana e de cereais, com casa provisória ou condição para sua construção dentro de certo prazo, além de sementes e instrumentos agrícolas<sup>280</sup>.

Não se pode chamar de assalariamento esta modalidade de relação de produção (a terra para plantar, sob condições), que se assemelha mais a corveia medieval, uma relação pré-capitalista; mas como seu objetivo é, em instâncias indiretas, a produção de mercadoria de valor de troca (o açúcar), fica, assim, essa relação subsumida ao capital. Nessa relação de produção, a mão de obra livre tem seu valor de trabalho necessário calculado em três dias pelo proprietário, restando três dias para produzir para o patrão. Utilizando-se de domingos e feriados para sua pequena lavoura de subsistência, o trabalhador termina aumentando sua margem de

.....  
280. RPP, 1879. Relatório do Presidente da Província.

trabalho necessário, sua autorreprodução, que cai de valor, aumentando o trabalho excedente (os outros três dias úteis), geralmente uma mais-valia camuflada em trabalho aparentemente pago pela concessão de usufruto da terra.

Nesse contrato, estava proibida a parceria, por dizer respeito mais a plantios e partidos de cana do que mesmo para essas eventualidades. Mesmo assim, houve quem chegasse a propor ao governo que a metade das canas ficaria para o proprietário, ocorrendo a posse dos instrumentos pelo dono da terra, que colocaria à disposição do então morador e, por serviços prestados, teria gratificações convencionadas entre as partes. Em Pernambuco e Alagoas, o regime era de três dias para si; e os outros, consagrados ao proprietário. Outra maneira de localizar esses migrantes ocorria por conta exclusiva do Estado, fundando colônias agrícolas ou abrindo frentes de trabalho.

A maior dificuldade em se atender os “flagelados”<sup>281</sup> é não encontrar terras disponíveis na Zona da Mata. Mesmo não produzindo, os senhores latifundiários “se recusam a aforar ou vender pequenas partes de suas propriedades”, como já dizia Milet em 1875, a respeito da crise da *plantation* canavieira. É importante confrontar a afirmação de Milet (1878, p. 45) com a de Antônio Pedro de Figueiredo, de 1844, que denunciava que 3/4 da população não encontrava como trabalhar, e ainda calculava que 200 a 300 mil habitantes viviam em terras de onde poderiam ser expulsos sem mais nem menos (Figueiredo, 1950, p. 158, 159). Quatro décadas haviam se passado e o sistema latifundiário parecia intocável.

Como efeito da seca de 1877, em Pernambuco, criou-se a Colônia Socorro. No entanto, os retirantes da seca eram enviados para diversas freguesias do Recife, ficando em estabelecimentos do Governo, de onde partiam para as frentes de trabalho em obras

.....  
281. Entre aspas, por não concordar com o discurso católico de flagelo, castigo divino.

públicas ou eram utilizados em obras de construção e reparos das instituições que os recebiam. Estavam espalhados na capital: no Arsenal de Marinha, Coelho, Santo Amaro, Boa Viagem, Jiquiá, Muribeca, Pina, Prazeres, Tamarineira, além das freguesias de Itapissuma, Vitória de Santo Antão, Gravatá, Bezerras, Lagoa do Carro, Água Preta, Palmares e a estação Olinda, da RSF. Palmares chegou a ter 20.000 flagelados em 1879, enquanto o Recife, neste mesmo ano, conseguia diminuir seu número de 62.000 para 2.000<sup>282</sup>.

Essas frentes de trabalho (não, oficialmente, eram chamadas assim, como veio a ocorrer no século XX) eram meros paliativos, uma maneira de controlar a massa de trabalhadores que vagava em busca de comida. As obras eram, geralmente, de reparos em estradas, como empedramento e embarreamento; limpeza em passagens públicas, pontes, córregos etc., atividades em que predominavam processos (páleo)técnicos, tradicionais, dando margem à utilização de grandes contingentes, como o da Estrada de Bonito, em que se empregaram 1.256 trabalhadores, cujo número de dependentes chegava a mais de 7.540 (Azevedo, 1964, p. 170)<sup>283</sup>.

O uso temporário dessa mão de obra fez com que o governo deixasse de contratar operários para as obras públicas, provocando inflação no mercado urbano. Ainda mais: os trabalhadores em obras públicas beneficiavam também os proprietários rurais, em caso de estradas, pontes, como o exemplo da estrada de Bonito, de onde a RSF esperava café para incrementar seu tráfego. Aliás, este trecho de rodagem foi transformado em ferrovia, na última década do século XIX, tornando-se afluente da RSF.

Desse contingente, apenas os chefes de obra e o pessoal mais ou menos especializado aparecem com salários no Relatório de 1879.

.....  
282. RPP 1879.

283. Relatório do Presidente da Província (RPP 1879).

Tabela 18 – Salários de “flagelados” em obras públicas (em mil réis)

Funções	Empregados	Salários
Apontadores	6	360
Cabos	22	1.444
Administrador de armazém	1	60
Ajudante	1	45
Enfermeiro	1	60
Cozinheiro	1	45
Mestres/Pedreiros	2 (a 60 mil réis)	120
Mestres/Pedreiros	8 (a 12 mil réis)	96
Mestres/Oleiros	2 (a 45 mil réis)	90

Fonte: Relatórios dos Presidentes de Província (RPP 1879).

Além desses salários, o governo investiu em gêneros, como em Recife, algo em torno de 157 contos de réis; e em Olinda, 7 contos de réis, entre 1878 e 1879. Enviou carne de charque para Fernando de Noronha, em igual período, orçada em 1.000 arrobas, para os doentes que para lá haviam sido remetidos. O pagamento em gêneros, por outro lado, beneficiava a burguesia comercial, que via seus estoques consumidos por um comprador cujo crédito estava bem assegurado. Provavelmente a evolução dos negócios de Lundgren (Góes, 1964) tenha se originado, também, da venda de farinha, por atacado, que fizera para o governo durante essa seca. Por volta de 1881, Lundgren tinha um armazém de fornecimento para navios<sup>284</sup>. Esses gastos ficavam com a Administração da Comissão de Socorro às Vítimas da Seca, que subvencionava diretamente a Santa Casa de Misericórdia em 2 contos de réis, de início, passando a 5 contos, posteriormente.



.....  
284. RPP 1878-1882, Relatórios dos Presidentes de Província; Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial e Agrícola da Província de Pernambuco, para o anno de 1881. Recife, 1881. No começo do século XX, o grupo Lundgren entrará no ramo açucareiro, adquirindo a Usina Timbó (Lundgren, [2009]).

Deixando o aspecto conjuntural que foi o uso de mão de obra livre nos engenhos, passemos ao estrutural. A pequena mão de obra livre assalariada, na parte industrial dos engenhos, veio desde o início da produção colonialista, os chamados técnicos, em diversas funções no fabrico do açúcar. Koster, senhor de engenho, faz referências ao trabalho livre nos inícios do ano de 1800:

[...] o trabalho de escumar é feito usualmente por pessoas livres e é devido a duas razões: demanda grande destreza, raramente adquirida pelos escravos e o esforço que tal operação exige, induz ao agricultor pagar a um homem livre, em lugar de esgotar um negro (2003, p. 432).

A vantagem do trabalhador livre para o empregador é que este pode empregar sua força de trabalho naquilo de que necessita, sem precisar de grandes inversões, aprioristicamente acumuladas, como acontece com a compra do africano escravizado: “Em regra, a diária de um jornaleiro equivalia ao aluguel, mais alimentação de um escravo ou se situava um pouco acima” (Gorender, 1978, p. 212).

Vejamos os custos mensais da mão de obra livre e escravizada, incluindo naquela somente o salário mensal de 25 dias úteis e, nesta, a taxa de juros de 15%, a depreciação de 7% ao ano e manutenção (Eisenberg, 1977, p. 208).

Tabela 19 - Custo mensal por mão de obra (em réis)

Ano	Escravizada	Livre
1817	3.137	4.000
1857	29.910	24.450
1862	21.005	26.075
1874	14.311	25.000
1880	19.174	16.000
1887	11.002	13.250

Fonte: Eisenberg (1977, p. 208-209).

Este autor não inclui, no valor do trabalho forçado/escravizado, o caráter do trabalho excedente, que pode ser auferido em seu próprio argumento de “vida útil” do escravo, que o autor opta por uma média de 30 anos. Outro argumento é o da manutenção em que os trabalhadores escravizados eram obrigados a produzir, nem que fosse parcialmente, sua alimentação (e, às vezes, até para família do senhor do engenho) em roças de mandioca, por exemplo, além de fruteiras, já que a propriedade do solo era do seu patrão; além do mais, havia outras atividades de subsistência, como caça e pesca. Haveria que acrescentar também o recurso do latifundiário de alugar seus escravos para ganhos na rua, na cidade. Por outro lado, o proprietário também usava da mão de obra de moradores, evitando diretamente o assalariamento.

Se se fosse crer no comentário de Freyre (2008, p. 79) sobre a manutenção do trabalhador escravizado, teríamos uma média muito maior de vida útil desse condenado a trabalhos forçados, pois diz que:

Os trabalhadores dos grandes engenhos [...] patriarcais do Brasil dos meados do século XIX eram de ordinário bem alimentados e recebiam cuidados dos senhores como se fosse – depõe um observador estrangeiro – uma “grande família de crianças”. Tinham três refeições por dia e um pouco de aguardente de manhã [...]. Nos dias feriados, era costume, em alguns engenhos [...] matar um boi para o regalo dos escravos e dar-lhes aguardente, que os tornava alegres e os animava para os batiques [...] não se esfalfavam nos trabalhos domésticos. [...] Na verdade, a escravidão no Brasil agrário-patriarcal **pouco teve de cruel** (negrito nosso). O escravo brasileiro levava, nos meados do século XIX, vida quase de anjo, se compararmos sua sorte com a dos operários ingleses [...].

Escrevia, como trabalho científico, um Freyre de apenas 22 anos, descendente da aristocracia canavieira pernambucana:

Meu avô paterno, um senhor de engenho no sul de Pernambuco e, ao mesmo tempo, armazenário de açúcar no Recife - era virtuoso do violino. A grande sensibilidade à música possivelmente terá tornado alguns escravocratas brasileiros particularmente benévolos e delicados em suas relações com os escravos (Freyre, 2008, p. 91).

Vejamos como o inglês Alfred Mornay, admirado por Freyre, que gostaria de ter-lhe escrito sua biografia, relata a situação do trabalhador escravizado:

O horário de trabalho no campo quando o engenho não está moendo é das seis às seis; na maior parte dos engenhos, o trabalho que os escravos realizam para sua manutenção, antes e depois daquele horário, é chamado *quinguigu* [...] comumente é feito a partir de quatro às seis da manhã e de seis às dez da noite. No período da safra, de setembro a fevereiro ou março, além do serviço usual, eles são divididos em duas turmas para trabalhar na moagem; uma turma servindo das seis da manhã às doze, e outra de doze às seis da tarde. Meia hora é concedida para quebrar o jejum e duas horas ao meio-dia, exceto durante a fase de moagem, quando eles se alimentam da melhor forma que podem [...]. É comum vê-los alternadamente, dormindo e acordando sem interromper o trabalho; os meninos na almanjarra (no assento de trás dos cavalos) têm o hábito de chicotear os cavalos, tornando a dar novo coçhilo igual; o preto que vai jogar fora o bagaço é visto, muitas vezes, dando um igual coçhilo, ao parar e se abaixar para amarrar as extremidades da olhadura em volta dos fei-

xes [...]. Alguns senhores de engenho concedem-lhes os domingos e dois feriados por ano, porém durante o período de safra muito poucos concedem os domingos. Os homens têm direito, cada ano, a um par de calças grosseiras, uma camisa, geralmente um chapéu e uma peça de baeta vermelha para se cobrirem à noite [...]. A alimentação consiste de duas libras de carne seca, por semana, e uma medida de farinha de mandioca (cassava), equivalente a uma garrafa cheia de vinho [...] isto constitui, muitas vezes, o único alimento de um escravo excetuando-se a carne fresca pelo Natal [...] a alimentação algumas vezes varia quando é feita uma distribuição de bacalhau salgado. (*Apud* Gouveia, 1967, p. 82-84). (Ver Anexo)

Explicado.

A vantagem do latifundiário estava em poder dispensar o assalariado depois do pique da produção de açúcar ou da colheita da cana, enquanto com o escravo, continuaria a sustentá-lo, desviando-o para outras atividades, mais das vezes não rentável monetariamente. Perruci aponta a vantagem do uso de moradores, a partir da interpretação de Frédéric Mauro, quando este diz que a contabilidade do banguê não deve ser entendida como uma contabilidade capitalista: “Aquilo que é registrado pela contabilidade [do engenho] raramente foi objeto real de despesa monetária, porque o senhor de engenho soube obtê-lo de seu pessoal por nada, utilizando apenas os tempos mortos” (*Apud* Perruci, 1978, p. 114). Melhor diria, a mais-valia.

Entre esses dois tipos de mão de obra (prestação de serviços) vinha-se afirmando, gradativamente, a categoria de morador, tanto o arrendatário como o “de condição”. Arrendar terra a moradores capazes de pagá-la foi, na segunda metade do século XIX, tido como ideal, diante das dificuldades do trabalho escravizado (Eisenberg, 1977, p. 211).

to ombro a ombro com os párias. E não recebiam nada pelo dia que davam. Queriam assim fugir da indignidade do eito, trabalhando de graça (Rego, 2003, p. 76).

A experiência com os retirantes da seca de 1877 não parece ter recomendado bem, já que um caso se tornou conhecido: um retirante transformou-se em um pequeno proprietário, trabalhando área de 486.550 braças quadradas, sendo suas 112.681 e o restante de outros retirantes, que provavelmente retornaram às suas terras. Sua situação diante da Tesouraria da Fazenda era indébita, como esta afirmava pressionada pelos senhores de engenho, pois era para ficar apenas durante a seca<sup>285</sup>.

Durante o século XIX, ficou patente a existência de três níveis de relações de produção: o trabalhador escravizado (geralmente para o eito), o assalariado (para a parte industrial, manufatureira e piques de colheita) e o morador (atividades do campo e prestações de serviços em geral), além da parceria, colocando esta última em outro nível. Essa consciência parecia estar se arraigando, pois dois dos investidores na modernização açucareira, Ignácio de Barros Barreto e Francisco do Rego Barros de Lacerda, segundo Eisenberg (1977, p. 211), que alegavam que a parceria poderia substituir o braço escravo, desde que os proprietários oferecessem vantagens e até escolas, casas, adubos, ferramentas e melhores juros.

Embora a descrição que se segue seja tardia em relação ao pico de produção dos banguês, José Lins do Rego descreveu bem esse universo da mão de obra:

Em tempo de emergência, o eito se avolumava com os foreiros e os lavradores. Desciam para um adjutório ao senhor de engenho. Para mais de duas enxadas se espalhavam pelos canaviais. Os foreiros e os lavradores, os pequeno-burgueses do engenho, desciam de suas ordens para este conta-

.....  
285. TF.112. Ofício da Contadoria da Fazenda de Pernambuco, em 05/03/1887, ao Presidente da Província.

Quanto aos salários, Milet viu, por volta de 1875, orçados entre 800 e 1.000 réis diários, o que não estava longe dos salários da Estrada de Ferro do Prolongamento (da Recife-São Francisco), que alegava não pagar menos de um mil réis aos seus trabalhadores (Milet, 1978, *apud* Andrade, 1964, p. 97)<sup>286</sup>.

Analisando dados de Eisenberg (1977, p. 210), pode-se ver a disparidade entre salário real e nominal, em que aquele sempre se apresentava deflacionado pelo custo de vida, que se agravou depois da Lei Áurea, embora o nominal tivesse um aumento de 100% entre 1889 (600 réis) e 1895 (1.200 réis) (ver Tabela 21). Um elemento que este autor parece não ter cotado e que fatalmente deveria fazer parte dessa estatística diz respeito ao grande exército de mão de obra a ser assalariada, depois do 13 de maio, o que iria baratear a mão de obra. No período correspondente à implantação dos engenhos centrais (a partir de 1882, por exemplo), com os dados desse autor, conseguimos uma média de 630 réis para o nominal, enquanto o real ficava em torno de 335 réis. Eisenberg (1977, p. 37), no entanto, não teria levado em consideração o salário relativo que, segundo Marx, significava que: “Salários são, acima de tudo, também determinados pela relação de ganho, de lucro do capitalista – salários comparativos, relativos”<sup>287</sup>. Desta maneira, poderia ter outra visão e obter novo nível deflacionário.

.....  
286. EF. 18 1876 – 1881. Manuscrito da Estrada de Ferro do Prolongamento.

287. “Wages are, above all, also determined by the relation to the gain, to the profit of the capitalist – comparative, relative wages” (tradução livre do autor).

Tabela 20 – Salários reais e nominais em Pernambuco (em réis)

Ano	Nominal	Real
1842	255	Sem dados
1855	580	330
1859	1.076	432
1862	1.043	756
1874	1.000	625
1880	640	358
1882	800	345
1884	800	415
1886	500	319
1888	560	418
1889	600	255
1890	500	240
1895	1.200	283
1897	1.500	291
1900	1.200	396
1902	800	333

Fonte: Eisenberg (1977, p. 210).

O caso mais típico de mão de obra dos engenhos e usinas tornou-se o do “morador de condição”. Segundo Andrade (1964, p. 93 e 95):

[...] era frequente nessa região, os senhores de engenho, por não poderem adquirir escravos devido ao seu alto custo [...], facilitarem o estabelecimento de moradores em suas terras, com a obrigação de trabalharem para a fazenda. Esses trabalhadores tinham permissão para derrubar trechos de matas, levantar choupanas de barro ou de palha, fazer pequeno roçado e dar dois ou três dias de trabalho semanal por baixo preço ou gratuito ao senhor de engenho [...] vigiavam as matas, almocrevavam, isto é, transportavam o açúcar em cavalos para os portos ou para as estações de ferro e, também, participavam com os escravos do trabalho do eito.

Tratava-se da manutenção, para o latifundiário de uma população de reserva, o que parece corroborar a teoria marxista, pois:

[...] proporciona o material humano a serviço das necessidades variáveis de expansão do capital e sempre pronto para ser explorado, independentemente dos limites do verdadeiro incremento da população [...] nesses casos, grandes massas humanas têm de estar disponíveis para serem lançadas nos pontos decisivos, sem prejudicar a escala de produção nos outros ramos (Marx, s/d, Livro 1, v. 2, p. 734-735).

Com inovações tecnológicas introduzidas nos engenhos, antes de 1888, definiu-se cada vez mais a divisão social do trabalho, ficando geralmente os moradores restritos às tarefas do campo, enquanto a mão de obra do parque industrial do engenho era de assalariados que moravam “na rua” (arruado do próprio engenho ou usina, povoado e até mesmo na cidade) ou como se tornou comum, no arruado que a usina criara, cedendo a esse novo tipo de morador apenas o chão de casa e quintal. Tomando como exemplo a Usina Pedrosa (Freitas *et al.*, [2012]), que tinha uma vila operária de “cerca de 100 casas geminadas – a rua, que apresenta uma tipologia padrão de habitações coletivas das usinas do século XX”.

Para garantir mão de obra futura, durante e ainda no período do escravismo, o governo provincial, por conta da Lei do Ventre Livre, passa a exigir que os engenhos centrais, que venham a se fundar, admitam cerca de 10 órfãos menores, para serem educados nos ofícios, sustentados e posteriormente remunerados. Essa fórmula não é estranha, pois a Presidência da Província chegou a usá-la, mesmo em indústria têxtil, no Recife, como trata o contrato feito com o comendador Antônio Valentim da Silva Barroca, em 1871<sup>288</sup>.

288. Portarias, Contrato da Presidência da Província com Antônio Valentim da Silva Barroca, em 14/10/1871 (p. 3).

No caso mais específico dos engenhos centrais ingleses, a presença de trabalhadores técnicos de origem europeia inflacionou o mercado, com o que não concordava o engenheiro-fiscal, Francisco do Rego Barros (ver tabela), uma vez que se tratava de capital garantido pelo Governo Provincial.

Tabela 21 - Salários na agroindústria de Pernambuco (em réis)

Função	Empreg.	1876	Empreg.	1886	Empreg.	1896
<b>Diaristas</b>						
Cortador de cana	257	581	-	(*)	15	445
Caldeireiro, Tacheiro	6	872	-	2.000	3	612
Turbineiro	3	698	-	2.000	5	834
Bagaceiro	4	640	-	2.000	2	501
Fornalheiro	2	640	-	2.000	3	473
<b>Assalariados (ano)</b>						
Administrador	1	65.000	-	-	1	1 conto
Mestre de açúcar	1	429.000	2	1.8 contos	1	834.000
Feitor	1	334.500	-	-	1	250.00
<b>Cirurgião</b>						
Boticário/Enfermeiro	1	320.000	-	-	1	1 conto
Destilador	1	203.000	-	-	1	334.000
Guarda-livros	1	203.000	1	4 contos	1	-
Engenheiro	-	-	1	6 contos	-	-
Engenheiro Mecânico	-	-	1	3 contos	-	-
Gerente	-	-	1	7.2 contos	-	-
Ajudantes	-	-	2	3 contos	-	-
Escriturário	-	-	1	2.4 contos	-	-
Químico	-	-	1	5.4 contos	-	-
Advogado	-	-	1	3.6 contos	-	-
Gerente/Escritório	-	-	1	5 contos	-	-
Auxiliares	-	-	2	2.8 contos	-	-

Fontes: Para 1876 e 1896, Eisenberg, 1977, p. 206-207; para 1886, (EC) Tabela do Pessoal da CSFB.

## A rentabilidade da mão de obra escravizada e da assalariada

Como diz Rosenberg, a implantação dos engenhos centrais e das subsequentes usinas mudou, não só as relações de produção, como separou de vez o conhecimento sobre a técnica que os antigos trabalhadores dos banguês tinham. Trata-se de uma mudança substancial, em nível macro, da técnica à tecnologia (1986, p. 258-259). Foram desaparecendo, em sua maioria, os artífices, num mundo que antes era gestado a partir do carpinteiro e, agora, passava à batuta do ferreiro, como síntese desse raciocínio. A tradicional mão de obra ficou restrita aos engenhos rapadureiros e de açúcar bruto e, parcialmente, naqueles de fogo morto, para atender à remessa das canas de seus partidos para os engenhos centrais.

Não parece haver consenso sobre essa discussão. Há os que demonstram que a manutenção do trabalho forçado e escravizado foi mais rentável para os latifundiários; outros tentam demonstrar que o assalariamento saiu mais em conta para os proprietários da agroindústria. Vejamos esses pontos de vista, através de um resumo do que publiquei, em forma de artigo na Revista *Saeculum*, da UFPB (Melo, 2011).

Ao usar a mão de obra dos moradores, os donos de terra pareciam compensar a desvalorização do açúcar no mercado internacional, já que nenhum capital havia sido aplicado em tal força de trabalho e não havia, tampouco, direito à terra, embora pudessem dispor de roçados. Muito pelo contrário, eles transformavam áreas incultas, como florestas ou capoeiras, em terras disponíveis para a agricultura, acrescentando valor à terra, incrementando a fertilidade, sem qualquer novo adiantamento em instrumentos de trabalho: “[...] uma imediata fonte de maior acumulação, sem a intervenção de qualquer novo capital” (Marx, s/d, Livro 1, v. 2, p. 701).

Essa forma pré-capitalista de produção (os moradores), em que a geração de trabalho excedente não tinha limites, quando aplicada

à produção açucareira, gerava mais-valia relativa, pois o fazer açúcar era uma função social diferente das atividades rurais em que havia somente trabalho excedente. No entanto, como produtores de mercadorias, estavam adicionando valor ao produto, fossem trabalhadores assalariados ou escravos. Participavam, assim, do modo capitalista de produção, já que o açúcar envolvia todas as atividades e combinava todas as relações dentro da sociedade escravocrata no Nordeste. Não interessava se o trabalho produtivo era feito em uma antiga padaria ou em modernas fábricas de algodão. Neste caso, os escravos que trabalhavam na agroindústria açucareira produziam mais-valia absoluta (Marx, 1975, Livro I, v. I, p. 354).

Assim, moradores, na produção açucareira, geravam apenas trabalho excedente. Já o trabalhador escravizado, quando em atividades nas tarefas industriais do engenho, estava produzindo mais-valia, tomando seus preços como fator distintivo entre ambas as categorias, uma vez que havia limitações de suprimento dessa mão de obra, principalmente, a partir de 1850. Neste caso, quando comparada com a força de trabalho dos moradores, em que nenhum capital fora aplicado anteriormente, a mão de obra escravizada se tornou mais cara. Uma das soluções que os latifundiários encontraram para adquirir capital foi vender parte de sua mão de obra forçada, escravizada, para o sul cafeeiro, substituindo-os por moradores. Diante da oferta de força de trabalho de moradores, o valor da mão de obra escravizada se tornou mais alto para os produtores, considerando a diária em cerca de 27d (*pence*) pouco mais de 1\$000 réis (rs), (a 26 *pence* ao par), em 1870, segundo Milet; ou 18\$240 rs por mês (equivalente a 40 *shillings* e 5 (d) *pence*). No entanto, esse valor não deve ser tomado como absoluto, pois correspondia ao câmbio oficial, que era, também, oscilante, como vemos para a década de 1870, em que se achava a 22 1/16 por *pence*, ou 10.870 réis por £ (Normano, 1975, p. 183; Correia, 1980, p. 319).

Sobre preços do trabalho escravizado, os Relatórios dos Consules ingleses são bastante esclarecedores, quando mostram a tendência pelos já nascidos no Brasil, os crioulos. Em Pernambuco, por volta de 1860, o trabalhador africano escravizado valia 1:718 (um conto, setecentos e dezoito mil réis), enquanto um “crioulo” valia 1:872 (um conto, oitocentos e setenta e dois mil réis) (Milet, 1989, p. 36; Melo, 2011, p. 126 a 128).

Se se compara o valor da força de trabalho de uma pessoa escravizada para o trabalho forçado, por oito anos de vida produtiva, ela deveria custar cerca de £ 23 (cerca de 215\$000 rs, a 26p) por ano. Seria possível que, depois do fim do tráfico de trabalhadores africanos, os latifundiários passassem a prolongar sua taxa de vida útil e até arriscar a contratar trabalhadores por pagamento<sup>289</sup>. Calcula-se que o preço dessa mão de obra tenha crescido cerca de 145% entre 1840 e 1860 (a média de 1840, estimada por MacGregor, foi de £ 65 por escravo)

À soma investida na aquisição do trabalhador escravizado, deve-se, pois, adicionar a manutenção, e qualquer que seja o custo de vida, a força de trabalho escravo será mais cara do que a assalariada (moradores de condição, de cambão), já que os proprietários usavam pagá-la com produtos ou permitir o uso da terra por eles. Além disto, taxas de 3% *ad valorem* levaram Pernambuco a baixar seus preços médios de escravizados para £ 102 (980\$000 réis), em meados de 1860 (MacGregor, 1848, p. 182; Melo, 2011; Soares, 1861).

A força de trabalho livre, diretamente assalariada ou de moradores, podia ser mais barata para a *plantation* açucareira, já que era empregada somente por seis meses de safra. No caso de moradores, estes eram capazes de providenciar seu próprio sustento.

.....  
289. Em Sirinhaém, na década de 1850, dizia o juiz Gervásio Campelo Pires Ferreira, que os agricultores estão “empregando para esse fim braços livres, não obstante a alça dos salários que é geralmente sentida”. APEJE, Coleção Juiz de Direito (JD) 24, V.2, 1859. Ofício da Presidência da Província, de 16/10/1857, sobre a situação agrícola.

Já investir na mão de obra escravizada imobilizava grande soma de dinheiro, além de sua manutenção. No entanto, não é o que vê Gomes Percheiro, que estima a manutenção de um escravo em cerca de £ 435, por 20 anos de vida economicamente ativa, enquanto o trabalho livre custaria cerca de £ 1.500 pelo mesmo período. Provavelmente, este é um raciocínio conservador de alguns donos de terra, porque sua cotação não leva em conta o trabalho sazonal, a circulação da mão de obra e a própria queda do salário real. É, ainda, provável, que o autor esteja se referindo à produção de café no Sul (PERCHEIRO, 1878, p. 50).

Já Reis estima a manutenção do trabalhador escravizado em aproximadamente 55 mil réis (£ 6) por ano, enquanto um trabalhador assalariado custaria 144 mil réis por safra. O autor, porém, não inclui o investimento original no custo de escravo e sua manutenção, enquanto Gomes Percheiro atribui 192 mil-réis (£ 22). De fato, se a mão de obra escravizada tivesse sido comprada por £ 115 para trabalhar no campo, seria mais barato ensinar tarefas industriais do engenho para substituir o trabalhador assalariado, uma vez que este custaria aproximadamente £ 1.620 por 20 anos. Mesmo incluindo a manutenção, o escravo empregado em tarefas industriais custaria somente um terço do valor do trabalhador assalariado. Reis assegura, deste modo, que a força de trabalho livre era mais lucrativa para o senhor de engenho, quando os salários eram menos que 800 réis (cerca 22 p) diários. Além deste limite, o trabalho escravo era mais lucrativo (Reis, *apud* Duncan, 1977, p. 386-387; Reis *apud* Costa, 1982, p. XLVIII, n. 12; Percheiro, 1878, p. 50. Melo, 2011, p. 126 a 128).

## CAPÍTULO IX

### *De factory a usine*

Começo com um recurso linguístico no que parece uma mudança de parâmetro discursivo entre *factory* (fábrica, em inglês) e *usine* (fábrica, em francês). Venceu, na língua portuguesa, a versão francesa. Constituiu-se um novo significado. Venceu um termo da nomenclatura positivista/progressista, porque, com a República, o positivismo político venceria o vestígio de monarquia, caudatário político da homônima inglesa? Nem tanto, por aí! Se os ingleses dominavam a tecnologia ferroviária, quem parecia dominar, internacionalmente, a tecnologia açucareira era a França, que fundara seu primeiro engenho central em Martinica (Zanetti; García, 1987). Parece, pois, emblemático, usina, (*usine*). No entanto, o termo “fábrica” já aparece no discurso dos industriais da cana, como se depara da oratória de um desses precursores dos centrais, Antônio Luiz da Cunha Bahiana, quando da inauguração do Quissamã.

É bom lembrar que o termo *factory* é o aplicado para engenho (banguês, ou não) em toda a literatura científica inglesa. Isto não elimina, para a língua francesa, o termo *usine* que tem a mesma função histórico-linguística. E, mais contraditoriamente a este vocábulo, é justamente um francês que fala em fábrica, Henri(que)

Milet (1987, p. 87): “As 120 fábricas centrais, que comporta a zona açucareira do nosso mercado...”. Dicotomicamente, fábrica (*industry*) ficou para a indústria urbana e, usina (*usine*), para a rural, no caso do Brasil. O termo francês não encontra registro na língua inglesa.

Essa mudança não ocorreu sem uma polêmica, pelo menos é o que nos diz Pang (1979, p. 60 e 63), a respeito da Bahia. Em nota de rodapé, ele diz que “a adoção da palavra usina chegou mesmo a ser, à época, desaconselhada, com veemência, como aceitável tradução de *sucrierie*”. O termo usina já despontava no cenário produtivo, com a instalação da Usina do Limão, na província do Rio de Janeiro, em 1879 (Rodrigues; Ross, [2020], p. 90).

Pang mostra uma carta de um brasileiro morando em Paris, enviada ao *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro:

No Brasil sempre se chamou engenho e fábrica de açúcar, é mesmo um termo peculiar a esse país; no norte do Brasil, a fazenda é o engenho, o dono é o senhor de engenho. Engenho central exprime, pois, perfeitamente, a fábrica como se estão agora aí construindo. Não sabemos por que querem batizá-las com o nome de usinas (em itálico, no original), que na nova aceção pretendem que signifique por antonomásia a usina central de açúcar. *Usine* em francês é toda e qualquer fábrica, movida a vapor, ou por água e do quer que seja. Ninguém aqui dizendo *usine* pretende designar a fábrica central de açúcar, como agora querem aí (Pang, 1979, p. 60).

De fato, o termo usina não veio meramente por novidade, mas foi uma transição advinda da metalurgia e da siderurgia, principalmente, para o Brasil, na década de 1880. Em Minas Gerais, por exemplo, havia, por volta de 1874, uma fábrica de ferro denominada de *Usine Esperança*. O termo talvez tenha sido empregado, na Eu-

ropa, para as fábricas de açúcar de beterraba, como encontramos registro de “usinas beterrabeiras”<sup>290</sup>. A predominância quanto às inovações na indústria de açúcar de beterraba estava sob a influência da França e da Bélgica, estendendo-se para Áustria-Hungria e Rússia, a ponto de um correspondente de Londres, escrevendo para a *Revista de Engenharia* do Rio de Janeiro, alertava os ingleses que os fabricantes de máquinas da Bélgica eram uma grande ameaça (*Revista de Engenharia*, 28 de setembro de 1885, p. 209). Por volta de 1883, os engenhos centrais de Quissamã e Barcelos no Rio de Janeiro já eram chamados, nesta *Revista*, de usinas entre as quase cinco dezenas de referências do termo para metalurgia e siderurgia. Afinal, a firma francesa *Derosne & Cail* já vinha operando com maquinaria de produzir açúcar de cana desde 1838, quando implantou um novo modelo de engenho açucareiro, na Ilha de Bourbon (Rodrigues; Ross, 2020, p. 70).

Para o governo, o termo “engenhos centrais” valeu até a primeira década do século XX, principalmente em Pernambuco, quando só 9 usinas foram construídas e 409 engenhos estavam de fogo morto (Rodrigues; Ross, 2020, p.92).

Cuba, no entanto, não ficou com nenhuma das duas vertentes discursivas oriundas da Europa, adotando até os tempos presentes o termo *centrales* para o fabrico do açúcar e derivados, como se destaca no filme cubano *El Central*, derivado do romance homônimo de Reinaldo Arenas.

Esse nível discursivo emana de uma realidade do passado, para usar a tendência dessa escola, na vertente de Michel Pêcheux, ou seja, da vertente histórica, pois em termos de equipamentos modernos para esmagar canas, quem saiu na frente foi a firma francesa *Derosne & Cail*, que, desde 1838, começou, na Ilha de Bourbon, a instalar uma usina completa (Rodrigues; Ross, 2020, p. 70).

.....  
290. *Revista de Engenharia*, Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1887, p. 169.

Deriva exatamente da concorrência entre os dois maiores exportadores europeus de bens manufaturados, a Inglaterra e a França. A propaganda jornalística mostrava a rica variedade dos produtos de ferro, ingleses e escoceses, bem como franceses (Casa *Cail & Cia*) e até americanos (máquina de descaroçar algodão), apesar de os Estados Unidos serem a segunda potência da industrialização do ferro e do aço, muitas vezes sobrepujando a Inglaterra (Morris, 2013). Vínculos políticos e ideológicos – a monarquia – e a dependência ao sistema bancário inglês, através de atávicos contratos de empréstimos, mantiveram os produtos norte-americanos afastados do mercado brasileiro. Só com a República é que novos tratados foram assinados e as portas do mercado se abriram para os produtos industrializados norte-americanos, hegemonia que irá despontar a partir de 1914. Para a Revista de Engenharia do Rio de Janeiro, os industriais *Derosne & Cail* eram reputados como os inventores dos engenhos centrais.

Voltando aos produtos divulgados na imprensa recifense, estes iam de máquinas a coretos, quiosques, estátuas e portões de ferro. A Casa *Browns & C.* vendia “estradas de ferro completas, com trilhos e sulipas de aço e trilhos sem sulipas; acessórios para oficinas, postes de ferro e pontilhões; guindastes e bombas a vapor; vigas de aço para construções de casas, armazéns e edifícios de ferro” (Souto Maior, 2010, p. 125-131). No mundo dos engenhos centrais e usinas, no começo da República, em torno de 1894, por exemplo, Denslow avaliou que a maquinaria era 58% de procedência inglesa; 38%, francesa; e apenas 4%, holandesa (Denslow, 1974, p. 37). Havia até material belga, como na ferrovia Ribeirão-Bonito. O maior número de usinas (12) era de empresas francesas, mas situadas do rio São Francisco para o Sul.

Como parâmetro gostaria de assinalar que, enquanto na Bahia o engenho central de Pojuca tinha equipamento da *Fives Lille*, o de Tiúma, em Pernambuco, estava equipado com os da *Fawcett &*

*Preston*, de Liverpool. Ao que tudo indica, Pernambuco, Alagoas e Paraíba não tiveram usinas ou centrais de capital francês; talvez parte do equipamento, bem como material holandês, no engenho central São João, na Paraíba. O capital inglês implantou 8 usinas no Brasil, entre as 97. As de capital brasileiro eram maioria, com 19 delas. No entanto, o maquinismo podia ser misto em cada usina e mais ainda no sistema de transporte ferroviário das canas e do açúcar até estações ou portos. Neste casamento da agroindústria com o transporte no Brasil, os capitais foram de procedência em sua maioria inglesa, mas encontramos algum material alemão, belga e até norte-americano.

\*

Sobre a passagem de engenhos centrais a usinas, dois autores se destacam: Eisenberg, com seu estudo exaustivo; e Perruci, com o seu analítico. Como usei o primeiro autor ao longo de toda esta narrativa, restrinjo-me, aqui, a uma abordagem sobre a contribuição do segundo, pois o período das usinas é muito bem retratado por Gadiel Perruci (1978).

Os engenhos centrais causaram um *boom* na produção açucareira, associados à melhoria dos transportes, o que ocasionou a entrada mais rápida de açúcar no Recife. No entanto, estavam, segundo o autor, “todos, antes mesmo de funcionar, condenados à falência”. O principal fator que o autor aponta para o fracasso dos engenhos centrais foi o fornecimento de matéria-prima: “Ora como a produção industrial depende do fornecimento de cana e como este fornecimento pelas plantações é sempre incerto” (Perruci, 1978, p. 115). Assim, em 1890, quase todos os engenhos centrais se encontravam hipotecados aos bancos e portadores de títulos, “especialmente os estrangeiros, que se encarregam de financiar a produção e que controlam todo o comércio exterior da nação; eles se

tornam, assim, num país exportador por excelência, os verdadeiros árbitros do desenvolvimento nacional” (Perruci, 1978, p. 125-126; Ramos, 1999, p. 69-70). Essa posição hegemônica dos bancos europeus também foi vista por Braudel ao afirmar que, depois de 1870, os ingleses se tornaram os banqueiros de toda a Europa (1996, p. 565).

A usina, segundo Perruci (1978, p. 123), “representa a consolidação do capital industrial e financeiro no campo, que, a partir de agora, passa a controlar sozinho todo o processo econômico do açúcar, desde a cultura da cana até a distribuição comercial, passando pela fase industrial”. Diz que ela faz parte da supremacia da cidade sobre o campo e o domínio do capital industrial e financeiro nacional ou estrangeiro, sobre as atividades econômicas do país, na República. Ela combina o projeto dos engenhos centrais e a propriedade das plantações e, a partir de 1890, obtém o privilégio de 15 km de zona (cópia da legislação das ferrovias) em que não poderia se construir outra usina, tornando os banguês de fogo morto, ou não, quase que obrigados a só fornecer para a dita usina (Perruci, 1978, p. 123-124).

A transição de engenho banguê, com trabalho escravizado, para usina, com mão de obra assalariada, durou quase duas décadas. No entanto, o que acelerou mais a mudança foi o assalariamento da mão de obra, no caso dos centrais e das usinas, muito embora os pequenos engenhos, ou mesmo grandes que não puderam se capitalizar, preferissem continuar a usar moradores de condição, com uma pequena parcela de trabalho pago, a parte industrial, mecânica.

Muito embora os engenhos centrais parecessem ser a salvação do momento, não foram eles, objetivamente, que sustentaram o crescimento da produção. Foram os engenhos tradicionais, mas não mais como simples manufatura, e sim mecanizados, com tecnologia adaptada, em alguns setores vitais da produção, como caldeira de Wetzels, cristalizadores a vácuo, turbinas de Weston etc. Além disso, o número de engenhos cresceu sempre superior ao dos implantados centrais na Zona da Mata seca e na várzea do Capibaribe.

O surgimento da usina posterior e até paralelamente aos engenhos centrais, no início da República, para ser mais exato, com a política de Barbosa Lima e a do Barão Henrique Pereira Lucena (senhor de engenho e ministro da Agricultura, na República, em 1891), provocou uma sístole no latifúndio, fazendo desaparecer vários engenhos. Um termômetro para medir a efusão de concessões de usinas pode ser a fábrica de sacos, fundada por um importador inglês, em 1891 e que, em 1904, em associação com os usineiros se transformara na Companhia Fábrica de Juta (Graham, 2008, p. 141).

Mas não se pode descartar a intervenção do Estado. Vinha sendo lenta a modernização dos engenhos, a partir da década de 1870. Os primeiros engenhos a receberem modernização por investimentos dos proprietários foram o São Francisco e o São João, ambos na Várzea (Recife) (de 1874 e 1875); em seguida, foram dois na Zona da Mata Sul, o Mameluco, em Escada, e o Tinoco, em Sirinhaém. O primeiro, no entanto, a receber subsídio do Estado foi o Massauassu, em Escada, que, embora, tivesse se iniciado em 1881, só recebeu os incentivos (600 contos de réis) em 1895. Mas, na década de 1880, empresários e latifundiários recorreram ao Estado, ora para adquirir os falidos centrais ingleses, ora para modernizar o seu banguê dentro dos parâmetros da lei dos engenhos centrais. Assim, nove engenhos se capitalizaram e se modernizaram, ou foram erguidos: Santo Inácio (Cabo), Cuiambuca (Água Preta), Bom Goito e Bom Destino (Palmares), Firmeza e Trapiche (Sirinhaém), Tiúma (São Lourenço), João Alfredo (Goiana) e Beltrão (Recife). Já na década de 1890, Estado, capitalistas e senhores de engenho assinaram 36 contratos de subsídios para empreendimentos usineiros, ora à base de 200 contos, ora à base de 6% e 7% sobre 600 ou 700 contos, chegando, no caso dos contratos para as usinas Espírito Santo (Paudalho) e São José (?), a 800 contos. Algumas dessas receberam mais de uma cota, provavelmente com mudança de proprietários, que até mudavam de razão social, como 13 de Maio, que mudou para Bom

Destino; Santa Cruz, antes Primo e Pau Sangue (Ribeirão). No entanto, vários desses contratos não resultaram em construção e operação de usinas e há, inclusive, o caso curioso de uma usina, a Bom Destino, que recebeu como subsídio indireto a maquinaria retirada da *North Brazilian Sugar Factories Limited* (Eisenberg, 1977, 126-129).

Daí por diante, o predomínio da usina foi tanto econômico como político, fornecendo governadores-usineiros para a direção dos negócios do Estado: Correia de Araújo, Bandeira de Melo, José Bezerra, Estácio Coimbra. Uma vez no poder, estes homens se voltavam à proteção da *plantation* canavieira, em busca de maiores lucros, fazendo crescer a produção. Ou, como afirma Perruci (1978, p. 124), “[...] pode-se dizer que a maioria dos governadores de Pernambuco ou são fortemente influenciados pelo novo setor da classe dominante (da usina), ou são eles próprios usineiros”. Em Pernambuco, a ação oficial começou, segundo o autor, com Barbosa Lima, cujo governo acelerou o crescimento de usinas, passando de 2.190 contos de réis para 13.950 com a instalação de 26 usinas (Perruci, 1978, p. 123-124). Mas antes, em 1890, o Governo Federal já havia garantido empréstimos em cerca de 11 milhões de dólares, segundo Denslow, às usinas do Nordeste, cabendo a Pernambuco \$7.018.000; a Alagoas, \$2.640.000; e à Paraíba, \$1.290.000. Entre 1887 e 1896, tomaram-se empréstimos de 3.530.564 dólares. O governo de Pernambuco só voltaria a tomar empréstimo, novamente, em favor das usinas em 1909, ao banco francês *Privée Lyon-Marseille*, a 5% de juros (Denslow, 1974, p. 38).

\*

Mesmo assim, o poderio da produção usineira não faria frente à produção cubana, nem um pouco antes nem depois de sua guerra de independência, como nos mostra Denslow. Em 1894-1895, Pernambuco teria produzido 228.800 t; Alagoas, 20.390 t; e o Nordes-

te, 300.300 t (estimativas, como se depara), enquanto Cuba atingia 1.333.000 t. No exercício de 1902-1903, voltaria a Ilha ao patamar com 1.133.000 t (Denslow, 1974, p. 8). Moreno Friginals mostra dados aproximados de Cuba em 1894 (1.047.000 t), porém menor em 1902-1903, com uma média de 950.000 t (1989, p. 400). Em todo caso, um histórico de dados levantados por Denslow, mas com bastantes brechas, nos aponta que, na década de 1890, a década das usinas, a exportação de açúcar pelo porto do Recife para os Estados Unidos superou aquela para a Inglaterra. Isto não quer dizer nada, se não compararmos com o que Cuba teria enviado para o mercado americano, já que seu açúcar tinha 20% de abatimento na alfândega dos Estados Unidos, que também era abastecido pelo Havaí, Porto Rico e pelo próprio açúcar da Louisiana (Denslow, 1974, p. 2).

Mesmo os usineiros tendo criado um cartel açucareiro no início do século XX, os preços do Recife ainda estavam altos com relação aos de Cuba.

Quadro 6 - Preços da tonelada de açúcar (em US\$)

Anos	Demerara		Inferior a demerara	
	Recife	Cuba	Recife	Cuba
1904	83	46	42	33
1905	69	51	37	38
1906	39	39	24	25
1907	81	41	60	26
1908	107	47	61	33
1909	57	46	32	33

Fonte: Denslow (1974, p. 29); em 1904, o mil-réis estava valendo 25 centavos do dólar (US\$ 0,25), ou 4\$000 (mil réis) o dólar; em 1909; tinha subido, depois de oscilações, para 0,31<sup>291</sup>.

.....  
291. A cotação do dólar está em: HOLLOWAY, T. H. *Imigrantes para o café*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. p. 268. Disponível em: <http://www.ocaixa.com.br/bancocodedados/dolarannualmedio.htm>.

É sintomática a política pró-usinas do governador Alexandre José Barbosa Lima, principalmente quando se acompanha sua mensagem dirigida ao então Congresso do Estado de Pernambuco, expondo a situação do açúcar mundial. Dela pude auferir o seguinte quadro:

Quadro 7 - Exportação de açúcar para os Estados Unidos (toneladas)

Países	1890	1887	1884	1881
Cuba	479.584	497.647	457.085	421.371
Europa	289.214	70.579	85.248	5.941
Antilhas inglesas	122.881	106.841	64.948	20.290
Demerara*	75.635	52.831	19.625	18.613
Trinidad**	40.708	44.971	37.866	3.569
Filipinas	39.048	84.965	96.398	80.940
Java	37.012	4.602	3.254	15.707
<b>Brasil</b>	<b>35.440</b>	<b>136.897</b>	<b>142.348</b>	<b>107.901</b>
Porto Rico	29.317	49.975	57.430	23.902
S. Domingos	21.229	19.019	16.953	6.818
Total	1.183.316	1.101.664	1.032.871	745.371

Fonte: Mensagem dirigida do Governador Alexandre José Barbosa Lima ao Congresso do Estado, em 06 de março de 1893, p. 33; (\*) No Suriname (então colônia holandesa); (\*\*) Não se sabe por que Trinidad aparece fora do grupo Antilhas Inglesas.

Esse documento critica, ainda, o *bill Mac-Kinley* (assinado em 1897, aumentava as taxas de produtos importados em 57%, mas não os de suas novas “colônias” açucareiras), favorecendo, então, o açúcar cubano em detrimento do brasileiro. Os Estados Unidos, ao entrarem em guerra com a Espanha pela libertação das colônias, Porto Rico, Filipinas e Cuba, estavam interessados em seus mercados. Na ótica de Moreno Fragnals, esse acordo “representou a anexação econômica de Cuba aos Estados Unidos, com a complacência da sacarocracia [...]” (1989, p. 237).

O mercado do Sul, segundo esse autor, sinalizava melhoras para o açúcar do Nordeste, por pouco tempo, por volta de 1905, quando a tonelada chegou a \$ 156 (dólares americanos), em 1908, enquanto em Londres valia apenas \$ 43. Os usineiros formaram, por essa época, um cartel que duraria apenas 3 anos, porque o Sul começava a produzir, já que o preço interno estava alto (Denslow, 1974, p. 28). No cômputo geral, por volta de 1907, já havia cerca de 200 usinas (que Graham chama de *central sugar factories*) operando em todo território nacional (Graham, 2008, p. 157).

Independentemente do sucesso ou insucesso dos engenhos centrais (os ingleses e os nacionais), o mercado açucareiro de Pernambuco não consegue, por si, determinar os preços nem sequer impor o tipo de açúcar que lhe convier ao mercado internacional. O consumo do mascavado continua em forte aceitação, não só por ser mais barato, mas por oferecer vários subprodutos, quando beneficiados nos países compradores. Entre 1846 e 1859, a exportação brasileira de açúcar mascavado para o Reino Unido passou de 181.000 cwt (*hundredweight* – 100 libras de peso) no primeiro quinquênio, para 312.000 no segundo, e para 761.000 cwt no quinquênio de 1855-1859<sup>292</sup>.

A demanda pelo mascavado ocorreu, sobretudo, no mercado internacional, o qual era refinado e voltava a ser vendido no Brasil. Por exemplo, pegando-se a safra de 1884-1885, vê-se que ela foi exportada da seguinte maneira: para as províncias – 27.009 t. de açúcar branco e 3.908 t. de mascavado; para o estrangeiro – 6.683 t. de branco, e 92.347 t. de mascavado<sup>293</sup>.

Denslow levantou preços de açúcar no mercado do Recife em meio século, demonstrados no Quadro 8, a seguir.

292. BPP, LXIV, 1870. *Report by Consul Lennon Hunt on the Trade and Commerce of Rio de Janeiro during the year 1869; cwt (hundredweight)*, medida inglesa correspondente a 50.8 kg.

293. APEJE. Diversos (D. 39). Ofício da Comissão para agenciar produtos para a Exposição das Três Américas, ao Presidente da Província, em 27/03/1886.

Quadro 8 – Preços do açúcar em dólares/tonelada

Período	Branco	Demerara	Second*	Índice/Recife	Londres
1858/1859	116.88	83.09	77.74	94.20	98.57
1868/1869	103.68	80.75	70.04	86.45	102.86
1878/1879	89.47	71.32	57.46	74.43	81.43
1888/1889	91.07	67.38	58.31	73.79	68.57
1898/1899	61.73	39.76	38.33	47.52	45.00
1908/1909	66.53	49.61	36.92	52.57	43.93

Fonte: Denslow (1974, p. 17-18); (\*) “Second” (segundo ou secundário) talvez seja o açúcar mascavado.

A Província teve de lutar em três frentes, resguardando seu produto de maior demanda, já que eram as rendas que sustentavam seus orçamentos. Teve de impor o açúcar branco, controlar o câmbio (o que não ocorreu, pois era fenômeno de conjuntura internacional) e exigir preços mais altos para seu produto. Situações que, na verdade, não alcançaram a Província/Estado realizá-las. Não adiantava ter, pois, safras grandes, como a de 1886-1887, em que a *Recife-São Francisco Railway* transportou a maior quantidade desde 1869: 88.139 t de açúcar. Esses surtos de açúcar eram isolados e bastavam dois exercícios em seguida para caírem por terra todas as pretensões<sup>294</sup>.

A partir da República, com suas políticas inflacionárias e anti-inflacionárias, como o Encilhamento (a bolha de investimentos financeiros) e do *Funding Loan*, de 1898 (que obrigou todas as empresas a receberem bônus daquele plano em lugar dos juros da garantia), bem como a taxa de câmbio, as companhias estrangeiras tiveram seus dividendos diminuídos, como a RSF.

294. APEJE, Coleção Estradas de Ferro (EF). Dados obtidos dos relatórios semestrais da Estrada de Ferro Recife-São Francisco.

Quadro 9 – Variação do câmbio (pence por mil réis)<sup>295</sup>

1880	22 3/32
1885	18 19/32
1890	2 9/16
1895	9 15/16
1900	9 1/2

Fonte: Normano (1975, p. 183).

A produção canavieira e a exportação de açúcar sofreram, ainda mais, com as instabilidades do câmbio, o que, por outro lado, significava mais custos para importar material. Oficialmente, o câmbio tinha sido estabelecido, em 1846, ao par, ou seja, 27 d (pence) por 1\$000 (um mil réis) (Eisenberg, 1977, p. 41). Para a agroindústria canavieira, mesmo em forma de banguês, o baixo câmbio trazia maior exportação, mas também mais dificuldades para modernizar a tecnologia dos engenhos. Nesse sentido, a burguesia canavieira permaneceu descapitalizada, em termos de capital de giro, para investir também na construção dos engenhos centrais e das usinas. Se, na década de 1880, o açúcar brasileiro ocupava o segundo lugar, depois de Cuba, em 1890, caiu para o oitavo<sup>296</sup>. Entre 1893 e 1902, o preço-ouro de nosso açúcar tinha caído de 18,7 libras-ouro por tonelada, para 6,8 (Guimarães, 1989, p. 168). Mesmo um pouco antes, já se notava a queda: na década dos engenhos centrais, o preço do açúcar em Londres havia caído de \$91.07 (dó-

295. A moeda inglesa tinha uma divisão centesimal: uma libra esterlina (*pound* - £) valia 20 *shillings* - sh, ou 240 *pence* - p (plural de *penny*), sendo este representado em português pela letra d (*denarius*). Quando o Brasil aderiu ao padrão-ouro, em 1846, o câmbio estabelecido estava em 26 15/16 por mil réis, mas ficou, oficialmente, em 27d (Normano, 1935, p. 199/200).

296. Ver Mensagem Dirigida pelo Governador José Barbosa Lima ao Congresso do Estado de Pernambuco, em 06 de março de 1893. Recife, 1893, p. 23.

lares americanos) por tonelada (1880-1881), para \$57.86 (1890-1891) (Denslow, 1974, p.17).

Outra inconstância na produção açucareira vinha sendo a busca por um tipo de cana, não só mais produtivo, mas também mais resistente às pragas e bem adaptáveis ao clima e à terra. Desde o banguê até as usinas, vários experimentos foram feitos,<sup>297</sup> a partir da 'crioula'. No entanto, doenças, como a gomose, que atacou a cana caiana por volta de 1840, trouxeram perda de produtividade (Sant'Ana, 1970, p. 81-107). Há notícias dessa doença em Pernambuco, por volta de 1873, que se arrastaria por mais 10 anos (Canabrava, 2004, p. 123). Outras pragas foram o mal da raiz e o mosaico.

Quando fazemos um estudo comparativo é que nos damos conta de que a produção açucareira tem e mantém suas bases na *plantation* colonialista/escravista, de forma que se pode estudar o processo de fabricação de açúcar em Cuba e no Nordeste açucareiro do Brasil, como interligados pelo mercado de consumo. Assim, as experiências realizadas por Cuba terminam por serem estudadas e até copiadas por outras regiões do mundo, e vice-versa. Não foi em vão que o governo brasileiro acionou o Visconde de Porto Seguro para estudar, em Cuba, a produção de açúcar.

No caso do tipo das canas, Moreno Fragnals nos mostra a mesma procura por um novo tipo de cana a cada crise de produção açucareira. Mudanças que também têm a ver com as transformações nas moendas verticais de madeira, para madeira forrada a ferro; horizontais de ferro e as movidas a vapor. Mudou-se também o roteiro da plantação. Menciona quase as mesmas canas do

.....  
297. O autor, quando criança em Goiana-PE (na década de 1950), vivenciou, ludicamente, os canaviais das usinas Nossa Senhora das Maravilhas e Santa Tereza, e lembra alguns nomes das canas de então: "piojota" (POJ – leitura da sigla inglesa), 3 X, flor de Cuba, manteiga, caiana, corimbatore (coimbatore); caiana, uma cana nobre, tornou-se também mais doméstica, de fundo de quintal, e muito usada pelos "caldos-de-cana". Sobre tipos de cana, ver Sant'Ana (1970, p. 81-107).

Brasil: a crioula, de 2 a 2,5m de altura, com amadurecimento de 12 a 20 meses; a taiti (a nossa otaiti), branca e amarela (de 4m de altura), sendo a amarela conhecida, lá, como *bourbon*; a cristalina, de cultivo mais fácil em terras cansadas; a cinta, listrada ou Batávia, ou roxa (1988, p. 222-231). Cuba deve ter tido algum progresso no desenvolvimento de nova cana, pois havia, no Brasil, a cana Flor de Cuba, provável resultado no engenho cubano de igual nome.

Outro fator de competição seria um novo tipo de açúcar, o demerara<sup>298</sup> (o amarelo), que começou a aparecer no mercado. Já era uma mudança, com relação aos banguês, por ordem de importância, baseando-nos na informação do juiz Gervásio Campelo Pires Ferreira, de Sirinhaém. Apontava, em 1859, que, dos 88 engenhos, a média era de 1.000 pães por safra; o açúcar branco valia 3.500 rs por arroba; o mascavado estava a 2.500 rs a arroba; e o retame (mel a ponto do açúcar), a 2.000 rs a arroba. Passava, pois, a ser importante o retame, embora de qualidade inferior, que era o açúcar do 2º cozimento, feito a partir do mel ou melaço, depois de purgado. O açúcar macho, do banguê colonial, o bem purgado, retirado da parte superior das formas, cedera lugar ao refinado; no entanto, o mascavado, açúcar de qualidade inferior, marrom, ainda ostentando presença de mel, e que era extraído do fundo das fôrmas (o pão de açúcar), mesmo com o abandono destas, ainda era o açúcar apreciado para exportação, não porque fosse o melhor, mas porque a indústria europeia o refinava e lucrava muito mais, até revendendo para o Brasil.

.....  
298. É um açúcar granulado, derivado do açúcar mascavado, ainda contendo algum teor de melaço. O surgimento desse tipo de açúcar está ligado ao empreendimento colonialista da França, na Guiana, não só através dos engenhos ali implantados, como pelos tipos de cana experimentados, lá, como a Demerara 625, em 1892. Era uma cana de porte reto que, por final, se deitava, produzindo muitos rebentos, mas vulnerável ao mal da raiz e à praga chamada mosaico, embora bastante resistente à gomose. Já a cana Demerara 74 era de porte aprumado, vigorosa, de maturidade precoce, mas susceptível ao mosaico (Sant'Ana, 1970, p. 93).

Além da produção de açúcar, dois produtos tinham aceitação no mercado interno: o mel, que aquele município, acima, produzia, em torno de 35.200 canadas; e a aguardente, cuja produção era de 176.000 canadas<sup>299</sup>. Quem persistiu trabalhando com o banguê, produzindo o açúcar bruto, o mascavado, com subprodutos, como o melaço (e ainda o mel de furo, usado principalmente para alimento do gado) foi, durante a segunda metade do século XIX, amargando déficits, pois o valor do açúcar mascavado, por volta de 1900, correspondia a apenas “menos da quarta parte dos preços obtidos há sessenta anos” (Eisenberg, 1977, p. 43/44, *apud* Meira, 2010, p. 12).

### Por dentro das usinas

Se as primeiras companhias de engenhos centrais a receberem subsídios do governo, em Pernambuco, na década de 1870, foram estrangeiras, as nacionais só vieram receber a partir de 1885, sendo que os poucos surgidos entre 1874 e esta data foram tentativas por conta própria ou vieram tardiamente a receber auxílios. O Estado (a política é nacional) só se interessou pela iniciativa privada dos nacionais quando viu a falência da companhia inglesa CSFB. Ao mesmo tempo, a Usina Pinto e o Engenho Timbó, sem protecionismo estatal, conseguiram ir adiante com sua produção. Mas, a própria Pinto, quando mudou de dono, passou a ser subsidiada. Isto pode ter servido para uma nova política de subvenção pela própria província. Daí a Lei nº 1860, de 11 de agosto de 1885, em que o governo convocava os latifundiários e capitalistas locais<sup>300</sup>. Vale a pena transcrever parte da lei.

Em seu artigo 1º, dizia que o Presidente da Província ficava autorizado a contratar com o comerciante da praça do Recife, José

299. APEJE, Coleção Juiz de Direito (JD) 24, V.2, 1859.

300. Leis Provinciais. Lei nº 1860, de 11 de agosto de 1885.

da Silva Loyo Júnior<sup>301</sup>, ou com quem melhores vantagens oferecesse, a fundação e a exploração na província de quatro engenhos centrais, com capacidade para safrejar, cada um, de 25 a 30 milhões de quilogramas de cana, sendo cada qual do custo de 600.000.000 (contos); ou oito, com capacidade para safrejar, cada um, 12 milhões e 500 mil a 15 milhões de quilogramas de cana, sendo, nessa hipótese, o custo de 300.000.000 (contos), sob as seguintes condições:

1º) A Província concorreria com a quantia de 200.000.000, no 1º caso; e de 100.000.000 no 2º caso, em apólices aos juros de 7% para cada um desses engenhos, sendo os juros pagos ao portador pelo proponente, ou por quem tomasse a si o estabelecimento dos referidos engenhos, e recolhidos ao tesouro no fim de cada semestre.

2º) O pagamento seria feito pela Província em duas prestações, a primeira quando fossem apresentados o conhecimento do embarque, fatura e apólice do seguro dos materiais, cujos documentos seriam endossados à ordem e ficariam em poder do Tesouro Provincial, em caução da quantia que recebesse o contratante; a segunda, depois que se adhassem os mesmos materiais no local em que fosse estabelecida a fábrica.

3º) A Província teria hipoteca sobre todas as fábricas para garantia de suas apólices, isentando, porém durante 10 anos, o açúcar nelas fabricado do imposto de exportação e outros quaisquer provinciais ou municipais que existissem ou fossem criados posteriormente.

4º) A Província teria, durante as obras, um engenheiro-fiscal, por ela nomeado, cujo ordenado seria pago pelo proponente ou por quem o substituísse.

301. Não confundir com o pai, o comerciante de igual nome, titulado Visconde da Silva Loyo (ex-acionista da RSF), que, durante muitos anos, empreendeu uma linha de carroças em trilhos, puxada por burros, criada, em 1878, a Locomotora Pernambucana (SETTE, s/d, p. 95-96).

5º) A amortização das apólices seria feita à razão de 10% anualmente, a contar do ano seguinte àquele em que tivessem começado a trabalhar os referidos engenhos (**e não fábrica, nem usina** – negrito do autor), ficando livre ao proponente o direito de fazer maior amortização, se assim lhe conviesse. Seria feita a emissão de apólices com a cláusula de serem resgatadas anualmente e por sorteio.

6º) O contratante não poderia fazer cessão do seu contrato, senão a agricultores.

7º) O proponente – ou quem contratar – seria obrigado a apresentar ao Presidente da Província uma planta dos aparelhos ou maquinismos mais aperfeiçoados, destinados aos engenhos, a qual só será aprovada depois de ser examinada por uma comissão de engenheiros, nomeada pelo presidente.

8º) O contratante daria, anualmente, no Tesouro Provincial, fiança dos juros que tivesse de pagar à Província, pela emissão aplicada das apólices aos engenhos centrais.

Apesar desse controle por parte do Estado, os comerciantes e os latifundiários não pestanejaram, investindo em vários projetos com a maior viabilidade, não só nas terras da Zona da Mata, mas, e principalmente, nas circunvizinhanças das ferrovias.

Outros artigos nessa lei também dispunham de outras fundações, como o artigo 17º, segundo o qual ficava o Presidente da Província autorizado a contratar, com as mesmas condições e ônus, com Joaquim Verissimo do Rego Barros, João Machado Teixeira Cavalcanti, ou com quem melhores vantagens oferecesse, um engenho central no vale do Pirangysinho. O artigo 18º estendia igual concessão, sob os mesmos ônus, vantagens e garantias a Cardoso Irmãos, comerciantes dessa praça, para a fundação de dois engenhos centrais, de custo de 600 contos de réis, ou quatro de 300 (porém não faz referência a lugares – um deles virá a ser o de Goiana, sob a firma de Usina João Alfredo). E, ainda, no artigo 20º, ficava o

Presidente autorizado a contratar com o Dr. Filisbino de Mendonça Vasconcelos e o capitão João Paulo Moreira Temporal, um engenho central com capacidade de safrejar de 20 a 25.000 pães de açúcar, pelo custo de 200 contos de réis.

A Província garantia, por 20 anos, 6% de juros sobre o capital de 600 contos de réis para a fundação de uma fábrica central que se propunham estabelecer no município de Sirinhaém os agricultores Manoel Peres Campello Jácome da Graça, o cel. Manoel de Souza Oliveira e outros, incorporando para esse fim uma Companhia (art. 28º). A lei determinava, ainda, que a moagem seria de 30 milhões de quilogramas de cana – ou 20 mil carros de 100 arrobas; ou 1.500 kg em cem dias de moagem. A extração em açúcar seria na ordem de 9% do peso das canas e o caldo a 10º *Baumé*<sup>302</sup>.

O importante, ainda, na Lei nº 1.860 é o detalhe do contrato entre o usineiro e os fornecedores de cana, com referência ao art. 28º. No primeiro item, diz: no ato da entrega das canas, receberiam os fornecedores somente 4 réis por quilo ou 6.000 réis por 100 arrobas de cana, e depois deduzidas as despesas do custeio permanente e as de fabrico, que seriam fixadas no contrato; 6% aos acionistas da Companhia; e 2% para fundo de reserva do excedente. Receberiam mais dois réis, por quilo de cana ou 3.000 réis pelas 100 arrobas, para complemento do preço de 6 réis por quilo ou 9.000 réis por 100 arrobas.

No item segundo, prevê que o resto de lucro que houvesse seria dividido igualmente: metade para os agricultores fornecedores e

302. Leis Provinciais. Lei nº 1.860, de 11 de agosto de 1885. Grau de *Baumé* é uma escala hidrométrica criada pelo francês Antoine Baumé, em 1768, usada para medir a densidade do caldo da cana. Esta técnica (*Baumé*) já mostra um índice da mecanização do banguê, pois, como também ocorria em Cuba, na fase manufatureira/artesanal, “o grau de concentração do melado sempre foi controlado a olho” (Moreno Friginals, 1988, p. 292; p. 112 e 80). A escala *Baumé* foi abandonada a partir do cálculo de Brix (percentagem de sacarose por peso), na década de 1880, em Cuba e, acredita-se, também no Brasil.

metade para os acionistas da Companhia. E no item terceiro, a Companhia emprestaria aos agricultores fornecedores, sob penhora agrícola da safra, na razão da terça parte dela, capitais a 7% do que se pagaria na colheita<sup>303</sup>. Logo, a Zona da Mata úmida tornou-se palco para novas usinas.

Tabela 22 – Subsídios a usinas em Pernambuco (em contos de réis)

Primeira safra	Nome	Local	Subsídios	Contrato *
1881	Massauassu	Escada	600	1895
1885	Nova Conceição	Ipojuca	250	1895
1887	Bom Destino	Palmares	200	1888
1887	13 de Maio	Palmares	500	1895
1887	Pinto	Gameleira	800	1895
1887	Santa Cruz	Gameleira	800	1896
1888	Aripibu	Escada	200	1890
1888	Cabeça de Negro	Escada	250	1895
1888	Carassu	Barreiros	200	1889
1888	Bamburrall	Escada	250	1891
1889	Muribeca	Jaboatão	550	1895
1889	João Alfredo	Goiana	200	1888
1889	Santa Filonila	Escada	200	1891
1890	Trapiçhe	Sirinhaém	200	1887

Fonte: Eisenberg (1977, p. 126/127); (\*) Data do contrato para subsídios.

Na década de 1890, surgiram, ainda, a Usina Catende (com este nome, a partir de 1892, mas como Usina Correia da Silva, desde 1890; e a Pedrosa, em 1892 (Freitas *et al.*, [2012]).

Incrementava-se o processo usineiro. Entre 1886 e 1888, ano este que poderia ter abalado a agricultura, segundo pensamento de lati-

303. APEJE. Coleção Leis Provinciais. Lei nº 1860, de 11 de agosto de 1885.

fundiários escravocratas, houve um surto de 11 engenhos centrais, muitos deles já se denominando “usina” (Eisenberg, 1977, p. 126).

Um novo incentivo foi dado, a partir da implantação do regime republicano, tendo, até o final do século, o número de usinas passado de 22 engenhos adaptados, entre 1874 e 1889, com a criação de 35 usinas. Uma destas era refinaria e se localizava no Recife, a Beltrão que, depois, se chamou de Tacaruna, cuja construção se iniciou em 1891 e a produção, em 1895. Foi adquirida pela Companhia Industrial Açucareira do Rio de Janeiro, sendo, posteriormente com sua primeira falência, em 1899, adquirida por um consórcio entre o usineiro José Maria Carneiro da Cunha e o industrial e comerciante Delmiro Gouveia. O primeiro sócio havia inventado, em 1900, um processo ininterrupto e automático de alimentação dos xaropes nas caldeiras de cozinhar o açúcar a vácuo na Usina Trapiçhe (fundada em 1887) (Edmundson, 2018, p. 281).

Concluídas as obras, em 1895, a Usina Beltrão refinava açúcar bruto dos engenhos da redondeza, num processo de dupla cristalização, com máquinas francesas, tornando-se, então, a maior fábrica de açúcar da América do Sul. No entanto, por falta de capitais, sobreveio a bancarrota. Com novo maquinismo alemão, sob a firma Cunha & Gouveia, iniciou o refino de açúcar, o que, como retratou um pesquisador inglês, era: “Bello espetáculo o funcionamento dos grandes e poderosos machinismos da usina, cujo vastíssimo edifício à noute atrahe as vistas de quantos lhe passam nas proximidades, com a sua deslumbrante iluminação eléctrica”. Sua chaminé media 75 metros, a maior da região. No entanto, esta nova firma faliu em 1902 (Edmundson, 2018, p. 109/111)<sup>304</sup>.

A saga da Beltrão/Tacaruna não terminou naquele ano, arrasando-se até 1907, quando Delmiro Gouveia conseguiu pagar seus

304. Um dos exemplos de aliança entre capital estrangeiro e política pode ser deduzido do papel de Sigismundo Gonçalves, que, antes de ser governador e atuar nos incentivos às usinas, fora acionista da GWBR.

credores, embora o gerente fosse o sr. Luiz Bahia (teria algum parentesco com Dr. Luiz Antônio da Cunha Bahiana, representante, no Brasil, da companhia francesa *Fives-Lille?*), veterano homem de negócios e sócio de Delmiro, já que este se dizia morador das Alagoas (por causa de sua fábrica de linhas e tecidos, em Pedra-AL). Por causa dos impostos estaduais, a Usina Beltrão foi leiloada e vendida à firma Mendes Lima & Cia, em 1915 (2018, p. 263-264).

Algumas usinas que não receberam subsídios do Estado, ao menos nesse período: a Limoeirinho, a Colônia Isabel (devido já ao seu caráter de entidade estatal, provincial), que se transformou em Usina Frei Caneca; a Usina Timbó, a Bandeira e a Nossa Senhora das Maravilhas (anteriormente, João Alfredo), em Goiana (Eisenberg, 1977, p. 126).

Os novos usineiros performavam um novo status social da mesma burguesia, agora, claramente dividida em dois grupos de interesses, se não antagônicos, pelo menos, momentaneamente, contrários e complementares entre si: o usineiro (geralmente comerciante ou associado a latifundiários) e o agricultor fornecedor. Mesmo entre usineiros, havia uma divisão baseada no volume de investimentos ou de propriedades, pois neste “surto industrial”, dois eram os padrões para se implantar uma usina: o tipo maior, cujo capital exigido era de 600 contos de réis e que tinha capacidade de produzir de 25 a 30 milhões de kg de açúcar; e o tipo menor, que exigia um capital de 300 contos de réis e tinha capacidade de produzir entre 12,5 e 15 milhões de kg de açúcar<sup>305</sup>.

O aceleração de implantações de usinas tinha a chancela do Governo Provincial, quando em abril de 1889 lançou um edital, através do *Diário de Pernambuco*, protocolando os pedidos dos concorrentes. Podia-se afirmar que, independentemente do partido ou do regime de governo, continuava imperando o interesse dos dois

305. Leis provinciais (1887-1889). Lei nº 1.971, de 22/03/1889.

setores mais fortes de Pernambuco: a burguesia comercial urbana e a oligarquia da cana-de-açúcar; uma que não queria admitir a hegemonia dos estrangeiros na agricultura canavieira; e outra que queria controlar a exportação.

Mas a aliança do Estado com a fração de classe dos latifundiários do açúcar foi denotada através de uma sutileza operada pelo Presidente da Província, no célebre edital, sobre o problema do aperfeiçoamento da mão de obra livre, em que os estabelecimentos de fabricar açúcar se obrigavam a aceitar órfãos da Colônia Orfanológica Isabel. Assim, estava no pedido do proprietário do Engenho Cortês (Bonito), que pretendendo fundar uma usina de tipo maior, se obrigava a receber 10 órfãos maiores de oito anos, sustentá-los, vesti-los à sua custa, com educação primária, e pagar uma soldada (soldo, salário), conforme força e aptidões de cada (10%). Isto fica mais claro na petição do proprietário Manoel Xavier Carneiro da Cunha, que aceitaria os órfãos masculinos “[...] diminuindo a vagabundagem e o ônus do governo nas casas de caridade”<sup>306</sup>.

Assim, parecia resolver o problema da força de trabalho futura, em nível baixo, aumentando as possibilidades de rentabilidade dos engenhos. Esta defesa oficial do único produto de peso na balança do comércio exterior fez proliferar usinas nos diversos vales na Mata Sul, causando um novo tipo de problema: a localização de estabelecimentos muito perto uns dos outros, sem poder dispor de canaviais próximos, tendo de ir buscar canas a quilômetros e léguas, onerando o custo de produção (Andrade, 1964, cap. III, p. 98 e seq.). Algumas destas foram à falência, já no século XIX, por esse motivo.

Os primeiros engenhos nacionais (ou usinas - já que concentravam as atividades, industrial e agrícola nas mãos de uma pes-

306. EC 11. Ofício de João de Barros e Silva ao Presidente da Província, em 17/05/1889 – Ofício de Manoel Xavier Carneiro da Cunha Filho ao Presidente da Província, em 17/05/1889.

soa, família ou grupo) ocorreram paralelamente à implantação dos engenhos da CSFB e NSFB, como a Usina Timbó, ao norte do Recife, em terras, hoje, de Paulista. Apareceram, não só de particulares, mas até do Governo Provincial, como se deduz da Lei nº 1.487, de 25 de junho de 1880, que autorizava o Presidente da Província a desprender até a quantia de 100:000.000 (cem contos) de réis com a compra de aparelhos aperfeiçoados para um engenho central, na Colônia Orfanológica Isabel, e para demais atividades afins. Tanto que, em 1886, esta colônia estava implantando um mecanismo moderno, que os acionistas da E. F. Recife-São Francisco diziam ser do mais novo e melhor<sup>307</sup>.

Além de Timbó, contemporânea dos engenhos britânicos, havia também a Usina Pinto, em Gameleira. Maior investimento se deu com a falência dos quatro engenhos da CSFB, que ficara sob decisão judicial e que, em 1890, foram pretendidos pelo Visconde de Campo Alegre e pelo Dr. Paulo Amorim Salgado que, além destes, pretendiam fundar mais dois.

Os ingleses da RSF estavam de olhos abertos para essa concorrência, não mais como investidores em engenhos, mas temerosos da queda de produção, que viesse a prejudicar o movimento da ferrovia. Relatavam que havia novos engenhos centrais sendo construídos que enviarão seu açúcar pela ferrovia, e citavam: Muribeca, a 5 km da Estação de Prazeres; Estreliana e Cachoeira Lisa, ambas entre as estações de Ribeirão e Gameleira; Cucaú, perto de Sirinhaém; Correia da Silva e Luštoza, estas, já na ferrovia estatal, EF Prolongamento, complementar da RSF. ”<sup>308</sup>. Os acionistas espe-

.....  
307. Leis Provinciais (1877-1883). “[...] *newest type and best*”; EF 25. *Sixty-Second Half-Yearly Report* (28/09/1886).

308. “*There are six new central engenhos being constructed that will send their sugar over this railway [...] Muribeca, 5 km from Prazeres Station; Estreliana and Cachoeira Lisa, both between the Ribeirão and Gameleira Stations; Cucaú, near Sirinhaém; Correia da Silva and Luštoza, both on the Prolongamento*”. EF 30. *Seventy-second Half-Yearly Report*, 30/06/1891.

ravam uma mudança no transporte do açúcar, já que o engenho central era obrigado a ter *tramway*, de Muribeca a Cucaú, e que, até então, se utilizavam de animais e do transporte marítimo. Além disso, a diretoria da RSF continuava otimista, dizendo que a Usina Pinto havia sido incorporada à Companhia Geral de Melhoramentos de Pernambuco e estava construindo uma ferrovia de Ribeirão ao Engenho Cucaú. Esta pequena ferrovia começou a transportar passageiros e mercadorias em 1899 e ainda planejava se estender em mais 25 km até Sirinhaém<sup>309</sup>.

Denslow (1974) diz que o maior engenho central no Nordeste era Cucaú, com capacidade para moer 162.500 t de cana, em 125 dias de estação (safra/colheita). A cana vinha em ferrovia de 60 milhas afora. Também cita a Frei Caneca que, em 1896, tinha uma linha de 14 milhas e tinha dificuldades de operar em época de chuva, com enchentes que causavam prejuízos (1974, p. 61/2).

Quanto ao crescimento das usinas, que iniciaram suas obras sem subsídios do governo, tomamos como exemplo a Usina Pinto que, em 1888, apresentava um saldo de 63:105\$185 rs., levando a diretoria, depois de deduzido o fundo de reserva, fazer um dividendo de 10% sobre o capital – ou 20.000 réis por ação, passando a conta de lucros suspensos ao saldo de 548.149 rs. Seus maiores acionistas eram capitalistas do Recife, como José da Silva Loyo e Filho, com 290 ações; o Dr. José Gonçalves Pinto, com 712 ações; Dr. Cristiano do Valle (125) e o Dr. Leopoldo Schirner (172), além do inglês Edmund P. Cox, com 312 ações<sup>310</sup>.

.....  
309. *The Railway Times*, April 8, 1899, p. 443.

310. Relatório da Companhia Usina Pinto, 1889. Loyo, que chegou a ser titulado como Visconde da Silva Loyo, aderira à modernização capitalista, não só por seus investimentos, mas por atos, como no casamento de sua neta, momento em que libertou suas seis últimas escravas, dentro dos padrões do sistema escravocrata, muito embora tardiamente, janeiro de 1888 (*Diário de Pernambuco*. Há Um Século. Recife, 06/01/1988, p. A-6). Embora Visconde, não parece provir da antiga ‘aristocracia’ açucareira luso-brasileira, pois seu nome não aparece no Dicionário de Pereira da Costa (1982) entre os

Esse crescimento nem sempre era em linha progressiva, pois, já no ano de 1889, a usina amargava uma queda nos lucros, devido à irregularidade da estação. O lucro fora de 31:457.815 rs. que, deduzidos os 10% do fundo de reserva e os 10% da comissão da diretoria, resultou em 25:182.235 rs. e um saldo de 182.253 réis. A empresa criticava as tarifas da estrada de ferro estatal EF Sul de Pernambuco (a “Prolongamento”), como as mais altas de todos os caminhos americanos<sup>311</sup>.



A ideia de usina ainda não estava de todo estabilizada. Às vésperas da queda do Império, ainda havia gente solicitando ao Presidente da Província (em maio de 1889) concessão para fundar engenho central, como Joaquim Duarte de Azevedo. Quanto ao tipo, não dizia se era do maior ou menor, referindo-se, em mais detalhes, ao contrato de fornecimento das canas, pelo que se comprometia a pagar aos fornecedores nos primeiros 4 anos, por 100kg de cana, 4 kg de açúcar mascavo bom, pelo preço do mercado mais próximo; 5kg do mesmo açúcar, nos 10 anos posteriores, e 6 kg de então em diante, contanto que a cana encerrasse 12 % de sacarose, conforme o art. 12, de nº 3, do Decreto 10.100, de 01/12/1888. Prometia ainda que, “deduzidas as despesas de custeio, satisfeitos os juros das apólices e quotas de amortização de dividendo anual destinado ao interesse dos acionistas, se deduzirá 25%, que serão repartidos entre os fornecedores de cana em proporção ao fornecimento”<sup>312</sup>.

.....  
seis viscondes arrolados pelo autor. Ele, ou filho homônimo, José da Silva Loyo (Júnior) fundou a Usina João Alfredo, em Goiana.

311. Relatório da Companhia Usina Pinto, 1889.

312. EC. Ofício de Joaquim Duarte de Azevedo ao Presidente da Província em 18 de maio de 1889.

No pedido de João de Barros e Silva, proprietário do Engenho Cortês (citado anteriormente), as relações para o fornecimento de cana assumem outras proposições. Prontificava-se, ainda, a dar 3 litros de mel por tonelada métrica de cana aos fornecedores, adiantar-lhes 25% do valor da safra a juros de 8% ao ano, desconto à razão de 30% na época das colheitas e, por quinzena, pagar por tonelada métrica de cana, 5.000 réis por dia, quando o açúcar bruto atingisse na praça do Recife um mil réis por quilograma, preço que seria atestado por uma junta de corretores ou pela Associação Comercial Agrícola. Se o açúcar subisse de preço, teriam os fornecedores 300 réis por cada 100 réis que subissem, pagar amortização com mais 2%, além do estabelecido, para desonerar o governo em prazo mais curto<sup>313</sup>.

Um projeto interessante foi o do engenheiro civil Antônio Carlos de Arruda Beltrão, em 1888, que pretendia fundar uma refinaria no Recife, com uma produção de 20 toneladas de açúcar refinado para exportação e consumo interno, com o capital de 600.000.000 contos, a 7% de juros e isenção, aos moldes dos engenhos centrais. A primeira parcela de 200 contos, na aprovação do orçamento, e a segunda, quando o material se achasse no local; amortização anual de 5%, a partir do funcionamento. Submetia-se à multa de 5.000 contos se deixasse de apresentar fiança; e um valor de 100 réis a 2.000 contos, por infração de qualquer cláusula<sup>314</sup>.

Essa não seria a primeira vez que o mercado local veria uma proposta para refinaria. As primeiras tentativas vieram da metade do século XIX, quando os recifenses passaram a saber, por volta de 1858, através do *Diário de Pernambuco*, que o Recife já exportava açúcar branco a 4\$000 a arroba, e o refinado, a 5\$120, enquanto o

.....  
313. EC. Ofício de João de Barros e Silva ao Presidente da Província, em 17/05/1889.

314. EC. Proposta pela Refinaria, pela Lei nº 2.126 e Regulamento de 18 de setembro de 1888.

mascavado custava 2\$400<sup>315</sup>. Os preços sofreram variações a partir do local de produção e no Recife, quando da exportação. O juiz Gervásio Campelo Pires Ferreira, de Sirinhaém, dizia em relatório à Presidência da Província que o açúcar branco valia, lá, 3.500 rs por arroba; o mascavado estava a 2.500rs a arroba; e o retame a 2.000 rs a arroba<sup>316</sup>.

Outra empresa, denominada Usina Carassu, projetava fundar engenho com o capital de 600 contos de réis, e previa a moagem de 20 a 25.000 pães ou 25 a 30 mil t, confiada no fornecimento de propriedades vizinhas servidas por 10,5 km de *tramways*<sup>317</sup>. Dessa usina, o juiz José Brandão da Rocha Barreiros informava, em 1894, que a usina tinha 7 engenhos fornecedores e havia montado uma ferrovia; produzia 20.000 sacos de açúcar e 250.000 pipas de aguardente. A produção (por safra?) era de 80.000 sacas de 80 kg, ou 6.400 t. Enquanto os produtos dos engenhos iam de animais, o da usina seguia por ferrovia<sup>318</sup>.

Esses são alguns projetos, cuja linguagem e forma protocolar eram repetidos em dezenas deles, pedidos que começaram a receber a atenção oficial da Província e, depois, do Estado<sup>319</sup>. Era a salvaguarda da iniciativa privada, sob a tutela do Estado; o poder do setor agrário-exportador, sem ferir a burguesia comercial.

E, em matéria de protecionismo, o governo caído, governo criticado. É o que se deduz das críticas do engenheiro-fiscal interino dos engenhos centrais, em novembro de 1889, e o relatório de maio deste mesmo ano. Culpava-se o Governo Imperial por introduzir, no Estado, engenhos centrais que só serviriam para defraudar os

.....  
315. *Diário de Pernambuco*, Ano XXXIV, nº 4, 07/01/1858, p. 3.

316. APEJE, Coleção Juiz de Direito (JD) 24, v. 2, 1859.

317. EC. Relatório de visita e inspeção à Usina Carassu, de 16 de agosto de 1889; Leis Provinciais – 1888-1889. Lei nº 2.032, de 29 de julho de 1889.

318. APEJE, Coleção Juiz de Direito (JD) 104, v. 2, 1894.

319. Leis Provinciais (1887-1889); Lei nº 1.860, de 11/08/1889. Lei nº 1.886, de 03/05/1887; Lei nº 1.971; e Lei nº 1.972, de 22/03/1889.

cofres do Estado e arruinar os agricultores contratantes, bem como o Governo Provincial que não devia ter dado 1/3 do auxílio aos que montassem usinas. Para isto, deveriam dirigir ao Banco de Crédito Real de Pernambuco<sup>320</sup>.

Acreditava-se no financiamento de capitalistas, isto em 1889, pois na década anterior sempre se voltaram para o governo, criticando os métodos capitalistas, mesmo de bancos, como de burgueses comerciantes que emprestavam a juros. Para isso, mostravam que os engenhos sem garantias de governo tinham prosperado. O intuito do discurso do engenheiro fiscal fazia alusão aos protegidos engenhos britânicos que foram à falência: “[...] o intuito do governo é auxiliar a lavoura e não administrar e gerenciar, como Tiúma que, até 1889, não dispensara os cofres públicos”<sup>321</sup>. Leve-se em conta que esta usina começou (como engenho central) a receber desde 1882, embora tivesse começado a moer em 1887.

Segundo publicou a *Revista de Engenharia*<sup>322</sup>, do Rio de Janeiro, o Tiúma terminou por ser o mais eficiente e bem aparelhado engenho central em Pernambuco. Com seu equipamento da *Fawcett Preston & Cia.*, tinha capacidade para esmagar 400 toneladas de cana por dia, o equivalente a 32 toneladas de açúcar. Seu açúcar era de cor escura, muito apreciado nos Estados Unidos. Toda a fábrica era iluminada por 75 lâmpadas incandescentes de *Edison & Swan*. Possuía a fábrica 15 km de *tramway* e mais 5 em construção. A empresa contratou, com a GWBR, cinco desvios para o carregamento de 100 toneladas de cana por dia.

Segundo Denslow, o problema, no geral, estava nos preços da produção, conforme avalia em sua tese, comparando com os cus-

.....  
320. EC. Ofício de Vicente Cysneiro Cavalcanti ao Presidente da Província, em 27/05/1889.

321. EC. Ofício de José Antônio Saraiva, engenheiro-fiscal interino dos engenhos centrais, ao Presidente da Província, em 10/11/1889.

322. *Revista de Engenharia*, nº173, p. 258, de 14/11/1887.

tos de um engenho cubano com o Tiúma, que ele chama de São Lourenço.

Quadro 10 - Tiúma comparado a um engenho central cubano  
(Em US\$ por tonelada de açúcar)

Atividades	São Lourenço (1887/1888)	Guantánamo (1888/1889)
Cana	34.40	10.89
Transporte da cana	2.62	2,18
Fábrica e consertos	1.85	1.62
Administração	6.85	2.02
Manufatura	14.70	8.06
<b>Total</b>	60.42	24.77

Fonte: Denslow (1974, p. 69).

O autor explica que o São Lourenço tinha de comprar cana de fornecedores, enquanto o Guantánamo tinha sua própria terra plantada (Denslow, 1974, p. 70).



O Governo Republicano tentou assumir mais o problema do açúcar, disciplinando as 87 concessões que estavam de pé em vários Estados. Das concessões nacionais, só 12 tinham se realizado e estavam em atividade, em 1889, assim distribuídas: 3 no Rio, 3 em São Paulo, 2 na Bahia, 1 em Pernambuco, assim como em Sergipe, Paraíba e Maranhão<sup>323</sup>. Apesar do reduzido número em atividade para os Estados do Nordeste, Pernambuco sozinho possuía o maior número de todas as concessões - 21, cujo montante de capital era de 15.950:000.000 (quinze mil e novecentos e cinquenta contos de

.....  
323. Relatório do Ministro da Agricultura – Francisco Glicério – ao Governo Provisório, 1890, p. 51.

réis). O único empreendimento referido pelo documento era o Tiúma, da *North Brazilian Sugar*.

Encaminhados, aguardando subsídios do governo, estavam os engenhos de Justino Epaminondas Assumpção Neves e outros, em Paudalho; o de Joaquim Xavier Carneiro de Lacerda, em Jaboatão; o de José Thomaz Pires Machado Portella, em Muribeca; os cinco de *Haupt & Cia.*, também em Muribeca e, ainda aí, o de Bento José da Costa. Antônio Fialho recebeu concessões para nove engenhos que seriam construídos nos municípios de Vitória, Jaboatão, Gameleira, Barreiros, Rio Formoso e Palmares. Outro pretendente foi Carlos Dias de Oliveira, em Barreiros<sup>324</sup>.

A concorrência nacional (em sua maior parte) se assumia como capitalista. O tradicional empreendedor agrícola se reduzia a mero fornecedor, baixando na hierarquia social, ou se associava a grupos financeiros, mudando não só de atividade e função econômica, mas também de status social.

A luta para concorrer com os engenhos centrais ingleses vinha de antes, de 1881, quando foram lançadas as seguintes concessões: Bamburral, em Amaraji; Cachoeira Lisa, de Silva Borges & Cia. em Gameleira; a Coelho, em Igarassu, a Catende, em Gameleira; Maria das Mercês, de Costa Réis, Cysneiros & Cia., no Cabo; a Phoenix, da Companhia Florestal Agrícola, em Quipapá; e a Salgado, em Ipojuca, de Costa e Barros<sup>325</sup>.

A Cia. Agrícola Mercantil de Pernambuco estabeleceu a Trapiche, em Sirinhaém; a Carassu, em Barreiros; e a Ipojuca, no município do mesmo nome, entre 1889 e 1890. Em 1895, outras companhias estavam investindo, como a Colaço, Siqueira e Bastos, com

.....  
324. Relatório do Ministro da Agricultura – Francisco Glicério – ao Governo Provisório, 1890, p. 54 e 55.

325. Mapa das Usinas auxiliadas pelo Estado. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Governador Dr. Antônio Gonçalves Pereira, pelo engenheiro Manoel de Sá Brunet, Recife, 1902.

a Caxangá, em Gameleira; Dias, Pontual & Cia., com a Frecheiras, em Escada; e a Cia. Progresso Colonial, com a Progresso Colonial, em Jaboatão.

Eis os demais capitalistas e suas respectivas usinas: José Pereira de Araújo (Bamburral); Manoel Antônio dos Santos Dias (Bomfim, Escada), em 1885; Dr. José Rufino Bezerra Cavalcanti (Usina Cabo, 1895); Joaquim Coelho Leite (a Coelho); Dr. Joaquim José Coimbra, (a Catende, a Pirangi-Assu, em Palmares, 1895); o Barão de Frecheira (Cabeça de Negro, Amaraji, 1895); Dr. Francisco da Cunha Beltrão (Conceição, Vitória, 1895); o engenheiro inglês Henrique Morgan Snell (ou filho homônimo) (a Muribeca, 1895); Semeana C. da Costa Nogueira (Nova Conceição, Ipojuca, 1895); Jeronimo de Souza Leão (N. S. de Lourdes, Jaboatão, 1895); José de Sá Pereira (Pery-Pery, Quipapá, 1895); Dr. Manoel Luiz Paçheco (Raiz de Dentro, Amaraji, 1895); Dr. João Zeferino Pires de Lyra (13 de Maio, Palmares, 1895)<sup>326</sup>.

Sobre a Usina Bamburral (em Aripibu?), o cônsul francês, em 1888, a descreveu como um engenho central montado pelo engenheiro francês Emile Billon, com material vindo da França. O transporte era feito por um caminho de ferro de 4 km; e as canas eram esmagadas por um moinho da marca *Mariolle-Pinguet*, com capacidade de 125 t, movido por um motor da mesma marca. Os geradores da marca *Bédie Frères* esquentavam uma superfície de 310 m<sup>2</sup>; francês era todo o conjunto do material e das máquinas, exceto o moinho. As turbinas eram de 1.800 voltas/minutos, podendo fabricar 140 sacos de açúcar por dia ou 10.500 kg (Perruci, 1978, p. 121).

Ao fim do século XIX, 12 usinas haviam sido financiadas pelo capital francês; 8, pelo capital inglês; e 12 por alemão, enquanto 19

326. Mapa das Usinas auxiliadas pelo Estado. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Governador Dr. Antônio Gonçalves Pereira, pelo engenheiro Manoel de Sá Brunet, Recife, 1902.

usinas foram implantadas por capitais brasileiros. Por esse tempo, em termos das 97 usinas criadas no Brasil, Pernambuco alcançou o número de 30; a Paraíba, apenas 1; Alagoas, 2; e Sergipe, 1 (Herold, 2009, p.19).

### Uma usina por dentro: a João Alfredo, em Goiana-PE

Como parte da nova política, na década de 1880, em Pernambuco passou a oferecer subsídios de até 1.700 contos de réis, resultando em cinco usinas, sendo quatro na Zona da Mata Sul, e apenas uma na Zona da Norte, a Usina João Alfredo, em Goiana. O curioso é que a política de incentivo exigia que os concessionários deveriam ser agricultores (senhores de engenho) residentes no município onde as usinas seriam instaladas (Rodrigues; Ross, 2020). Como o contratante desta usina era o comendador José da Silva Loyo Júnior, investidor residente no Recife, talvez a associação tenha feito uma manobra ao nomear patrono da usina o Ministro João Alfredo Corrêa de Oliveira, que embora não fosse natural de Goiana, tinha sua larga família residência e atuação neste município.



A escolha desta usina para um estudo das demais vem a calhar por ser uma fábrica instalada numa zona (Mata Norte) onde não havia ferrovia, embora uma companhia inglesa houvesse se instalado em Pernambuco para implementar uma estrada partindo de Olinda em direção a Goiana, com ramal para Itambé, *The Great Northern Railway Company*. A estrada não foi construída devido ao processo jurídico movido pela concorrente, já instalada, *The Great Western of Brazil Railway Company*, que acionou cláusulas da exclu-

sividade no perímetro de 30 léguas (15 para cada lado dos trilhos). O que o capital inglês tinha observado e já fazia parte da cultura material inglesa é que Goiana estava abrindo um canal com um porto fluvial, exatamente iniciado na década de 1870.

A Usina João Alfredo nasceu da febre de se fundar engenhos centrais e estava, desde 1883, incluída na concessão de Anfrísio Fialho e Theodoro Christiansen, incorporada pela CSFB, que visava construir engenhos centrais nos municípios de Cabo, Escada, Água Preta, Palmares, Jaboatão e Goiana. Estes dois últimos municípios assistiram à caducidade do contrato da empresa inglesa. O de Goiana, a concessão foi obtida pelo comendador José da Silva Loyo Júnior, em terras do antigo Engenho Goiana Grande<sup>327</sup>. O vale riquíssimo de Goiana, por onde correm os rios Tracunhaém, Goiana e Capibaribe-mirim, teria, por volta de 1890, cerca de 70 engenhos de açúcar. Portanto, a primeira usina instalada em Goiana foi a João Alfredo, registrada na Junta Comercial do Recife, como sociedade anônima, pela firma Pereira Carneiro e Cia. e o Comendador José da Silva Loyo Júnior, em 25 de novembro de 1888, sob um capital de 300:000\$000 (trezentos contos de réis)<sup>328</sup>. A usina foi montada pela fundição Cardoso e Irmão, do Recife, mas já sob críticas desta que, em matéria publicada em jornal, denunciava o atraso dos pagamentos das parcelas. Esta fundição, desde 1868, tinha contratos diversos e que este aviso era contra a firma que havia assumido o contrato para fundar uma usina em Goiana:

Em 17 de fevereiro de 1888 contratamos com os srs. Comendador José da Silva Loyo Júnior, o le-

.....  
327. Este engenho não mais existia, a não ser como propriedade fundiária fornecedora de canas, sem mais o seu parque fabril. M.A. 12 (1885); TP 148 (1885); TP 151 (1886). Ver Relatório do engenheiro-fiscal da Usina João Alfredo, Manoel Marques de Albuquerque Maranhão de 29 de fevereiro de 1889.

328. *Diário de Pernambuco* (DP), 25/11/1888, p. 2.

vantamento da Usina João Alfredo, hoje pertencente à Companhia a quem o dito Comendador cede os seus direitos de concessionários à diretoria da Usina João Alfredo: Pereira Carneiro e Cia e José da Silva Loyo Jr e Filho; mas para os negócios da usina é com Pereira Carneiro e Cia.<sup>329</sup>.

O vale, não possuindo nenhuma ferrovia, recebeu os primeiros trilhos (*tramways*) confeccionados pela Fundição Cardoso & Irmão, montados pelo empreiteiro Aristides Alves Madeira, residente no Engenho Uruaé<sup>330</sup>. No entanto, este contrato entre fundição e concessionário da usina não foi cumprido como acordado.

Figura 2 - Usina João Alfredo (c.1910)



Fonte: Grupo Goiana e sua História<sup>331</sup>.

.....  
329. DP, 26/05/1889, p. 3.

330. DP, 20/12/1889. É interessante notar que o técnico que montou a Usina fosse do engenho Uruaé, de propriedade do major Leodegário Correia de Oliveira, irmão do Conselheiro João Alfredo Correia de Oliveira, a cujo nome a Usina era dedicada.

331. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/237364311504272>.

Figura 3 - A ferrovia da Usina João Alfredo (c.1910)



Fonte: Grupo Goiana e sua História<sup>332</sup>.

A usina foi montada em 1889, e a fundição, através da imprensa, detalhava as etapas, como a de 30 de dezembro do ano findo (1888), prazo para que chegassem as ferragens ao porto de Goiana, para as conduzir ao lugar onde seria levantada a Usina, evitando, assim, multas por parte da firma contratadora. No entanto, parece ter havido atraso, pois a própria fundição dizia que, em 16 de junho, partira do Recife a primeira barcaça com maquinismo e, até o fim do mês, foram mais 13; em julho, 12; e de 1 a 13 de agosto, 9. No dia 14, a locomotiva chegou à esplanada onde estava sendo levantada a usina, conduzindo ferragens. Em fins de janeiro, a usina estava pronta para moer, mas só começou em 18/02, por falta de água. Começou com pouca cana dos engenhos Novo e Boa Vista, porque

332. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/237364311504272>.

a dos outros não estava pronta para moer, fabricando cerca de 200 sacos de açúcar do melhor do mercado e 155 sacos de “açúcar de mel” (bruto – mascavo). O engenheiro da empresa era “Dr. Netto” [sic]. Em seguida, a fundição discriminava as parcelas do contrato de 280:000\$000 (duzentos e oitenta contos de réis), feito com a firma Pereira Carneiro & Cia.: 50:000\$000 (cinquenta contos de réis), na assinatura do contrato; 50:000\$000, na chegada das ferragens a Goiana; 100:000\$000, 30 dias depois desta chegada; 20:000\$000, 30 dias depois de a usina começar a funcionar; 20:000\$000, 60 dias após o início do seu funcionamento; e 40:000\$000, numa letra para 12 meses, com juros de 8% ao ano. Alegava, então, a fundição que só as três primeiras parcelas foram pagas e, por isso, entrou na justiça<sup>333</sup>.

Ao mesmo tempo em que processava a firma concessionária, outra notícia na imprensa, mais parecendo publicidade, em 1889, dizia que:

Os Srs. Cardoso & Irmão, tendo montado esta usina em Goiana, com todos os aperfeiçoamentos e mecanismos modernos em um elegante e vasto edifício com 530 palmos de extensão e 120 de largura, acabam de ver coroados os seus esforços com a produção de açúcar que estão fabricando, de uma perfeição irrepreensível<sup>334</sup>.

A direção da usina encontrou obstáculos em 1889, quando tentou enviar pelo canal de Goiana uma carga de açúcar:

Um grande grupo de capangas armados e capitaneados por um irmão do delegado e sobrinho do Joaquim Tavares, de nome Jucundino Tavares de

333. DP, 26/05/1889, p. 3.

334. DP, 05/03/1889, p. 2.

Gouveia, dirigiu-se ao canal a fim de obstar o embarque. O gerente da usina procurou os meios legais, porém nada influiu, todos os absurdos foram praticados, desrespeitaram um mandato do juiz municipal, que foi arrebatado das mãos do oficial da justiça pelo próprio Jucundino, e o gerente, se quis embarcar os açúcares, teve necessidade de dar dinheiro ao seu agressor, sendo tudo feito com o auxílio da polícia<sup>335</sup>.

Talvez isto se devesse ao caso de que a usina procurava embarcar seu açúcar não pelo porto de Goiana, através de seu Canal, mas, sim, a partir de um pequeno porto improvisado no lugar Pai Domingos, à margem da continuação do rio Goiana, após o fim do canal. Tal embarque gerou uma comoção política, registrado pela imprensa da capital, que publicou um telegrama recebido de Goiana:

Povo goianense, atitude pacífica, patriótica, dirigiu-se a Usina João Alfredo a fim de reclamar a seus diretores para não fazerem o porto Pai Domingos. Diretores prometeram tomar reclamação em consideração. Povo, Intendência telegrafaram Barão de Lucena pedindo intervenção S. Ex. em seu favor. Pelo Povo (assinaram) Andrade Luna, Manoel Aurélio, Quirino, Bartolomeu Gomes, José Pires<sup>336</sup>.

.....  
335. DP, 24/8/89, p.4.

336. Em 27 de julho 1890, surgiu o jornal A Plebe, sob o lema Pátria e Povo, com denúncias de erros, conchavos e violências. Fundado por Francisco Pedro de Araújo Filho, Orestes Brito, Ângelo Jordão de Vasconcelos e Narzeu Coutinho, incorporou críticas ao governo estadual e defendia a fundação de uma fábrica de tecidos em Goiana. Finou-se o periódico em janeiro de 1891. Entre as críticas está a campanha contra a instalação do porto em Pai Domingos, que a usina João Alfredo queria construir, inviabilizando o porto do Baldo do Rio. A Plebe conseguiu levar cerca de 500 pessoas em marcha de protesto, no dia 11 de setembro, que foram à usina, debaixo de música e vivas patrióticos. A Plebe, de 18/08/1890, nº 2, ano 1, Goiana – PE. A *Província*, 11/9/1890, p. 2.

Figura 4 – Porto fluvial (provavelmente no lugar Pai Domingos) da Usina João Alfredo (c.1910).



Fonte: Grupo Goiana e sua História.<sup>337</sup>

Talvez para dar uma satisfação à opinião pública, a Usina João Alfredo enviou seu relatório àquele jornal, mostrando que o saldo entre receita e despesa foi de 129:174\$172 (cento e vinte nove contos, cento e setenta e quatro mil e cento e setenta e dois réis), gerando um lucro de 58:799\$545 e dividendos a seus acionistas de 12%. No entanto, o jornal comentou que este lucro ainda não correspondia ao que deveria auferir uma fábrica que havia obtido matéria-prima barata; e que outras, mesmo pagando a cana por cerca do dobro, lucraram mais<sup>338</sup>.

O baixo preço das canas levou os fornecedores a recorrer à intervenção do governador do Estado, e este recomendou que se

.....  
337. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/237364311504272>.

338. A *Província*, 30/09/1890, p. 2.

dirigissem ao jurídico e não ao executivo. No ano seguinte, a firma proprietária se registrava como Companhia Industrial Pernambucana mudando o nome da Usina para Companhia Usina João Alfredo, já que possuía outra empresa chamada Camaragibe (em São Lourenço da Mata) acrescentando o capital da usina para 6 mil contos de réis, dividido em 80 mil ações de 200\$000 (duzentos mil réis). A nova diretoria assim se apresentou: diretor presidente, Joaquim Correia de Araújo; tesoureiro, Pereira Carneiro de Cia.; e gerente, engenheiro Carlos Alberto de Menezes. A comissão fiscal ficou composta por Antônio Fernandes Ribeiro, Comendador Francisco Ribeiro Pinto Guimarães e Coronel Corbiniano d'Aquino Fonseca. A Usina João Alfredo tinha como incorporadores Comendador Pereira Carneiro & Cia., Mendes, Lima e Cia. e o Dr. Carlos Alberto de Menezes<sup>339</sup>.

A Companhia Industrial Pernambucana detinha o capital acima descrito, em 15 mil ações, no valor de 200\$000 réis. Voavam alto seus incorporadores, pois pretendiam explorar não só aquela usina, mas várias no mesmo ou em diferentes vales; adotar o sistema de plantação direta da cana, já iniciada em terrenos que possuía em sete engenhos e partes de outros quatro, para produzir mais de 35 mil toneladas de cana por ano, com as melhores técnicas agrônômicas e o cultivo de novas espécies para aumentar a sacarina; e criar um setor de destilação. Os fins dessa nova companhia extrapolavam a produção açucareira e tinham como meta fundar fábricas de tecidos, alhures, com instituições beneficentes, moradias, treinamento de mão de obra e contratação de operários estrangeiros qualificados<sup>340</sup>.

A usina estava criando sociabilidades em torno da produção agrícola, ao dispor de escola, orientada pelas Irmãs do Colégio da

.....  
339. *A Província*, 27/01/1891, p. 2; *A Província*, 19/10/1890, p. 1.

340. *A Província*, 27/01/1891, p. 8.

Sagrada Família, recém-chegadas a Goiana, de uma capela e de um capelão. Como exemplo desta nova sociabilidade, a passagem do século foi comemorada na Usina com cerimônias religiosas ocorridas na capela da Usina, pelo padre Ludovino, vigário da cidade e capelão da Usina, bem como da ereção de um antigo cruzeiro de pedra, que se encontrava abandonado e quebrado em um dos engenhos da redondeza<sup>341</sup>.

Daí por diante, a Usina João Alfredo virou uma peça de engrenagem de um grande empreendimento, a Companhia Industrial Pernambucana. Posteriormente, a usina seria adquirida pela firma Pessoa, *Johnson & Cia.*, mudando de firma para Usina Goyanna. Organizada, agora, sob o capital de 800:000\$000 (oitocentos contos de réis), como sociedade solidária, tinha como sócios Godofredo Pessoa, J. Melo Filho, Manoel Pessoa de Melo e o inglês Tom Johnson (o gerente da ex-João Alfredo?). Possuía um quadro de 250 operários, operando com maquinismo inglês, salvo 14 turbinas *Mariolle* (Casa *Mariolle Pinguet*, da França), alguns carros alemães e americanos, bem como uma locomotiva alemã *Koppel*. Produzia açúcar cristal e demerara.

O relatório do engenheiro-fiscal descrevia o parque industrial. Possui duas moendas com capacidade para moer 650 t em 22 horas; dois alambiques para destilar álcool, com capacidade para 2 mil litros diários; tanques de caldo para dosagem; defecadores; eliminadores, tanques de xaropes; dois tríplexes efeitos de grande capacidade para 800 t diárias; três vácuos, seis turbinas hidráulicas e quatorze *Mariolle*; dois dissolvedores de açúcar 2º e 3º jatos. Boa instalação, com luz elétrica; quatro locomotivas, sendo 3 inglesas e 1 alemã; carros suficientes de 6 e de 10 t de canas, de procedência inglesa, alemã e norte-americana; balança inglesa de 30 t para canas; 49 km de linhas férreas; diversas pontes, inclusive duas

.....  
341. *A Província*, 12/01/1901, p. 2.

grandes sobre o Capibaribe; uma no Engenho Novo e outra em Pau Amarelo, e muitos pontilhões; bons edifícios; grande número de casas para operários, uma igreja e uma escola. O fornecimento da cana era feito através dos engenhos Pedregulho (de Augusto Gondim), Bonito (de Antônio Correia), Santa Rita (de Júlio Correia); Borges (de coronel Pedro Tavares), Folguedo (de coronel Francisco Lyra), Retiro (de Júlio Correia), Caramuru (do coronel Manoel Leitão) e mais outros 6 pequenos engenhos.

Uma terceira mudança de proprietários ocorreu no início da década de 1920, adquirida pela Companhia Assucareira de Goyanna, com sede no Recife, sob o nome de fantasia de Nossa Senhora das Maravilhas, invocação de sua capelania. Passou a pertencer ao deputado estadual Dr. Diniz Peryllo, proprietário do jornal *A Província*. O *Album Illustrado de Goyanna*, de 1921, apresentava o novo dono: “O Dr. Diniz Peryllo é um moço dotado de uma rara energia e de uma assombrosa capacidade de trabalho. Trazia, ainda, nesta página, a foto do “competentíssimo gerente”, o coronel de Goiana, Manoel Torres. Até 1930, continuava com o mesmo nome fantasia de Nossa Senhora das Maravilhas, e o mesmo diretor-proprietário Diniz Peryllo. A concorrência, no município, havia começado a partir de 1910, com a edificação da Usina Santa Tereza, de propriedade de José César & Cia., em terras do engenho Batatan. Até 1930, Goiana aparecia com quatro usinas, sendo estas e a Usina Uruaé, de Antônio Correia de Oliveira, instalada no engenho do mesmo nome; e a Santa Terezinha, do Dr. Manoel Pessoa, em Itapecerica<sup>342</sup>.



Voltando à história da Usina João Alfredo, vejamos, como a fábrica foi fiscalizada, em seu começo, pelo engenheiro-fiscal do 1º Distrito dos Engenhos Centrais, Manoel Marques de Albuquerque

.....  
342. *Album Illustrado de Goyanna*, de 1921, p. 85; Almanach de Goyanna, 1930. Recife.

Maranhão. A descrição, que aqui se segue, pode ilustrar, mesmo que parcialmente, uma usina, nessa passagem da mecanização dos engenhos tradicionais a engenhos centrais e usinas. Implantada na parte norte do Vale do Goiana, num distrito que nunca se beneficiara de ferrovias, contraditoriamente, passou a possuir de 6 a 9 km de *tramways* para transportar suas canas para as moendas, e o açúcar para o porto fluvial de Canal de Goiana. No caso, o insumo desses *tramways* foi a abertura do canal, uma cópia da mentalidade industrial capitalista inglesa, já que a Inglaterra tinha baseado seu desenvolvimento em dois pilares de transportes: ferrovias e canais.

O Relatório de 1889 começou com a descrição das máquinas. Havia uma moenda horizontal de três cilindros, medindo 1,58 m de comprimento por 0,75 m de diâmetro, patente de *Rousselot*. Já a máquina da moenda, diz o relatório, era de primeira qualidade; de alta pressão, sem condensação, com engrenagem de andar para frente e para trás. Seu cilindro era forrado para impedir perdas de vapor pela condensação e media 0,52 m de diâmetro por 1,07 m. O condutor de cana tem 25 m e o de bagaço, 10 m. A depuração era feita através de 6 caldeiras de ferro batido, com capacidade de 40 hectolitros; o esquentador do caldo era de ferro batido com chapas tubulares de 0,865 mm de diâmetro por 1,830 mm de comprimento, munido de tubos de bronze, a 37 m<sup>2</sup> da superfície de aquecimento.

Prosseguia o relatório destacando o clarificador, em número de quatro, também de ferro batido, com capacidade para 20 hectolitros, com serpentinas de cobre para vapor, válvulas, torneiras para o vapor e xarope; a filtração era feita através de 4 tanques de filtros; já a evaporação, de triplice efeito, tinha a capacidade para 220.000 litros e 400 m<sup>2</sup> de aquecimento. Além disso, existiam três caldeiras de ferro fundido com chapas tubulares e tubos de bronze, torneiras e válvulas para o vapor e para a água, o ar e o caldo; com guarnição de madeira e filtro, com chapas de bronze fundido; existiam três bombas de ar que aspiravam água da condensação da

segunda e da terceira caldeiras do tríplice efeito. A usina dispunha de uma caldeira para 8 mil hectolitros e uma segunda (de que não diz a dimensão), além de máquina a vapor e bombas de ar para os aparelhos a vácuo. Havia 10 turbinas do sistema *Cail*; dispunha de quatro moinhos, um secador de ar quente e uma bomba de mel para levar o produto das turbinas aos tanques, antes de ser introduzido no vácuo. Existiam duas máquinas a vapor horizontais de alta pressão sem condensação, com cilindro de 254 mm de diâmetro e 508 mm de golpe (?). Cada máquina servia a uma bateria de 5 turbinas, as bombas de mel e o secador; havia 4 geradores de vapor multitubulares, com 150 metros de superfície de aquecimento. Existiam, ainda, 4 fornos para queimar bagaço verde. Cada gerador tinha 5,046 m de comprimento e 1,882 m de diâmetro.

Quanto à água, esta era armazenada em um tanque de ferro batido de 40 hectolitros, sobre colunas de ferro batido na altura de 9 metros acima do nível da fábrica. Além deste, foi construído outro no nível da fábrica com argamassa de cimento com tijolos. O relatório aponta, ainda, todos os tanques necessários à operação industrial, que deixo de arrolar aqui. Descreve o edifício, casa de balança, escadaria de ferro fundido, para-raios para a chaminé. O edifício foi construído em colunas de ferro e alvenaria de tijolos, com argamassa de cal; a destilaria estava, ainda, em construção.

Existiam duas locomotivas inglesas do sistema Fowler<sup>343</sup>, sobre 4 rodas, de bitola 0,76m, pesando 7 toneladas sem tender; a ferrovia da usina João Alfredo tinha 7,4 km em sua linha principal e mais o ramal de Jacaré, de 1,0 km, e os seguintes desvios: Bom Gosto (79,6 m), Jacaré (77,0 m), Engenho Boa Vista (128,6 m), Engenho Novo (85,0 m) e na própria fábrica (1.055 m), totalizando 9.825,50

.....  
343. John Fowler, engenheiro civil inglês, foi um grande construtor de pontes e de portos, inventor de um sistema de arado movido por um locomóvel apoiado em uma âncora, que parece não ter tido sucesso em Cuba. Empreendeu ferrovias e criou também um sistema de locomotivas (Moreno Friginals, 1988; Rolt, 1988).

m. Como a ferrovia ainda estava em construção, o relatório também nos dá a cubação dos cortes, sendo um na Boa Vista, outro no Tanquinho e outro no Carmo (?). As pontes eram quatro, a do rio Capibaribe, com 22 m de vão (seguem-se descrições da construção), do Carmo (?), da Estiva (?) e da Poeira (Ipueira?).

Além das locomotivas, outra influência inglesa é o reboco da chaminé “imitando a construção inglesa, o que torna ele uma expectativa agradável”. A descrição de toda a usina e de sua produção é bem detalhada. Assina o relatório o engenheiro-fiscal Manoel Marques de Albuquerque Maranhão, em 27 de fevereiro de 1889. Por outras fontes, sabe-se que, até agosto de 1888, as obras em andamento foram prejudicadas pelas chuvas e que parte do maquinismo já estava em Goiana, trazida em barcos para o canal da cidade e parte para o Recife<sup>344</sup>.

## Usinas: conflitos e degradação do meio ambiente

Um dos momentos mais importantes da implantação dos engenhos centrais e usinas em Pernambuco se deu quando, além da concorrência industrial, se conflitaram, em diversos níveis, os capitalistas britânicos (e depois, os nacionais) e as gentes da terra, representadas em câmaras, impostos, alfândega, fiscalização etc.

No primeiro momento, os conflitos surgiram desde a instalação da CSFB (1884) e com a presença da rival NBSF, até 1891, época em que fechamos o ciclo dos engenhos centrais ingleses, mas que perduraram com as usinas, como se verá. Esses conflitos se apresentavam sob diversas formas: desde a isenção de impostos municipais e provinciais, bem como na alfândega, até sobre poluição das águas dos rios e atrito com os fornecedores de cana.

.....  
344. EC 1. Relatório da Usina João Alfredo, de 27 de fevereiro de 1889, por Manoel Marques de Albuquerque Maranhão.

Quanto aos conflitos municipais, as Câmaras e o povo pediram intercessão contra as sujeiras que eram lançadas nos rios, prejudicando a saúde do povo, matando grande quantidade de peixes<sup>345</sup>. Havia queixas da Câmara de Água Preta sobre os despejos que o Engenho Bom Gosto lançava no rio Preto. O próprio engenheiro foi lá e fez a pesquisa (bebendo da água) e relatou que não concordava com a Câmara. O rio Ipojuca também se tornou poluído, pois o Engenho Firmeza (Escada) lançava seus detritos, cerca de 900 litros por hora (segundo os livros da fábrica). A CSFB defendia-se alegando que a quantidade não era nada se comparada ao volume do rio que, no verão, era de 5.624.910 litros, triplicados no inverno. O engenheiro concordava com a defesa da Companhia<sup>346</sup>.

Por outro lado, no distrito da NBSF, era Tiúma que poluía o Capibaribe, e a Câmara de São Lourenço da Mata tentava sensibilizar o Presidente da Província e a homônima entidade do Recife. A princípio, a fiscalização dos engenhos centrais parecia não concordar, alegando que só aos sábados é que lançavam a descarga ao rio e que isso não era tão considerável em relação ao volume das águas. Refutava a denúncia de um fiscal da Câmara sobre envenenamento de pessoas, dizendo que os despejos não possuíam óxido de cobre; e se os tinha, eram em pequena quantidade. O engenheiro-fiscal Francisco do Rego Barros terminou cedendo à crítica, devido ao aparecimento de grande quantidade de peixes mortos no Capibaribe. Além disso, o mau cheiro levava a fiscalização a tomar uma medida: a usina deveria construir poços para os resíduos. A Com-

.....  
345. Vinhoto, hoje usado como adubo pelas usinas em seus partidos de cana, é um líquido da destilação do caldo de cana fermentado. Conheci, na minha infância, em Goiana (anos 1950 e 60), quando o Canal do rio Goiana era invadido por este produto, que o povo chamava de "calda", matando toda a fauna e empestando a área com um terrível mau cheiro.

346. Ofício de Francisco do Rego Barros ao Vice-Presidente da Província, em 11/02/1885; Ofício do superintendente de *The Central Sugar Factories of Brazil*, ao engenheiro-fiscal Francisco do Rego Barros e ao Presidente da Província, na data de 15/04/1886.

panhia discordava, por encarecer os custos da produção e por não haver lugar, pois, em redor, os proprietários não permitiriam. O engenheiro lastimava que a agroindústria estivesse tão atrasada, que não soubesse usar os resíduos como adubo<sup>347</sup>.

Os poços foram construídos, abobadados, de alvenaria, mas o cheiro desagradável obrigava a Companhia a construir outro em lugar arenoso, para que absorvessem os detritos que danificariam o rio. O cheiro, alegava o engenheiro, seria devido ao ácido sulfuroso, cujo uso ele mesmo já havia proibido devido à multa que aquela Companhia recebeu de 3 contos de réis, mandando assim destruir o forno de ácido<sup>348</sup>.

Caso idêntico de poluição de rio ocorreu com a Usina João Alfredo, em Goiana, pelo que o engenheiro-fiscal autorizou também a construção de poços. A Companhia alegava ser difícil, pois seu terreno não era arenoso como o de São Lourenço, da Usina Tiúma, e sim de massapê<sup>349</sup>.

Ainda, com respeito aos municípios, ocorriam conflitos de impostos. A Lei Provincial nº 1.588, de 21/06/1886, isentava de impostos o material empregado na construção, quanto à aferição de pesos e medidas. O impasse era muito mais burocrático, pois as Câmaras não eram comunicadas em tempo, gerando atritos, chegando estas até ameaçar com voz de prisão. Em Palmares e Água Preta, aconteceram casos aproximados de atritos entre as Câmaras e as companhias, necessitando a intervenção do Governo Provincial<sup>350</sup>.

.....  
347. Ofício da fiscalização da Freguesia de São Lourenço da Mata ao Presidente da Província e à Câmara do Recife, em 22/11/1887; Ofício de Francisco do Rego Barros ao Presidente, em 02/01/1888; Ofício de Francisco do Rego Barros ao Presidente, em 27/06/1888.

348. Ofício de Francisco do Rego Barros ao Presidente, em 06/04/1888.

349. Diário de Goyanna, de 03/11/1889, *apud* SANTIAGO, M. *Analeto Goianense*, v. VII, p. 163.

350. Ofício do engenheiro-fiscal ao Presidente, em 15/12/1885; Ofício da CSFB ao engenheiro-fiscal, em 15/12/1885; Ofício de Francisco do Rego Barros ao Presidente da Província, em 13/11/1886.

Também os impostos de alfândega, de que estavam isentas, geravam mal-entendidos. Todo material metálico vindo da Europa ou dos Estados Unidos para a construção dos engenhos teria o visto da Comissão naqueles lugares e o visto do engenheiro-fiscal no Brasil, para ser liberado. Algumas vezes, o problema surgia por vir o material em peças desmembradas, o que fazia a fiscalização da alfândega taxar certo produto como não metálico e retê-lo. Precisava-se da intervenção do engenheiro-fiscal comprovando ser a peça parte de outra, essencial ao maquinismo<sup>351</sup>.

O caso mais agravante ocorreu com a NBSF, que foi proibida de desembarcar seu material porque a comissão da Europa escreveu ao engenheiro-fiscal contando das peripécias que a Companhia fizera para fugir à vistoria do material comprado. Resultado: os trilhos, comprados na Alemanha, que tinham boas recomendações, foram tidos por velhos e enferrujados, sem resistência, nem mesmo escapando ao olho crítico do engenheiro, que os achou de péssima qualidade<sup>352</sup>. A NBSF foi acusada de sonegar impostos, com referência a produtos passados pela Alfândega, mas a Companhia alegava ter pagado cerca de 12:208.740 réis de impostos na Alfândega.

Outro caso desta Companhia foi a remuneração e a gratificação de seus quadros, feitas aleatoriamente, inflacionando o mercado de salários e, principalmente, beneficiando os estrangeiros.

Os conflitos básicos que denunciam interesses de frações de classes ocorreram mais entre as Companhias dos Engenhos Centrais e os fornecedores de cana. Geralmente ocorreu no peso da cana e no preço, como no uso de “atilhos” (as folhas da cana com que se atam os feixes). Os gerentes dos engenhos diziam que os

fornecedores diminuía as canas dos feixes e aumentavam os atilhos, buscando maior peso.

A falência da política dos engenhos centrais não pode ser atribuída só a questões técnicas e de administração por estrangeiros etc. O fornecimento regular de matéria-prima, sob o controle dos senhores de engenho tradicionais, proibidos de competirem com os engenhos centrais, na área onde estes eram implantados, e sem condições de competirem na industrialização, tornou-se um forte argumento para o fracasso. A divisão do trabalho, imposta junto com a política dos engenhos centrais, desagradou à classe produtora, levando-a, provavelmente, a alguns boicotes (cana velha ou queimada, ou com “olhos” e, neste caso, sobrepesando literalmente etc., bem como até incentivo para maior produção com o engenho mecanizado), o que pode ter levado aos centrais uma queda na produção.

Denslow diz que os conflitos entre fornecedores (*planters*) e donos dos engenhos centrais eram por causa da distância entre a propriedade e o transporte. Para isto, o Relatório da Usina Sinimbu, em 1894/1895, dizia que as contas do transporte ferroviário eram o que mais pesava (“*the railroad account is the heaviest we have*”) (1974, p. 63). Mas era muito mais pela divisão do trabalho, coisa que ele mesmo reconheceu, que o engenho seria unicamente a indústria de transformar cana em açúcar, enquanto a *plantation* pertencia aos fornecedores. A divisão social do trabalho punha pressão dos fornecedores sobre os gerentes dos engenhos centrais; por outro lado, eles pressionavam os fornecedores sobre o preço da cana ao rejeitar a palha da cana (“olho da cana”), ou perda de tempo no carregamento da cana nas estações ferroviárias. Além do mais, este autor ainda mostra outro problema: o do tipo de cana, a otaiti, que havia sofrido doenças nas décadas de 1870 e 1880 (Denslow, p. 68).

351. Ofício de Francisco do Rego Barros ao Presidente da Província, em 15/10/1885 e Ofício do Gerente da CSFB a Francisco do Rego Barros, em 16/09/1886.

352. Ofício do engenheiro-fiscal ao Presidente, em 14/12/1885; e Ofício da Comissão na Europa ao engenheiro-fiscal, em 08/10/1885. Relatório sobre Tiúma, de 08/05/1890.

Quanto aos preços, desde o primeiro contrato, o de *Keller & Cia.*, de que os fornecedores e compradores discordavam e, mais ainda, quando da extinção de um contrato e sua renovação. Por esta razão, muitos senhores de engenhos pretenderam montar seu próprio Central, não o fazendo por falta de capitais, embora possuidores de grandes cabedais em terras, instrumentos de trabalho e frutos pendentes<sup>353</sup>.

Uma vez submetidos, pelo contrato, ao gerente dos engenhos centrais, os fornecedores sofriam praticamente de chantagens, pois não podiam vender suas canas em livre concorrência, também pela própria natureza perecível do produto. Os preços eram impostos, geralmente, dos engenhos centrais para os fornecedores e sabiam que, se não aceitassem, perderiam a colheita.

Em 1884, por exemplo, o preço da cana estava a 8 rs. por quilo, e caiu, oficialmente, quando a comissão indicada pelo governo, em 1887, estabeleceu 4.000 rs. por tonelada de cana. Em 1890, esse clima parecia ser insustentável e os fornecedores da Usina João Alfredo preferiram rescindir o contrato. O grande trunfo dos usineiros passou a ser os banguês de fogo morto, pertencentes a seus fornecedores<sup>354</sup>.

As ferrovias implantadas entre engenhos trouxeram para o universo interiorano um choque de natureza antropológica, para não dizer cultural; e talvez, daí, o grande número de acidentes, tanto com os trabalhadores rurais, como com os próprios operários ferroviários. Além dessa aparente quebra de harmonia, a ferrovia causava vexames aos proprietários, às vezes, pondo obs-

.....  
353. Ofício do engenheiro-fiscal Lourenço de Sá e Albuquerque ao Governador de Pernambuco, em 01/09/1891.

354. Ofício de Francisco do Rego Barros ao Vice-Presidente, em 04/06/1889. *Diário de Pernambuco*, de 10/01/1884. Ofício do Diretor da Usina João Alfredo ao Governador do Estado, em 17/09/1890.

táculos na indenização de suas propriedades, para a construção de outro ramal. Outro fator de risco ocasionado pelos trens foram os incêndios nos canaviais, como ocorreu no Engenho Bom-Dia, em 1886, no trecho do Prolongamento. O senhor de engenho saiu com 60 homens armados e deteve a locomotiva do trem especial de carga, devido a um incêndio provocado por fagulhas de fogo do trem misto que passara minutos antes. Resultou só em ameaças aos maquinistas. A ferrovia se defendeu, alegando que os senhores plantavam até nas rampas de aterro e junto às banquetas da estrada. Brigaram, ainda, os trustes entre si (CSFB e NBSF) por pretensão das terras deste ou daquele município para implantar os engenhos. Ficaram conhecidos casos envolvendo as terras férteis de Gameleira, Jaboaão, Nazaré e Goiana<sup>355</sup>.

Os senhores de engenhos tomavam partido ainda pelas ferrovias, em detrimento do trabalho dos almocreves. Tratava-se de uma aspiração progressista, como deixavam transpirar em suas opiniões, contra o improdutivo modo de transportar dos almocreves. Estes eram em bom número e sofriam deslealmente a concorrência da ferrovia. O próprio governo tratava de afastar o tropeiro, chegando o Ministro da Agricultura a reduzir a taxa de fretes de algumas ferrovias, visando “acabar com a concorrência do tropeiro, que tanto prejudicava a questão dos fretes”<sup>356</sup>.

No início de 1889, tomando como modelo desses conflitos, a Usina João Alfredo, em Goiana, cuja direção era da firma Pereira Carneiro & Cia., pedia a suspensão do engenheiro-fiscal, por não estar favorecendo os andamentos daquela construção. O engenheiro tinha criticado o não cumprimento de cláusulas, principalmente

.....  
355. EF 24. Ofício do chefe da Locomoção do Prolongamento da Recife – São Francisco, ao seu engenheiro-chefe, em 03/11/1886; MA 11. Ofício do Ministério da Agricultura ao Presidente da Província, em 31/05/1883.

356. MA. Circular do Ministério da Agricultura, de 03/02/1887.

a linha de *tramways*, que de 9.825 m de extensão, só haviam sido construídos cerca de 3.000, faltando pontilhões, bueiros etc.<sup>357</sup>.

Conflito maior, provocado pela implantação dessa usina, ocorreu com os comerciantes de Goiana, quando aquela pretendeu fazer um porto particular no rio Goiana, de onde começaria sua linha de *tramways*. Isto prejudicaria enormemente o pequeno porto da cidade (o da Conceição [?]), às margens do canal aberto na década de 1870<sup>358</sup>. A reação da pequena burguesia de comerciantes e homens de estamento, tanto jurídico como administrativo, junto a intelectuais, refletiu-se na imprensa local. O jornal *A Plebe*, de Goiana, reagiu às pretensões da usina, conclamando o povo e os comerciantes para o protesto contra a dominação da usina que já monopolizara a agricultura e agora pretendia dominar o comércio, dizia o jornal. *A Plebe* não representava bem a burguesia comercial, pois, analisando a decadência da cidade e a crise do comércio porque esta passava, alegava que eram produtos da desunião entre comerciantes e nada mais<sup>359</sup>.

Os interesses de colocar *tramways* na localidade Pai Domingos, em direção à usina, conflitavam com os interesses de comerciantes locais e políticos que, desde 1864, já haviam solicitado, através da Assembleia Legislativa, uma linha de ferro de Goiana a Japomim (afluente do rio Goiana), na confluência com o Capibaribe-mirim.

.....  
357. EC. Relatório da Usina João Alfredo, pelo engenheiro-fiscal Manuel Marques d'Albuquerque Maranhão, em 29/02/1889. Ofício de Francisco do Rego Barros ao Vice-Presidente, em data de 04/05/1889. Ofício de Manuel Marques d'Albuquerque Maranhão ao Presidente da Província, em 04/06/1889.

358. O contrato para canalizar o rio Goiana, a partir do rio Capibaribe-mirim (que passa junto à usina), e ia em linha reta para a cidade, foi feito entre a presidência da província e o Dr. Manoel Polycarpo Moreira de Azevedo, em 10 de dezembro de 1870. Termo do contrato entre a Exma. Presidência da Província de Pernambuco e o Dr. Manoel Polycarpo Moreira de Azevedo para abertura e canalização do rio Goiana. O canal teria 15 metros de largura por dois de profundidade, com duas docas, uma de cada lado do baldo do rio.

359. *A Plebe*, de 18/08/1890, nº 2, ano 1, Goiana-PE.

Não concordavam, à época da usina, depois de mais de 20 anos, que uma simples empresa capitalista a conseguisse, embora do lado contrário, ao norte do rio Goiana, às margens do Tracunhaém. O importante de tudo isso, embora sem conhecer os resultados a que chegaram os goianenses, é que *A Plebe* conseguiu levar cerca de 500 pessoas à usina em marcha de protesto, no dia 11 de setembro, com música e vivas patrióticos<sup>360</sup>.



.....  
360. *A Plebe*, de 15/09/1890, nº 6, ano 1; A Província, 11/09/1890, p. 2; Ver: SANTIAGO, M. *Analeto Goianense*, Tomo I, p. 231-234.

---

## ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

**P**ode-se entender o período da modernização da produção açucareira como uma etapa de penetração do capitalismo no campo, mesmo tendo este de enfrentar e conviver com relações pré-capitalistas.

Durante todo o processo de transição capitalista no Brasil – que se estende da segunda metade do século XIX aos nossos dias –, a subordinação da agricultura ao capital é indireta [...] isto é dominação indireta do capital sobre o trabalho, ou ainda, dominação indireta das relações capitalistas de produção na agricultura entendemos que a produção e, naturalmente, sua expansão não dependem da acumulação de capital na agricultura. [...]. A dominação indireta se afirma, positivamente, pelo fato de que a expansão de produção agrícola depende da expansão do capital (isto é, da acumulação) no conjunto da economia (Silva, 1979, p. 9).

Como observou Azevedo,

A economia capitalista é o que caracteriza as grandes usinas, pelo seu poder de expansão, de absorção, de conquista de terras novas e de centralização [...] A sua tendência característica é das explorações latifundiárias e da concentração da propriedade rural (1964, p. 171).

O processo a que podemos chamar de usineiro, em Pernambuco, a partir da falência dos engenhos ingleses, não deve ser estudado isoladamente, dando preponderância à elite canavieira do Estado ou lhe atribuindo fracassos. Tem de ser visto dentro de um processo de introdução do capitalismo no campo, cujo predomínio não é desta ou daquela elite provincial/estadual, mas da hegemonia do capital, ou melhor dizendo, da região do capital. Na investigação sobre o passado econômico de Pernambuco, encontrei paralelos constantes com outras províncias, como é o caso, muito próximo, de Alagoas, a partir de obras tributárias do enlace econômico e cultural entre pernambucanos e alagoanos, neste trabalho, representados por Diegues Júnior e Moacyr Sant'Ana. Para a Paraíba, há o estudo pioneiro de Diana Galliza, bem como o nosso *A economia paraibana no século XIX...* (2021). Tentativas houve no Rio Grande do Norte e em Sergipe para implementar engenhos centrais, mas, em ambas as províncias, a modernização do parque bangueseiro não encontrou refúgio em montantes de capital suficientes para se transferir para o processo usineiro. Num contexto geral, baseei-me no livro de Roberta Barros Meira para demonstrar o raciocínio acima dito de que os engenhos centrais começaram a penetração do capitalismo no campo (Ver Melo, 2021).

Alguns empreendedores podem ter confundido o momento de representar empresas capitalistas inglesas com a demanda de capital. No caso exclusivo de Jovino Bandeira, representante da NBSF e da *Fawcett Preston*, isto não o fez capaz de levantar o capital necessário para fundar um engenho central no Rio Grande do Norte. Isso também pode ser dito de Anfrísio Fialho, representando a CSFB, muito embora tenha conseguido essa empresa levantar quatro engenhos e principiado a moer. Há que se levar em conta também que, além do escasso capital nacional e dos empreendimentos individualizados, tratava-se de uma luta de oligopólios britânicos, através de representantes brasileiros. Era a busca pelo

monopólio do mercado produtor, apoiada pelos incentivos do governo, a garantia de juros.

A tentativa de juntar ferrovias a engenhos centrais também parece não ter dado certo naquele momento, devido à resistência à divisão do trabalho, em que os produtores de cana ficariam fora do processo de produção de açúcar. Foi, no entanto, bastante satisfatória no processo usineiro. A ferrovia, por si só, não é atração suficiente se não houver disponibilidade de capital.

A tentativa de tornar a estrutura agroindustrial canavieira em eminentemente industrial, através dos engenhos centrais, não surtiu efeito em Pernambuco, mas houve casos isolados de sucesso como no Rio de Janeiro, com o Quissamã; em São Paulo, com quatro engenhos; e na Bahia. A divisão social do trabalho provocou novos tipos de choques de interesses ao ter separado, em duas categorias, a do antigo senhor de engenho.

A figura do fornecedor de cana não é produto direto desse período (1870-1890), pois já existia como lavrador-fornecedor, aquele que arrendava terras para plantar canas e fornecê-las para, geralmente, o engenho proprietário da terra arrendada. Sua existência vem desde os primórdios do colonialismo. O que realmente é novo diz respeito à mudança social ocorrida com o senhor de engenho tradicional que, de plantador e produtor, passa, em sua maioria, a mero plantador. Há como que uma regressão social em seu status, passando a engrossar o contingente dos lavradores-fornecedores, o que lhes empeará um sentido a mais de fração de classe.

Essa mudança chegou até a década de 1970, ocasionando uma redistribuição de mando, visto que a oligarquia canavieira tradicional tinha perdido seu status em detrimento do crescimento da oligarquia industrial usineira, quase sempre absentista (principalmente nas últimas décadas, com a penetração de trustes nacionais, como José Ermírio de Moraes e Othon Bezerra de Mello, embora este seja da terra e se expandiu pelo país afora se diversi-

ficando), de forte controle político-social, porque eminentemente capitalista. Talvez possamos ler a gestão em Pernambuco do governador e usineiro Cid Sampaio (1959 a 1963), os últimos lampejos dessa dominação, pois a Sudene já estava dando novas referências de desenvolvimento capitalista.

As soluções que foram apontadas, à época dos engenhos centrais e realizadas, algumas na prática, não corresponderam ao crescimento de lucros que os senhores de engenhos pretendiam; posteriormente não corresponderam ao que os usineiros esperavam, agora, já, em fase direta de concorrência com o processo industrial do açúcar levado a efeito em São Paulo (Meira, 2010). O que se sabe é que, para contornar as crises cíclicas da *plantation* canavieira, o Estado teve de intervir desde a implantação das usinas, com subsídios, até a criação de instituições, como o Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA). Por sua vez, os industriais da cana criaram um órgão informativo, publicitário e educativo, a revista *Brasil Açucareiro*, representando o Instituto supracitado.

Em verdade, a elite canavieira do Estado, desde os tempos de Província, esteve diante de um grande dilema: como se assumir capitalista, esperando obter uma escala ascensional de lucros, se o mercado externo não é controlado pelo produtor? O círculo vicioso se reforçou com a proteção do governo, tornando-se paliativo a uma classe, de tempos em tempos sem, contudo, erradicar a crise. Por outro lado, e mesmo que o Estado pretendesse, as elites proprietárias resistiriam ou se adaptariam em alianças, locupletando-se das barganhas sobre salários da mão de obra flutuante.

Como a classe dominante não pode perder seus lucros, suas propriedades privadas, e não pode ganhar o mercado externo, apela para o Estado. Como este se identifica com aquela, vistos os elementos pertencerem aos dois aparatos da dominação, lógico é que não se pense em soluções anticapitalistas.

Culpa-se a estrutura da agroindústria canavieira por não ser suficientemente rentável, mas não se cogita jamais sobre a distribuição desta pequena rentabilidade. Amealham para si. Assim, o Estado e a classe dominante nos levam a uma formulação maquivaélica de que deve haver protecionismo (e não intervencionismo) sem, contudo, nos mostrar a quem unicamente cabem os lucros. Durante toda a pesquisa, moveu-me a ideia de provar os falsos mecanismos de incentivos à agroindústria, porque unilaterais em sua acumulação de riquezas à custa do sacrifício do ingente exército rural de reserva e do triste lumpemproletariado, que, até hoje, infestam nossa paisagem rural e urbana. Minha vivência em Goiana (décadas de 1950 e 1960) serviu para avaliar socialmente o impacto que é deixar essa mão de obra sazonalmente num estado lumpen.

Apesar de termos trabalhado sobre um período essencialmente limitado, pretendíamos descobrir as falácias das soluções apontadas pela oligarquia canavieira e pelo próprio Estado. Isto foi possível ao analisar as situações anteriores aos engenhos centrais, que podem ser descritas como críticas, principalmente o período de implantação dos engenhos a vapor: 1820-1875. O conhecimento de situações difíceis da agroindústria canavieira, a partir da República inaugurada até os dias de hoje, tem-se revelado como verdadeiro mito de Sísifo, pelo qual, a persistirem as estruturas vigentes de capitalismo dependente, não chegamos a lugar seguro algum na balança do comércio internacional.

A implantação dos engenhos centrais apenas veio alterar parte dos meios de produção, mas não o modo de produção. A estrutura econômica, baseada no tripé meios de produção, relações, distribuição de produção, não foi mudada, principalmente a terra, talvez o mais forte fator de produção, em se tratando de um tipo de *plantation* que permaneceu intocado. A renda continuou concentrada e as relações de produção arcaicas, de um lado, e capitalistas,

por outro, sem, contudo, uma melhoria para com as prestações de serviços, sequer investimentos em nível municipal. Goiana, do nosso período, acima aludido, permaneceu estagnada por longas décadas, muito embora contasse com duas usinas e um complexo cimenteiro (da propriedade de um dos usineiros), que viviam sob um protecionismo da prefeitura, com isenção de impostos.

Então, o que mudou? O que esperava a elite latifundiária de, apenas, uma adaptação tecnológica, senão uma pequena margem de mais-valia? Ou seja, a produtividade da *plantation* canavieira continuou em baixa rentabilidade, só compensada (para os proprietários) pela baixa remuneração aos operários e pelo uso da massa lumpen. Ela jamais pensaria em dividir seus lucros; não teria sido por isso que não se interessou, historicamente, por emigrantes europeus? Também pensamos. Pior, pois, admitir uma reforma agrária, o que poderia ter equilibrado a demanda de empregos, depois do 13 de maio. Mas isto seria um suicídio, já que estariam jogando fora sua fonte de riqueza, enquanto o preço do açúcar não lhe fosse satisfatório, a mão de obra flutuante.

Com que nos deparamos, neste estudo, é a passagem da economia, que até então era pré-capitalista, para um estágio decididamente capitalista e, logo, internacional, mas dependente. Aliás, a ligação da economia regional sempre se fez diretamente com as metrópoles europeias. Internacionalizou-se sem se nacionalizar. Daí o seu caráter de dependência, extensivo a todo o país. Cada parte está para o capitalismo internacional muito mais ligado e dependente do que às partes em si. Não foi assim que se construíram as ferrovias?

Pernambuco e o Nordeste entraram, assim, na órbita do neocolonialismo, realização prática de uma ideologia chamada, pelas esquerdas, de imperialismo e, hoje, chamada pelos liberais de globalização. E com suas convenções, foram distribuídas às categorias sociais com quem melhor se entrecruzassem. Assim é que a

oligarquia canavieira nordestina, em geral, se identificou com as exportações de seus produtos, a ponto de reproduzir dentro do país o slogan que agradou ao capitalismo industrial: nosso país é essencialmente agrícola.

Ao assumir este papel, a oligarquia agroexportadora entrou em choque com sua homônima, incipientemente industrial, principalmente a canavieira de São Paulo. No caso mais específico de Pernambuco, tal choque não ganhou dimensões, visto que o parque industrial ficou limitado a têxteis e produção doméstica (até pouco antes de ser criada a Sudene). Em suma, tratava-se de uma luta de mercados (pode-se dizer de classes?), em que as frações de classe se antagonizavam, beneficiando a economia capitalista, que detém em suas mãos as diretrizes do modo de produção dominante.

Dessa forma, o antagonismo de oligarquias de parentelas (a “aristocracia” de Gilberto Freyre), passou a alianças ou choques em níveis de classes (ou frações de), que muitas vezes foram dissolvidos pela constituição de empresas controladoras tanto do fornecimento da cana como da produção do açúcar. A economia pernambucana passou a ser uma parcela do capitalismo internacional (em sua forma industrial), cedendo seu posto de maior produtor a São Paulo, fechando algumas usinas e alienando outras para empresas capitalistas. A cada ano, os proprietários da *plantation* canavieira, mais exatamente os fornecedores de cana, se lamentavam da baixa rentabilidade de sua atividade, enquanto os verdadeiros produtores, alienados da posse de produção, os trabalhadores rurais, de há muito, se proletarizaram, por uma parte; e, por outra, viraram boias-frias.

---

## DOCUMENTAÇÃO (COLEÇÕES MANUSCRITAS)

### Fontes

Coleção APEJE - Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

Associação Comercial (AC), 1878-1895.

Contratos, 1878 (sem catalogação).

Diversos (D)

Editais (E.), 1867-1899.

Engenhos Centrais (EC), 1875-1893.

Estradas de Ferro (EF), 1855-1896.

Leis Provinciais (1870-1890) (Coleção das Leis Provinciais de Pernambuco).

Ministério da Agricultura (MA), 1861-1892.

Portarias (P), 1870-1890.

Porto do Recife (PR), 1857-1894.

Relatórios do Ministério da Fazenda (1870-1890).

Tesouraria da Fazenda (T.F), 1850-1890.

Tesouraria de Província (T.P), 1850-1890.

### Documentação (manuscritos e impressos)

ACTA da Sessão de Inauguração da Exposição Provincial de Pernambuco, em 1872; e Catálogo dos Produtos Expostos. Recife: Typografia do Jornal do Recife, 1872.

ÁLBUM Ilustrado de Goyanna. 1921. Recife: Imprensa Industrial, 1921.

ALMANACK Administrativo, Mercantil, Industrial e Agrícola da Província de Pernambuco, para o anno de 1881. Recife, 1881.

ALMANACH de Goyanna, 1930. Recife: Empreza Jornal do Comercio, 1929.

O AUXILIAR da Indústria Nacional Pernambuco, Typographia Apollo, 1885.

O AUXILIADOR da Indústria Nacional: Ou Collecção de Memórias e Notícias interessantes (RJ) - 1833 a 1896. **Disponível em:** [http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?](http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=302295&pagfis=22115&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#)

**bib=302295&pagfis=22115&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#.**

BEAUREPAIRE ROHAN, Henrique de. *Considerações acerca dos melhoramentos em relação às secas de que são susceptíveis algumas províncias do norte do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia do Globo, 1877, 20 p.

BOWMAN, David W. *Informações dadas ao Ilmo. Sr. Roberto Grundy (...) acerca de sua fundição de ferro em Pernambuco*. Recife: Typographia de Santos & Cia. 1855.

CARTAS ao Exmo. Sr. Conselheiro Senador J.J. de Oliveira Junqueira, por um engenheiro civil. Pernambuco: Lithotypographia a Vapor de J.E. Rusccl, 1879.

CRISE do Açúcar (Representação e Memorial apresentados ao corpo legislativo da nação brasileira, pelo Centro de Indústria e Comércio de Indústria e Comércio de Assucar do Rio de Janeiro). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, 43 p.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Indústria Assucareira, Usinas e Engenhos Centrais. Rio de Janeiro, 1910.

EXPOSIÇÃO de Produtos Naturais e Agrícolas, promovida pela Sociedade Patriótica 12 de Setembro, em 2 de dezembro de 1873. Recife: Typographia Mercantil, 1873, 47 p.

EXPOSIÇÃO Provincial de Pernambuco, Inaugurada em 04 de julho de 1875, na cidade do Recife. Recife: Typographia de M. Figueroa de F. & Filhos, 1878, 63 p.

FALLA com que o Exmo. Sr. Comendador Henrique Pereira de Lucena abriu a Sessão da Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco, em 01 de março de 1874.

GERENTE da Companhia Pernambucana e o ex-diretor F.F. Borges (O) Recife: Typographia Universal, 1885.

REGO, José Pereira. *Memória Histórica das Epidemias da Febre Amarela e Cólera-Morbo que tem reinado no Brasil*. Rio de Janeiro, 1873.

RELATÓRIOS dos Presidentes da Província de Pernambuco (1870-1890). Recife: Typographia de M. Figueiroa e Filhos.

RELATÓRIO da Companhia Usina Pinto, apresentado em Assembleia Geral, no dia 30 de abril de 1888. Pernambuco: Typographia do Commercio, 1888, 6 p.

RELATÓRIO do Gerente, apresentado em Assembleia Geral, no dia 22 de maio de 1889. Companhia Usina Pinto. Pernambuco: Typographia do Commercio, 1889, 30 p.

RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Governador, Dr. Antônio Gonçalves Ferreira, pelo engenheiro Manuel de Sá Brunet (contratos de usinas). Recife, 1902, 310 p.

RELATÓRIOS do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1870-1892). Rio de Janeiro: Typographia/ Imprensa Nacional.

RELATÓRIOS do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1870-1892). Rio de Janeiro: Typographia/ Imprensa Nacional.

REVISTA DE ENGENHARIA. 1879-1891. Disponível em: <https://bndigital.bn.br/acervo-digital/revista-engenharia/709743>.

SUCINTA Notícia sobre a Indústria da Província de Pernambuco, pela Comissão Agenciadora de Produtos Naturais para a Exposição de Antuérpia, na Bélgica, no ano de 1885.

## Periódicos

*A Província*

*Almanack de Pernambuco, 1899-1925. Recife.*

*A Plebe. Instituto Histórico de Goiana.*

*Arquivos. Revista da Diretoria de Documentação e Cultura, Recife.*

*Brasil Açucareiro, Recife.*

*Diario de Pernambuco, Recife.*

*Diário Oficial do Império. Rio de Janeiro.*

*Gazeta Mercantil. Rio de Janeiro.*

*Revista Agrícola e Comercial, Recife.*

*Revista Ciência e Trópico, Recife.*

*Revista de História, São Paulo*

*Revista de História Municipal*, Recife.

*Revista do Arquivo Público*, Recife.

*Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, Recife.

---

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, João Valente. Edward Thompson e o conceito de formação da classe trabalhadora. *In: A classe social como processo: o conceito de formação da classe trabalhadora. Revista de Sociologia Configurações*, p. 20-24. Disponível em: <http://configuracoes.revues.org/2/03/2013/>. Acesso em: 02 mar. 2013.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A Invenção do Nordeste e outras artes*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco; Editora Massangana; Cortez Editora, 1999.

ALMANACK DE PERNAMBUCO, 1860, 1870. Coleção Associação Comercial (AC.1).

ANDRADE, J. Bonifácio X. Do bangüê à usina em Pernambuco. Dissertação Mestrado em Sociologia - Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1975.

ANDRADE, Luiz de Carvalho Paes de. *Questões econômicas em relação à Província de Pernambuco*. Recife, 1864.

ANDRADE, Manoel Correia de. *A Terra e o homem no Nordeste*. 2. ed. São Paulo: Braziliense, 1964.

ANDRADE, Manoel Correia de. Espaço e tempo na agroindústria canavieira de Pernambuco. *Estudos Avançados*, v. 15, n. 43, p. 267-280, 2001.

ANDRADE, Manoel Correia de. Introdução. In: MILET, Henrique Augusto. *Os Quebra-Quilos e a crise da lavoura*. 2. ed. São Paulo: Global; Brasília: INL, 1987, p. 7-22.

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil, por suas Drogas e Minas*. (Edição fac-similar). Recife: Museu do Açúcar/ Imprensa Universitária da Universidade Federal de Pernambuco, 1969.

ARANHA, Gervácio Batišta. *Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925)*. Campina Grande: EDU-FCG, 2006.

ARAÚJO, José Tomás Nabuco. *Juſta Apreciação do Predomínio Praieiro ou História da Dominação da Praia*. Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano; Companhia Editora de Pernambuco, s/d. (edição fac-similar de 1847).

ARAÚJO, Tatiana Brito de. *Os engenhos centrais e a produção açucareira no Recôncavo Baiano, 1875-1909*. Salvador: Federação das Indústrias do Estado da Bahia, 2002.

AULER, Guilherme. *A Companhia de Operários (1839-1843)*. Recife: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, 1959.

AZEVEDO, Fernando de. *Canaviais e engenhos na vida política do Brasil*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, [1964].

BARAN, Paul A.; SWEEZY, Paul M. *Capitalismo Monopolista*. Tradução de Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

BARRETO, Luiz do Rego. *Memória Justificativa sobre a Conduſta do Marechal de Campo Luiz do Rego Barreto durante o tempo em que foi Governador de Pernambuco e Presidente da Junta Constitucional do Governo da Mesma Província*. Oferecida à Nação Portuguesa. Lisboa: Typographia de Desiderio Marques Leão. 1822.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Edições Folha da Manhã 1953.

BOURDIEU, P. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BOUVIER, Jean. A economia: as crises econômicas. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre. *História: novas abordagens*. Tradução de Henrique Mesquita. Rio de Janeiro: Francisco Alves; Editora 1976. p. 21-39.

BRASIL Açucareiro. Revista quinzenal dirigida pela Comissão de Defesa da Produção do Assucar (RJ) - 1932 a 1979. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=002534&pesq=alberto%20pires%20amarante&pagfis=7616>.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: o tempo do mundo*. v. 3. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BUKHARIN, N. *O Imperialismo e a economia mundial*. Tradução de Aurélia Sampaio Leite. Rio de Janeiro: Laemmert, 1969.

BURKE, Peter. *A Revolução Francesa da historiografia: a Escola dos Annales, 1929-1889*. 2. ed. Tradução de Nilo Odália. São Paulo: UNESP, 1991.

CALHEIROS, Barnabé Elias da Rosa. *Memória sobre a cultura do café na Província das Alagoas*. Recife: Museu do Açúcar, 1967.

CAMPOS, Zóia Vilar. *Doce Amargo: produtores de açúcar no processo de mudança - Pernambuco (1874-1941)*. São Paulo: Annablume, 2001.

CANABRAVA, Alice Piffer. A Grande Lavoura. In: HOLANDA. Sérgio Buarque de (Dir.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, v. 6. O Brasil Monárquico: declínio e queda do Império. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, p. 106-163.

CARDOSO, Fernando Henrique. O consumo da Teoria da Dependência nos EUA. *Ensaio de Opinião*, Rio de Janeiro: Editora Inúbia, v. 4, n. 615, 1977.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTTO, Enzo. *Dependência e desenvolvimento na América Latina*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.

CARVALHO, Zóia Campos de. *Rosto e máscara do senhor de engenho de Pernambuco (1822-1888)*. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1988.

CASTRO CARREIRA, Liberato de. *História financeira e orçamentária do Império no Brasil*. 2ª. ed. 2 v. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980.

CAVALCANTI, Paulo. *Eça de Queiroz, agitador no Brasil*. 4. ed. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 2009.

CHACON, Vamireh. *Economia e sociedade*. Recife: Museu do Açúcar, 1973.

CHACON, Vamireh. Algodão e tecidos no Nordeste (Um Caso de Interrelacionamento de Agricultura e Indústria). *Ciência e Trópico*, Recife: IJNPS, v. 2, n. 1, p. 2749, 1974.

CHAUNU, Pierre. A economia: ultrapassagem e perspectiva. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (Orgs.). *História: novas abordagens*. Tradução de Henrique de Mesquita. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1976 p. 40-58.

CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Tradução de Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira /MEC, 1975.

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 8. ed. São Paulo: Fundação Editora UNESP, 2007.

COSTA, Márcio Jorge Porangaba. A modernização do processo de fabricação de açúcar em Pernambuco, no século XIX: a contribuição dos engenhos centrais. *Economia política do desenvolvimento*, Maceió, v. 1, n. 3, p. 7-47, set./dez. 2008.

COSTA E SILVA, Genny da. *Terra e trabalho*: política de regulamentação, 1843-1850. Dissertação Mestrado em História - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1979.

COSTA HONORATO, Manoel da. *Dicionário topográfico, estatístico e histórico da Província de Pernambuco*. Recife: Secretaria da Educação e Cultura, 1976.

COSTA PINTO, L. A. *Lutas de famílias no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1949.

CRUZ, Luana Honório. Os caminhos do açúcar no Rio Grande do Norte: o papel dos engenhos na formação do território potiguar (século XVII ao início do século XX). Tese Doutorado em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.

DABAT, Christine Rufino. A produção de açúcar nas fronteiras da modernidade: o percurso de Henrique Augusto Milet (Pernambuco, século XIX). *CLIO – Revista de Pesquisa Histórica*, n. 30.2. Disponível em: <http://www.revista.ufpe.br/revistaclio/index.php/revista/article/view/303>. Acesso em: 05 jan. 2014.

DABAT, Christine; LUNA, Víctor Hugo. O Imperial Instituto Pernambucano de Agricultura - IIPA, 1859-1871: o malogro de um projeto inovador de parceria público privado. *Revista Brasileira de Inovação*, Campinas, SP, v. 14, n. 1, p. 217-240, 2015. DOI: 10.20396/rbi.v14i1.8649095. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rbi/article/view/8649095>. Acesso em: 26 jun. 2023.

DANTAS, O. R. (Org.). *Directorio Commercial Brasileiro*. Recife, 1922.

DEAN, Warren. *Latifundia and Land Policy in Nineteenth Century*. *HAHR*, n. 4, 1971, p. 606-625.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

DE CARLI, Gileno. *O processo histórico da Usina em Pernambuco*. Rio de Janeiro: Pongeti, 1942.

DELSON, Roberta M. Sugar Production for the Nineteenth Century British Market: Rethinking the Roles of Brazil and the British West Indies. In: ALBERT, Bill; GRAVES, Adrian (Eds.). *Crisis and Change in the International Sugar Economy, 1860-1914*. Norwich/Edinburgh, 1984. p. 59-82.

DENSLOW, David. *Sugar Production in Northeastern Brazil and Cuba, 1858-1908*. PhD. Tese Doctor of Philosophy - Yale University, 1974.

DIEGUES JÚNIOR, Manoel Balthazar Pereira. *Memória apresentada ao Congresso Agrícola do Recife pelo Dr. Manoel Balthazar Pereira Diegues Junior*. Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, Recife: CEPA/Fundação Estadual de Planejamento Agrícola de Pernambuco, 1978 (p.244-272).

DIEGUES JÚNIOR, Manuel. O Bangüê em Pernambuco no século XIX. *Revista do Arquivo Público*. Recife, (IX a XII), 15-30, 1952/1956.

DIEGUES JÚNIOR, Manuel. *O Bangüê nas Alagoas: traços da influência do sistema econômico do engenho de açúcar na vida e na cultura regional*. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1949.

DIEGUES JÚNIOR, Manuel. *O engenho de açúcar no Nordeste do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1952.

DOBB, Maurice. *A Revolução do Capitalismo*. Tradução de Afonso Blacheyre. Rio de Janeiro: Zahar, 1974.

DONGHI, Halperin. *História da América Latina*. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

DUBY, Georges. História Social e Ideologias das Sociedades. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (Orgs.) *História: novos problemas*. Tradução de Theo Santiago. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1976. p. 130-145.

EDMUNDSON, William. *A Gretoeste: a história da rede da Great Western of Brazil*. João Pessoa: Ideia, 2016.

EDMUNDSON, William. *Delmiro Gouveia: biografia de um pioneiro*. João Pessoa: Ideia, 2018.

EDMUNDSON, William; HART, Ian. *A história da caça de baleiras no Brasil: de peixe real a iguaria japonesa*. Barueri, SP: DISAL Editora, 2014.

EISENBERG, Peter. Abolishing Slavery: the process on Pernambuco's sugar plantations. *The Hispanic American Review*, LII, n. 4., p. 580-597, 1972.

EISENBERG, Peter. *The Sugar Industry in Pernambuco (1840-1910). Modernization without Change*. University California Press, 1974.

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudanças: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Tradução de João Maia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

EISENBERG, Peter. Abolishing Slavery: the process on Pernambuco's sugar plantations. *The Hispanic American Review*, LII (4) 580 – 597, 1972.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*. São Paulo: Globo, 1975. (2 volumes).

FERNANDES, Irene Rodrigues da Silva. *Comércio e subordinação: a Associação Comercial da Paraíba no Processo Histórico Regional – 1889-1930*. João Pessoa: Editora Universitária, UFPB, 1999.

FRAGOSO, Danillo. *Boulitreau, senhor de engenho francês em Pernambuco*. Recife: Museu do Açúcar, 1970.

FRANK, André Gunder. *Lumpen-Burguesia, Lumpen-Desenvolvimento*. Tradução de José Gomes. Porto: Portucalense Editora, 1971.

FREITAS, Marcelo Pontes; FREIRE, Maria Emília Lopes; FARIÁ Mariá Silva. *Os caminhos do açúcar em Pernambuco: reflexões sobre a relação espacial e operacional da ferrovia com a usina de açúcar*. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Pernambuco. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/do->

cument/view/12945268/os-caminhos-do-acucar-em-pernambuco-usp. Acesso em: 06 jul. 2012.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. São Paulo: José Olympio Editora, 1948.

FREYRE, Gilberto. Um engenheiro francês no Brasil. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1940.

FREYRE, Gilberto. *Os anúncios de escravos nos jornais brasileiros do século XIX*. 1.<sup>a</sup> ed. Recife, 1963.

FREYRE, Gilberto. *Vida social no Brasil nos meados do século XIX*. 4. ed. São Paulo: Global, 2008.

FREYRE, Gilberto. *Nordeste*. Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. São Paulo: Global Editora, 2004. (7.<sup>a</sup> ed.).

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1970.

GALLOWAY, J. H. The Sugar Industry of Pernambuco during the Nineteenth Century. *Annals of the Association of American Geographers*. v. LVIII, n. 2, p. 285-303, 1968.

GEBARA, Ademir. *O mercado de trabalho livre no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

GIDDENS, Anthony. *A estrutura de classes das sociedades avançadas*. Tradução de Márcia Bandeira de Mello Leite Nunes. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

GLUCKSMANN, André. Nem todos somos proletários. Tradução de Stea Penido e Pedro Luiz Veiga. *Ensaio de Opinião*, Rio de Janeiro, v. 4, p. 74-104, 1977.

GODOY, Marcelo Magalhães. *Persistência do tradicional: o processo de modernização da agroindústria canavieira do Brasil e a sobrevivência de formas produtivas não-capitalistas*. Disponível em: [ideas.repec.org/p/cdp/texdis/td309.html](http://ideas.repec.org/p/cdp/texdis/td309.html). Acesso em: 13 mar. 2013.

GÓES, Raul de. *Um sueco emigra para o Nordeste*. Rio de Janeiro: Ed. José Olímpio, 1964.

GOMES PERCHEIRO, D. A. *Portugal e Brasil, emigração e colonização*. Lisboa: Typ. Luso-Hespanhola, 1878.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978.

GOUVEIA, Fernando da Cruz. Os De Mornay e a Indústria Açucareira em Pernambuco. *Brasil Açucareiro*, ano XXXV, v. LXX. Recife: Museu do Açúcar, p. 78-84, agosto, 1967.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. Tradução de Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRAHAM, Richard. *Britain & the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

GUIMARÃES, Alberto Passos. *Quatro séculos de latifúndio*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

HEROLD, Marc. Import of European sugar machinery to offset the sugar crisis in Bahia, 1875-1914. *Rev. Ciênc. Admin.*, Fortaleza, v. 15, n. 1, p. 11-37, jan./jun. 2009.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era do capital (1848-1875)*. Tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

HOBBSAWM, Eric J. *The Age of Capital (1848-1875)*. London: Abacus, 1984.

HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagem. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1978.

HOBBSAWM, Eric J. As classes operárias inglesas e a cultura desde os princípios da Revolução Industrial. *Níveis de Cultura e Grupos Sociais*. Colóquio da Escola Normal Superior de Paris, 7 a 9 de maio de 1966. Tradução de Franco de Sousa. Lisboa: Edições Cosmos; Santos: Livraria Martins Fontes, 1974, p. 239-263.

HOBBSAWM, Eric J. A História Britânica e os “Annales”; um comentário. In: HOBBSAWM, Eric. *Sobre História*. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 193-200.

HOFFNAGEL, Marc Jay. O Movimento Republicano em Pernambuco, 1870-1889. *Revista IAHGP*, Recife, XLIX, 31-60. Recife, 1977.

JORDÃO FILHO, Ângelo. *Povoamento, hegemonia e declínio de Goiana*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1977.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Estudos sobre as Companhias Urbanas de Pernambuco, no século XIX*. Dissertação Mestrado em História - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1974. Mimeo.

KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Tradução de Luís da Câmara Cascudo. 2 v. Rio de Janeiro: ABC Editora, 2003.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. O trabalho sob contrato: a lei de 1879. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 6, n 12, p. 101-124, mar./ago. 1986.

LECUONA, Oscar Zanetti; ALVAREZ, Alejandro García. *Caminos para el azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1987.

LENINE, V. *O imperialismo estágio supremo do capitalismo*. Coimbra: Centelha, 1974.

LIMA, Luciano Mendonça de. *Derramando sustos: os escravos e o Quebra Quilos em Campina Grande*. Campina Grande: EDUFPG, 2006.

LIMA SOBRINHO, Barbosa. Dos engenhos centrais às usinas de açúcar de Pernambuco. Separata de Jurídica, *Revista da Divisão Jurídica do Instituto do Açúcar e do Alcool*. Rio de Janeiro, 1971.

LOPES, José Sérgio Leite. *O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

LUNDGREN, Karla. *O Legado de Herman Lundgren*. Disponível em: [http://www.oocities.org/wallstreet/exchange/4642/estrategias/case5\\_lundgren.htm](http://www.oocities.org/wallstreet/exchange/4642/estrategias/case5_lundgren.htm). Acesso em: 06 fev. 2014.

LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

MACGREGOR, John. *Commercial Statistics*. v. IV. London: Whitaker and Co., 1848.

MALHEIRO, Perdigão. *A escravidão no Brasil*. 2 v. Rio de Janeiro: Vozes/MEC, 1976.

MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. Tradução de Janaina Amado. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MARX, Karl. *O 18 Brumário e Cartas a Kugelmann*. Tradução de Leandro Konder. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Tradução de Reginaldo Sant'Anna). v. I, II e VI. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974/1975.

MARX, Karl. *O Capital*. Livro I, Capítulo Inédito. (A Subsunção Formal do Trabalho ao Capital). Lisboa: 1975.

MARX, Karl. *Contribuição à crítica da economia política*. Tradução de Maria Helena Barreiro Alves. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

MARX, Karl. *Wage, Labour and Capital*. Peking: Foreign Languages Press, 1978.

MARX, Karl. *Capital*. (A Critique of Political Economy). v. 1. London: Lawrence & Wishart, 1983.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Articles on Britain*. Moscow, 1978.

MATOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovias*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

MAURO, Frédéric. *História Econômica Mundial (1790-1970)*. Tradução de Lincoln Penna. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

MEIRA, Roberta Barros. Os novos aparelhos de fabricar açúcar: os engenhos centrais e o processo de modernização da agroindústria açucareira. *Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão*. ANPUH/SP – USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008, p. 1-14. Cd-Rom.

MEIRA, Roberta Barros. *Banguês, engenhos centrais e usinas: o desenvolvimento da economia açucareira em São Paulo e a sua correlação com as políticas estatais (1875-1941)*. São Paulo: Alameda, 2010.

MEIRA, Roberta Barros. *A defesa do progresso: a influência da elite paulista e fluminense na construção dos engenhos centrais no Brasil*. 2020, p. 2. Disponível em: [https://www.google.com.br/?gws\\_rd=cr&ei=78jXUrqdBOS2sATuvIGIAG#q=engenho+central+de+Quissam%C3%A3+VIANA%2C+S%C3%B4nia+Bay%C3%A3o+Rodrigues](https://www.google.com.br/?gws_rd=cr&ei=78jXUrqdBOS2sATuvIGIAG#q=engenho+central+de+Quissam%C3%A3+VIANA%2C+S%C3%B4nia+Bay%C3%A3o+Rodrigues). Acesso em: 16 jan. 2014.

MELO, Josemir Camilo de. *A Lavoura Canavieira em Pernambuco e a Expansão do Capitalismo Britânico, 1870-1890*. Mestrado em História. Universidade Federal de Pernambuco, UFPE 1978.

MELO, Josemir Camilo de. A Ideologia da New Economic History. *Raízes*, n. 2-3, UFPB, Campina Grande, p. 177-181, jan./dez. 1983.

MELO, Josemir Camilo de. Controvérsias da New Economic History. *Raízes*, n. 9, UFPB, Campina Grande, p. 97-118, 1994.

MELO, Josemir Camilo de. A Ferrovia Inglesa Natal-Nova Cruz. *Caderno de História*, Natal, v. 2, n. 1, p. 28-33, jan./jun. 1995a.

MELO, Josemir Camilo de. Sequía, Ferrocarriles y Mano de Obra (Siglo XIX). *Desastres & Sociedad*. La Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina, n. 5, Año 3, Lima, Peru, p. 87-100, jul./dez. 1995b.

MELO, Josemir Camilo de. Os Duzentos Anos do Sistema Métrico Decimal. *Ariús*, UFPB, Campina Grande, PB, v. 7, n. 6, p. 53-58, jul./dez. 1995c.

MELO, Josemir Camilo de. Trabalhadores negros urbanos escravizados em busca da liberdade: de “fujões” a guerrilheiros. *Cadernos Nordeste em Debate*, DHG/UFPB, Campina Grande, p. 23-36, 1996.

MELO, Josemir Camilo de. *Lei de Terras de 1850: esbulhos e conflitos na transição para o capitalismo*. *Ariús*, UFPB, Campina Grande, PB, v. 8, n. 7, p. 56-64, 1996/1997/1998.

MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: um trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese Doutorado em História. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2000.

MELO, Josemir Camilo de. Quilombos do Catucá: uma herança dos Palmares no Pernambuco Oitocentista. In: MOURA, Clóvis (Org.). *Os quilombos na dinâmica social do Brasil*. Maceió: EDUFAL, 2001. p. 189-218.

MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste*. **Campina Grande, PB: EDUFPG, 2007.**

MELO, Josemir Camilo de. Antônio Pedro de Figueiredo, um precursor do jornalismo científico no Brasil: Revista O Progresso, 1846. In: SOUSA, Cidoval Morais de (Org.). *Jornalismo científico & desenvolvimento regional: estudos e experiências*. Campina Grande, PB: EDUEP, 2008. p. 77-87. E-book.

MELO, Josemir Camilo de. **Escravos e moradores na transição para o trabalho assalariado em ferrovias em Pernambuco**. *Saeculum, Revista de História, PPGH/Universidade Federal da Paraíba*, n. 25, p. 115-129, jul./dez. 2011.

MELO, Josemir Camilo de. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco/CEPE, 2016.

MELO, Josemir Camilo de. *A economia paraibana no século XIX e o capital inglês: The Conde D’Eu Railway, 1875-1901*. 1. ed. imp. João Pessoa: Editora do Centro de Comunicação Turismo e Artes, Universidade Federal da Paraíba, 2021.

MELO, Josemir Camilo de. *Uma família de engenheiros ingleses no Brasil: De Mornay Brothers*. **Campina Grande: Papel da Palavra, 2024.**

MELO, Othon Bezerra de. A Revolução da Indústria de Tecidos em Pernambuco. *Revista do Instituto Arqueológico, Geográfico e Histórico de Pernambuco*. Recife, (135-142). 51-60, 1930.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Ingleses em Pernambuco: história do Cemitério Britânico do Recife e da participação dos ingleses e outros estrangeiros na vida e na cultura de Pernambuco no período de 1813 a 1909*. Recife: Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano, 1972.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Diário de Pernambuco: arte e natureza no 2º Reinado*. Recife: Massangana/Fundação Joaquim Nabuco, 1985.

MILET, Henrique Augusto. *Auxílio a lavoura e crédito rural*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1878.

MILET, Henrique Augusto. Observações do Sr. H. A. Milet. *Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, 1878*. Recife: CEPA/ Governo de Pernambuco, 1978. p. 119-133. (Edição fac-similar).

MILET, Henrique Augusto. *Os Quebra-Quilos e a crise da lavoura*. 2. ed. São Paulo: Global; Brasília: INL, 1987.

MILET, Henrique Augusto. *A lavoura da cana de açúcar*. 2. ed. Recife: Massangana/FUNDAJ, 1989.

MONT´ALEGRE, Omer. Um século na história açucareira (Brasil-Cuba, 1760-1860). *Brasil Açucareiro*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 22-66, junho, 1969.

MORAES, José Geraldo Vinci de; REGO, José Márcio. *Conversas com historiadores brasileiros*. São Paulo: Ed. 34, 2002.

MORENO FRAGINALS, Manuel. *O engenho: complexo sócio-econômico açucareiro cubano*. 2 v. São Paulo: UNESP, 1988/1989.

MORRIS, Charles. *Os magnatas: como Andrew Carnegie, John D. Rockefeller, Jay Gould e J. P. Morgan inventaram a supereconomia americana*. Tradução de Edmundo Barreiros. Porto Alegre: L&PM, 2013.

MOTA, Carlos Guilherme. *Nordeste, 1817*. São Paulo: Perspectiva, 1972.

MOURA, Clóvis. *Rebeliões da Senzala*. Rio de Janeiro: Conquista, 1972.

NABUCO, Joaquim. *O abolicionismo*. Rio de Janeiro: Vozes/MEC, 1977.

NÓBREGA, Humberto. Augusto e a alienação do Engenho Pau d´Arco. In: NÓBREGA, Humberto. *Augusto dos Anjos e sua Época*. João Pessoa: Universidade da Paraíba, 1962, p. 288-303.

NORMANO, João Frederico. *A study of economic types*. University of North Carolina Press, 1935.

NORMANO, João Frederico. *Evolução econômica no Brasil*. Tradução de Theodoro Quartim Barbosa, Roberto Peake Rodrigues e Laercio Brandão Teixeira. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1975.

NOVAIS, Fernando A. *Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial* (séculos XVI-XVIII). São Paulo, CEBRAP, Caderno nº 17, s/d.

ODÁLIA, Nilo. Sentido de Colonização, Modo de Produção e História colonial. *Debate e Crítica*, São Paulo, n. 4, p. 49-60, 1974.

OLIVEIRA, Elza Regis de; MENEZES, Mozart Vergetti de; LIMA, Maria da Vitória Barbosa. *Catálogo dos documentos manuscritos avulsos referentes à Capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2002.

PALÁCIOS, Guillermo. Campesinato e escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no Nordeste Oriental do Brasil: c.1700-1875. *Dados. Revista de Ciências Sociais*, v. 30, n. 3, 1987.

PANG, Eul-Soo. *O Engenho Central do Bom Jardim na Economia Baiana: alguns aspectos de sua história, 1875-1891*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/IHGB, 1979.

PARGENDLER, Mariana. Cinco mitos sobre a história das sociedades anônimas no Brasil. Disponível em: [http://direitogv.fgv.br/sites/direitogv.fgv.br/files/arquivos/anexos/pargendler\\_cinco\\_mitos\\_sobre\\_a\\_historia\\_das\\_sa\\_homenagem\\_a\\_moderado\\_carvalho.pdf](http://direitogv.fgv.br/sites/direitogv.fgv.br/files/arquivos/anexos/pargendler_cinco_mitos_sobre_a_historia_das_sa_homenagem_a_moderado_carvalho.pdf). Acesso em: 05 jan. 2014.

PERCHEIRO, Domingos Antonio Gomes. *Portugal e Brasil, emigração e colonização*. Lisboa: S.R., 1878.

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. *Anais Pernambucanos*. 2. ed. 10 vols. Recife: Arquivo Público Estadual, 1952/1956, FUNDARPE, 1983. (Fac-similar).

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. *O Algodão em Pernambuco: vista histórico retrospectiva*. Recife: Imprensa Oficial, 1916.

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. Origens históricas da indústria açucareira em Pernambuco. *Arquivos*. Recife, Diretoria de Documentação e Cultura, 7 a 10 (IX/X): 257-329 (1945-1951).

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. Origens históricas da indústria açucareira em Pernambuco. *Brasil Açucareiro. Revista do Instituto do Açúcar e do Alcool*, Rio de Janeiro, Ano XVI, out. 1940, n. 4, p. 33/41.

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. *Dicionário biográfico de pernambucanos célebres*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1982. (Edição fac-similar da edição de 1882).

PERRUCCI, Gadiel. *A República das Usinas*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

PESEZ, Jean-Marie. História da Cultura Material. In: LE GOFF, Jacques. *A História Nova*. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1993, p. 180-213.

PINTO, Estevão. A Zona de Penetração no Nordeste nos Começos do Século XIX. *Revista do Arquivo Público*, Recife, 2º semestre, p. 51-63, 1946.

PINTO, Estevão. *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

PINTO, Virgílio Noya. Balanço das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Brasil em perspectiva*. São Paulo: Difel, 1987, p. 126-145.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

QUEIROZ, Mauricio Vinhas de. O surto industrial de 1880-1895. *Debate e Crítica*. São Paulo, n. 6, p. 95-104, 1975.

RAMOS, Pedro. *Agroindústria canavieira e propriedade fundiária no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1999.

REDONDO, Garcia. A primeira concessão de estrada de ferro no Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, Typographia do Diário Oficial, v. 6, p. 1-11, 1900-1901.

REGO, José Lins do. *Usina*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora; Brasília: INL, 1980.

REGO, José Lins do. *Menino de engenho*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 2003.

REGO, José Lins do. *Fogo morto*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 2015.

REIS, James. From Bangüê to Usina: social aspects of growth and modernization in the Sugar Industry of Pernambuco, Brasil, 1850-1920. In: DUNCAN, Kenneth *et al.* *Land and Labour in Latin America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1977, p. 386-387.

RETUMBA, Francisco Soares da Silva. *Memória sobre os melhoramentos que precisa a Província da Parahyba pelo Engenheiro de Minas*. *Revista do IHGP, Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, Anno IV, v. 4, p.163-228, 1912*.

RETUMBA, Francisco Soares da Silva. *Memória sobre os melhoramentos que precisa a Província da Parahyba pelo Engenheiro de Minas*. MELO, Josemir Camilo de. *A economia paraibana no século XIX e o capital inglês: The Conde D'Eu Railway, 1875-1901*. 1. ed. imp. João Pessoa: Editora do Centro de Comunicação Turismo e Artes, Universidade Federal da Paraíba, 2021, p. 279-295.

RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos; ROSS, Jurandy Luciano Sançhes. *Uma transição sutil: dos engenhos centrais às usinas*. RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos; ROSS, Jurandy Luciano Sançhes. *A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil: perspectivas geográfica, histórica e ambiental*. Uberlândia, MG: EDUFU, 2020. (Book in PDF).

RODRIGUES, José Honório. A concessão de Terras no Brasil. RODRIGUES, José Honório. *História e Historiografia*. Rio de Janeiro: Vozes, 1970, p. 56-64.

RODRIGUES, José Honório. Agricultura e economia açucareira no século XIX. *Brasil Açucareiro*, p. 8-15, fev. 1943.

ROLT, **Lionel Thomas Caswall**. *Victorian Engineering*. London: Penguin, 1988.

SANT'ANA, Moacir Medeiros de. *Contribuição à história do açúcar em Alagoas*. Recife: Museu do Açúcar, 1970.

SANTA-ANNA, Nery (Ed.). *Le Brésil en 1889*. Paris, 1889.

SANTIAGO, Mário. *Analeto Goianense*. IX v. Goiana, 1946/1952.

SARTRE, Jean-Paul. *Questão de métodos*. Tradução de Bento Prado Júnior. São Paulo: Difel, 1972.

CORREIA, Serzedelo. *O problema econômico do Brasil*. 2. ed. Brasília: Senado Federal, 1980.

SETTE, Mário. Arruar. *História Pitoresca do Recife Antigo*. Rio de Janeiro, s/d (2ª edição).

SILVA, Sérgio. Formas de acumulação e desenvolvimento do capitalismo no campo. In: PINSKY, Jaime (Org.). *Capital e trabalho no campo*. São Paulo: Hucitec, 1979. p. 7-24.

SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/INL, 1977.

SODRÉ, Néelson Werneck. *Fundamentos de economia marxista*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

SODRÉ, Néelson Werneck. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

SODRÉ, Néelson Werneck. *História da burguesia brasileira*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Histórico da Companhia Industrial da Estrada de Mangaratiba e analyse crítica e econômica*. Rio de Janeiro, 1861.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Esboço ou primeiros traços da crise comercial da cidade do Rio de Janeiro em 10 de setembro de 1864*. Rio de Janeiro, 1865.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e a carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1977.

SOUTO MAIOR, Paulo M. *Nos caminhos do ferro: construções e manufaturas no Recife (1830-1920)*. Recife: CEPE, 2010.

STEIN, Stanley J. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil (1850-1930)*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

THE ECONOMIST (London). fev. 23, 1901. *The Economist*. 1899-1901.

THE NEW ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. v. 23.

TOLLENARE, L. F. *Notas dominicais*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura/Departamento de Cultura, 1978.

TRABALHOS do Congresso Agrícola do Recife, 1878. Recife: CEPA/ Governo de Pernambuco, 1978. (Edição fac-similar).

VAN UFEL (pseudônimo). *Ferrovia do Recife ao Limoeiro*. Recife: Typographia Industrial, 1885.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *Carta ao Exmo. Ministro da Agricultura a respeito dos Melhoramentos nos engenhos de açúcar das Antilhas, aplicáveis no Brasil*. Rio de Janeiro, 1863.

VAZ, Rafael de Oliveira. Antecedentes do Sistema Métrico Decimal no Brasil: o artigo “Memória sobre a Adopção do Sistema Métrico no Brazil e de uma Circulação Monetária Internacional” (1859), de Cândido Batista de Oliveira. Disponível em: [http://www.academia.edu/4279600/Antecedentes\\_Do\\_Sistema\\_Metrico\\_Decimal\\_No\\_Brasil\\_O\\_Artigo\\_Memoria\\_Sobre\\_A\\_Adopcao\\_Do\\_Sistema\\_Metrico\\_No\\_Brazil\\_E\\_De\\_Uma\\_Circulacao\\_Monetaria\\_Internacional\\_1859\\_De\\_Candido\\_Batista\\_De\\_Oliveira](http://www.academia.edu/4279600/Antecedentes_Do_Sistema_Metrico_Decimal_No_Brasil_O_Artigo_Memoria_Sobre_A_Adopcao_Do_Sistema_Metrico_No_Brazil_E_De_Uma_Circulacao_Monetaria_Internacional_1859_De_Candido_Batista_De_Oliveira).

VEIGA, Gláucio. Moeda e Crédito. In: CAMPOS, Aluizio Afonso (Comp.). *Afonso Campos, um contemporâneo do futuro*. Brasília: Senado Federal, 1990, p. 43-59.

VILLAR, Pierre. História marxista, história em construção. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre. *História: novos problemas*. Tradução de Theo Santiago. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.

THE ECONOMIST (London), February 23, 1901. The Economist. 1899-1901.

WATTS, Alfredo J. A colônia inglesa em Pernambuco. *Revista do IAHGP*, Recife, v. XXXIX, p. 163/170, 1945.

---

## APÊNDICES

APÊNDICE A – Engenhos centrais no Brasil (capital, em contos de réis)

Engenhos	Capital nominal	Capital realizado
Barcelos	1.200	600
Aracati	300	236
Lorena	500	500
Paraíba e Sergipe	1.500	1.500
Porto Feliz	400	400
Pureza	1.500	1.500
Quissamã	1.700	1.350
Rio Branco	800	800
S. José de Leonissa	50	50
União Agrícola Porto Real	1.000	1.000

Fonte: Castro Carreira, 1980, p. 773.

APÊNDICE B – Inventos tecnológicos/produção açucareira (antes dos engenhos centrais)

Data	Inventos/cultivares	Nacionalidade	Ocorrência
1768	Máquina a vapor (*)		
1797	Primeira máquina a vapor em engenho	Inglaterra	Cuba
1812	Howard/ método clarificador de açúcar	-	-
1812	Derosne/ carvão de pedra como clarificador, seguindo Kehl (1793)	França	-
1813/1827	Caldeira a vácuo	-	-
1815	Engenho a vapor (Bahia)		Pernambuco, 1817
1820	Moenda horizontal	Inglaterra	-
1834	Mudanças na fornalha/ uso do bagaço	Brasil	Pernambuco
1837/1843	Turbina centrífuga		
1841	Pierre Rigaire/método Derosne	França	Pernambuco
1843	Sommeil		Pernambuco
1844	Robinson/ moenda		
1849	Processo Melsens/clarificação do açúcar com bisulfato de cálcio	Bélgica	Divulgação, Pernambuco
1851	Moenda Mornay	Inglaterra	Pernambuco
1852/1843	1ª máquina centrífuga	-	(1860) na Bahia (*)
1850/1856	Tecnologia de filtro em ferro fundido (*)		
1858	Herbest/Guimard; reprodutividade da semente da cana		Ilhas Maurícia e Reunião/ Rio de Janeiro
1859	Doença gomose; novos tipos de cana, a salangor, roxa e rosa, e a cristalina		Alagoas; Pernambuco
1866/1870	Fábrica Ponta de Areia/ moenda de 4 cilindros	Brasil	Rio de Janeiro
1873	Introdução da caldeira Wetzell		Pernambuco
1873	Turbinas Weston/ purgadoras de açúcar		Pernambuco
1874	Evaporadores Taylor e monte-jus de duplo fundo	Inglaterra?	Pernambuco
1875	Lei n. 2.687, de 06 de novembro de 1875/ Engenhos centrais Frederick de Mornay/ máquina centrífuga	Brasil	

(\*) Marc Herold, 2009.

APÊNDICE C - Medidas coloniais vigentes no século XIX

<b>PESO</b>	
Tonelada marítima	925.600 kg
Quintal	58.982 kg
Arroba	14,745 kg
Libra/arrátel	0,468 kg
<b>LINEARES</b>	
Légua	5.555 m e 6.172 m
Milha marítima	1.851 m
Braça	2,20 m
Vara	1,10 m
Côvado	66 cm
Palmo	22 cm
Pé	33 cm
Polegada	2,75cm (2,54 a antiga)
Linha	0,22 cm
<b>ÁREA</b>	
Légua quadrada	38.039km <sup>2</sup>
Légua de sesmaria	43.560 km <sup>2</sup>
Braça quadrada	4,84 m <sup>2</sup>
Alqueire mineiro	48.400 m <sup>2</sup>
Alqueire paulista	24.200 m <sup>2</sup>
Tarefa baiana	4.356 m <sup>2</sup>
<b>VOLUME</b>	
Tonel	2 pipas (848 litros)
Pipa	300 canadas (424 litros)
Pipa de conta	180 canadas (480 litros)
Almube	12 canadas (31.944 litros)
Canada	(R) 4 quartilhos (2.662 litros)
Quartilho	0,665 litros
Móio	21.762 hectares
Alqueire	36,27 litros
Quarta (de alqueire)	9,07 litros
Meia quarta (1/8 de alqueire)	4,535 litros

Fonte: Unidades agrárias não decimais em uso no Brasil. Rio de Janeiro, Ministério da Agricultura/IBGE, 1948.

APÊNDICE D - Concessões ferroviárias no Nordeste canavieiro

<b>ANO</b>	<b>CONCESSIONÁRIOS</b>	<b>Linha</b>
1852	Edward e Alfred de Mornay	Recife-São Francisco
1857	D. W. Bowman; também para William Boxwell	Recife-Olinda
1858	Henrique Milet/ J. A. de Araújo/ Luiz C. P. Andrade	Tamandaré-RSF
1861	C. Dubeux/ M. B. de Macedo	Recife-Apipucos
1867	J.B.G. Alcoforado/ Barão do Livramento/ A. L. dos Santos	Recife-Apipucos (Brazn Street Co.)
1866/1869	Hugh Wilson & Co.	Jaraguá-Maceió
1866	Edward de Mornay	Frecheiras-RSF
1866/1868	André de Abreu Porto	Recife-Olinda
1867	William Martineau/ Manoel de Barros Barreto	Paraíba
1867/1870 e 1874	Bento José da Costa Júnior	Recife-Vitória
1868/1879	Barão da Soledade	Recife-Limoeiro
1869	Francisco F. Borges	Maceió-interior
1870	Jacques Bonfond	Maceió-RSF
1870/1871	J.H. Trindade/Domingos Moitinho	Ferro-carril de Pernambuco
-	Cel. Manoel Santos Dias	Frecheiras-RSF-Amaragi
-	Moura Borges & Cia.	Cachoeira Lisa
-	Miguel de Figueiroa e Faria	Afogados-Tejipió
1870/1871	André Porto	Goiana (bondes)
1871	Joaquim P. de Faria/ Barão de Carrepebus/ Cândido R. Ferreira	Maceió (bondes)
1871	Juštino José de Souza	Boa Viagem (bonde)
1871/1883	Diogo V. Cavalcanti/ Anísio S. C. da Cunha/ André Rebouças (realizada como <i>The Conde D'Eu Railway</i> )	Paraíba
1871	Saunders Brothers	Mamanguape-Gaiçara (PB)
1871	Domingos Moutinho (realizada como Ferro Carril de Pernambuco)	PE Street Co. (bondes)
1872	Afonso de Paula A. Maranhão/ João Greenhalg	Natal-Ceará-Mirim

ANO	CONCESSIONÁRIOS	Linha
1872	Governo Imperial	EF Sul de Pernambuco
1873/1878	Cícero de Pontes/Manoel Pedro Drago/João Manoel de Carvalho/Francisco M. Cunha ( <i>The Imperial Brazilian Natal-Nova Cruz Railway</i> )	Natal-Nova Cruz
1874	Jacques Bonfond	Maceió-Jacuípe
1874/1881	Hugh Wilson & Co./ Domingos Moutinho/ Manoel Joaquim da Souza Leão ( <i>The Alagoas Railway</i> )	Maceió-Imperatriz
1875	Manoel Joaquim da Silva	Maceió-Imperatriz
1878	Governo Imperial	Recife-Caruaru
1882	H. Snell/ Reed & Bowen/ The Great Northern Railway)	Olinda-Goiana-Itambé
1882	Barão de Sirinhaém/ Barão de Nazaré/ Barão de Pirangi/ J. Bonfond	Ribeirão-Bonito
1882	Barão de Sirinhaém	Água Preta-Jacuípe
1882	Hugh Wilson & Co.	Conde d'Eu Ramal
1884	Affonso de A. Maranhão/ Charles F. Hargreaves	EF Ceará-Mirim
1884	João A. P. de Vasconcelos	Natal (bondes)
1885	Alagoas Railway Co.	Assembleia, ramal
1888	Joaquim V. R. Barros	EF Tamandaré
1888	João B. de Medeiros/ André D. dos Santos	Paraíba (bondes)
1889	Alagoas Railway Co.	Viçosa (ramal)
1890	Angelo Roscelli	Natal (bondes)
1890	Joaquim Veríssimo do Rego Barros	EF Tamandaré-Barra
1894	Conde d'Eu Railway Co. (não realizada)	Mulungu-Campina Grande
1894	Governo Federal (assumido pela <i>The Great Western</i> )	Timbaúba-Nova-Cruz
1895	Aron Cahn & Co.	Paraíba (bondes)

Fontes: Benévolo, 1953; Castro Carreira (1980); Palhano de Jesus (1922); Pereira da Costa, 1952/1956, 1965; Diversos Relatórios do Ministério da Agricultura; Mensagens do Governo do Estado de Pernambuco.

## APÊNDICE E - Principais empresas no mercado pernambucano

Fundição Aurora (Christopher Starr & Cia), 1829)
Fundição Bowman (1835)
Novo Banco de Pernambuco (c.1857/1860)
Companhia Pernambucana de Navegação S/A
Banco União do Porto
Banco Anglo-Brasileiro
Associação de Colonização de Pernambuco, Paraíba e Alagoas (não realizada)
Companhia de Beberibe (Beberibe Water Company)
Agência e Companhia de Seguros contra o Fogo Northern e C. (Agentes Milles Laiden e C.)
Agência do Banco Mauá
Companhia de Gás e Iluminação do Recife (Fielden Brothers)
Brazilian Street Railway Company Limited (Trilhos Urbanos Recife-Apipucos)
Trilhos Urbanos Recife-Olinda
Companhia Pernambucana de Navegação
Recife Drainage and Co.
The Royal Insurance Company (Wilson Sons and Company Limited)
The Queen Insurance Company (Agentes Johnston Pater e Co.)
The Royal British Steam Co.
Wilson Sons and Company Limited (importadora de carvão, sócia da Ocean Coal Company Limited); e construtora de ferrovias
The Union Insurance (Agentes Johnston Pater e Co.)
The London and Globe Fire Insurance Company (Agentes Saunders Brothers e C.)
Aliança Companhia de Seguros de Vida (Agentes Saunders Brothers e C.)
Companhia United States and Brazil Mail Steam Ship (subvencionada pelo governo brasileiro e americano; Agente Henry Forster e Co.; Wilson Sons and Company Limited)
Liverpool, Brazil and River Plate Steams. Agentes Sanders Brothers
Real Companhia Inglesa de Paquetes a Vapor. Agentes Adamson Howie e Co.
Companhia de Serviços Marítimos de Messageries Imperiales. (Agentes: Tisset et Frères)
Pacific Steam Navigation Co (Liverpool). Agentes Wilson Sons and Company Limited
Companhia Vigilante de Vapores de Reboque. Agente Felipe Needham
Real Companhia de Vapores Anglo-Luso-Brasileira. Agente Felipe Needham
Refinaria de Manuel de Barros Barreto
Fábrica de biscoitos Pilar (1875)
Caixa Econômica de Pernambuco (1877)
Refinaria Beltrão (Tacaruna) (1890)
Cia. de Tecidos Paulista. Grupo Lundgren (1892)
Fundição Geral (de Alan Peterson)
Cardoso & Irmãos (Fundição do Barão de Suassuna)

Fontes: Almanack de Pernambuco (1860, 1870); Coleção Associação Comercial (AC.1); Graham, 2008; Pinto (1949); Watts, 1945.

## APÊNDICE F - Taxa de câmbio

Anos	Pence por mil réis	mil réis por £ *
1846	26 15/16 (27 <sup>2</sup> )	
1850	28 ¾	8,35
1855	27 9/16	
1860	25 13/16	9,25
1865	25	
1870	22 1/16	10,87
1875	27 7/16	
1880	22 3/32	10,86
1885	18 19/32	
1890	2 9/16	10,64
1895	9 15/16	
1900	9 1/2	25,26

Fonte: (\*) Correia (1980, p. 319); Normano, 1975, p. 183.

## ANEXO

Transcrição do trecho de Alfred de Mornay extraído do livro de MacGregor (v. IV, 1848, p. 178.

“Na província de Pernambuco, os engenhos de açúcar estão situados na sua quase totalidade ao longo da costa, e qualquer um ficará surpreso se encontrar uma grande concentração deles à margem das estradas principais e outras menos importantes que se estendem vinte ou trinta milhas para o interior. Além das terras ocupadas pelos engenhos, segue-se uma faixa de terra coberta de luxuriante floresta [...] atrás da qual está o ‘Sertão’ ou ‘Caatinga’, onde cultivava-se algodão e criam-se os cavalos e bois empregados nos trabalhos dos engenhos.

A população, pode-se dizer, está dividida em escrava e livre: muito pequena distinção é feita com relação à cor. A população livre dos núcleos açucareiros adota-se dividida em três classes: a do “Senhor de Engenho”, do “lavrador” e do “Morador” [...]. O Senhor de Engenho é o proprietário da fábrica, das terras, etc., sendo também fabricante do açúcar, cultivando ele próprio a maior parte da sua cana; como sua capacidade de produção de açúcar comumente ultrapassa a das plantações, ele convida agricultores que dispõem de alguns escravos para viverem em suas terras com a finalidade de plantar cana, metade de cuja produção é atribuída ao ‘lavrador’ [...]. Há também ‘Senhores de Engenho’ que não possuindo terras, constroem uma casa de moradia, fábrica, etc. e cultivam a terra durante certo número de anos, oito ou doze, e

ao fim desse período todas as construções e benfeitorias passam a pertencer ao proprietário da terra. O Lavrador é o plantador que vive nas terras do 'Senhor de Engenho', com terra e casa livres. A posição do 'Lavrador' é considerada uma ocupação completamente honrada [...] havendo, contudo, lavradores de todas as nuances de cores e respeitabilidade, produzindo algumas cinquenta toneladas de açúcar anualmente, enquanto outros não chegam além de uma ou duas toneladas.

O morador é uma espécie de arrendatário [...]. Nasquelas propriedades em que o senhor desempenha funções de governo (especialmente policiais) e tenha conseguido o poder de proteger assassinos e outros tipos de mau caráter, o morador, se for um desses criminosos protegidos, estará completamente nas mãos do Senhor de Engenho pronto para obedecer-lhe em tudo [...]. A posição social da população de uma região açucareira é peculiar [...] as camadas mais baixas temem apenas o senhor de engenho em cujas terras vivem, e o senhor de engenho, por sua vez, teme unicamente alguém mais poderoso do que ele próprio. É usual um homem que tenha cometido um homicídio procurar o senhor de engenho para pedir-lhe sua proteção [...] estando este sempre pronto a apadrinhar o criminoso.

Numa estimativa grosseira, o número de engenhos da província é de 600; cada um deles mede uma légua quadrada (6.000 acres). O engenho produz em média 55 caixas de açúcar barreado, 50 de branco e 5 do mascavo [...] o número de escravos é variável; a média pode ser feita em torno de 30 pretos para o campo, 10 para trabalhos domésticos, além de outros, enquanto o lavrador possui em média 12, perfazendo para a província um total de 31.200 escravos [...] Para explorar eficazmente um engenho perto da capital, 40 escravos é considerado um número conveniente [...]. Se a terra estiver bem coberta de mata, 25 pretos produzirão o mesmo resul-

tado [...] havendo vários engenhos em florestas virgens com apenas 15 negros. Há vários engenhos com até 50 negros, mas o trabalho neles executado não corresponde a essa proporção de escravos. Estão, contudo, mais bem conservados e os escravos em melhores condições. A maior parte dos engenhos tem muita deficiência de escravos e a consequência é que muito trabalho é deixado por fazer ou é malfeito, ou então, os escravos estão bastante extenuados. Há uma tendência para competição entre os senhores de engenho para fabricar uma quantidade grande de açúcar com um pequeno número de negros, porém em vez de realizarem este trabalho com poupança e boa administração, geralmente fazem levando os escravos a um esgotamento de suas forças, e às vezes além delas. A este trabalho forçado, eles não podem resistir muitos anos; tornam-se magros e tristes, a pele seca, escamosa e de uma cor escura de ardósia, em vez do preto lustroso de um negro saudável. Naquelles engenhos, encontra-se gente que tem o vício de comer terra. A opinião generalizada é que este vício é proposital e persiste malgrado severos castigos, até por um fim à fatigada existência [...], porém, é preferível atribuí-lo ao mau estado de saúde, produzido pela sobrecarga de trabalho, má alimentação e maus tratos [...]. Uma criança que come terra é considerada uma vergonha para seu pai porque estaria instigada pelo demônio [...] Neste caso, de nada vale a vigilância, pois o demônio sempre encontra novos meios de satisfazer-lhe o vício.

O horário de trabalho no campo quando o engenho não está moendo é das seis às seis; na maior parte dos engenhos, o trabalho que os escravos realizam para sua manutenção, antes e depois daquele horário, é chamado *quinguigu* [...] comumente é feito de quatro às seis da manhã e de seis às dez da noite. No período da safra, de setembro a fevereiro ou março, além do serviço usual, eles são divididos em duas turmas para trabalhar na moagem; uma

turma servindo das seis da manhã às doze, e outra de doze às seis da tarde. Meia hora é concedida para quebrar o jejum e duas horas ao meio-dia, exceto durante a fase de moagem, quando eles se alimentam da melhor forma que podem [...]. É comum vê-los alternadamente, dormindo e acordando sem interromper o trabalho; os meninos, na almanjarra (no assento de trás dos cavalos), têm o hábito de chicotear os cavalos, tornando a dar novo coçhilo igual; o preto que vai jogar fora o bagaço é visto, muitas vezes, dando um igual coçhilo, ao parar e se abaixar para amarrar as extremidades da olhadura em volta dos feixes [...]. Alguns senhores de engenho concedem-lhes os domingos e dois feriados por ano, porém durante o período de safra, muito poucos concedem os domingos. Os homens têm direito, cada ano, a um par de calça grosseira, uma camisa, geralmente um chapéu e uma peça de baeta vermelha para se cobrirem à noite [...]. A alimentação consiste em duas libras de carne seca, por semana, e uma medida de farinha de mandioca (cassava), equivalente a uma garrafa cheia de vinho [...] isto constitui, muitas vezes, o único alimento de um escravo excetuando-se a carne fresca pelo Natal [...] a alimentação algumas vezes varia quando é feita uma distribuição de bacalhau salgado”. (Gouveia, 1967, p. 82-84, *apud* Melo, 2024, p.149-153).

Formato *15x21 cm*  
Tipologia *Alegreya/ Fondamento*  
Nº de Pág. *424*

Editora da Universidade Federal de Campina Grande- EDUF CG

