

JOSEMIR CAMILO DE MELO



**A ECONOMIA PARAIBANA NO
SÉCULO XIX E O CAPITAL INGLÊS:
THE CONDE D'EU RAILWAY
(1875-1901)**

PROSPECTUS



EDUFCC

JOSEMIR CAMILO DE MELO

A ECONOMIA PARAIBANA NO
SÉCULO XIX E O CAPITAL INGLÊS:
THE CONDE D'EU RAILWAY
(1875-1901)



Campina Grande- PB

2019

M528e	Melo, Josemir Camilo de. A economia paraibana no século XIX e o capital inglês: the conde d'Eu Railway (1875-1901) [livro eletrônico] / Josemir Camilo de Melo. – Campina Grande: EDUF CG, 2019. 307 p. E-book (PDF) ISBN 978-85-8001-275-0 1. Economia Paraibana. 2. Império – Economia - Transporte. 3. História do Brasil. I. Título. CDU 33(813.3)
-------	--

EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - EDUF CG
UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG
editora@ufcg.edu.br

Prof. Dr. Vicemário Simões
Reitor

Prof. Dr. Camilo Allyson Simões de Farias
Vice-Reitor

Prof. Dr. José Helder Pinheiro Alves
Diretor Administrativo da Editora da UFCG

Yasmine Lima
Editoração Eletrônica

CONSELHO EDITORIAL

Anubes Pereira de Castro (CFP)
Benedito Antônio Luciano (CEEI)
Erivaldo Moreira Barbosa (CCJS)
Janiro da Costa Rego (CTRN)
Marisa de Oliveira Apolinário (CES)
Marcelo Bezerra Grilo (CCT)
Naelza de Araújo Wanderley (CSTR)
Railene Hérica Carlos Rocha (CCTA)
Rogério Humberto Zeferino (CH)
Valéria Andrade (CDSA)

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao amigo William (Eddie) Edmundson, não só pela apresentação, mas também pelas conversas que vimos mantendo, esparsamente, desde 1994, quando o conheci, em seu interesse por locomotivas, incluindo aí o locomóvel da Embrapa-Algodão, de Campina Grande, e principalmente pela ajuda na tradução de alguns trechos em inglês histórico, em que só um nativo poderia conceber adequadamente o sentido, bem como na revisão ortográfica de alguma digitação inadequada de termos ingleses. Foi o que fez. *Many thanks to him!*

À companheira de departamento, dos anos 1980, quando ainda éramos professores da UFPB-Campus II, Campina Grande, e que se revelou grande conhecedora e magistral pesquisadora do quadro econômico social da Paraíba, Lúcia Guerra, pelo prefácio e pela recepção quando de minha posse no IHGP.

Ao pessoal técnico do IHGP, nas pessoas do secretário administrativo Adonai Ramalho, pela ajuda em localizar documentos e prontificá-los para meu uso neste livro; idêntico agradecimento à bibliotecária Maria do Socorro Ramalho pela disponibilidade em localizar obras que contribuíram para o desenvolvimento desta viagem ferroviária no tempo.

Ao antigo pessoal do Arquivo Público Waldemar Duarte (AHWD)/ Fundação Espaço Cultural da Paraíba, dos anos 80, quando lá pesquisei documentos em busca de dados sobre as ferrovias na Paraíba, como parte de minha tese de doutorado, defendida em 2000, pela UFPE.

Ao meu orientador inglês, quando das pesquisas em Londres, como aluno da London School of Economics, Dr. Colin M. Lewis, que me estimulou bastante, sendo tolerante com a exiguidade do meu inglês. Ao professor e grande latinista Professor Cícero Agostinho Vieira, pela primorosa revisão ortográfica. Ao geógrafo Jônatas Rodrigues Pereira, amante da história ferroviária, pelo compartilhamento de material ilustrativo e melhoramento das imagens, via computador.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01 - POPULAÇÃO DA PARAÍBA	30
QUADRO 02 - EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PARA PERNAMBUCO (C.1894)	44
QUADRO 03 - PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (TONELADAS).....	45
QUADRO 04 - EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR E ALGODÃO – 1853-4;1858-9	72
QUADRO 05 - MOVIMENTO DO COMÉRCIO (EM CONTOS DE RÉIS) (1865-6)	75
QUADRO 06 - VICE-CÔNSULES INGLESES NA PARAÍBA.....	93
QUADRO 07 - MOVIMENTO DO PORTO DA PARAÍBA/QUINQUÊNIOS (1848-1857).....	95
QUADRO 08 - MOVIMENTO ANUAL DO PORTO DA PARAÍBA (SANHAUÁ) (1862-1871)...	96
QUADRO 09 - EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (1885)	97
QUADRO 10 - MATERIAL RODANTE DA CONDE D’EU.....	133
QUADRO 11 - TRANSPORTE DE GÊNEROS DA FERROVIA (EM TONELADAS).....	138
QUADRO 12 - MOVIMENTO DA CONDE D’EU (EM CONTOS DE RÉIS).....	144
QUADRO 13 - MATERIAL RODANTE (1887).....	150
QUADRO 14 - MOVIMENTO DA FERROVIA	150
QUADRO 15 - MOVIMENTO DE PASSAGEIROS.....	151
QUADRO 16 - MOVIMENTO DE RECEITAS E DESPESAS.....	151

LISTA DE TABELAS

TABELA 01 - EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (1875-1879)	61
TABELA 02 – MOVIMENTO INICIAL DA CDEU (EM CONTOS DE RÉIS)	136
TABELA 03 – EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (1887-88)	137
TABELA 04 – PRODUÇÃO AÇUCAREIRA NA PARAÍBA (EM MILHARES DE TONELADAS)	152
TABELA 05 - MOVIMENTO DOS TRENS (1891)	153
TABELA 06 - TRANSPORTE DE GÊNEROS NA SECA DE 1890 (PB) (EM TONELADAS)	161
TABELA 07 - MOVIMENTO DOS TRENS DO INTERIOR (TONELADAS).....	205

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 - MAPA DO ESTADO DA PARAHYBA DO NORTE.....	89
FIGURA 02 - PARTE DO REGISTRO DO CONTRATO DA D’EU RAILWAY CO. LTD.....	121

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	13
PREFÁCIO	17
INTRODUÇÃO	21
ENTRETO: A REPRESENTAÇÃO PARAIBANA NO CONGRESSO AGRÍCOLA DO RECIFE, EM 1878.....	21

I PARTE

O MARASMO PÓS-COLONIAL	27
ASCENSÃO E FUGA DO ALGODÃO.....	42
QUEBRA-QUILOS: REAÇÃO AO SISTEMA CAPITALISTA DE PESOS E MEDIDAS PARA EXPORTAÇÃO	51
AÇÚCAR TRADICIONAL E MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA.....	54
A SECA DE 1877-79	59

II PARTE

OS MEIOS DE TRANSPORTE NA PARAÍBA OITOCENTISTA.....	65
O PORTO DA PARAÍBA (SANHAUÁ/VARADOURO)	71
O PORTO DE CABEDELLO	76

III PARTE

PRESENÇA INGLESA NO BRASIL.....	79
A PARAÍBA PARA INGLÊS VER	89
INGLESES NA PARAÍBA.....	99

IV PARTE

A PARAÍBA NO PROCESSO FERROVIÁRIO	109
AS PRIMEIRAS CONCESSÕES FERROVIÁRIAS NA PARAÍBA	113
A <i>CONDE D'EU RAILWAY</i>	119
CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DA <i>CDEU</i>	129
FAZENDO CORRER A PRODUÇÃO NOS TRILHOS	131
OPERANDO NO VERMELHO	139
A QUESTÃO DO TERMINAL NO SANHAUÁ E O RAMAL DE CABEDELÓ .	153
SECA E FERROVIA.....	160
ENGENHO CENTRAL COMO SOLUÇÃO PARA O INCREMENTO DA FERROVIA	163
RESULTADOS SOCIAIS	171
ENGENHEIROS COMO <i>OUTPUT</i> SOCIAL.....	178
O <i>AFFAIR</i> RETUMBA.....	190
UMA MEMÓRIA CONTRA A <i>CONDE D'EU</i> (?).....	195
A <i>CDEU</i> E OS TEMPOS REPUBLICANOS	204
COMPRA E ARRENDAMENTO DA <i>CONDE D'EU</i>	211

V PARTE

O TREM DE CAMPINA GRANDE	221
CONSIDERAÇÕES	231
FONTES DOCUMENTAIS	233
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	239
APÊNDICE A - Cronologia da <i>CDEu</i>	253
APÊNDICE B - Receitas da <i>CDEu</i> (em contos de réis)	257
APÊNDICE C - Balanços anuais da <i>CDEu</i> (libras esterlinas e mil réis).....	259
APÊNDICE D - Colônias de “retirantes” na Paraíba (1890)	261

APÊNDICE E - Ferrovias e garantia (1887; £ milhares).....	263
APÊNDICE F - Compra das ferrovias/ formação da rede GWBR (£ milhares)	265
APÊNDICE G - Ferrovias inglesas/lucros.....	267
APÊNDICE H - Ferrovias e capital (£)	269
APÊNDICE I - A taxa de garantia (em £) (c.1888)	271
APÊNDICE J - Estações da <i>CDEu</i> /distâncias da estação central.....	273
ANEXO A - <i>Memória</i> , Sobre os melhoramentos de que precisa a província da Parahyba pelo engenheiro de Minas, de Francisco Soares da Silva Retumba	275
ANEXO B - <i>Estrada de Ferro Conde D'Eu</i>	293
ANEXO C - Antigo mapa da Paraíba, com o traçado ferroviário	297
ANEXO D - Proposta de traçado da <i>Conde D'Eu</i>	299
ANEXO E - Mapa da Malha da <i>GWBR</i>	301
ANEXO F - Prospecto da <i>Conde D'Eu</i>	303
ANEXO G - Prospecto da <i>Conde D'Eu</i> (Diretoria).....	305
ANEXO H - Formulário de aplicação para compra de ações.....	307

APRESENTAÇÃO

O historiador Josemir Camilo de Melo nos apresenta a história da ferrovia inglesa *The Conde D'Eu Railway Company*, preenchendo várias lacunas com informações inéditas, num estudo fundamentado em pesquisas profundas e detalhadas, tanto de arquivos no Brasil, como na Inglaterra, onde o autor passou tempo examinando documentação primária na London School of Economics, na British Library e no Public Record Office, entre outros importantes acervos.

Doutor pela UFPE [2000] com a tese *Modernização e mudanças: um trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*, e sócio efetivo do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano desde novembro de 2015, o professor Josemir Camilo de Melo demonstra mais uma vez a rigorosa disciplina e o cuidado com que ele trata dos fatos históricos. Dono de um currículo de publicações que o coloca na preeminência da pesquisa de aspectos econômicos, sociais e políticos da época da modernização do Nordeste do Brasil e da chegada de ferrovias, inicialmente com *know-how* inglês durante a segunda metade do século XIX, este historiador mostra completo domínio da história da época em pauta.

Conheço e admiro o historiador Josemir Camilo de Melo há mais de vinte anos, desde que trocamos informações sobre a história da rede ferroviária *The Great Western of Brazil Railway*. Aproveitei muito da sua organização da valiosa coleção de documentos sobre este tema no Arquivo Público de Pernambuco, em Recife. Considero que o professor Josemir Camilo de Melo é a primeira autoridade atual nas questões históricas do desenvolvimento ferroviário no

Nordeste do Brasil, levando em conta o alcance do seu trabalho impresso. Suas obras nesse tema abrangem investimentos ferroviários ingleses na região e as consequências sociais e econômicas da transição para o trabalho assalariado, em especial através do seu livro *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste: 1850-1900* (2008) e a sua mais recente publicação, *A primeira ferrovia inglesa no Brasil – The Recife-São Francisco Railway* (2016).

Este livro trata da história da estrada de ferro *The Conde D'Eu Railway* na Paraíba, uma análise histórica que examina detalhadamente a empresa inglesa dentro do contexto social, político e econômico desse período. A ferrovia começa com uma concessão outorgada pela Princesa Isabel em dezembro de 1871, com o intuito de estabelecer uma estrada de ferro desde a capital provincial até Alagoa Grande, com ramais a Ingá (a sudoeste) e a Independência (ao norte). Esse decreto imperial foi reforçado com o apoio de uma lei provincial aprovada em junho de 1872, que garantiu juros anuais de 7% sobre um capital máximo de investimento de 5.000:000\$000. Não despertou inicialmente nenhum interesse entre os investidores até que o governo imperial, em abril de 1874, confirmasse a oferta provincial e acrescentasse um incentivo adicional — aumentando o período exclusivo de operação da ferrovia de cinquenta para noventa anos — e depois, em agosto de 1875, concedesse uma soma adicional de 1.000:000\$000. Essa medida tornou-se atrativa aos investidores na Grã-Bretanha e, em setembro de 1875, a *Conde d'Eu Railway Company* foi organizada em Londres expressamente para aproveitar essa concessão. Depois de vários atrasos, a construção da linha começou em agosto de 1880, e o primeiro trecho de trinta quilômetros ligando Paraíba (a capital) com Entroncamento, perto de Sapé, foi inaugurado no ano seguinte. A empresa perdurou até

1901, quando o governo republicano resolveu expropriar a companhia por 615.000 libras e arrendar a linha principal existente e os ramais à *The Great Western of Brazil Company*.

Esses são os fatos gerais e relativamente bem conhecidos. O que o historiador Josemir Camilo de Melo oferece é um estudo minucioso do contexto histórico, começando com a primeira metade do século XIX, quando a Paraíba era uma das províncias mais pobres da nação e quase totalmente dependente de Pernambuco. Essa pobreza e marginalização continuou em relação às outras províncias. A Paraíba não desfrutou inicialmente da modernização capitalista, comandada pelo capital inglês e subsidiada pelo governo imperial, que já estava transformando o Brasil, a partir da década de 1870. Com muitas informações inéditas, baseadas em fontes primárias de grande importância, tais como relatórios de cônsules britânicos, este livro explica em detalhes como a ferrovia finalmente veio para mudar a província da Paraíba. Achei especialmente reveladora a terceira parte do livro, que trata da questão da presença inglesa na Paraíba e o porquê do interesse dos investidores britânicos nesta província — como disse o historiador — a Paraíba para inglês ver!

Ao longo de todo o livro, o autor apoia suas informações e opiniões com descrições pormenorizadas, tabelas de dados (muitas vezes, inéditos) e finaliza com apêndices importantes, incluindo uma cronologia da ferrovia, dados de receitas e balanços da ferrovia por ano, lucros comparativos de ferrovias inglesas no Brasil e detalhes das estações da ferrovia Conde D'Eu.

Recomendo sem reserva aos historiadores e estudantes interessados em conhecer mais sobre o desenvolvimento da Paraíba no século XIX, em particular, as contribuições das estradas de ferro; e

ao público em geral que queira saber mais sobre a formação social, política e econômica da Paraíba.

William Edmundson

(Autor, dentre outras obras, dos livros *A Gretoeste: A história da Great Western of Brazil Railway* [João Pessoa, 2016] e *The Great Western of Brazil Railway* [Inglaterra, 2017].

PREFÁCIO

Foi uma grata surpresa ser convidada por Josemir Camilo de Melo para fazer o prefácio do seu livro *A economia paraibana no século XIX e o capital inglês: The Conde D'Eu Railway (1875-1901)*. Meu confrade no Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, desde 2015, trabalhamos juntos há alguns anos no então campus II da Universidade Federal da Paraíba, hoje Universidade Federal de Campina Grande, nos idos de 1985 a 1987. Mas já nos conhecíamos desde o final dos anos 1970, quando fomos alunos do mestrado em História da Universidade Federal de Pernambuco, passando também pelas lides da Associação Nacional de História – Núcleo da Paraíba.

Josemir Camilo de Melo é um estudioso dos anos oitocentos, desenvolvendo pesquisas em arquivos ingleses e brasileiros que resultaram em inúmeros trabalhos publicados, com destaque para a sua dissertação de mestrado “A lavoura canavieira em Pernambuco e a expansão do capitalismo britânico, 1870-1890” e a sua tese de doutorado “Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)”, a qual resultou no livro *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*, publicado pela EDUFPG, em 2007; e *A Primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway*, em 2016, pela Companhia Editora de Pernambuco/CEPE.

Na presente obra, *A economia paraibana no século XIX e o capital inglês: the Conde D'Eu Railway (1875-1901)*”, traça um perfil socioeconômico da província da Paraíba pós-colonial, tendo o algodão como maior expressão, com seus altos e baixos; apresen-

ta o movimento do Quebra-Quilos como uma reação ao sistema capitalista de pesos e medidas, e a grande seca de 1877/179. Considerando como um dos elementos fundamentais para a economia a circulação de mercadorias, Josemir trata dos meios de transporte na Paraíba oitocentista, em especial dos portos do Sanhauá, no Varadouro, e de Cabedelo. No último quartel do século XIX, foi muito forte a presença inglesa no Brasil e na Paraíba também. Assim, é muito pertinente a abordagem da “Paraíba para inglês ver”. Para compreender esse cenário, fez-se necessário identificar as primeiras concessões ferroviárias na Paraíba, especialmente a construção e operação da *Conde D’Eu Railway* (CDEu), que agilizou a circulação da produção, mas também as dificuldades encontradas que geraram déficits para a companhia, os períodos de seca, os problemas dos terminais no Sanhauá e o ramal de Cabedelo.

Com relação ao tema da seca, merece destaque a percepção do autor em dois aspectos cruciais para o desenvolvimento do capitalismo no território paraibano:

A seca serviu de acumulação primitiva de capital para os comerciantes investirem em outros ramos, como os Lundgren o fizeram, na Paraíba, no século XX. Por outro lado, a seca também beneficiava a elite, pois 8.664 migrantes da seca (1.868 famílias), na Paraíba, foram alocados em colônias na zona da mata canavieira, beneficiando assim os senhores de engenho com mão de obra barata. (p. 38).

O autor ressalta os resultados sociais da CDEu e como ser engenheiro serviu de *output* social. Todavia, a exaltação dos impactos positivos não levou ao esquecimento dos problemas e críticas, a

exemplo do *affair* Retumba, a partir da elaboração da obra *Memória sobre os melhoramentos de que precisa a província da Paraíba*, escrita por Francisco Soares da Silva Retumba Júnior, em 1886/87, em que afirmava que “aquela estrada e nada eram a mesma coisa”.

Josemir Camilo de Melo conclui esta obra tratando dos tempos republicanos, com a compra e o arrendamento da CDEu e como a ferrovia chegou a Campina Grande por meio *The Great Western of Brazil Railway* (GWBR).

A análise da construção de ferrovias no Brasil e na Paraíba nos leva a compreender os mecanismos da expansão do capital britânico com os melhores retornos para suas empresas estrangeiras, à custa do protecionismo do Estado imperial. Com as dificuldades de manter os lucros, a alternativa republicana de encampação, no sentido de parar a evasão de divisas, terminou sendo uma indenização aos acionistas estrangeiros.

Por fim, vale ressaltar que este trabalho primoroso, com base em fontes documentais e com análise marxista e social, traz uma renovação aos estudos do século XIX.

Lúcia de Fátima Guerra Ferreira

PhD em História pela USP, Professora Titular do Departamento de História/CCHLA/UFPB)

INTRODUÇÃO

Durante 20 anos, na segunda metade do século XIX, a Paraíba aparecia, pelo menos, duas vezes ao ano, nas páginas do jornal ferroviário *The Railway Times*, quando eram publicados os relatórios da ferrovia inglesa *The Conde d'Eu*, bem como outras notícias das assembleias dos acionistas. Frases como esta, publicada em 6 de novembro de 1883, tornaram-se comuns, tanto nos escritórios da companhia à rua *St. Clement's Lane* como nos *meetings* (assembleias) semestrais.

*

ENTREATO: A REPRESENTAÇÃO PARAIBANA NO CONGRESSO AGRÍCOLA DO RECIFE, EM 1878

A delegação paraibana pôde, então, ouvir os discursos mais radicais de sua classe contra a administração imperial no tocante não só à não convocatória para o Congresso Agrícola do Rio de Janeiro, mas também à crítica sobre a falta de capitais e o fechamento da agência do Banco do Brasil no Recife.

Penso, aqui, que essa pode ter sido a primeira manifestação, como classe, dos produtores de açúcar na Paraíba baseado numa interpretação da teoria marxista ortodoxa, em que 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:

(...) 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. Marx, às vezes, indica que tal agrupamento só pode ser corretamente chamado da “classe” quando os interesses compartilhados geram, de fato, consciência e ação. (GIDDENS, 1975, p. 33).

Com a convocatória à bancada paraibana para participar do Congresso Agrícola do Recife, os “agricultores” da Paraíba¹ se reuniram em Santa Rita para deliberarem sobre o convite feito pela Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco, que ocorreria de 6 a 13 de outubro, no Recife.

O lugar da reunião não podia ser melhor, pois, além de perto da capital, Santa Rita era a zona da Paraíba privilegiada na produção açucareira, muito embora viesse passando por uma crise, desde que o algodão começara a concorrer. Mas como dependia essencialmente do açúcar, produto para o qual suas terras, na várzea do rio Paraíba, eram naturalmente destinadas, não tinha como rivalizar com o algodão. Assim, nos revela Andrade, seguindo Lira Tavares, que (embora sem datar): “Em plena crise do açúcar, tinha Santa Rita 19 engenhos parados e não mais de 4 moíam” (1997, p. 105). E para ilustrar mais ainda a crise da lavoura canavieira, Andrade (sem datar) diz que dos 26 engenhos de Espírito Santo, no vale do Paraíba, 14 esmagavam cana e, para compensar, descarçavam algodão, além do mais havia uma dúzia de propriedades só dedicadas ao algodão. No Pilar, das sete propriedades, só três continuavam engenhos de açúcar, mas mesmo assim, possuindo, também, descarçadores (*Idem*, p. 105-6). Portanto, fazia-se urgente discutir e ver os caminhos da lavoura canavieira.

¹ Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, 1878. Recife: CEPA/Governo de Pernambuco, 1978. (Edição fac-similar).

Estiveram presentes a essa reunião Padre Felipe Benício da Fonseca Galvão, Dr. Dario Gomes da Silveira, Dr. José Pereira Maia, capitão José Francisco de Albuquerque Maranhão, tenente-coronel Francisco Ignacio Pereira de Castro, capitão Domiciano Lucas de Souza Rangel, capitão Luiz Maurício da Gama, capitão João de Mello Azedo de Albuquerque, capitão Manoel da Fonseca Galvão, capitão Manoel Faustino do Rego Barros de Mendonça, tenente Mathias Carneiro da Cunha² (parente do Barão do Abiaí?), Victorino José Raposo, tenente Paulino Augusto Rodrigues Viana, Francisco Januário de Arroxelas Galvão, Antônio Manoel de Arroxelas Galvão e José Germano de Moura. Estava presente a família do Barão de Marau (Coronel José Teixeira de Vasconcellos), tenente-coronel Luiz Francisco de Vasconcellos, Pedro Teixeira de Vasconcellos (filhos do Barão de Marau), e o capitão Braz Teixeira de Vasconcellos (irmão do Barão de Marau)³. Ausência justificada foi a do capitão, o pernambucano, nascido em Sirinhaém, Claudino

² Os Carneiro da Cunha formavam uma extensa família de proprietários de terras e de trabalhadores escravizados. A liderança da família, durante certo tempo, ficou sob Silvino Elvídio Carneiro da Cunha, barão de Abiaí, que tinha os irmãos: Adelino Augusto Carneiro da Cunha, Salustino Ephigenio Carneiro da Cunha, Olavo Adélio Carneiro da Cunha, Anísio Salatiel Carneiro da Cunha e Joaquim Manuel Carneiro da Cunha. Silvino casou-se com Adelaide Augusta Cavalcante Carneiro da Cunha, baronesa de Abiaí e, posteriormente, com Leonarda Mirandolina Carneiro da Cunha. Teve os seguintes filhos: Joaquim Manoel Carneiro da Cunha; Olavo Adélio Carneiro da Cunha; Maria Etelevina Carneiro da Cunha Henriques; Pedro Augusto Carneiro da Cunha; Manoel Florentino Carneiro da Cunha, entre outros (CUNHA, 1968, p.157-160). Os Carneiro da Cunha estavam presentes no Rio Grande do Norte e em Pernambuco, e mantinham propriedades também no Ceará. Na Revolução Republicana de 1817, bem como na Confederação do Equador, se destacou Joaquim Carneiro da Cunha, que fez parte do governo de Pernambuco e passou a morar na Paraíba. Manuel Maria Carneiro da Cunha foi nomeado presidente em dois curtos períodos (em 1835 e 1836). Joaquim e Manuel fundariam o Partido Conservador na Paraíba (CUNHA, Olivina O. Carneiro da. Comendador Joaquim Manoel Carneiro da Cunha. Revista do IHGP, n. 16, setembro, 1968, p.157-160).

³ A respeito, por exemplo, às propriedades do barão de Marau, ao morrer em 1873, deixava oito engenhos em Santa Rita: São João, Santos Reis, Vigário, Cadeno, Pasto Seco, Santo André, Cidreira e Oiteiro, além de três sítios (RAMOS, 1998, p. 113; RAMOS, 2013, p. 19-46).

do Rego Barros, que possuía partes no engenho Espírito Santo, no Manguengue, no engenho Maranhão, bem como partes nas várias propriedades, como a fazenda Covoadas, sítios, casas e outras posses da família. Uma das razões possíveis de sua não ida pode estar ligada ao motivo que fez sua família fugir de Pernambuco, quando o engenho deles foi assaltado e destruído em 1842, tendo o patriarca da família, capitão Antônio Francisco do Rego Barros, sido assassinado (RAMOS, 2007, p. 35-7). Claudino Rego Barros havia se casado com uma filha do Barão de Marau e, quando esta morreu, herdou o engenho Santos Reis.

Também estiveram ausentes o capitão Benício de Castro e o capitão Cunha Lima (de Areia), Cypriano de Arroxelas Galvão, major João Mamede de Seixas Machado, capitão Manoel Luiz do Rego e Francisco da Gama Porto. 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), Maximiano Lopes Machado (ex-praieiro e ex-deputado provincial pela Paraíba, historiador, residente no Recife), José Lopes Pessoa da Costa e Luiz Emigdio Rodrigues Vianna.

Todo esse grupo deliberou que o que faltava na Paraíba eram braços, capitais e rápidas vias de comunicação (*Op. cit.*, p. 39): “E assim devia-se recomendar aos nossos representantes que instassem pela realização da projetada via férrea Conde D’Eu, providência que traria na quadra presente a vantagem de dar trabalho e alimento aos emigrantes indigentes” (*Ibidem*). Além disso, o grupo 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 (p. 39-40)⁴.

⁴ Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife, 1978, p. 119-133.

Marcaram presença no Congresso Agrícola o capitão Dario Gomes da Silveira, capitão Domiciano Lucas de Souza Rangel, tenente-coronel Francisco Ignacio Pereira de Castro, Francisco Januário de Arroxelas Galvão, Dr. Felinto Henrique de Almeida, padre Felipe Benício da Fonseca Galvão, José Lopes Pessoa da Costa, Dr. José Pereira Maia, capitão José Francisco de Albuquerque Maranhão, capitão João de Mello Azedo de Albuquerque, Luiz Emigdio Rodrigues Vianna, tenente-coronel Luiz Francisco de Vasconcellos, capitão Luiz Maurício da Gama, tenente Paulino Augusto Rodrigues Vianna, Victorino José Raposo e mais dois que não estiveram na reunião de Santa Rita, Diogo Soares de Albuquerque e Santos da Costa Vianna.

A oligarquia canvieira era militarizada pela Guarda Nacional: poder econômico, poder político e poder militar, tudo transvasado pelo poder simbólico. Na certa, lamentava-se a elite latifundiária e comerciante da Paraíba da mão fechada do Imperador, em sua viagem, em 1859, como deplora Andrade em seu escrito, alegando que o monarca fora pródigo com Pernambuco, com sete baronatos e dois viscondados, mas à Paraíba apenas dois baronatos, quando percorreu da capital a Mamanguape e a Pilar, exatamente a estes dois lugares, deu o título (1997, p. 108-9). Acrescentem-se a estes, posteriormente, os títulos de visconde de Cavalcanti a Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, e de barão do Abiaí.

Nossa interpretação é de que o Imperador Pedro II, com sua visita ao “nordeste” canvieiro, em 1859, concedeu títulos nobiliárquicos a quem vinha colaborando com o novo projeto de nação capitalista, a quem aplicara seu capital (tirado, forçadamente, do tráfico negreiro) em “melhoramentos” na província. Isso não descarta o *habitus* estamental (prestígio, honra, tradição, poder),

pois o principal da manutenção do binômio, terra e mão de obra escravizada, permaneceria como a base até 1888, continuando a terra posteriormente.

I PARTE

O MARASMO PÓS-COLONIAL

A Paraíba era tida, na primeira metade do século XIX, como uma das províncias mais pobres do país, dependente economicamente da de Pernambuco, principalmente por causa do porto, por vínculos estabelecidos ainda pelo regime colonial, a quem esteve anexada, de 1755 até 1799. Embora a sede da capitania tivesse o predicado de cidade desde a fundação, em 1585, por ser Capitania Real, era, no entanto, menor do que muitas vilas, inclusive Goiana, sua vizinha ao sul, em Pernambuco, vegetando num marasmo tipicamente colonial. Em 1810, o inglês Henry Koster⁵ ao visitar a Paraíba, assim a descreveu:

A cidade da Paraíba (lugares de menos população nesse nosso País gozam deste predicamento) tem aproximadamente dois a três mil habitantes, compreendendo a parte baixa. Há vários indícios de que fora mais importante que atualmente (...) A principal rua é pavimentada com grandes pedras, mas devia ser reparada. As residências têm geralmente um andar, servindo o térreo para loja. Algumas de-

⁵ Henry Koster, filho de inglês, nasceu em Portugal. Veio, aos 25 anos, em 1809, morar no Recife para curar uma tuberculose. Falava fluentemente o português e tornou-se arrendatário de dois engenhos em Itamaracá. Homem viajado, na região, visitou a cavalo, a Paraíba e o Ceará; e de navio, o Maranhão. Voltou à Inglaterra em 1815, publicou o livro *Travels in Brazil*, em 1816. Voltou ao Brasil, exatamente, em 1817, no que pôde apreciar a Revolução Republicana. Faleceu em 1819, tendo sido enterrado no recém-criado Cemitério dos Ingleses, em Santo Amaro, em Recife. Disponível em: <http://engenhosdepernambuco.blogspot.com.br/p/engenhos-com-letra.html>.

las possuem janelas com vidros, melhoramento há pouco tempo introduzido no Recife (..) A cidade possui seis igrejas (...) As fontes públicas foram as únicas obras desse gênero que encontrei em toda a extensão da costa por mim visitada (KOSTER, 2003, p. 94-5).

Koster, na certa, achou o predicado de cidade inadequado para a sede da capitania, se compararmos com sua descrição de Goiana, de onde tinha saído em direção à Paraíba, e diz que ela era uma vila das “mais florescentes da Capitania de Pernambuco (...)”. Os habitantes são de quatro a cinco mil e esse número cresce diariamente. Há também lojas e o comércio com o interior é intenso” (*Op. cit.*, p. 90).

Por volta de 1857/8, por não ter um porto apropriado para escoamento de suas poucas riquezas, como o açúcar (produção que vinha de cerca de 200 engenhos banguês), usava-se o pequeno porto fluvial no Sanhauá, suficiente para atender à demanda. O movimento desse porto era apenas de 28 navios de longo curso e 278 de cabotagem (PINTO, 1977, p. 252 e 256). Por volta de 1870, o engenheiro Retumba calculava em 200.000 arrobas a importação da Paraíba, por esse porto. Parte dessa produção se escoava também pelo porto fluvial de Goiana (PE), principalmente a partir da construção do canal daquele rio, na década de 1870. Na *Memória* que Retumba escreveu, no fim do Império, ele calculava que a Paraíba recebia cerca 400.000 arrobas de importação, através do porto fluvial de Goiana; o mesmo valor pelo de Mamanguape e pelo porto de Salema (RETUMBA, 1912, p. 163-228). Este porto fluvial ainda era referência por volta da segunda década do século XX, como se depreende de Coelho (1919, p. 22), mas para pequenas embarcações, como barças.

No entanto, Silva Coutinho (1888, p. 99-100), em seu relatório, criticava o porto que até 1856 o rio Paraíba e o afluente Sanhauá davam tráfego a navios de 18 pés de calado, na extensão de 18 km:

Pouco antes dessa época encetou-se a construção de uma ponte no Sanhauá, cerca de 1.500m acima do porto da cidade, mas de um modo extravagante, excessivamente oneroso e altamente prejudicial. Durante muito tempo deitou-se pedra e terra a granel no leito do rio para formação de um muro, que devia servir ao mesmo tempo de ponte da estrada de rodagem, e represa de um açude colossal.

Com o tempo, o muro arriou e o material veio depositar-se na parte inferior do rio, obstruindo o ancoradouro e o canal. Na confluência dos dois rios onde fundeavam os vapores antigamente, formou-se um extenso banco de areia e lodo no qual começou a desenvolver vegetação e breve seria ilha. O canal tem agora, dizia ele, 8 pés de profundidade e uma extensão de 9 km aquém da capital, onde ficam os da Companhia Brasileira; a estadia é curta para aproveitar a vazante de descer para Cabedelo. Para os de vela, é pior ainda e descarregam, às vezes, a 6 e 8 km da cidade com excessiva despesa e incômodo, além de altas taxas de seguro (*Ibidem*, p. 100). Talvez tenha sido essa situação que levou o navio inglês *Inheritance*, de 13 ½ pés, que conduzia carvão para a ferrovia, encalhar junto à Ilha do Stuart, no lugar Rocas.

A população da província, por volta de 1856, era calculada em 209.300 habitantes, acima da de Alagoas e do Rio Grande do Norte. No entanto, esses números são relativos, pois são cálculos

de agentes diplomáticos. Para 1860, um cônsul americano estimava em 250 mil habitantes, sendo 30 mil trabalhadores escravizados⁶.

Pinto nos mostra dados do Presidente da Província, Francisco de Araújo Lima, em relatório de 1862, que a população da província era de 208.952, sendo, destes, 28.473 pessoas escravizadas (1977, p. 207-8; 302). Em termos de municípios, a capital e Alhandra, juntas, teriam 29.082 habitantes, dos quais 4.391 viviam escravizados.

Na década de 1860, escreveu o inglês Scully que a capital tinha 16.000 habitantes, sendo a mais populosa da província (1866, p. 369).

QUADRO 01 - POPULAÇÃO DA PARAÍBA

1856	209.300*
1860	250.000**
1862	208.300
1866	260.000***
1872	376.226 (IBGE)
1879	350.000****
1890	457.232 (IBGE)
1900	490.784 (IBGE)

Fontes: Para o ano de 1852, os dados são de Pinto (*Op. cit.*, p. 207-8). (*) BPP XXXI, LXIII; (**) ALFRED, 1889; *Reports by American Consul to Secretary of State of the United States, apud Report by Mr. Pokenham...* BPP LXXIV, 1866; SCULLY, 1866; (***) SCULLY, *idem; Report by American Consul ...*, *idem*; (****) *Report by Consul Mr. Borham* (...) BPP LXXXIX, 1881; IBGE, 1987, p. 32.

F. Vidal Filho relata que a capital da Paraíba, em 1850, tinha 1.084 casas e que, calculava, havendo 5 pessoas por residência, daria

6 BLPSE. *British Parliamentary Papers* (BPP) XXXI, 1859. BPP LXIII, 1861. Relatório do Cônsul Americano, *In: Relatório do Secretário da Legação Inglesa no Brasil, Mr. Pakenham*, de 1866. Ver também BPP, LXXIV, 1866.

uma população de 5.420 habitantes. No entanto, o autor cita um dado oficial, de 1847, em que dava uma população de 20.099 e que ele se indaga se não era de todo o município da capital, que atingia, inclusive, Alhandra, à época (1958, p. 133-138). Para o município da capital (incluindo Alhandra), Pinto (*Op. cit.*, p. 207-8) dá 20.082 habitantes.

A falta de interesse do capital estrangeiro pela Paraíba canavieira deixava a capital sem os requintes da modernização, como iluminação a gás, já começada, no meado do século XIX, em Pernambuco. Por volta de 1850, a capital tinha apenas 11 lampiões a azeite de mamona, a que seriam acrescentados mais 7, como melhoria na cidade (VIDAL FILHO, 1958, p. 134). Em 1858, a Paraíba faria um contrato de iluminação a azeite de mamona, com o arrematante Antônio Vicente Magalhães, tendo como fiador Bento José Labre Ferreira e como procurador do arrematante Francisco Augusto Neiva⁷.

A falta de capital chegava a atrapalhar as relações comerciais, a ponto de os proprietários de estabelecimentos assumirem a emissão de vales, como foi denunciado pelo presidente Manuel Clementino Carneiro da Cunha, em 1857, ao passar a administração da Província a Beaurepaire Rohan. Confessava sua impotência na repressão do abuso:

7 Revista do IHGP, v. 10º, 1946, p. 191-2. Seria Francisco Augusto Neiva tio de Venâncio Neiva? Venâncio nasceu na cidade da Paraíba (João Pessoa), em 21 de julho de 1849, filho de Frederico Augusto Neiva e Maria Josepha Cirne Neiva. Friso os Neiva, porque constituirão meio século adiante uma oligarquia (dando, inclusive, um presidente do Estado – Venâncio Neiva), como denunciava Coelho Lisboa, juntos, aqueles com o Marechal Almeida Barreto, que dominaram, inicialmente, a política republicana na Paraíba (AGUIAR, 1981, *passim*).

Sente-se geralmente a falta de moedas de baixos valores para as pequenas transações, que deste modo são extremamente difíceis. Aproveitam-se da situação os usuários para exigirem alto ágio pelo troco da moeda.

Alguns negociantes de crédito fundado nesta praça, no propósito de remover dificuldades, que ocasiona a falta de trôco, se reuniram e resolveram emitir, sob sua fiança e responsabilidade, bilhetes do valor de 500 réis, 1 e 2 mil réis, com as condições que acordaram. Esta matéria foi trazida ao conhecimento desta Presidência em officio de 4 de novembro último.

Cabe a V. Excia. dar a resposta que entender mais conveniente. O assunto é grave e não me foi possível resolvê-lo logo (ALMEIDA, 1978, p. 255)⁸.

Friso, aqui, essa relação arrematante/fiador porque, no Recife, no mesmo período, a inversão desse capital dinheiro resultou, posteriormente, em arremedo de uma burguesia financeira, especuladora, mas só devido a Pernambuco ter sido invadido pelos “melhoramentos”, muitos de origem inglesa, no sistema de sociedades anônimas. Lá, arrematantes e fiadores da primeira metade do século XIX fizeram migrar seu capital para as ações de companhias ferroviárias estrangeiras (duas, sendo uma delas de bonde), de navegação (com investidores estrangeiros) e de serviços urbanos (abastecimento de água, iluminação a gás e saneamento por companhias inglesas). Tal etapa de modernização não ocorreu na Paraíba, que não oferecia atrativos para o capital, principalmente inglês,

⁸ Este caso voltaria à tona em Campina Grande, em 1895, ocasionando a morte de um soldado na feira e a prisão do comerciante e político, aliado de Venâncio Neiva, Cristiano Lauritzen; este episódio ficou conhecido na história local como “O Rasga-Vales”.

muito embora, investidores isolados, como Martineau e William Rawlinson e a Casa *Saunders Brothers* tenham lançado seus olhares sobre a Paraíba canavieira.

Sobre o conceito empírico de capitalista, um exemplo documental pode ser colhido em fontes colonialistas paraibanas, através de um officio, em que o governador da Paraíba, em 1800, informa “(...) 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”⁹.

Mas, voltando à falta de modernização (mesmo a não produtiva, capitalista e, sim, a meramente de corte, no sentido de Norbert Elias), a Paraíba, mesmo com o fim do tráfico de trabalhadores, não soube, ou não teve como aplicar, este capital, até mesmo no mais simples dos negócios, obras públicas, como a iluminação da cidade. Isso demonstra um dos sintomas dessa economia, ainda colonial, que residia na falta de modernização de equipamentos básicos, como a iluminação da capital, que até a década de 1850, ainda era nos moldes tradicionais, privilegiando apenas prédios como o Palácio, o Lyceu, a cadeia e o prédio da administração das Rendas, ou a festa das Neves. De tão precário, chegou a ser suspenso em 1856 (MAIA, GUTIERRES; SOARES, 2009)¹⁰.

Ao contrário do Recife, onde os “tentáculos” do capitalismo começaram a se inserir, bem como no Rio de Janeiro e em Salvador, empreendimentos de modernização só puderam ser levados adiante,

⁹ 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. Esse sistema se manteve na Paraíba até o final do Império, como denuncia o engenheiro Retumba em sua memória.

¹⁰ Disponível em: <http://www.revistafenix.pro.br>

graças à injeção de capital extra, advindo, tanto das companhias inglesas, como do capital reaplicado que existia em mãos de traficantes de trabalhadores. Ou seja, era preciso o velho sistema de arremates de obras públicas, que perdurou por todo o Império e que era condenado pelo engenheiro Retumba, em 1887. Este sistema colonial só poderia ser superado pelo capital social de companhias, sociedades anônimas, que o Governo do Império resolvera adotar a partir da extinção dos negócios de traficantes negreiros. Mas a Paraíba não tinha capitais, ou melhor, crédito para atrair o capital estrangeiro, garantido pelo governo imperial sob taxa de garantia de juros, como ocorreu nas capitais acima citadas. O mercado de ações e obras no Recife, na década de 1850, por exemplo, estava pejado de investidores e melhoramentos, quase todos de companhias inglesas: iluminação a gás (*Fielden Brothers*, de Manchester), esgotamento sanitário (*Recife Drainage*, inglesa), abastecimento de água (inicialmente, *Beberibe Water Company*, anterior à década de 1850) e uma ferrovia (inglesa) para os canaviais do sul da província. Esse espírito capitalista de empreendimento associado, na Paraíba, só vingou no comércio, e tardiamente.

Por volta de 1868, quase duas décadas depois de instalada no Recife, é que a ideia da iluminação a gás chegou à Paraíba. A uma proposta de arremate do Dr. Cypriano Fenelon Guedes Alcoforado surgira, em contraponto, em 1869, um projeto de companhia por Zózimo Barroso, William Richard e o engenheiro cearense, atuando na Paraíba, Antônio Gonçalves Justa Araújo, para o fornecimento de água potável e a iluminação da cidade da Parahyba. Proposta em vão. Só, em 1885, é que surge o serviço de iluminação pública a querosene, por conta de um contrato firmado entre o Governo Provincial e o Cel. José Ferreira Neves Bahia (*Ibidem*).

A economia da Paraíba, mesmo a partir de 1850, se comportava dentro do modo de produção capitalista em sua fase neo-colonialista – ou modo de produção escravista colonial, como advogaram alguns (cuja discussão não aprofundarei aqui), resultante da divisão internacional do trabalho, em que partes do mundo serviriam, só, como fornecedores de matéria-prima para os países industrializados da Europa e Estados Unidos. Nessa logística, ter um porto exportador era o atrativo básico e nem a Paraíba nem o Rio Grande do Norte tinham.

*

A partir da década de 1850, alguns presidentes da província ainda tentaram introduzir algum elemento de modernização, como Sá e Albuquerque, com o arado; Beaurepaire Rohan, com algumas obras públicas; e Luiz Antônio da Silva Nunes, que percorreu a Paraíba a cavalo, para estudos, em 1860 (PINTO, *Op. cit.* p. 285/6). O presidente Beaurepaire Rohan (9/12/1857 a 24/06/1859) trouxe para a Paraíba dois engenheiros estrangeiros, Bless e Polemann, para tocar obras públicas, abrindo novas ruas na capital. Fundou uma escola técnica agrícola, uma biblioteca pública e um jardim botânico; além disto, incentivou a plantação de trigo na serra de Teixeira, além de deixar mudas de café já plantadas no jardim botânico. Para ser uma ideia da importância do trabalho de Beaurepaire Rohan, o historiador Irineu Ferreira Pinto dedica nove páginas em oitavo só para transcrever o Relatório daquele Presidente. Este governante também ordenou aos engenheiros que elaborassem um mapa da Paraíba, enquanto o litoral seria cartografado pelo Tenente-coronel da Marinha, Manoel Antônio Vital de Oliveira (PINTO, *Op. cit.* p. 256-269).

Beaurepaire Rohan, que só governou um ano e quase sete meses, chegou a empreender uma viagem a cavalo até Itabaiana, indo de engenho a engenho, ensinando técnicas agrícolas. Tentou realizar uma lei de 1854, que criava uma escola prática de agricultura, chegando até a comprar terreno para isso; entusiasmava tanto os agricultores que parte do terreno para o Jardim Botânico foi doado por um agricultor. Em Teixeira, iniciou a cultura do trigo que pretendia provavelmente espalhar por Campina, Areia, Bananeiras e Alagoa Nova. No entanto, seu curto tempo no governo levou ao descrédito tais bandeiras, a ponto de, seis anos depois, ainda se encontrarem barricas com sementes de trigo apodrecendo na Capitania do porto, como relatou André Rebouças (GÓES, 1938, *passim*).

É possível que os titulares da província, mesmo não sendo nativos, já tivessem observado o crescimento da lavoura algodoeira, como apregoam no começo da década de 1860, a ponto de incentivarem aberturas de estradas para os distritos deste herbáceo. Já em 1852, o Presidente Sá e Albuquerque dizia:

Sendo o algodão nesta província a fonte mais copiosa da riqueza agrícola, seria acertado mandar buscar para exemplo em algum paiz estrangeiro, alguma machina mais útil e perfeita de que os velhos e nunca melhorados engenhos ainda hoje em uso (1877, p. 210).

Ainda mais, vale dizer, que o temor dos latifundiários canavieiros, àquela data, vinha por conta do fim do tráfico de trabalhadores da África, o que iria encarecer a mão de obra dos canaviais, enquanto que a do algodão era muito mais barata pelo produto, pelo clima e mão de obra. Urgia evitar a fuga desse produto do interior para a praça do Recife.

Beaurepaire Rohan deve ter observado essa nuance da produção local e encomendou aos engenheiros Carlos Bless e David Poleman projeto para uma estrada, ligando a capital ao vale do Piranhas, passando por Santa Rita, Cruz do Espírito Santo, Lagoa do Canto, Mulungu e Alagoa Grande, cujos trabalhos foram começados. Criou, para as mulheres, o Colégio Nossa Senhora das Neves, uma biblioteca pública e idealizou uma escola industrial. Por conta de notícias de seca perto de Campina Grande, em 1858, sugeriu a construção de barragens. Exonerou-se por conta própria do governo da Paraíba e partiu para o Rio de Janeiro em 1859. Mal esses governantes eram substituídos, suas ideias eram jogadas na lata do lixo (MELLO, 1956, p. 38-44; PINTO, p. 267; GÓES, *op. cit.*, p. 61, 70, 72, 73-40).

Por volta de 1860, o editor do jornal *The Times* - de Londres, William Scully, fez uma viagem ao Brasil e visitou a capital da Paraíba. Diz ele, em seu livro *Brazil, its provinces and chief cities*, que a capital da Paraíba tinha algumas ruas pavimentadas, poucos edifícios de valor, a não ser o Palácio da Presidência e quatro igrejas. Na parte baixa da cidade, ficava o comércio e a única coisa que chamava a atenção era uma grande ponte de madeira no Sanhauá. Além da capital, as cidades importantes, escreve, eram Mamanguape, Areia e Sousa. Descreve, ainda, que as margens do rio Paraíba, a partir de Cabedelo, estavam cobertas de densas florestas que se alastravam até a metade da província, enquanto a orla estava toda tomada por coqueiros. Não se sabe, ao certo, se Scully confundia mangues com o restante da mata atlântica (SCULLY, 1866, p. 365-369).

Com respeito à ponte de madeira no Sanhauá, D. Pedro II, em sua visita, não gostou do seu ruim estado (AGUIAR, 1999, p. 67). Talvez tenha vindo, daí, o contrato com o engenheiro

Retumba¹¹. Este também fora contratado pela província para estudar a reforma das rodas d'águas dos engenhos, cuja maior parte estava danificada, prejudicando a produção e, subsequentemente, a arrecadação fiscal (ANDRADE, 1997, p. 111-2; SANTANA, 1990, p. 174).

Outras situações de ordem econômica mantiveram também a província com desequilíbrio na produção agro mercantil. Desde a década de 1840, a província vinha tendo dificuldades na produção agrícola, ora decorrente de problemas naturais, como secas, ora de administração, já que os presidentes eram nomeados pelo Imperador e, muitas vezes, provinham, não só de lugares distantes, mas sem nenhum cacife para o cargo. A rotatividade era constante.

Sabe-se que houve grande seca em 1825, o que até influiu para o insucesso da guerrilha de que participara Frei Caneca nos sertões da Paraíba, acabando por ser preso em Sousa. O ano de 1838 também foi seco (PINTO, *op. cit.* p. 143) e, em 1845, houve uma seca que se prolongou pelo ano seguinte, quando a Vila Nova da Rainha serviu de posto intermediário para minimizar a calamidade, recebendo 130 sacos de farinha, enviados pela presidência da província, para serem remetidos para o sertão. O próprio presidente visitou a Vila em 1846 e relatou:

Logo que cheguei a Campina conheci que eram infelizmente muito verdadeiras as informações

11 Não confundir este Retumba, com o que dá nome à rua na capital, João da Silva Retumba, deputado constituinte pela Paraíba, em 1891. Nasceu em 1857 e tornou-se oficial da Marinha. Talvez seja filho do engenheiro Francisco Soares da Silva Retumba. *Apud* Raimundo Hélio Lopes. ABRANCHES, J. *Governos; CÂMARA DOS DEPUTADOS. Deputados brasileiros*. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/RETUMBA,%20Jo%C3%A3o%20da%20Silva.pdf>. O Retumba engenheiro, também chegou a se candidatar à Assembleia Geral do Império, a última, quando seu colega, no jornal *A Gazeta do Sertão*, Irenêo Joffily, se candidatou, ganhou, mas não levou porque o Império caiu.

que me haviam dado do estado desgraçado em que se achavam os povos que dos sertões para ali haviam descido. Famílias inteiras, algumas das quais tiveram outrora bens de fortuna, viviam abrigadas debaixo das árvores e muitas percorriam as ruas da vila pedindo esmolas; o aspecto da fome e da miséria estava pintado no semblante de todas essas vítimas, que com minha chegada, como que se reanimaram e em considerável número foram ter a casa em que me achava, pedindo o pão para subsistirem. Em presença de quadro tão melancólico que difícil é poder-se descrever, entendi que era obrigado a socorrer quanto antes a estes infelizes; e porque as 130 sacas com farinhas que fiz remeter para as vilas do sertão ainda ali se achavam, porque a seca não dava lugar a que elas seguissem seu destino, mandei que fossem diariamente distribuídos gratas pelas pessoas mais necessitadas (...) tendo-se acabado a farinha que existia por conta do (governo) geral, mandei vir por intermédio do Sr. Presidente de Pernambuco mil sacas com farinha as quais importaram em 4:629\$500 (quatro contos, seiscentos e vinte nove mil e quinhentos réis) e porque o cofre provincial estivesse exausto, dirigi-me ao negociante Francisco Alves de Souza Carvalho que com a maior prontidão e sem interesse algum mandou pagar essa quantia, oferecendo-se, nessa ocasião, para tudo que precisasse esta Província (PINTO, *op. cit.* p. 174-6; MELLO, *op. cit.*, p. 128).

Em 1846, o interior da Paraíba ainda estava envolvido com a seca.

Essas descrições sobre a economia e o social apenas reforçam a ideia de que a Paraíba ainda jazia no modo de produção colonial(ista). Até a primeira metade do século XIX, todo o Brasil ainda se encontrava amarrado a esse modo, mesmo sua capital, já

que a escravização de pessoas para o trabalho forçado mantinha esse vínculo estreito e dominante com o capitalismo mercantilista, através, basicamente, do comércio de matérias-primas e da mão de obra.

Voltando à descrição empírica, não se sabe se os estertores da Revolta Praieira (1848-9), ao se expandir para a Paraíba, causaram abalos imediatos na produção. No entanto, a economia, pelo menos nos arredores de Campina Grande, cinco anos depois daquela seca, deve ter sofrido um pequeno abalo com a agitação popular, insurrecional, posteriormente denominado de o Ronco da Abelha, entre dezembro de 1851 e fevereiro de 1852 (em Pernambuco, chamou-se a Guerra dos Marimbondos). Digo pequeno abalo porque a feira de Campina já existia e, provavelmente, tão ativa que o bispo de Pernambuco, em sua visita pastoral àquela vila, em 1839, pedira que a feira não mais se realizasse aos domingos (no Largo da Matriz?) e, sim, aos sábados¹².

O Ronco da Abelha foi uma reação espontânea contra o regulamento de 18 de julho de 1851, em que o governo imperial estabelecia o Censo Geral do Império e o registro de nascimento e óbito. O povo entendeu como a “lei do cativo”, por errada associação com o fim do tráfico africano de escravos, e se rebelou, acreditando que seus filhos seriam arrolados como escravos, porque um dos itens se referia à cor da pele. O povo mestiço e negro, armado de paus e pedras e aos gritos, em frente à igreja protestando

12 A visita do bispo D. João da Purificação Marques Perdigão foi publicada na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, v. IV, parte I, p. 114-115. Saiu ele do palácio da Soledade (*sic*), em Olinda (*), no dia 1º de maio de 1839, chegando a Campina Grande a 11, depois de passar por Igarapu, Goiana, Pedras de Fogo, Itabaiana, Mogeiro e Ingá. Escreveu ele em seu itinerário: “(...) com uma prática no mais extensa, **fazendo mensão (*sic*) da feira que se costuma fazer no domingo, para persuadir os povos a que mudassem para o sábado...**” (*apud* ALMEIDA, Elpidio. História de Campina Grande, 1978, p. 125/6, nota de rodapé sem numeração). (*) Na verdade, o Palácio da Soledade, que começara a servir de residência ao bispo de Olinda, a partir de 1833, fica no Recife.

contra o Regulamento de 18 de julho, passou a atacar vilas, cidades e engenhos para destruir os livros onde seriam registrados seus filhos e os adultos para o Censo.

A sedição irrompeu em Ingá, a 16 de fevereiro de 1852, espalhando-se pela Serra do Bodopitá e atingido Campina Grande, Alagoa Nova e Areia, povoação de Alagoa Grande e Araruna. Os padres, que eram funcionários do Império, tentaram acalmar o povo explicando que não se tratava de volta à escravidão, nem do recrutamento forçado e, sim, do Regulamento de 18 de julho de 1851, sobre os registros de nascimento e óbito. O movimento durou apenas algumas semanas (MATOS, p. 36-38; MELLO, p. 119; CÂMARA, 1947, p. 42 e 44).

Passada a insurreição do Ronco da Abelha, a Paraíba foi atingida por um surto de cólera, em 1856. A cólera (ou o cólera) entrou na Paraíba através de Monteiro e Zabelê, via São João do Cariri, já que viera da Bahia pelo interior, e não pelo mar. Segundo Pinto (*Op. cit.*, p. 247), a cólera *morbis*, na Paraíba, teria feito cerca de 30.000 mortes, sendo que, na comarca da capital (inclui a vila de Alhandra e a cidade de Mamanguape), os mortos foram 5.741; enquanto que, na freguesia da capital, teriam sido 1.513 e, destes, 277 trabalhadores escravizados (*Idem*, p. 248); 5.741 na zona litorânea; e no trecho daí até Campina, cerca de 7.181. O Brejo teve 10.741, enquanto o Cariri teve 1.703 e o sertão, apenas 24 vítimas. Para acabar com as causas da doença, as Câmaras de Campina e da capital emitiram leis de controle da higiene e da saúde. Para diminuir os riscos, em 1857, foi promulgada uma lei provincial proibindo enterros nas igrejas, e autorizada a construção de cemitérios. No segundo surto de cólera, em 1862, houve 3.328 vítimas, totalizando, nos dois surtos, na Paraíba, 28.713 pessoas.

A área canavieira teve o maior número de mortos, apesar de a cólera ter entrado pelo Cariri. Num paralelo entre população livre e escravizada, as freguesias apresentaram a seguinte mortandade: Mamanguape - 1.200/213; Pilar - 1802/342; Taipu - 1612/308; Independência - 4.120/462. As freguesias ao sul da capital, como Jacoca (Conde), Alhandra, Taquara e a oeste, como Santa Rita e Livramento, todas juntas, tiveram, 1570/647 (PINTO, *Op. cit.*, p. 248). Pelo baixo número de escravizados mortos, supõe-se que a área ao sul da capital não era densamente ocupada por engenhos em atividades, embora, por lá, houvesse o latifúndio da família do Barão do Abiaí (os Carneiro da Cunha).

Fora isso, o pavor era para os homens livres pobres, acosados pela lei do recrutamento, principalmente, para a Guerra do Paraguai. Pelo lado da economia, tem-se dito que a Guerra da Secessão, nos Estados Unidos, propiciou uma maior exportação de algodão para a Inglaterra.

ASCENSÃO E FUGA DO ALGODÃO

O algodão, como gênero de exportação, começou a entrar na pauta do governo colonial mercantilista ainda no século XVIII. Em 1798, já havia cultivo na Paraíba, pois, em 1800, o governador remeteu para o reino o mapa da carga de açúcar, algodão, melão, couro, sola e pau-brasil. Uma carta de Portugal, em 1815, confirma o recebimento de carga de algodão (OLIVEIRA: MENEZES; LIMA, 2002, p. 474; 568; GALLIZA, 1993, p. 27).

Sempre foi grande a preocupação da elite agrária paraibana, no Império, principalmente da capital, a canavieira e a comercial,

quanto à dependência para com o porto de Pernambuco, desde os tempos coloniais. Várias tentativas foram feitas para evitar que a produção agrícola paraibana fosse escoada pela província vizinha. Estradas foram planejadas, como a que passava por Espírito Santo que iria para o Brejo e outra para ir até Pombal.

Na segunda metade do século XIX, quando se implantou a ferrovia, o escoamento, no caso do algodão paraibano, aumentou para Pernambuco, porque o problema de fundo era o porto para a exportação e o Sanhauá não era páreo para o porto do Recife. A concorrência se agigantou à medida que o capitalismo inglês, sediado no Recife, estendeu trilhos em direção à fronteira paraibana, entrando a *Great Western* em Itabaiana e Pilar. O interesse das oligarquias produtoras de algodão ultrapassava a mera fronteira provincial. É bom lembrar que esse fluxo de produtos paraibanos pela fronteira pernambucana voltará a ser um dos conflitos das frações de classe, quando do governo de João Pessoa.

Uma pequena pesquisa documental nos mostra que os produtores paraibanos, já na República da “mania ferroviária”, continuaram a mandar seus produtos, através de almocreves, principalmente para a cidade de Limoeiro, onde havia uma estação da *Great Western*. Daí para o Recife, os tropeiros levavam até cinco dias de viagem. Juizes de Direito, respondendo a um questionário do governador do Estado de Pernambuco, em 1894, portanto 13 anos antes de o trem fazer terminal em Campina Grande (que levaria o algodão para Recife), já apontavam o desperdício de receitas da Paraíba. Provavelmente, a elevação da Vila Nova da Rainha (1864), durante o *boom* do algodão, tenha sido uma tática do governo provincial para a fiscalização de tributos provinciais do algodão a ser exportado que passava pelo município.

O algodão paraibano saía para as cidades limítrofes, como São José do Egito, Brejo da Madre de Deus, Taquaritinga, Bom Jardim, Timbaúba, Pajeú e Triunfo. Destas cidades, os almocreves buscavam os trilhos de Limoeiro, ou de Timbaúba. Esta cidade tinha 40 bolandeiras, quase todas a vapor, e exportava 1.800 toneladas em pluma e 5.4 em caroço; cultivava-se o herbáceo e o quebradinho (c.1894).

A melhor das informações nos vem do Juiz de Direito de Limoeiro que aponta nominalmente as cidades e lugarejos paraibanos que enviavam seus produtos para aquela cidade.

QUADRO 02 - EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PARA PERNAMBUCO (c.1894)

ORIGEM	TONELADAS	SACAS
Caraúbas	75	1.000
Serra Branca	150	2.000
Batalhão (Taperoá)	225	3.000
São José (?)	75	1.000
São Tomé (Sumé?)	75	1.000
Monteiro	225	3.000
Teixeira	300	4.000
Patos	225	3.000
Misericórdia (Itaporanga)	225	3.000
Princesa	150	2.000
TOTAL	1.725	25.000

Fonte: APEJE. Juizes de Direito (JD).

O algodão da Paraíba era vendido também em Limoeiro, e o restante era remetido ao porto do Recife, por almocreves que levavam de 4 a 5 dias.

Outro escoador do algodão paraibano se tornou o Canal de Goiana, construído na década de 1870, como parte das políticas públicas do governo imperial para incentivar as exportações de produtos naturais. O canal recebia produtos, principalmente açúcar, de Itambé/Pedras de Fogo, Alhandra (Mata Redonda), Pitimbu e

adjacências. Talvez até de Serrinha (Juripiranga) e Itabaiana, além de Pilar, porque em sua pauta de exportação o Canal mostrava algodão, enquanto toda a Zona da Mata norte de Pernambuco só produzia cana-de-açúcar. Assim, em 1885, Goiana exportou 20.055 sacas de algodão e, no ano seguinte, elevou a cota para 22.218 sacas. Se essa tendência se mantivesse por dez anos, a Paraíba poderia ter perdido algo em torno de 460.000 sacas de algodão, ou seja, 34.500 toneladas (MELO, 1986, p. 8).

Enquanto a produção algodoeira se avolumava, o governo da província lutava para atrair receitas sobre sua exportação. Já em 1862, a Paraíba produzira 183.900 arrobas de algodão e triplicara em 1865-6 para 503.849 arrobas. Por volta de 1865, a Paraíba ocupava o 3º lugar em algodão com 404.289 arrobas, vindo depois de Pernambuco com 1.057.452 arrobas, e Alagoas com 436.403 arrobas (CUNHA GALVÃO, 1869, p. 139-140).

Outra fonte nos mostra a evolução das exportações de algodão e açúcar da Paraíba na década 1864-1873.

QUADRO 03 - PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (TONELADAS)

ANOS	ALGODÃO		AÇÚCAR	
	Produção	Exportação	Produção	Exportação
1862	-	3.1	-	10.0
	-	2.9	-	8.3
1864	62.161	5.8	84.919	6.3
1865	78.761	6.5	51.377	3.8
1866	95.578	6.4	78.621	5.8
1867	76.432	5.8	62.043	4.6
1868	74.822	8.3	58.220	4.3
1869	101.806	7.7	88.241	6.5
1870	75.625	5.5	52.557	3.8
1871	121.672	9.8	41.189	3.3
1872	125.538	-	162.352	-
1873	81.102	-	164.293	-

Fontes: Informação sobre o Estado da Lavoura. Rio de Janeiro, 1874, p. 121; C.M. Cartas sobre uma Ferrovia (Parahyba, 1872). Os dados desse autor foram convertidos para toneladas. Ver [MELO] CAMILO, 1984, p. 22.

A fonte supracitada não é precisa, se é em toneladas, quilogramas, balas ou sacas. Supomos pela data – antes da implantação oficial do Sistema Métrico Decimal - que a medida adotada era a tradicional de balas e sacos. Comparando-se com os dados de Cunha Galvão, é possível que essa década de exportação se referisse a balas ou sacas de algodão. Um documento da Secretaria do Governo da Província, datado de 10/07/1851, nos mostra o caótico embarque de açúcar, em caixa, feixos, barricas e sacos, pesados em arrobas e avaliados em libras; o algodão, mais modesto, era embarcado em sacas¹³.

Supomos que, se não há um mito quanto ao aumento da exportação de algodão paraibano, devido à guerra da Secessão, houve pelo menos um desvio da produção. Pelo quadro acima, percebe-se que a média de produção da década foi de 81.3 toneladas, enquanto que a exportação não atingiu nem a 10%, chegando, quando muito, a 5.6 toneladas. Teria o grosso da produção de algodão escoado para o porto do Recife? O mesmo parece ter ocorrido com o açúcar, quando a média da produção chega a 84.0 toneladas, a de exportação atinge apenas a 5.7 toneladas. O porto fluvial do Sanhauá não poderia dar vencimento à produção.

Escrevendo no final do Império, o engenheiro Francisco Soares Retumba, em sua *Memória*, se pronunciou sobre o porto fluvial do Sanhauá, sob o título “Melhoramento do Porto”:

Se alguém, não conhecendo a província, ao entrar a barra do Cabedelo, se achar de súbito em face

13 Biblioteca Nacional. *Mappa dos gêneros exportados para fora do Império desde o anno financeiro de 1843 até 1854*.

do majestoso panorama, que a vista encantada oferece o nosso soberbo Paraíba; se este alguém seguindo o curso desse mesmo rio, belo pela sua extensão navegável e sua largura, formoso pelas numerosas praias que ele banha, cobertas de vasto coqueiral e abundantes de sítios lindíssimos, vier em busca de nossa pequena mas elegante capital, fica para logo imaginando que, correspondendo a tão grandioso quadro vai, dentro em breve, apresentar-se diante de seus olhos admirados um vasto e opulento porto digno em tudo ao portentoso rio que contempla com enleio.

Mas a decepção é tremenda.

Ao invés da risonha Bahia para que se preparava, o aturdido viajante nada mais encontra do que um simples porto de canoas, á cuja vista desoladora um grito de comiserção se escapará por certo do íntimo de sua alma.

Pobre e miseranda Paraíba, teus filhos são uns bárbaros.

E terá razão de sobra, quem lhe contestará?

A província da Paraíba virtualmente não tem porto. Semelhante nome jamais poderá do Rio Paraíba e Sanhauá, onde chegam a custo alguns navios e ainda com maior dificuldade podem sair quando carregados.

Aquele pequeno parapeito com honras de cais, já arruinado e, dentro em pouco, caindo aos pedaços, separando do elemento liquido uma estreita faixa de terra firme, com um barracão crismado em alfandega e rodeado de meia dúzia de armazéns, exprimidos uns contra os outros por falta de espaço, atravancado, além de tudo, pelos trilhos da estrada de ferro *Conde d'Eu* e pelas manobras de suas machinas e wagons, pode ser tudo o que quiserem, menos um porto de mar, digno de uma província como esta, cuja situação astronômica é

a mais favorável à navegação europeia, cuja riqueza consiste quase exclusivamente na exportação de produtos agrícolas.

Parece incrível que a tanto tenha chegado a inércia dos governantes, a falta de iniciativa dos paraibanos (RETUMBA, 1912, p. 228).

Em outra estatística, Retumba reproduz um “Quadro demonstrativo da quantidade em arrobas dos gêneros abaixo declarados, exportados da província da Paraíba no decênio de 1862 a 1871” (*Op. cit.*, p. 208), cujos dados foram levantados pelo inspetor da alfândega paraibana, Dr. Costa Machado. Quadro precioso, mas há uma falha grosseira, ou de cálculo, ou tipográfica, em que a soma dos valores da exportação do algodão aparece como 1.361:466, quando, na verdade, é 4.261:466. A tabela mostra um crescimento vertiginoso do algodão, nas receitas, em uma década (1862 a 1871), quando passou de 216:468, para 681:466. O açúcar, pelo contrário, caiu na mesma desproporção, de 683:081, para 230:485, num total, para a década, de 3.927:954. O terceiro produto arrolado pelo inspetor não vem a ser o milho ou mesmo ou caroço de algodão, mas o couro, que tem uma ascensão de 9:600, para 45:497, numa soma total de 189:936 (Ver Anexo *Memória...*).

A busca pelo mercado pernambucano era bastante desigual. Se os exportadores de algodão eram beneficiados, sobretaxavam-se os consumidores locais com respeito a gêneros alimentícios. Um bom exemplo disso é que a arroba de algodão da Paraíba, em Recife, valia 17\$800 réis e, na Paraíba, 15\$000. Já a charque que vinha de Pernambuco (1864) e custava, no Recife, 3\$200 a arroba, na Paraíba, custava de 4\$500 a 5\$000 (CUNHA GALVÃO, *op. cit.* p. 166-7).

No entanto, é dentro dessa dinâmica que ocorre o *boom* do algodão, levando, em 1864, a Vila Nova da Rainha a se emancipar como cidade de Campina Grande, embora a área urbana não tivesse pouco mais de 3 ruas¹⁴. Mas isso não se deve ter em conta de atraso, pois devido ao crescimento da produção algodoeira, no extenso município de Campina Grande, os proprietários preferiam morar na zona rural. O algodão atraiu capital agromercantil, formando uma elite de proprietários que começou a beneficiar o produto no município, muito embora não houvesse capital em circulação. A não ser em formato de usura, como se depara no testamento do fazendeiro Paulo de Araújo Soares (sênior), criador de gado, no interior da capitania da Paraíba, reproduzido por Almeida (1979, p. 52-60):

O que avultou no monte (montante) foi a quantidade dos dinheiros a juros, o número das letras dos devedores. Representou a gaveta do sargento-mor Paulo de Araújo Soares o banco da capitania nas duas primeiras décadas de 1800. Os juros da época eram módicos, fixados em lei, sem usura, a longo prazo, muitas vezes sem documento, valendo apenas a palavra do devedor. Não iam além de seis por cento.

No entanto, essa relação (ou essa visão do historiador) quase idílica não sobreviveria na produção agrícola, principalmente no brejo paraibano, onde, por volta da segunda metade do século XIX, os juros dos capitalistas eram denunciados por Rebouças:

¹⁴ É possível, também, que a elevação à cidade tenha sido uma manobra do Poder Provincial para instalar agências de cobranças de impostos sobre o algodão e, assim, organizar a produção e a exportação.

Quanto às relações entre os capitalistas (se tal nome se pode dar aos emprestadores) (parágrafos de Rebouças) e os agricultores, são de natureza a irritar qualquer ente, que tenha uma parcela de sentimento do justo (...) empresta-se do 2% ao 4% ao mês, 48% ao ano; em Bananeiras, chega-se até a 6% ao mês ou 72% ao ano!!! (1988, p. 60).

Em Campina Grande, a partir de 1868, onde haveria cerca de 700 proprietários de terra (num total de 3.299 propriedades), uma dúzia deles adquiriu bolandeiras para beneficiar algodão. O valor médio destas máquinas estaria por volta de 170 mil réis, mas havia algumas de até 800 mil réis. Dos proprietários arrolados por Marly Vianna, a maioria (477, isto é, 68%) ainda morava na zona rural, e só 46 deles (5%) moravam em Campina (JOFFILY, G., 1977, p. 9-60; JOFFILY, I., 1892; CÂMARA, 1947, p. 50-1; VIANNA, 1985, p. 59; 114).

Na década de 1870, em que no sul do Império e em Pernambuco ocorria um pequeno surto de modernização capitalista, comandado pelo capital inglês e subsidiado pelo Governo Imperial, a elite latifundiária canvieira da Paraíba não conseguiu expandir sua acumulação de capital além do que providenciara o sistema colonialista, através da doação de terras via sesmarias. É possível, também, que problemas como secas e movimentos sociais, como os Quebra-Quilos (1874) e os surtos de cangaceirismo (1874 e 1877/9), tenham comprometido parcialmente a mão de obra e o pequeno consumo de produtos exportados da capital para o interior, abalando a frágil economia agromercantil.

Mas, nenhuma outra calamidade social ou física foi mais impactante, negativamente, para a frágil economia agromercantil

paraibana do que as secas que ocorreram no século XIX. Verificamos que houve 11 repiquetes (invernos falhos), no século XIX, que, somados aos 29 anos secos, corresponderiam a 40 anos de prejuízo agrícola no Nordeste semiárido, o que inclui, praticamente 2/3 da Paraíba; numa média de 3,6 anos/seca (MELO, 1998, p. 128).

QUEBRA-QUILOS: REAÇÃO AO SISTEMA CAPITALISTA DE PESOS E MEDIDAS PARA EXPORTAÇÃO

O Governo Imperial, pressionado pela Inglaterra para acabar com o tráfico de trabalhadores africanos, tentou modernizar a economia do Brasil para se encaixar na divisão internacional do trabalho. Dentro do *laissez faire, laissez passer*, adotou o sistema métrico decimal francês em 1862, dando o prazo de uma década para a adaptação da economia. Em 1872, outro decreto obrigava o uso do sistema em nível nacional, a partir de 1 de janeiro de 1874 (MELO, 1995).

No agreste paraibano e em algumas áreas de Pernambuco, Alagoas e Rio Grande do Norte, a aplicação do sistema provocou revoltas populares, lideradas por feirantes e camponeses. O sistema métrico abalaria o *corpus* de mentalidade do homem rural, produtor e comerciante, instigando uma desconfiança, tanto nas medidas e pesos, quanto no valor dos produtos, mas e principalmente, porque foi instituído em meio a aumento de impostos provinciais, o que veio abalar a frágil economia agropecuária no agreste e cariri paraibanos. Pode-se dizer que o Quebra-Quilos foi uma reação espontânea a um detalhe da modernização capitalista, que visava à exportação: o Sistema Métrico Decimal. O problema foi que, ao generalizar

sua aplicação, atingiu a lavoura de subsistência, camponesa, aquela de excedente mercantilizável, cujo mercado eram as feiras livres. A revolta, pois, foi levada a efeito por uma população camponesa, na faixa do Agreste da Borborema (que num formato de meia lua, iria de Quebrangulo, em Alagoas, até o sul do Rio Grande do Norte, tendo seu vórtice em Fagundes/Campina Grande/Areia), zona produtora de subsistência com excedente mercantilizável.

Na Paraíba, a reação se deu no dia 31 de outubro de 1874, na feira da vila de Fagundes, município de Campina Grande; no sábado seguinte, foi a vez dos camponeses e feirantes de Campina Grande se rebelarem. A rebelião consistiu em quebrar as peças de madeira e os pesos, jogando-os no Açude Velho, bem como invadir o cartório e a cadeia, queimando documentos criminais e libertando parentes ou amigos presos em ocasião de crimes. O clima político e social gerado pela rebelião dos Quebra-Quilos teve, em Campina Grande, quatro alas: a dos feirantes revoltados, cujo líder foi o aguadeiro João (Carga d'Água) Vieira; a dos cangaceiros, de Alexandre de Viveiros e Neco Barros; a dos escravos, que se rebelaram contra seus senhores; e uma suposta reação dos católicos (liderado pelo Vigário Calixto) contra a maçonaria e o Estado. Joffily, que havia recentemente abdicado do cargo de juiz municipal de Campina Grande, passou, como advogado, a defender os “matutos” (MELO, 1994; Anuario de Campina Grande de 1925, p. 9; JOFFILY, 1977, p. 23; MONTEIRO, 1981; LIMA, 2001).

Esse fato repercutiu junto às autoridades, a ponto de merecer comentários da delegação inglesa no Brasil. Em dezembro de 1874, o cônsul inglês em Pernambuco assim descreveu:

Nos limites das províncias de Paraíba e Rio Grande do Norte e Alagoas, desde novembro, o inte-

rior está num estado de anarquia. O clamor da população, chamada de matutos, contra o sistema de pesos e medidas que eles não compreendem. Fala que as Assembleias (*sic*) taxaram com excesso (*exceed the limits of taxation*). O movimento não tem liderança nem qualquer reivindicação política de alteração da ordem. Reforços do Rio e Bahia foram enviados ao interior. Os matutos (*sic*) se armam com o que podem encontrar. Começou na Paraíba. O trabalho para o cultivo do algodão e do açúcar (*sic*) não pode ser obtido; plantações e casas estão abandonadas. (Assinado: Richard Corfield)¹⁵.

Em anexo, vinha a carta do vice-cônsul da Paraíba ao cônsul de Pernambuco, datada de 26/12/1874. Dizia ele: “Estamos num Estado miserável aqui e antes do fim do próximo ano haverá uma terrível miséria nesta província”¹⁶. Continuava narrando que, naquele momento, uma corrente de mais de cinquenta:

matutos (*sic*) estão para serem vistos em frente a Palácio (...) sem nenhum julgamento e prevenindo (as autoridades) para que ninguém peça *habeas corpus* por eles. O governo se prepara para enviá-los ao Rio, como recrutamento para que não se repita. Velhos foram sequestrados de suas casas e obrigados a desfilar pelas ruas com um colete de couro molhado e costurado atrás e quando seca com o sol é fatal. Na frente dos quartéis, grupos de mulheres procuram seus parentes, sem nenhum acesso permitido pelo governo. Assim,

15 FOREIGN Office (FO) 13/500. *Letter from British Consulate in Pernambuco, December 28, 1874.*

16 “*We are in a miserable State here, and before the end of next year there will be frightful misery in this province (...).*”

o matuto capturado é levado para o Rio sem julgamento, sem nenhuma chance de provar sua inocência. E arremata: Quem conhece o país e o povo sabe da miséria que reina aqui (Assinado: Arthur Dallas).

Com essa repressão, termina o capítulo da revolta dos “matutos”. No entanto, eles deixaram visível o conflito entre tal sistema (e os impostos) e a pequena produção familiar mercantilizável. Uma década depois, mantinha-se na economia da cidade, um misto dos dois sistemas, em que se compravam em quilos o açúcar e o café, a carne, o bacalhau; mas em libras (0,454 kg), o mesmo açúcar, a bolacha e o sabão, enquanto que a medida para pequenas quantidades de líquidos era a garrafa (aguardentes e, já, o querosene), e a ancoretta, para a água ([MELO] CAMILO, 2014, p. 15).

AÇÚCAR TRADICIONAL E MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA

Quanto à zona canavieira, na década de 1870, reflexos da modernização na produção açucareira da província de Pernambuco começaram a chegar à Paraíba. Não eram só algumas lideranças locais que pretendiam se modernizar, era também o interesse inverso, pois agentes do capital inglês estavam de olho na potencialidade canavieira paraibana, desde que houvesse proteção ao capital. Nessa década, a província foi ligada às demais pelo telégrafo elétrico, que só chegou à capital paraibana, em 1874, ligando-a ao Recife e à rede geral do país. Esse melhoramento teria sido uma intervenção do ministro da Justiça, Diogo Velho Cavalcante de Albuquerque¹⁷.

¹⁷ Por vários anos, estacionou a linha telegráfica na capital. A distensão para o interior,

Como se denota, esse político já havia sido seduzido pelo canto da sereia da modernização capitalista quando encampara a concessão, junto com outros, de uma estrada de ferro que, depois, repassaria a uma empresa inglesa. Embora outras empresas de relativos volumes de capital fossem pensadas, não conseguiram sair do papel.

Nem mesmo o serviço de abastecimento de água e de luz (a iluminação anterior era a óleo de mamona; agora se tratava do combustível querosene) encontrou arrematantes locais com capital suficiente. A crítica situação da província nessa década levou o governo a não pagar o empréstimo de 30 mil libras¹⁸.

Na capital, em 1873, a casa mais importante da Paraíba, a Vitorino Pereira Maia & Cia, que fornecia estiva aos engenhos e entrara também no comércio de algodão, veio à falência. O motivo foi, segundo o depoimento do presidente, Silvino Elvídio, “(...) por socorro dado a outras que se afundavam, a grande firma quebrou, e sua queda foi um abalo e desalento para toda a praça” (MARIZ *apud* FERNANDES, p. 165; 252, nota 7). Até mesmo a própria província não conseguira pagar o empréstimo acima, do qual falhara em pagar os juros durante seis anos, desde 1873. A situação tornara-se instável, a ponto de os comerciantes, provavelmente estimulados pelas exportações de algodão da década anterior, fundarem uma associação comercial, em 1874, que não vingou.

servindo a algumas cidades, deu-se em 1894, no governo de Álvaro Machado. Firmou ele acordo com a União, pelo qual entraria o Estado com a metade das despesas, atingindo o benefício as cidades de Bananeiras, Alagoa Grande, Areia e Campina Grande. Despendeu o Estado a importância de 32 contos de réis. A inauguração do grande melhoramento ocorreu a 13 de janeiro de 1896 (ALMEIDA, 1978, p. 305-6). Por volta de 1900, só a ferrovia Conde D'Eu tinha 76 km de linha de telégrafo (BENÉVOLO, *op. cit.*, p. 453).

¹⁸ BPP LXXXIX, *Report by Consul Bonham on the Trade and Commerce of the Provinces of Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, and Ceará for the Year 1879*.

Não se sabe se a falência daquela importante casa comercial foi reflexo da Grande Depressão europeia, segundo Hobsbawm, que se abateu sobre a Europa industrial, espalhando-se pelo mundo, chegando, não só à Turquia, mas também aos Estados Unidos (a crise norte-americana de 1873). Embora ela tenha se alastrado por duas décadas, em sua origem veio daquilo “(...) que aconteceu quando se acabou de construir as estradas de ferro”, na Europa (HOBSBAWM, 1978, p. 120).

Essa crise, no comércio paraibano, parece bem o reflexo da que ocorrera em Pernambuco, quando da bancarrota da loja Soares Castro & Companhia. Apesar de comerciar com louças finas, joias e artesanato (ou seja, bens importados), ela reunia uma gama de investimentos estrangeiros, num montante de capital em cerca de 73 contos de réis. Faziam parte desse negócio os investidores britânicos *Saunders Brothers*, o cônsul Walker, bem como o agente de *Joseph Martin and Son*, o comerciante inglês Theodore Christiansen e o norte-americano Edward Millee (MELO, 2016, p. 93)¹⁹.

Ou seja, tanto a crise pernambucana quanto a paraibana seriam crises do capital comercial, consequência do mercado financeiro internacional. Na década de 1870, nem mesmo o capital inglês estaria com tanta disponibilidade, se não houvesse uma garantia de risco, pois o maior celeiro de capitais, Londres, vivia a grande depressão, o que levava, por outro lado, os ingleses a se interessarem pela garantia de 7% que o governo brasileiro dava para a construção de ferrovias, como seria com a Conde D'Eu. Foi a mesma crise que, no Brasil, de 1875 a 1878, fez ocorrer falências no sistema bancário, levando Mauá, o maior banqueiro das ferrovias, à falência (MELO, *op. cit.*, p. 93; FERNANDES, 1999)²⁰.

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

20 APEJE. Coleção Estradas de Ferro (EF 14). *Recife and São-Francisco Railway. Report*

Portanto, não seria de estranhar se, na Paraíba, os empreendimentos capitalistas não decolassem, como em 1876, com a Companhia de Encanamento d'Água da Cidade da Parahyba. Sob a liderança do engenheiro civil Arnaldo Massy, pela imprensa, informava aquela empresa aos acionistas que os estatutos seguiriam para o Rio de Janeiro para aprovação. Essa parte da modernização levaria muito tempo ainda, até 1895, quando o Dr. Santino Lobom, do Recife, teria vindo à Paraíba para contratar os serviços de água, esgoto e iluminação (AGUIAR, 1999, p. 132; CAMILO, 1991, p. 11).

A escassez de capital de giro advinha da situação de relações pré-capitalistas, em que a posse da terra e da mão de obra escravizada eram as únicas formas de capital existente na Paraíba, subsumidas estas ao capital mercantil. A manutenção dessa estrutura só era possível devido ao nível da renda fundiária, em que o engenho de açúcar engendrava relações de produção ambíguas (mão de obra escravizada e moradores de “condição”), mas suficientes para a manutenção de arcaicas estruturas de produção. Além do mais, a própria política financeira do país, na década de 1860, em fechar as caixas (agências) do Banco do Brasil em todas as províncias, centralizando na Corte e na província de São Paulo, deixou ainda mais as províncias canavieiras descapitalizadas. Ainda mais a Paraíba que nem caixa desse banco tivera.

Um inglês, que estivera de passagem pelo Brasil, descreveu a Paraíba e seu comércio, dizendo que:

Ultimamente, o comércio para o exterior é feito inteiramente através de Pernambuco, e mesmo uma grande parte deste comércio toma aquela direção, os comerciantes de Pernambuco fazendo

of Proceedings (...) April 12, 1876; EF 15. (RSF) Report of Proceedings (...) April 11, 1877.

pesados adiantamentos aos agricultores. Pernambuco é também o mercado no qual os comerciantes da Paraíba fazem suas principais aquisições de bens importados²¹.

O engenheiro Retumba expõe, em 1887, o vazio de mercado próprio de comerciantes paraibanos:

Não tínhamos, como hoje, é verdade, nem estrada de ferro, nem commercio direto com a Europa; tínhamos, porém, negociantes, tínhamos casas exportadoras de algodão, assucar e outros gêneros, tínhamos capitalistas, pequenos embora, mas eles existiam: dez, quinze, vinte nomes estão a cair-me da pena (...) Presentemente, ninguém ignora, a exportação de nossos gêneros (...) se faz quase toda por intermédio de duas ou três casas comerciais, a principal da quais estrangeira e dispondo, além de tudo, de pouco capital (...) Dahi forçosamente uma espécie de monopólio comercial, em vez da doce liberdade dos tempos idos (1912, p. 164-5).

Em seguida, a esta crítica, Retumba fala da escassez de créditos:

Já bem se vê que, por força do monopólio comercial, (...) o dinheiro que lhe deram os negociantes exportadores em troca de sua mercadoria, o qual nem sempre é pago todo a vista, ficou, sem

21 *Formerly the trade with foreign countries was entirely carried on through Pernambuco, and even a large share of this trade takes that direction, the merchants of Pernambuco making heavy advances to the planters. Pernambuco is also the mart in which the dealers of Parahyba make their chief purchases of imported goods* (SCULLY 1866, p. 367-8).

dúvida, aquém do que ele esperava; e ainda assim, grande parte desse dinheiro tem ele de levar para o sertão, a fim de ocorrer às despesas necessárias à contribuição de seu trabalho. Segue-se, pois, que para seu consumo nada ou quase nada à moeda, vendo-se dest'arte obrigado a recorrer ao crédito, sim, mas para pagar quando? Na safra seguinte sem contestação. E isto se porventura, não vir lançal-o na miséria alguma seca inesperada (*Idem*, p.165).

Critica o crédito que os comerciantes da praça paraibana concedem ao agricultor do sertão, porque buscam em Pernambuco o dinheiro e terminam por encurtar o crédito aos produtores conterrâneos. Mas, caso o produtor tenha condições de ir ao Recife, o crédito, lá, para eles, é não só em prazo longo, como é em dobro. Caso queira enfrentar uma seca, só encontrará dinheiro a 60% ao ano (*Idem*, p. 165-6).

Além da crise comercial dos anos 1870, na capital paraibana, toda a província e as demais congêneres tiveram um forte abalo em sua economia agrária, visto que a região, hoje tida como Nordeste, passaria por uma grande seca.

A SECA DE 1877-79

Para uma província cuja única fonte de renda era baseada na atividade primária, secas são realmente um desastre social. Calcula-se que, em toda a região, nos cinco séculos de existência, as províncias/estados tenham perdido, simplesmente, um século de produção agrícola (MELO, 1998).

Relatos indicam que a seca começou no verão de 1877 e a fome grassou no sertão e até no brejo (JORNAL DA PARAÍBA, de 20/10/1878, *apud* AGUIAR, 1999, p. 160). O governo enviou 346 sacas de farinha, 185 de milho, 77 de feijão, 69 de arroz e 184 arrobas de charque, além de peças de algodão. Durante a seca, que se prolongou de 1877 a 1879, a cidade de Campina Grande, por sua situação privilegiada como porta do sertão, mas sendo agreste, e com outra parte do município no caminho do brejo, teve sua população de menos de 2.000 habitantes, triplicada ao acolher os “retirantes”.

No ano de 1877, Irenêo Joffily, como Conselheiro municipal em Campina Grande, defendia o uso da mão de obra migrante em obras públicas, principalmente para abrir cacimbas, porque o Açude Novo, que abastecia a cidade de água potável, havia secado. Tal ideia vinha sendo posta em prática em Pernambuco: usar a mão de obra dos retirantes em obras públicas e até colocá-la à disposição de engenhos, conquanto estes a sustentassem. No caso da Paraíba, em Campina Grande, o Juiz de Direito, Dr. Antônio Trindade Meira Henriques aproveitou a mão de obra migrante e mandou construir uma nova cadeia, ao lado da antiga igreja do Rosário dos Pretos, bem como o Paço Municipal, ao lado da então matriz de Nossa Senhora da Conceição. No entanto, no ano seguinte (provavelmente no entorno deste município), o inverno foi exuberante (JOFFILY, p. 23; ALMEIDA 1965, 119; ANUARIO DE CAMPINA GRANDE, 1925, p. 11-2).

A Paraíba, então com uma estimativa entre 362.000 habitantes, segundo Rebouças (1877, p. 32-4) e 376.222 (IBGE, 1986, p. 29), teria tido 60 mil mortos nessa seca, de acordo com dados do cônsul inglês Walker²². Esse relatório mostra como os ingleses

22 BLPSE. *British Parliamentary Paper*, LXXV, 1878. *Report by Consul Walker on the Famine in the Northern Provinces of Brazil*. London, 1878.

documentavam tudo que se passava em suas neocolônias de investimentos. A acreditar nesses números, a Paraíba teria perdido cerca de 3% de todos os afetados pela seca na região e cerca de 17% de sua própria população.

Apesar de não haver nenhum meio de transporte de massa, à época, milhares de migrantes sertanejos, mesmo caminhando a pé, elevaram a população da capital para cerca de 30 mil habitantes, durante dois anos. Só, a partir de 1881, com as primeiras chuvas, a cidade voltaria a ter uma população entre 12 e 14 mil habitantes²³.

Quanto à economia, tanto a produção do açúcar decaiu, não devido à seca (que não atingiu a Zona da Mata, mas, sim, estiagem), quanto o algodão, produto sertanejo, por excelência. Mesmo assim, o que se observa é que a queda do açúcar foi bem maior do que a do algodão.

TABELA 01 - EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (1875-1879)

	Toneladas	Libras	Toneladas	Libras
1875	5.315	281.024	8.792	89.028
1876	4.346	194.689	6.591	109.848
1877	3.861	168.906	8.865	130.734
1878	672	31.568	4.465	45.880
1879	452	21.572	3.598	29.771

Fonte: BPP, 1881, LXXXIX. *Report by Consul Bonham on the Trade and Commerce of the Provinces of Alagoas, Paraíba (sic), Rio Grande do Norte, and Ceará for the year 1879* (MELO, 1985).

Por aí se nota que a seca, sob a forma de estiagem, também prejudicou a área canavieira. Os próprios cônsules e vice-cônsules

23 BPP, 1881. *Report by Consul Bonham... for the year 1879. Report by Consul Walker on the Famine in the Northern Provinces of Brazil*. London, 1878. BPP LXXI, 1882, *Report by Consul on the Trade and Commerce of Paraíba for the year 1881*; BPP LXXXIX, 1884-5, *Report by Vice-consul Agnew on the Trade and Commerce of Paraíba for the year 1883 1878* (*apud* MELO, 1985).

ingleses sabiam dessa distinção, principalmente os da ferrovia Recife-São Francisco e os dos Engenhos Centrais. Estavam sempre, em Pernambuco, a avaliar *rainfall* (precipitação pluvial) e *dryness* (estiagem), que eles diferenciavam de *drought* (seca) (MELO, 1998, p. 231-236).

Tomando, pois, como base o ano da seca (1877), a produção de açúcar já se apresentava em declínio de cerca de 480 t., em relação ao ano anterior; nos dois anos seguintes, caiu em 2.189 t.; e, em 1879, último ano seco, em 3.409 toneladas. O algodão caiu pela metade, queda menos acentuada, mas se deve acrescentar o tipo de produto, já que a cana é um produto agrícola com alto grau de degradação, tanto no cultivo, mas e principalmente na coleta e no transporte. Com a estiagem, dá menos sacarose.

Embora, comumente, a seca não atinja a Zona da Mata canavieira, o que houve foi uma diminuição na queda pluvial nas cabeceiras dos rios agrestinos, o Mamanguape e o Paraíba. E essa não seria a única seca da década. Na seca de 1870-2, também houve baixas, principalmente na correlação importações/exportações. Os navios teriam exportado apenas 6.102 toneladas naqueles anos, enquanto a entrada de capitais pela importação teria caído de £5,269 (em 1869-70), para apenas £336 (em 1870-1)²⁴. Também não seria a última seca antes das rodas de ferro correrem pelo canal, muito embora a Conde D'Eu sequer subisse a Serra da Borborema, o que só ocorreu a partir de 1904-7, mas já com a sua sucessora, a *Great Western* (GWBR). Por exemplo, na seca de 1889, a ferrovia foi utilizada para envio de gêneros e para transporte de migrantes atingidos pela calamidade, mas até seu terminal - Pilar, ao sul, e Mulungu, mais ao norte - como analisaremos mais adiante.

²⁴ BPP, 1872. *Report by Mr. Phipps for the year 1871*.

No Recife, devido às contingências da seca de 1877, havia uma lista de concessões para exportar farinha de Pernambuco. Um dos exportadores autorizados era o sueco Hermann Lundgren e Companhia; outro era um descendente da família paraibana, Guedes Alcoforado (C. C. G. Alcoforado), com seus negócios na praça do Recife²⁵. Do total de 60.922 sacos, no Porto do Recife, apenas 2.000 foram para a Paraíba. Em outra lista anexa, a Paraíba recebeu 1.200 sacos²⁶. Por aí se vê como a seca serviu de acumulação primitiva de capital para os comerciantes investirem em outros ramos, como os Lundgren o fizeram, na Paraíba, no século XX. Por outro lado, a seca também beneficiava a elite, pois 8.664 migrantes da seca (1.868 famílias), na Paraíba, foram alocados em colônias na Zona da Mata canavieira, beneficiando assim os senhores de engenho com mão de obra barata (ver quadro em Apêndices).

²⁵ Os Guedes Alcoforado possuíam, historicamente, um tronco na Paraíba (há uma referência a João G. A. em 1634, vindo a Paraíba; há também um Rodrigo G. A. Mouzinho (c.1741/1751) que, nomeado para o Rio Grande do Norte, vem para a Paraíba. Há um ramo dessa família, entre Goiana e Itamaracá (Felipe G. A. - c.1757). Mas, será no Recife na primeira ferrovia inglesa que um representante dessa família (José Bernardo Guedes Alcoforado, acionista e advogado da RSF) ingressará nos céus das finanças do capitalismo, comprando ações da RSF, vendendo terras para ela e, em seguida, investindo em companhia de navegação e pleiteando fundar outras empresas de serviços (a fonte genealógica é o Catálogo). O ramo do Rio Grande do Norte será investidor da ferrovia inglesa Natal-Nova Cruz e dará um presidente daquela província. Sobre a família, ver Chianca, 2011, p. 59-80. Havia no Cariri paraibano e em Campina Grande um ramo dos Alcoforado, o pecuarista Juvenal Guedes Alcoforado (1824); um militar que comandou tropas contra os revolucionários de 1817, José Guedes Alcoforado; o capitão Sebastião Guedes Alcoforado, o mesmo que participara da repressão aos praiheiros em 1849 e que, em 1883, era vereador e vice-presidente da Câmara de Campina (ALMEIDA, p. 58 [anotações deste autor para uma reedição] e p. 56-7; 184; 99). Por volta de 1868, há um Dr. Cypriano Fenelon Guedes Alcoforado, propondo à presidência da província, um serviço de iluminação para a capital paraibana (Ver: MAIA, GUTIERRES, SOARES, 2009, p. 8).

²⁶ Alfândega de Pernambuco, 25/10/1889. Porto do Recife (PR) 1882-1894.

II PARTE

OS MEIOS DE TRANSPORTE NA PARAÍBA OITOCENTISTA

Até ser implantada na Paraíba a primeira ferrovia, os meios de transporte eram os mesmos dos tempos coloniais: lombo de animais, algum carro de boi em engenhos e fazendas, alguma viatura puxada a cavalo, de um ou outro senhor de engenho, ou político da capital; por água, as tradicionais embarcações pequenas até o porto de Salema ou Sanhauá, ou ainda para o rio Goiana, em Pernambuco (e, depois, Canal de Goiana).

O que havia eram rotas que vinham do período colonial. Segundo Câmara, eram sete roteiros, antigos caminhos, a que ele chama de estradas. A principal estrada, de leste a oeste, partia da capital e seguia pelas margens do rio Paraíba, passava em Taipu (Pilar) e Boqueirão (Cornoio); daí, seguia o rio Taperoá, alcançando Travessia (S. João do Cariri) e chegava à Serra do Pico (do Jabre?); deste ponto, rumava ao norte e acompanhava o rio Piranhas até o rio do Peixe. O autor diz que “Pouco tempo depois, um grande desvio encurtava as distâncias entre a serra da Borborema (Pico) e atingindo Campina Grande à direita, isolando os povoados de Boqueirão e Travessia, da linha central, ou estrada do Sertão como era chamada” (CÂMARA, 2000, p. 53-4). A terceira estrada começava a partir das cercanias de onde hoje é Patos; a estrada central se bifurcava, demandando uma para Piancó, em direção a Pernambuco e Ceará. Também, em Campina, diz ele, a estrada se bifurcava, sendo uma

a sudoeste para a serra do Cornoió e Travessia; enquanto a outra, a noroeste, ia para o Seridó.

Do litoral, ainda, partia outra estrada de Monte-Mor (Mamanguape) para o Brejo de Areia e, daí, para o Seridó. O litoral também contava com uma estrada transversal: vinha de Goiana e passava por Alhandra, chegava à capital e partia para Monte-Mor e vale do Camaratuba.

No começo da segunda metade do século XIX, essas estradas, como criticaria o jornal *A Regeneração*, de 28/12/1861 (*apud* AGUIAR, 1999, p. 300), não passavam de:

Estreitos, escarpados e sinuosos trilhos, entremeados de fossas e atoleiros, e entrecortados de cursos de água, que pela estação invernososa se tornam invadeáveis (...) nos achamos quase reduzidos ao estado primitivo dos nossos aborígenes. Apenas esses trilhos abertos (...) dão passagem aos viandantes e as bestas de cargas (...).

Foi em 1828 que, pela primeira vez, a província recorreu ao Governo Imperial para construir uma ponte sobre o rio Sanhauá²⁷, ao mesmo tempo em que pedia uma rodagem para a vila do Pilar. Em 1829, a presidência da província, além de criar o serviço de correios terrestres a cavalo, seguindo por trilhas, lançou o edital para a construção da ponte e, em 1831, um decreto provincial mandava construir a ponte, por um ancestral dos Neiva, pela quantia de 24 contos de réis, e incluía pedágios. Foi iniciada a obra em 1834 e concluída em 1837 (PINTO, p. 101-3, 106; 118; 141).

²⁷ Projecto de uma ponte na capital da Parahyba do Norte. 1829. v. 9º. *In*: ARQUIVO Nacional. Memórias. Catálogo. Rio de Janeiro, 1928.

Beaurepaire Rohan, por volta de 1858, autorizou os engenheiros Bless e Polemann a fazer várias plantas, incluindo as das pontes do rio Sanhauá e de Gramame. No começo da década de 1860, o governo provincial já tinha ordenado as obras, tanto para as duas pontes, como para a estrada de Pombal (em 100 léguas). No caso das pontes, o orçamento feito pelo engenheiro prussiano Carlos Bless era de 292:296\$950 (duzentos e noventa e dois contos, duzentos e noventa e seis mil, e novecentos e cinquenta réis), se fosse de ferro; e de 75:558\$881 (setenta e cinco contos, quinhentos e cinquenta e oito mil, e oitocentos e oitenta e um réis), se de madeira²⁸.

Esse presidente, segundo Elpídio de Almeida (1978, p. 311), “Foi o iniciador do ensino técnico-profissional e o fundador de um educandário para o sexo feminino na Paraíba. Justificando as suas avançadas ideias, escreveu, em 1858:

Estou convencido, se em cada uma das comarcas em que se dividem as nossas Províncias, estabelecimentos houvesse com destino à educação industrial da infância, teríamos dentro de poucos anos realizado uma benéfica transformação das **classes indolentes em operários úteis** (negrito nosso – JCM).

A falta de estradas volta sempre ao cenário, como registrou, em 1861, o presidente da Paraíba:

A cana de açúcar, o algodão e a criação de gado constituem a sua máxima importância. Sinto

²⁸ Relatórios do Ministério da Agricultura, 1861.

dizer a V. Exc. que o seu estado é pouco satisfatório, já pela falta de braços de que tanto se ressentem, já por falta de Estradas, por onde possam transportar-se os gêneros de produção, já por falta de capitais, que lhe deem o necessário alento e desenvolvimento, e já pela irregularidade das estações d'alguns anos para cá (Exposição do Barão de Mamanguape, ao passar a presidência da Província ao Dr. Francisco D'Araújo Lima, (em 1861, *apud* AGUIAR, p. 87).

Embora, em 1861, tenha sido contratado Francisco Soares Retumba para a reforma da ponte de madeira, há relatos de que, em 1862, as obras não tinham sido retomadas, e a ponte estava em ruína (PINTO, *op. cit.* 271; 287; 300). A respeito da ponte sobre o Sanhauá, Horácio de Almeida tem um resumo claro do que foi a questão Retumba contra os cofres provinciais:

O contrato para a nova ponte foi feito com o engenheiro Francisco Soares da Silva Retumba, em março de 1861, pela quantia de 71:150\$000 (setenta e um contos, cento e cinquenta mil réis), pagável em duas parcelas durante dezoito meses, prazo estipulado para a entrega da obra. Ao cabo de três anos, o dobro do prazo do contrato, a obra estava longe de acabar. O pior é que a parte realizada fora condenada por vários engenheiros, inclusive André Rebouças, que visitara a Paraíba em outubro de 1864. (...) O governo acabou rescindindo o contrato. Resultou desse ato a questão Retumba, em virtude da qual a Província pagou mais do que devia e teve de desmanchar o que havia sido feito. (...) Retumba contratou a construção da ponte (...), recebeu por conta 62:000\$000 (sessenta e dois contos de réis) e,

após a rescisão do contrato, exigiu indenização de 78:487\$360 (setenta e oito contos, quatrocentos e oitenta e sete mil, e trezentos e sessenta réis). O governo liquidou a questão pagando ao contratante mais 20:000\$000 (vinte contos de réis) para desobstruir o canal das pedras lançadas em seu leito. Retumba entupiu o Sanhauá de uma ribanceira à outra, com pedras soltas. Em cima desse lastro de pedras pretendia levantar os pilares para sustentação da ponte (*Idem*, p. 116-7).

Apesar de tudo isso, parecia que o governo provincial ainda confiava em Retumba ao pedir-lhe o orçamento para a restauração de uma terceira bica de água potável, em 1863. Mas, na troca de presidentes, o recém-empossado sustou o contrato alegando, segundo Almeida (1997, p. 148), falta de recursos. Ou, quem sabe, desconfiando da demora na construção da ponte.

O jornal *A Regeneração*, de 28/12/1861, demonstrava interesses pela modernização capitalista e apelava para os ensinamentos do engenheiro J. Dupuit²⁹, da Escola de Pontes e Calçadas, de Paris:

Estabelecer e aperfeiçoar as vias de comunicação de um país é aumentar a circulação pela qual podem se efetuar suas permutas; é diminuir o preço do transporte dos seus produtos; é finalmente contribuir poderosamente para a sua riqueza (*apud* AGUIAR, 1999, p. 300). Em termos de obras, em 1851, ficaria pronta a rodagem para Areia³⁰.

29 Trata-se, aqui, de Arsène Jules Étienne Juvenal Dupuit (1804-1866), engenheiro civil e economista francês, que ficou conhecido pelo conceito de “excedente do consumidor”. Disponível em: <http://www.encyclopedia.com/doc/1G2-3045000324.html>.

30 Exposição feita pelo Cel. Francisco Antônio de Almeida e Albuquerque, 2º vice-presidente da Paraíba, em 3/07/1851.

Em 1861, a província empreendeu a estrada para Pombal (100 léguas), uma ponte no rio Gramame e outra no Sanhauá³¹. Mas, quatro anos mais tarde, as obras do Sanhauá pararam e o contrato foi cancelado porque a Capitania dos Portos dizia que a obra iria interditar o porto fluvial³². Provavelmente se tratava da ponte de ferro contratada pela província aos “capitalistas” do Recife, barão do Livramento e o engenheiro inglês William Martineau, além de Mr. William Rawlinson, que exploraram o trecho da capital até Campina Grande, no começo dessa década. Por coincidência, em 1864, o engenheiro André Rebouças fora até a cidade de Areia, a cavalo, para um levantamento para uma ferrovia.

Por essa época, então, o governo provincial firmou contrato com o barão de Livramento, comerciante e empresário dos meios de transporte do Recife, tendo a ponte sido entregue ao tráfego em 1868. Era, então, de ferro e madeira e custara 215 contos de réis. O barão também construiu a ponte da Batalha em Cruz do Espírito Santo, em 1865, por 130 contos de réis³³.

Ao mesmo tempo, em 1866, a província contratou o engenheiro inglês E. Williamson para um estudo geológico do território desde a praia de Tambaú até Piancó (MEDEIROS, 1950, p. 163).

Fora, portanto, da deficitária experiência ferroviária, a Paraíba permaneceu até 1915, com apenas duas estradas propriamente ditas: a de Campina Grande a Soledade, e a de Alagoa Grande a Areia. Um surto tardio de estradas só se deu em 1920-2 na campanha

31 Relatórios do Ministério da Agricultura [doravante RMA], 1861.

32 RMA, 1865.

33 Termo de Contrato entre o Presidente da Província da Parahyba e o Barão do Livramento para construir a ponte do rio Sanhauá, 19 de outubro de 1865 (mss).

de combate à seca, sob os auspícios do presidente da República, o paraibano Epitácio Pessoa (GALLIZA, 1993, p. 116).

O PORTO DA PARAÍBA (SANHAUÁ/VARADOURO)

Outro elemento que entravava o desenvolvimento da produção pós-colonial, mas não ainda capitalista, *stricto sensu*, era a falta de um porto, mesmo para o período de circulação agromercantil, dentro da divisão internacional do trabalho. O fato de a cidade da Paraíba (anteriormente chamada de Nossa Senhora das Neves e Filipeia) ter sido fundada não no litoral, mas escondidamente, às margens do rio Sanhauá, com saída para o porto natural de Cabedelo, não estimulou as exportações de açúcar. Além, é claro, da predominância do porto do Recife. A menção mais longínqua que encontramos a respeito de melhorar o porto da Paraíba, se refere a um ofício, datado de 16 de junho de 1765, do governador e capitão-mor da Paraíba, coronel Jerônimo José de Melo e Castro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, falando sobre a necessidade de se fazer o cais no Varadouro (OLIVEIRA; MENEZES; LIMA, 2002, p. 323).

O assunto voltou à baila após a Independência, quando a província pediu ao governo imperial auxílio para a construção de um cais no Varadouro, por volta de 1827-8³⁴. Dois anos depois, as obras começaram. Era um trabalho artesanal, sem mão de obra especializada, onde até se usou de mão de obra indígena (cerca de 40 índios pagos) e pedreiros dirigindo a obra, sem nenhum enge-

34 Projecto de caes que se pretende construir no Varadouro da Parahyba do Norte. I. I. M. V. (abreviatura do autor?). 1829. Fls 105 a 113, v. 9. In: ARQUIVO Nacional. Memórias. Catálogo. Rio de Janeiro, 1928.

nheiro à frente, redundando em fracasso e abertura de inquérito, em 1830 (PINTO, *op. cit.* p. 100-1, 106; 113).

É possível que não houvesse comerciantes ingleses na Paraíba, mas o comércio com navios ingleses, apesar de seu porto fluvial, tinha crescido em mais de cem por cento, entre 1848 e 1857. Os valores de exportação pularam de £110,762 libras, em 1848, para £503,254 libras, em 1857. Se, em 1848, chegaram 24 navios ingleses, em uma década passaram para 54, enquanto a carga exportada passou de 6.588 toneladas para 13.314 toneladas; os demais navios estrangeiros passaram de 6 para 26³⁵.

No entanto, quando comparado a Pernambuco, esse movimento se mostra bem diminuto. Se, na Paraíba, entraram 556 navios (1857/60), em Pernambuco, entraram 1.196; mas a diferença estava mais na carga, pois a Paraíba exportara 70 mil toneladas, enquanto que Pernambuco exportara 548 mil toneladas (SCULLY, *passim*).

No recorte entre 1853-4 e 1858-9, o açúcar exportado pela Paraíba ocupava o segundo lugar, enquanto o algodão atingia o primeiro lugar, batendo, inclusive, Pernambuco.

QUADRO 04- EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR E ALGODÃO – 1853-4;1858-9

PROVÍNCIAS	AÇÚCAR		ALGODÃO	
	Toneladas	Libras (£)	Arrobas	Libras
Pernambuco	70.000	300,000	120.000	160,000
Paraíba	10.000	43,000	207.000	184,000
Alagoas	8.000	35,000	144.000	117,000
Ceará	5.000	20,000	77.000	63,000
Rio Grande do Norte	2.500	10,000	*	*

Fonte: BPP LIX, 1872. *Report by Mr. Baillie, H. M. Secretary of Legation at Rio de Janeiro*, 1861; (*) Dados não disponíveis.

35 BLPSE. BPP, v. XXX, 1859. *Report by Mr. Wetherell, British Vice-Consul at Paraíba, on the Trade of That Port for the year 1857*, p. 347-8.

O engenheiro Retumba comenta, em sua *Memória*, que os cotonicultores do sertão paraibano terminam por mandar seu algodão para Pernambuco:

O algodão, que é a cultura por excelência do centro da província, é dirigido quase todo para esse ponto, posso afirmá-lo com quase certeza absoluta; de sorte que Pernambuco se tem tornado a praça do norte que mais algodão exporta, quando realmente não é essa província a que mais algodão produz. (...) E se todo algodão não toma o caminho de Pernambuco é porque em certas localidades acha o sertanejo mais vantajoso enviá-lo para diversos pontos do Rio Grande do Norte, tais como Macau, Mossoró, Macaíba, Guarapes, etc. Ao porto da Paraíba, nada vem ter mui pouco (*sic*) pelo menos (1912, p. 167).

Explica, ainda, o engenheiro o porquê da opção para Pernambuco, partindo-se do sertão paraibano. É que, além dos custos de preparar uma carga (cerca de 50\$000 réis), o frete para a capital da Paraíba é mais alto do que para Pernambuco, incluindo-se, aqui, o imposto de barreira. Trata-se, o frete, de uma perspectiva do almocreve, pois ele encontra carga de volta de Pernambuco, mais rentável do que encontra na capital paraibana (*Idem*, p. 168).

O que teria atraído tanto o comércio inglês? Teria sido o fim do tráfico africano? Ou a abertura do mercado brasileiro para o capital inglês, a partir de várias modificações no aparelho jurídico, burocrático e financeiro, como a criação das empresas de sociedade anônima e a abertura do rio Amazonas à navegação internacional?

Segundo esse mesmo relatório diplomático, as importações paraibanas da Inglaterra, ou de países que despacharam por

navios ingleses, parecem ter oscilado em torno de pouco mais de mil toneladas, em 1848; crescido para 12.300 (1850) e 10.316 (1851); caído depois para 500 toneladas (1854); e terminado, naquele decênio, em 22.813 (1857). As importações vindas em outros navios estrangeiros passaram de 4.200 toneladas (1852) para 12.712 t. (1857).

O Relatório mostra que as exportações em navios ingleses quintuplicaram, passando de 83.907, em 1848, para 409.824 toneladas, em 1856; em outros navios estrangeiros, a exportação passou de 26.855 toneladas para 126.912, em 1856. No ano de 1857, exportaram-se 4.395 toneladas de algodão e 9.426 toneladas açúcar.

Mesmo assim, o porto era insuficiente, como relatava o próprio presidente da Paraíba, Leitão da Cunha, por volta de 1860, sobre a situação da navegação:

Esta praça não faz propriamente comércio direto. Um ou outro navio, que nos traz de longe em longe somente algum carregamento de bacalhau ou de farinha de trigo, não vem diretamente de porto estrangeiro, mas ordinariamente de Pernambuco, onde toca e recebe ordens, sendo que a maior parte desses raros carregamentos é aqui vendida por conta e risco do importador daquela província. Da mesma sorte, os compradores de gêneros do país não são os negociantes que aqui exportam para o estrangeiro e sim os de Pernambuco, a quem aqueles os vendem ou venderão, como acontece comumente (PINTO, *op. cit.* p.283).

Cunha Galvão (1869) descreve o porto fluvial da Paraíba com o cais do Varadouro e um antigo cais – ao norte do que se estava construindo e que estava sendo demolido para evitar que entulhasse

o canal. Galvão reconhece o valor do de Mamanguape com relação às cidades do brejo e até do sul do Rio Grande do Norte.

Diz, ainda, o autor que a Paraíba ocupava o 9º lugar no Império e que, com o porto de Cabedelo, passaria a 6º. A exportação da Paraíba, no período de 1865-66, segundo dados do vice-presidente da província, Felizardo Toscano de Brito, fora de 9.054:000\$000 (nove mil e cinquenta e quatro contos de réis) dos quais 2.359:000\$000 (dois mil, trezentos e cinquenta e nove contos de réis) foram para Pernambuco (*Op. cit.* p. 137).

Em seguida, Galvão tenta mostrar a importância de construir um porto na província. Segundo aquele engenheiro, mantendo-se o do Sanhauá, o movimento apresentava, em média, uma entrada de 45 navios, com carga de 19.705 toneladas e saída de 48, com 20.777 toneladas (1866-67?), o que, no entanto, correspondia a menos de 10% do movimento do porto de Recife. Citava, ainda, uma *Memória*, de André Rebouças, publicada no Diário Oficial de 30 de julho, datada 7 de agosto e de 7 de setembro de 1867, em que defendia a construção do porto em Cabedelo. Em seguida, Galvão mostrava o comércio da Paraíba que, em 1865-66, movimentara um total de 11.374:000\$000 (onze mil, trezentos e setenta e quatro contos de réis) (*Idem*, p. 13; 130; 134).

QUADRO 05- MOVIMENTO DO COMÉRCIO (EM CONTOS DE RÉIS) (1865-6)

	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO
Para o exterior	6.695	Do Império	2.000
Para o Império	2.359	De Pernambuco	320
Total	9.054	Total	2.320

Fonte: CUNHA GALVÃO, 1869, p. 135.

O autor faz ainda uma comparação com o Maranhão para mostrar a pobreza da Paraíba. Diz que aquela província, com o movimento de 11.893:000\$000 (onze mil, oitocentos e noventa e três contos de réis), dava uma renda de 2.408:293\$736 (dois mil, quatrocentos e oito contos); enquanto a Paraíba, com movimento de apenas 500 contos a menos, dava renda de menos de quinhentos contos de réis (473:097\$091). Diz que os exportadores na Paraíba são quatro ou cinco que vão ao Recife e vendem futuras safras. Voltam com letras que descontam na praça da Paraíba e aguardam os navios chegarem. Os agricultores vendem por 15 a 30% menos do seu preço no Recife e compram mercadorias importadas 20 a 30% mais caras que na Paraíba (CUNHA GALVÃO, 1869, p. 148-9; 152).

Mais uma vez, Galvão cita Rebouças, que alegava uma renda em torno de 18.108:000\$000 (dezoito mil e cento e oito contos de réis) se o porto fosse em Cabedelo. O próprio Galvão se propõe a constituir uma companhia para construir as docas de Cabedelo. Esse autor deixou matérias publicadas em jornais da Paraíba, por volta de 1864.

O PORTO DE CABEDELLO

Cabedelo sempre significou defesa e não um bom porto, embora o fosse, naturalmente, mas as necessidades da economia paraibana na primeira metade do século XIX ainda não exigiam um porto de maior calado. No Forte Santa Catarina, em 1817, havia apenas uma coletoria e um depósito de pau-Brasil. Enquanto isso, até 1825, no porto fluvial da cidade, construíam-se embarcações onde depois se construiu a ponte do Sanhauá (CUNHA GALVÃO, *op. cit.*, p. 132; 157).

Os primeiros trabalhos para o porto começaram em 1862 e, em 1864, André Rebouças e Charles Neate apresentaram ao Governo Imperial um projeto para o porto de Cabedelo. O porto, então, foi construído pela firma inglesa *Wilson Sons & Company*, a mesma que havia construído *The Conde D'Eu Railway*, de tal forma que ferrovia e porto se casavam dentro da ótica do neocolonialismo: produção agrícola para exportação. Em 25/03/1899, foi inaugurado o trecho para Cabedelo, cuja Lei n. 3.141, de 30/10/82, havia concedido 6% sobre 800 contos para aquela extensão (PICANÇO, 1884, p. 48).

Em 9 de dezembro de 1880, o presidente da província lançou a Lei n. 708, autorizando companhias estrangeiras de navegação a tocar no porto de Cabedelo ao menos uma vez por mês, na ida e na volta. Contratou, ainda, com Antônio dos Santos Coelho, a navegação entre o porto da capital e o de Mamanguape³⁶.

Tornou-se hegemônico o discurso sobre a posição estratégica de Cabedelo como na fala do engenheiro Manuel Antônio de Morais Rego: “Que me parece ousadia afirmar ser o melhor porto natural da costa norte do país, a partir da Bahia” (MEDEIROS, 1950, p. 51).

Somente em 1891, sob a chefia do engenheiro Emílio Autran, se instalou um serviço de melhoramento do porto que funcionou até 1931, sendo, às vezes, a função de porto transferida para a capital.³⁷

36 Apontamentos. Legislação provincial e Estadual da Paraíba (de 1875 a 1900) *op. cit.* p. 61.

37 Foi na interventoria de Antenor Navarro, em 1931, que a Companhia de Obras e Construção S/A Geobra contratou a construção do porto, iniciada neste mesmo ano e inaugurado em 1933. Constavam 510 m de cais de cortina de aço do tipo Larsenen, 400 m para águas mínimas de 8 m, e o excedente para embarcações de pequeno calado, mais dois armazéns de 100 x 20, ramais para ligar com a ferrovia *The Great Western of Brazil Railway (GWBR)*, guindastes elétricos etc. (MEDEIROS, 1950, p. 51).

III PARTE

PRESENÇA INGLESA NO BRASIL

Machado de Assis, em suas crônicas semanais, em 1878, dizia que havia coisa de dez ou quinze anos que havia entrado, no prato do carioca, o bife cru, do inglês, *beef*. Do mesmo jeito, a palavra *lunch* (como lanche, merenda) que se lê, no Diário de Pernambuco, em 1858. No Recife, já na década de 1840, a Revista O Progresso trazia a palavra *meeting* (assembleia, reunião). Isso era a proa da cultura inglesa (incluindo traços culturais isolados escoceses, galeses e de gente da Irlanda do Norte), aportando nos trópicos. Por volta do fim do Império, no Recife, se bebia água da *Beberibe Water Company*; andava-se no trem suburbano da *Brazilian Street Company*; usava-se sanitário da firma de capitais ingleses, Cambrone, que, depois, virou *Recife Drainage*. Para ir à cidade do Cabo, ou a Palmares, tomava-se o trem da *Recife São Francisco Railway*; se para o norte, em direção a Limoeiro e limites paraibanos, tomava-se o da *Great Western*. Na Paraíba, a partir dos anos 1880, para ir ao interior, tomava-se o trem da *The Conde D'Eu Railway Company* (CDEu). De Natal para o interior, ia-se no trem de *The Imperial Natal-Nova Cruz Railway* (NNC). Os habitantes de Maceió tomavam o trem inglês da *Alagoas Railway* (ARC). Até mesmo os portos do Recife e de Cabedelo foram planejados por ingleses, e também uma tentativa em Fortaleza, pela *The Ceará Harbour Company*, onde se bebia água da *The Ceará Water Company*.

O Brasil passava a ser um mercado consumidor de biscoitos (*biscuits*), de casimira (originalmente de Cashimir, região dominada pelos ingleses), de patins de gelo, como narrava Machado de Assis sobre o *Skating Club*, no Rio; de *kákhi*, do porta-pó, do chá das cinco, do uísque, do bife, da bisteca (*beef steak*).

A Paraíba foi inserida, parcamente, nesse panorama que se estendia para além do Brasil, pois os tentáculos do capitalismo (“imperialismo”) estavam lançados. Era um mercado promissor o Brasil, assim como a América Latina, pois se tomava o trem inglês em Buenos Aires; em Santiago do Chile; em La Guáira, na Colômbia; ou outro no Panamá, na Nicarágua; ou na Guatemala. Abria-se conta no *Brazilian and London Bank*, tanto no Recife, como em Buenos Aires, e passava-se telegrama pela *Western Telegraph* para qualquer parte do mundo. Era o mundo para o inglês ver e mandar. De fato, era um fenômeno quase mundial, pois era a expansão da fase capitalista da industrialização e exportação de bens e, indiretamente, de cultura material.

Na Paraíba, famílias oligárquicas se deixaram seduzir pelo canto da sereia moderna, o apito do trem inglês, principalmente aqueles que estavam a serviço, ou se locupletando, dos cargos políticos. Junto com esse, outro item da modernização capitalista também foi bem acolhido por essa elite, como o telégrafo, em 1874, quando Diogo Velho Cavalcanti era ministro da Justiça. No sonho de enriquecer em novas bases, de trazer modernidade para a produção, lá estavam os irmãos Anísio Salatiel e Silvino Espíndola Carneiro da Cunha, Diogo Velho Cavalcanti, os Guedes Alcoforado, como estaria, tempo depois, Cristiano Lauritzen, já na República, com o apoio do General Almeida Barreto e dos Neiva (e dos Pessoa), o qual conseguiu que a *Great Western* levasse seus trilhos até Campina Grande, em 1894 e 1904.

De Londres, de Liverpool, ou, ainda, de Manchester, os ingleses mapeavam cada milha do território de qualquer país do hemisfério sul. Por que estariam interessados na Paraíba? Ou, pelo lado interno, como a agricultura da cana-de-açúcar poderia modernizar-se sem o financiamento das ferrovias garantido pelo Estado? Poderia ter havido algum desenvolvimento econômico sem as ferrovias? Pode-se perguntar: o que a *Conde D’Eu* causou na economia paraibana?

Tratava-se não, meramente, de matéria de decisão nacional, mas do resultado de forças externas e internas, na busca de um lugar no mercado internacional, no que concerne à divisão internacional do trabalho, cujos interesses estavam representados pelo setor agroexportador, que dirigiu o Brasil de 1822 até 1930/45. O capital reinventava a região (açucareira) e, nela, a Paraíba.

As ferrovias foram introduzidas no Brasil para manter e melhorar o papel de uma economia supridora de produtos agrícolas para a Europa. Com o declínio da exportação do açúcar (substituído pelo caribenho e pelo da beterraba no mercado internacional), bem como da queda da produção de algodão, depois do *boom* de 1860 (em que a Paraíba teve algum destaque), o foco foi desviado para o sul cafeeiro. Quanto ao negócio da cana, o capital inglês ainda se interessou em investir em engenhos centrais (também garantidos pelo Governo Imperial), além de ter descoberto um filão ferroviário: as linhas de *tramways* para os engenhos centrais e usinas, quase sempre ligados a troncos ferroviários. Além do interesse em investir em ferrovias, diversificaram os investimentos para obras de “melhoramentos”, tentando trazer a modernização para uma região, cujo principal produto estava em queda no mercado exportador, mas não no interno, de consumo.

De fato, o objetivo dos ingleses não era incrementar a produção agrícola paraibana, pois era um caso de especulação financeira, de febre de exportação de bens de capital, como as ferrovias. As companhias estrangeiras afetaram a economia do hoje Nordeste³⁸, tanto no aspecto da construção ferroviária em si mesma (os efeitos da tecnologia), como na relação das ferrovias com a produção local. Afetação não genérica, mas pontual e focada mais em Pernambuco, seu porto. Tem-se, como certo, que fazendas e engenhos se tornaram cidades, quando as ferrovias passavam por suas terras.

O caso mais exemplar, tomando a Paraíba, foi Campina Grande, que permaneceu como ponta de trilho (*railhead city*) por 50 anos, tornando-se por isso desenvolvida, acima das demais da Paraíba e até mesmo do Nordeste. Mas o mesmo fator, a ferrovia e sua “ponta de trilhos”, quando aplicado em certo trecho, matava a economia de lugares antes promissores, como foi o caso de Areia, destaque, em vários sentidos no século XIX, como cidade e comarca, mas, ao ficar sem a ferrovia, foi ultrapassada pela “Rainha da Borborema”. Os capitalistas ingleses estavam interessados no Brasil, tanto como um mercado supridor de matéria-prima barata, como consumidor de produtos industrializados. Além do mais, as ferrovias privadas puderam sobreviver a tal aventura devido à taxa de 7% de garantia sobre o capital aplicado pelas companhias ferroviárias.

Ainda faltam estudos que busquem verificar quais os resultados dos investimentos ingleses na ferrovia *Conde D’Eu*, no que tange à organização do mercado de trabalho livre local, mesmo que a empresa tivesse operado apenas em menos de uma década sob o regime geral de trabalho escravizado. Sabe-se que a lei ferroviária

38 Não entraremos em detalhes sobre a ‘construção’ de região. Recomendamos a leitura de Albuquerque Jr., *A Invenção do Nordeste* (São Paulo: Cortez Editora, 1999).

de 1852, proibia o trabalho escravizado, tanto na construção, como na operação das ferrovias. Além da mão de obra livre ser mais barata (como calcular salário numa economia escravista?), a implantação da Conde D’Eu atraiu, de Pernambuco, mão de obra especializada que, por volta de 1870/80, já era excedente, lá. Era bem mais barato do que buscar, àquela altura, na Inglaterra, quando se sabe, e até preconiza Marx, que a mão de obra especializada dos estrangeiros poderia ser substituída com relativa economia. Ainda faltam estudos para verificar se houve influência política da presença de trabalhadores estrangeiros na organização da classe trabalhadora em nível local, através de protestos e greves. Também falta estudo quanto aos efeitos econômicos e sociais sobre o meio ambiente, como desmatamento, aterramento, barragens, pontes e outros equipamentos e ações. Valeria buscar *outputs* de ferrovias nas linhas de bondes, aberturas de canal (que não houve na Paraíba e, sim, em Pernambuco e no Rio Grande do Norte), e o próprio porto de Cabedelo (na verdade, o molhe da CDEu), construído por capitais ingleses. Nem mesmo este item da modernização capitalista, o porto, a Paraíba conseguiu emplacar, à época.

De acordo com Marx, a modernização capitalista é o resultado da expansão do capital industrial num contexto internacional, e que, para isso, exige a extinção da escravização e a “**submissão das forças da natureza ao homem, maquinário, aplicação da química à agricultura e à indústria, navegação a vapor, ferrovias, telegrafia elétrica (...) canalização de rios** (negrito nosso) (MARX *apud* BERMAN, 1992, p. 91). O capital inglês, em Pernambuco, conseguiu implantar pelo menos os quatro tópicos em negrito, incluindo o canal do rio Goiana (c. 1870). Mas, no caso da Paraíba, os elementos da modernização capitalista, ao que tudo indica,

ocorreram um pouco precariamente: só a ferrovia e um engenho central indicariam que a modernização teria chegado. Há que aduzir, também, o telégrafo. Quanto à modernização dos equipamentos da produção açucareira, estes permaneceram os mesmos dos banguês coloniais, sem que tenha havido sequer a implementação das caldeiras de Wetzels, por exemplo, o que ocorreu em Pernambuco, quando partes desse processo já vinham sendo realizadas desde a moenda Mornay (1851) e o vapor, desde 1817.

No caso da Paraíba, como só recebera um desses elementos, a ferrovia, ainda não se sabe, no plano das relações de produção, o quanto a ferrovia *Conde D'Eu* teria gerado de *outputs* sociais, como mobilidade social, quanto à constituição de um mercado de mão de obra assalariada na última década do escravismo, ou contribuído para a formação de uma classe média de técnicos e engenheiros. No caso do engenho central, sua operação já se dá fora desse contexto (1888). Falta aprofundar os estudos feitos pelo engenheiro Rebouças, que deixou descrição parcial de uma Paraíba oitocentista, além de ele mesmo ter-se tornado concessionário ferroviário, junto com os dois baluartes da elite canavieira local - Barão do Abiaí e Diogo Velho Cavalcanti.

Se as ferrovias realizaram um casamento entre o capitalismo industrial estrangeiro e a classe dos latifundiários brasileiros, representantes do setor agroexportador, essa experiência, na Paraíba, foi de pequena monta. Em termos de referência interna, a oligarquia de donos de terra e escravos passou por diversas mudanças para se adaptar econômica e socialmente à nova conjuntura. Seus membros tiveram de mudar sua maneira "aristocrática" (*habitus*, de Bourdieu) de viver para um compromisso de manter sua riqueza, tornando-se acionistas, gerentes de um novo mundo, trazido pelas ferrovias,

como fizeram alguns membros da família Alcoforado, residindo no Recife; como, também, os Carneiro da Cunha (Barão do Abiaí), por exemplo, no ramo do Recife - João Xavier Carneiro da Cunha e Mariano Xavier Carneiro da Cunha - que investiram em ações da Recife-São Francisco, em 1857/60 (MELO, 2016, *passim*).

A PARAÍBA PARA INGLÊS VER

Por que os ingleses teriam se interessado em construir uma ferrovia na Paraíba? Estaria a economia agrária em franco crescimento, gerando lucros? O que eles viram na Paraíba ou como viram a Paraíba? É o que tentamos, aqui, neste subcapítulo, a partir dos relatórios dos vice-cônsules ingleses, já que a Paraíba tinha um vice-consulado que respondia ao consulado em Pernambuco.

Apesar de estar fora do circuito capitalista, no geral da produção, a Paraíba passou a existir nos círculos diplomáticos ingleses pelo interesse do *trade* - comércio de exportação - de matéria-prima em geral. Fora instalado, nessa província, um escritório de vice-cônsul, adjudicado ao consulado em Pernambuco e à Delegação britânica, na corte, no Rio de Janeiro. Assim, relatórios dos vice-cônsules na Paraíba passaram a informar, não só ao serviço de inteligência de Sua Majestade britânica, como a oferecer logística para a burguesia comercial, através das firmas comerciais, do transporte oceânico e de companhias seguradoras, todas operando na *city*, Recife.

De fato, muitos traçados ferroviários tinham sido desenhados cheios de erros topográficos, talvez porque seguissem o mapa do Brasil produzido pela *Royal Geographical Society*, o *Stanford's Compendium of Geography and Travels*, onde havia grandes equívocos

geográficos³⁹. A *Conde D'Eu* e a *NNC*, depois de construídas, é que se certificaram que haviam deixado de fora a zona açucareira mais rica. Os levantamentos preliminares da zona por onde correriam as ferrovias eram precários e serviam aos concessionários como um comércio, já que todos eles terminaram por passar adiante, vender, as concessões recebidas do governo. Até mesmo os levantamentos topográficos feitos para a *Recife-São Francisco Railway* pelos engenheiros britânicos que lá residiam, os irmãos De Mornay (Alfred e Edward), subestimaram o traçado da *The Recife-São Francisco Railway* e nunca chegaram às margens daquele rio, construindo apenas 1/3 de toda a extensão idealizada (MELO, 2016). O mesmo ocorreu com os ingleses da *The Bahia and São Francisco Railway*.

Em 1885, foi lançado em terceira edição (escrito, originalmente, em 1878) o compêndio de Geografia e Viagens de Edward Stanford, em Londres, em colaboração com a Real Sociedade Geográfica inglesa. Era um alentado volume de 570 páginas, com mapas e ilustrações, dentro de uma visão naturalista e colonialista. A parte concernente ao Brasil está praticamente resumida à viagem feita ao Amazonas e uma visão geral do interior do país, sempre ao Norte, chegando, quando muito, ao rio São Francisco, no capítulo XXI, com um mapa costeiro e parte do interior. Cita a Paraíba (o porto), mas, mesmo sobre Pernambuco, não diz mais do que um pequeno parágrafo; e dois, sobre a Bahia.

Quanto à questão do mapa da Paraíba, Irenêo Joffily e Maximiano Lopes Machado travaram embates intelectuais, principalmente, com divergências sobre o mapa de Cândido Mendes, para

39 BATES, Henry Walter (Ed.) *Central America, the West Indies and South America*. (...) London, 3rd. ed. 1885.

comprovar e retificar os limites paraibanos. Joffily, que percorreu vários trechos do interior paraibano a cavalo, contesta o mapa de Cândido Mendes, enquanto que Machado desdenha de Joffily, dizendo que suas anotações são de um *touriste* (*sic*). Nisto, o próprio prefaciador de Notas sobre a Paraíba, Capistrano de Abreu (1871), também se posiciona contra Joffily, em defesa de Cândido Mendes e de Homem de Mello (CAPISTRANO DE ABREU, 1892 *apud* JOFFILY, 1892, p. IV e V). Essa luta continuou no século XX, através de comissões, dentre as quais uma foi liderada por José Gomes Coelho⁴⁰, cujo mapa foi reproduzido em seu *Escoço de Chorographia da Parahyba* (1919).

A visão dos limites que a *Royal Society* tinha era de um naturalismo ingênuo, tomando os acidentes naturais como marcos. O próprio Joffily discorda dessa visão naturalista em sua crítica aos limites “impostos” pelo Rio Grande do Norte, alegando que “Os limites com o Rio Grande do Norte não são naturais, são convencionais e, em geral, incertos e confusos” (*Op. cit.*, p. 9).

O autor do mapa inglês, do qual obtive uma cópia⁴¹, nos arquivos londrinos, fez os limites da Paraíba, ao sul (!) começarem na confluência do que ele chama de Serra dos Martins (Rio Grande do Norte/Ceará) com “Serra do Piancó”. Daí, numa curva, iria seguir as “Serras das Imburanas”, separando o Vale do Pajeú, do Moxotó e do Capibaribe das terras paraibanas, até desaguar muito

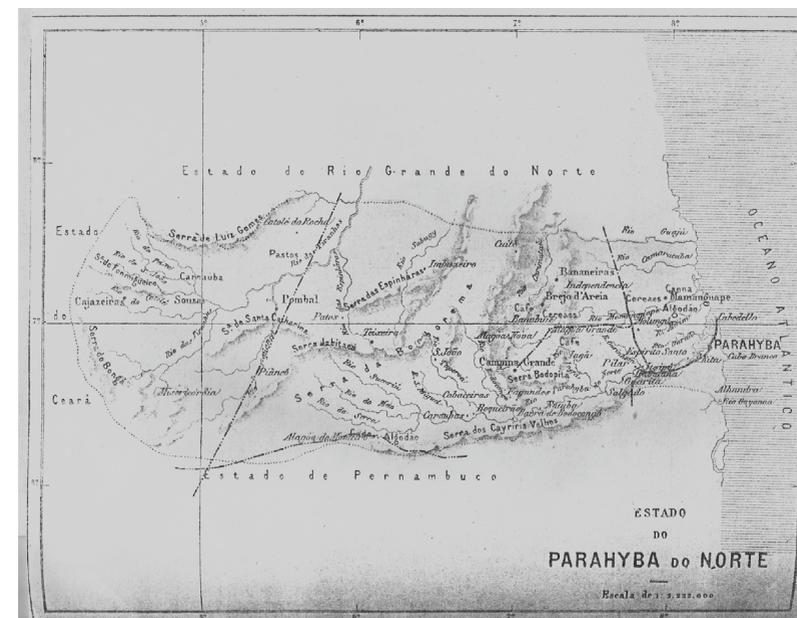
40 LIMA, Nestor. *Limites entre a Paraíba e o Rio Grande do Norte*. Natal: Sebo Vermelho Edições, 2013; COELHO, José (Gomes). *Escoço de Chorographia da Parahyba* (para uso das escolas primárias). Parahyba do Norte: FC Baptista Irmão, Typographia da “Popular Editora”, 1919.

41 CAMILO, Josemir. Um falso mapa da Paraíba. *Diário da Borborema*, Campina Grande, 18/01/91, p. 4.

acima do rio Goiana. O rio Paraíba seria perene e estaria separado de Campina Grande pela Serra do Teixeira (!). Ao norte, a linha divisória partiria da mesma Serra dos Martins, sendo mais suave que a do sul, e desaguaria na “Maya” Branca (Baía Branca) a poucos quilômetros acima do rio Camaratuba. O Brejo de Areia seria limítrofe com o Rio Grande do Norte, às margens da nascente do rio Cunhaú, enquanto que Guarabira (Independência, então) estaria mais no interior que Areia. A Serra da Borborema estaria no meio da Paraíba, afastada de Campina Grande e lá estaria Patos (no alto, supõe-se). Não há indícios da depressão sertaneja. Além do mais, a Borborema fazia a bacia do Piranhas ser permanente e, como tal, atravessaria toda a Paraíba, pois, no mapa, este rio nasceria na cidade de Piancó, cortando todo o Rio Grande do Norte e desaguando num grande delta maior que o do São Francisco. Além dessa Borborema, o autor colocou outra, no sentido vertical, indo do sul do Ceará ao centro de Minas, formando, assim, limites naturais entre Bahia, Minas e Piauí. No entanto, o mais importante do rio Piranhas é que seu afluente, o Seridó, nasceria em Campina Grande, atravessaria a fronteira potiguar e, juntos, correriam para o mar. Isso daria uma privilegiada situação para Campina Grande.⁴²

42 A respeito deste município, e talvez por influências destas generalizações, a própria *The Encyclopaedia Britannica* (1994), com respeito ao verbete Campina Grande, diz que a cidade está situada na “Serra do Bacamarte” e que é a *Gateway to the desert* (porta, passagem para o deserto, palavra que usou para sertão; talvez *backlands* – interior, fosse melhor do que a ideia de deserto). Além disso, diz que os produtos de Campina Grande são transportados por rios (“*products are transported by ... rivers*”). Então, que logística teriam os capitalistas do século XIX, baseados em fontes tão imprecisas? Daí o fracasso num tipo de empreendimento que usava a lógica do espaço produtivo. A propósito, então, dessas corrigendas, enviei carta à editora da *Encyclopaedia*, que me respondeu, gentilmente, que, na próxima edição, fariam as devidas correções.

FIGURA 01 - MAPA DO ESTADO DA PARAHYBA DO NORTE



Fonte: *Public Record Office*, Londres.

Era uma geografia colonialista, descrita a distância, como também denunciava o engenheiro Retumba, embora com luvas de pelica, em sua *Memória...*, ao falar sobre a vegetação da Paraíba: “Vem a propósito citar aqui a opinião de um notável historiador e sábio inglês, Henri Buckle, e exarada em sua obra imortal – *A civilização na Inglaterra*”:

O vento geral soprando na costa oriental da América do Sul e procedente de leste atravessa o oceano Atlântico e deixa depois a terra cheia dos vapores acumulados em seus periódicos.

Estes vapores, tocando a praia em intervalos periódicos, são condensados em chuvas; e como seu progresso para oeste é obstado pela cadeia gigantesca dos Andes, que não podem passar, empregam toda sua humidade (*sic*) no Brasil, que por isso é muitas vezes alagado pelas mais destruidoras correntes. Esta abundante cópia de humidade (*sic*), sendo ajudada pelo vento, sistema fluvial peculiar a parte oriental d'América, e acompanhada pelo calor, tem estimulado o solo a uma atividade sem igual em qualquer outra parte do mundo. O Brasil, que é quase tão grande como toda a Europa, é coberta (*sic*) de uma vegetação de incrível profusão. Tao viçoso e luxuriante é o seu crescimento que a natureza parece extravasar-se, num jogo de vaidosa força. Uma grande parte dessa imensa região é entrelaçada por densas e entrelaçadas florestas, cujas magníficas árvores florescendo com beleza sem rival, e marchetadas de mil cores despendem seus produtos com inexcedível prodigalidade. Em suas franças (*sic*) aninham-se pássaros de esplêndida plumagem, que pousam em seus altos e escuros recessos.

Por baixo, suas bases e troncos são embaraçados por matas rasteiras, plantas trepadeiras, inúmeras parasitas, tudo borbulhando de vida.

Ali existem demais miríades de insetos de todas as variedades, répteis de forma estranha e singular, serpentes e lagartos listrados com fatal beleza: todos acham meios de existências nesta vasta oficina e armazém da natureza. E para que nada falte a esta terra de maravilhas, as florestas são cercadas por enormes prados que, fumegando de calor e humidade, suprem com alimento manadas inúmeras de gados silvestres, que pastam e engordam em suas ervas; as planícies próximas, ricas de outras formas de vida, são a morada predileta dos animais mais subtis e furiosos, que préam (*sic*) uns aos outros, porém que parece nem um poder humano ter esperanças de exturpar (*sic*).

Retumba comenta, então: “É risonho, em verdade, o quadro que aí fica e para traçá-lo não foi necessário ao sábio Buckle visitar os países que quis descrever; os simples princípios da ciência foram bastantes para guiar-lhe a pena”.

E prossegue o engenheiro: “Entretanto, a ninguém pode escapar que o retrato não correspondeu o original. Porque? Terá sido o sábio Buckle um impostor ou a ciência terá mentido? Não. A verdade é que tempos houve em que a pintura de Buckle constituía realidade deslumbrante” (RETUMBA, 1912, p. 214/5, negrito nosso).

O professor inglês e editor de *The Anglo-Brazilian Times*, William Scully, que morava no Rio de Janeiro, nos anos de 1850 e 1860, publicou uma espécie de guia para viajante inglês. Em seu *Brazil, its provinces and chief cities* (London, Murrey & Co., 1866), dedicou cinco páginas a *Province of Parahyba*, sem, provavelmente, ter posto os pés na Paraíba. Assim, ele descreve a geografia da Paraíba:

O clima é quente e seco, mas o calor é temperado na costa pela brisa do mar, e o clima parece saudável. A estação chuvosa começa em março e termina em julho, mas o interior é sujeito a secas que geralmente causam grande dano. A superfície da região é muito desigual, sendo atravessada pelos esporões da Cordilheira da Borborema formando extensivos vales os quais são geralmente arenosos e somente servem para o pasto, para o que a relva da região está bem adaptada, sendo muito succulenta. A terra, em muitas partes dessa província, como nas vizinhas, sofre às vezes da falta de água. Metade da província é coberta com florestas virgens que fornecem madeira para construção e para tinturas, bem como gomas, bálsamos e resinas. Ao longo dos rios, há grandes áreas de boa terra própria para cana de açúcar, algodão, fumo, mandioca e outros produtos tropicais. Nas terras

arenosas da costa, coqueiros crescem em grandes quantidades (*Op. cit.*, p. 365/6)⁴³.

E, mais adiante, confundiria mangue com floresta: “*The view at the entrance of the river is very fine, the dense virgin forests lining it to the water’s edge*” (*Idem*, p. 369).⁴⁴

Essa visão naturalista começou a ser redesenhada a partir dos relatórios consulares. Pode-se acompanhar a economia da Paraíba, através dos relatórios dos vice-cônsules, sediados na capital paraibana; mas há os do Consulado, em Pernambuco (que cobre a Paraíba) e até da delegação britânica, no Rio de Janeiro, que também recolhia e expandia, às vezes, informações sobre as províncias; e, aí, aparece de novo a Paraíba. É o que se vê do relatório do cônsul Bonham, sediado em Pernambuco, sobre o comércio de exportação das províncias que, hoje, compõem o Nordeste⁴⁵.

Para não ficar muito extenso o recorte, neste capítulo, me limitei ao meio do século XIX, período de tentativas de modernização da agricultura canavieira e de investimentos ingleses, primeiro por ferrovias, depois, pelos engenhos centrais, portanto, de 1856 até 1895. Tomei, como referência, desde a tentativa frustrada de

43 “*The climate is warm and dry, but the heat is tempered on the coast by the sea-breeze, and the climate may be looked on as healthy. The rainy season commences about March and ends about July, but the interior is liable to droughts which often do great injury. The face of the country is very unequal, it being traversed by spurs of the Borborema Cordilheira forming extensive valleys which are usually sandy and only fit for grazing, for which the herbage of the country is well adapted, being very succulent. The land of many parts of this province, as in those adjoining, suffer at times from want of water. Half the province is covered with virgin forests, which furnish building timber and dyewoods, also gums, balsams, and resins. Along the rivers there are large tracts of fine land suitable for sugar, cotton, tobacco, mandioca and other tropical products. On the sandy lands along the coast cocoa-nut trees grow in great numbers*” (p. 365-6).

44 “A vista na entrada do rio é muito linda, a floresta densa e virgem alinhando com a lâmina da água”.

45 BPP, 1881, LXXXIX. *Report by Consul Bonham on the Trade and Commerce of the Provinces of Alagoas, Paraíba (sic), Rio Grande do Norte, and Ceará for the year 1879.*

introduzir o arado (pelo presidente provincial Sá e Albuquerque) até a encampação da CDEu pela GWBR (1900).

A cartografia do Brasil ia sendo feita paulatinamente pelos agentes consulares ingleses, interessada que estava a Inglaterra no potencial agrícola brasileiro, de acordo com a divisão internacional do trabalho, a ponto de seus funcionários agirem quase como espões, relatando tudo sobre a realidade material do país. Quanto à Região Nordeste do país, já que estavam interessados no suprimento de açúcar e algodão, mapeavam, não só a produção em si, mas também os fenômenos climáticos, como o regime das chuvas, por exemplo, no Ceará⁴⁶.

Podem-se acompanhar, na Paraíba, informações sobre secas e os Quebra-quilos, além da economia, por exemplo, a partir dos relatórios dos agentes vice- consulares ingleses. Verificando a coleção *British Parliamentary Papers* (BPP) na biblioteca da *London School of Economics*, encontrei informações sobre a Paraíba.

QUADRO 06 - VICE-CÔNSULES INGLESES NA PARAÍBA

VICE-CÔNSULES	PERÍODO
B. Newcomen	1843-54
Watson Vredenburg	1854-57
James Wetherell	1857-59
R. J. Shalders	1859 e 1872-76
Richard C. Corfield*	1859-81
Dr. Henrique Krause (médico)	1861 (ausente)
Theodore Edlfsen **	Interino
Samuel Agnew***	1882-89
A. T. Connor	1896
W. J. Knox Little****	1910

(*) Vice-cônsul de Pernambuco; (**); Há um P. H. Edlfsen, vice-cônsul da Suécia e Noruega, na Paraíba, em 1870; (***) Vice-cônsul (não pago) e superintendente da CDEu; (****) dirigente da *Great Western*.

46 MELO, Josemir Camilo de. Pluviosidade do Ceará no século XIX: uma notícia inglesa. *Revista Econômica do Nordeste*, v. 29, n. 2, abril./junho, 1998, p. 231-236.

O começo da década de 1870 pareceu atrativo para os ingleses, a ponto de o vice-cônsul relatar otimismo quanto ao comércio de exportação:

Um grande movimento de navios ocorreu no ano passado devido a grande safra de açúcar, cuja exportação excedeu a de 1871 em 90,754 sacos, algo como 6,482 tons, a maior safra que tivemos em alguns anos. A colheita de algodão não mostrou crescimento, já que o embarcado foi menos; mas, como quase a metade da colheita se dirige por terra ou embarcações costeiras para Pernambuco, nenhum dado certo pode se obter. Fala-se que a colheita atual será menor. Um farol, cujo material tem estado aqui por algum tempo deverá ser erigido em Cabedelo; mas o lugar ainda não foi fixado. Quando estiver funcionando, será de grande benefício para os navios que procuram esse porto, muito dos quais passam a noite e passam dias para ajustar as velas para mudar de direção para voltar em forma de zig-zag. Vários projetos começaram para o melhoramento da cidade, como iluminação a gás, abastecimento de água, uma linha de *tramway*, e até uma ferrovia para o interior; mas eu vejo pouca perspectiva de eles serem realizados dentro do tempo⁴⁷.

47 "A large (sic) shipping business was done than in previous years, owing to the large crop of sugar, the exports of which exceed that of 1871 by 90,754 bags, or about 6,482 tons, the largest crop we have had for some years.

The crop of cotton shows no increase, in fact the shipments were less; but, as at least half of the crop finds its way by land or coastwise to Pernambuco, no accurate statement can be obtained. The present crop is reported to be small.

A lighthouse, the material for which has been here some time, is to be erected at Cabedello; but the site is not yet fixed. This, when at work, will be of great benefit to vessels seeking this port, many of which now run past in the night, and it takes them days to beat beak (sic) again. Various projects are started for the improvement of the city, such as lighting with gas, supplying it with water, a tramway, and also a railway into the interior; but I see little prospect of their being realized for some time to come". BPP, 1873, LXIV. Report by Vice-Consul Shalders on the Trade of the Province of Parahiba (sic) for 1872. Agradeço ao cidadão inglês e historiador William (Eddie) Edmundson, radicado na Paraíba, pela ajuda na tradução do texto.

Três anos depois, em outro relatório consular, Shalders informa que as exportações da Paraíba sofreram uma pequena diminuição se comparada com os dois anos anteriores. Talvez uma das causas tenha sido a cheia do rio Paraíba, no inverno de 1875. Mesmo assim, já sabendo da companhia que se organizava em Londres para assumir a concessão ferroviária, ele mostra certo desapontamento:

Eu esperava poder anunciar neste relatório a primeira pá de terra da ferrovia *Conde D'Eu* (...) que o governo brasileiro garante juros na taxa de 7 por cento por ano sobre o capital de 6.000 contos de réis ou (seja) £675,000 ao câmbio (...) a linha está projetada para correr do porto da Parahiba ao interior dos distritos produtores de algodão, numa distância total de 143 km (BPP, Report by Vice-Consul Shalders ...1876, p. 29, 30)⁴⁸.

Em seguida, relata que, pelas condições favoráveis do país, não haverá dificuldades de engenharia, nem túneis, poucas pontes, que seria bastante econômico para se pagar as garantias do governo em poucos anos, não só pelas grandes quantidades de açúcar e algodão, mas também pelo milho, café, fumo, couro e lã (*Ibidem*).

QUADRO 07 - MOVIMENTO DO PORTO DA PARAÍBA/QUINQUÊNIOS (1848-1857)

Quinquênios	Navios	Tonelagem	Valor (£)
1848-52	36.6	15 (mil) (1850/4)	167,300
1853-57	58.4	27 (1855/58)	306,820
1862-66 *	40.8	20 (1860/63)	527,180**
1867-71	33.4	22 (1864/67)	283,120

Fontes: Report by Mr. Vice-Consul Wetherel on the Trade and Commerce of the Port of Parahyba, for the year 1857; Report by Mr. Vice-Consul Shalders, 1873; (**) Há uma lacuna de dados entre os dois relatórios consulares; *** boom do algodão. Os valores se referem aos navios, em geral, e não às médias de tonelagem.

48 "I hoped to have been able in this report to have announced the turning of the first sod of the *Conde D'Eu* railway (...) the Brazilian government who guarantees interest at the rate of 7 per cent per annum on a capital of 6.000 contos of reis (sic) or £675,000 at the exchange (...) the line is projected to run from the port of Parahiba to the interior of the cotton producing districts, total length about 143 km." (Tradução livre do autor).

Esse quadro merece algumas explicações, a começar com o aumento do valor das exportações. Seria esse aumento resultado do *boom* do algodão? Não na quantidade, mas talvez do preço; os dados da média de tonelagem provêm de várias fontes, como de Scully, convertidos os de açúcar e algodão de arrobas para toneladas.

É possível que o aumento ocorrido no segundo quinquênio tenha sido fruto da criação da Companhia Brasileira de Navegação Costeira, o que teria levado a uma queda da presença dos navios ingleses nesse porto: de 74%, em 1848-52, para 65%; os brasileiros e outros estrangeiros aumentaram suas presenças no porto fluvial, de 25% para 34%, mas sempre navios de pequenos calados.

O vice-cônsul Shalders nos apresenta um quadro detalhado de uma década, ano a ano, em que confirma o aumento de toneladas e de preço, do que podemos calcular que seja por causa do algodão.

QUADRO 08 - MOVIMENTO ANUAL DO PORTO DA PARAÍBA (SANHAUÁ) (1862-1871)

Anos	Navios	Tonelagem	Valor (£)
1862	37	9.3	321,144
1863	35	8.5	420,862
1864	43	11.1	743,921
1865	49	11.6	597,634
1866	40	12.4	552,401
1867	36	10.7	311,831
1868	47	13.7	341,639
1869	42	12.4	456,565
1870	20	4.7	128,449
1871	22	7.4	177,105

Fonte: BPP, LVIII, 1873. *Report by Vice-consul Shalders, Parahiba, November 1, 1872 apud Report by Acting Consul Corfield, (Pernambuco), 1873, p. 56.*

Mesmo à luz da inauguração da ferrovia, o pequeno porto de Mamanguape continuava atraindo produtos, como relatava o vice-cônsul.

QUADRO 09 - EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (1885)

Produtos	Mamanguape	Capital
Açúcar	14.274 sacos	91.892
Algodão	10.263 fardos	20.686
Couros	4.768 unidades	s/dados

Fonte: BPP, LXVI, 1886. *Report on the Trade, Commerce and Navigation of Parahyba for the year 1885.*

Os agentes consulares anotavam tudo que dissesse respeito à economia local, inclusive sobre a administração provincial, como, por exemplo, no final da década de 1870, quando a província da Paraíba possuía um débito de 818\$045 mil réis, enquanto sua receita era de apenas 385\$728 mil réis, embora ficasse acima da despesa: 280\$929 mil réis⁴⁹. Por volta de 1887, Retumba, em sua *Memória*, diz, para seu tempo, que a dívida era de 366:847\$531, sem incluir os débitos para com o Banco do Brasil e as letras vencidas (1912, p. 177-181). Condenava, outrossim, o sistema de arrecadação de impostos provinciais, feita por arrematação, como nos tempos coloniais (*Idem*, p. 179).

É importante lembrar que não havia circulação local de capital, pois não havia agência bancária, particular ou oficial. Mesmo Pernambuco, que teve, a partir da implantação da ferrovia inglesa RSF, dois bancos ingleses, um banco belga, o Banco do Brasil e o dos Irmãos Amorim, entrou numa crise financeira nos anos 1860, já que até a única caixa do Banco do Brasil que funcionava no Recife foi fechada nessa década. Uma crise nacional se abateu sobre o mercado de capitais de Pernambuco, com sua política de centralização daquele banco e fechamento de mais caixas nas províncias, descapitalizando assim as províncias canavieiras, em

⁴⁹ BPP LXX, 1880. *Debts, Annual Receipts and Expenditures (...). Report by Consul Ricketts on the Trade and Commerce of Rio de Janeiro for the year 1880.*

1867. O Banco do Brasil, no entanto, havia emprestado dinheiro às províncias cafeeiras de Minas, São Paulo e Rio de Janeiro, na ordem de 25 mil contos, dos quais 15 mil teriam saído da caixa de Pernambuco, como insinuou o empresário Valentim Barroca, no Congresso Agrícola do Recife, em 1878, onde estavam presentes vários senhores de engenhos paraibanos (*Idem*, p. 184-5).

O movimento comercial na Paraíba, portanto, era não só muito pequeno, mas talvez bastante irregular, dependendo da navegação de cabotagem, já que não havia porto para grandes embarcações. Sobre a navegação anterior ao porto de Cabedelo, o inglês Scully (1866, p. 368-9) diz que era servida bimensalmente pela Companhia Brasileira de Paquetes e pela Companhia Pernambucana, e que era o único porto da província (e) sem comércio com o exterior. O autor parece mesmo não ter visitado a Paraíba, ou evitava fazer críticas, pois diz que o porto é o melhor, mas embarcações de mais de 12 ou 13 pés de calado não podem nele entrar.

Os relatórios consulares também mostravam a irregularidade da importação da Paraíba, em 1869-70, por exemplo, que fora de £5,269, enquanto no ano seguinte fora apenas de £336. Entre as cinco províncias do que se poderia chamar de Nordeste, à época - as 4 províncias canavieiras - Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte - mais a do Ceará, a Paraíba ocupava o 5º lugar, era o índice mais baixo⁵⁰. O que vale a pena perguntar: se era tão baixo e irregular o *trade* (comércio de exportação), por que os ingleses investiram numa ferrovia para essa província?

Para onde, fora do Império, a Paraíba exportava? Para Liverpool, Trieste, Hamburgo, Falmouth, Gibraltar, Marseille, Havre,

50 BPP LIX, 1872. *Report by Mr. Phipps on the Trade and Commercial Relations of Brazil, and on Finance.*

Barcelona, Canal Inglês (da Mancha), Malta, Baltimore, Veneza, cidade do Porto e Lisboa, Londres e Nova York. Pequenas quantidades, às vezes acima, às vezes abaixo de 100 caixas de açúcar⁵¹.

INGLESES NA PARAÍBA

No caso específico da Paraíba, os ingleses aparecem tardiamente no setor produtivo. No período colonialista, há poucas referências a ingleses na Paraíba, já que era proibida a imigração estrangeira. Há notícias, por volta de 1727, da viúva inglesa Isabel Houblon, que acionava seu procurador, Henrique Gibbin, sobre dívidas de brasileiros para com ela. Naquele mesmo século, um nome inglês já circulava nos exíguos meios eruditos da Paraíba, Attwood. Em 1799, o governador da Paraíba confirmava às autoridades de Lisboa que recebera um exemplar da obra de Jorge Atwod (*sic*), traduzida pelo capitão da fragata Antônio Pires da Silva Pontes. Tratava-se do físico inglês George Attwood (1745-1807), que escrevia sobre filosofia natural, construção de arcos e leis da física. Por outro lado, os ingleses não deixaram de romper o Pacto Colonial, algumas vezes chegando às costas paraibanas, com tráfico de escravos vindos da Costa da Mina, sendo presos e processados (OLIVEIRA; MENEZES; LIMA, *op. cit.*, 2002, p. 119; 127; 455).

No século XIX, o viajante inglês Henry Koster passou pela Paraíba, em outubro de 1810, descrevendo a cidade. Tem-se notícia de um comerciante inglês, ou da firma *Mc Clacan and Company*, em 1814, o que teria feito, talvez, elevar o valor do algodão em cerca de 150% sobre o valor de 1813 (CAMILO, 1985). Também nessa

51 BIBLIOTECA Nacional. *Mappa dos gêneros exportados para fora do Império desde o anno financeiro de 1843 até 1854.*

década, em 1817, o revolucionário Jordan Stuart⁵² era proprietário de uma ilha, no rio Gargaú, em Santa Rita, onde teria construído um cemitério para ingleses e outros estrangeiros protestantes (SANTOS, 1946, p. 185-189).

Após a Independência, há informações, em 1823, de dois comerciantes (descendentes de ingleses?), Diogo Macclhland (*sic*) e Carlos Holmes, que ofereceram uma espada ao governo local para lutar em defesa do Brasil. Provavelmente, o sobrenome de Diogo deve estar grafado errado, pois talvez se refira a *Mc Clacan and Company*, nome que também aparece na descrição de William Scully (p. 367). A respeito de Holmes, temos referência de um Carlos Holmes em 1856. Seria o mesmo? (PINTO, 1977, p. 48; LYRA TAVARES, 1982, p. 736).

Nessa mesma década, é fundada a Gazeta do Governo da Paraíba do Norte, semanário impresso na Typographia Nacional da Parahyba, pelo inglês Walter S. Boardman, em 1826, seu diretor, secundado na ação pelo inglês e comerciante Richard Roger, que ajudou na transação para a aquisição da primeira tipografia inglesa pela Câmara da capital (em 1831). Segundo Pinto, “A encomenda foi feita na Inglaterra por intermédio do negociante Ricardo (*sic*) Rogers (...)” (PINTO, *op. cit.* p. 96; 114).

Roger casou-se com uma descendente da família Gama e Melo tornando-se proprietário do sítio que se tornou bairro com o seu nome. Koster não cita Roger em sua passagem pela Paraíba.

52 Irineu Ferreira Pinto descreve que, enforcado o revolucionário Amaro Gomes Coutinho no Recife, “Sua cabeça e mãos vieram salpresas para a Capital da Paraíba, e foram expostas no lugar Zumbi. No fim de quinze dias, roubou-as o escravo Manoel Cabra, de ordem do seu senhor Francisco Jordão Stuart, que era seu compadre (de Amaro)”, que na mesma noite levou-as à viúva, tendo sido estes restos mortais enterrados na capela do Engenho do Meio (PINTO, 1908, p. 298).

No entanto, Kidder, que também esteve na Paraíba, conheceu Mr. Roger. Provavelmente os descendentes de Roger registraram a propriedade, de acordo com a lei de terras de 1850, pois em Lyra Tavares há o registro de um sítio de nome Aborinosa, de 300 braças em quadro, limitado com as terras do Convento do Carmo ao sul, com o pé do muro de São Francisco e o caminho da bica do Tambiá; a leste, com o sítio (reticências em Lyra); ao norte com o sítio Quebracú e, ao oeste, com o rio Paraíba. Declaravam, ainda, serem possuidores de uma casa à rua da Cadeia. Paraíba, 15 de setembro de 1855. O documento é assinado por Ricardo Regos (*sic*), Francisca Romana Rogere (*sic!*) (LYRA TAVARES, 1982, p. 697). Há ainda o professor Ricardo Rogers Júnior, que se tornou vitalício, na profissão, por ordem provincial, a partir de 1872⁵³.

Também viveu, na capital da Paraíba, o inglês Kenneth Mackrey, de quem não pudemos datar a estada na Paraíba, a não ser que seja Mackray, segundo Fernandes (1999, p. 316), que fez parte da diretoria da Associação Comercial, gestão 1906-7:

Na Paraíba, “a casa dos ingleses” constituiu, por muito tempo, um ponto de referência na rua das Trincheiras (...) é que ali moravam num *chalet* metido entre mangueiras, dois ingleses, distantes das coisas deste mundo: Mr. Kenneth Mackrey exportador de algodão e a irmã (...), com seus vestidos leves de barra estreita, quase arrastando no chão; no passo elástico, no andar firme, nada dengoso ou desajeitado. (*Idem, Ibidem*).

Sobre ele, diz Batista:

53 Disponível em: <http://www.sbhe.org.br/e-books/sbhe-paraiba/sbhe-02/files/basic-html/page424.html>.

(...) era a personificação do inglês clássico dos trópicos, do inglês de anedota perversa; compridão, arredio, vestido de linho branco, fazendo questão de puxar pelos rr, trocando o “o” pelo “a”, no fim das palavras. Ainda por cima, usava *pince-nez*.” (BATISTA 1989, p. 65, nota 48).

Há notícias históricas que, por volta de 1833-4, o minerologista inglês H. E. Scot:

(...) dirigiu e inspecionou uma empresa de mineração no lugar da Cachoeira, termo de Piancó, província da Paraíba, asseverou que achara, a duas léguas de distância da Vila Bela, um pequeno diamante, e que na montanha denominada Talhada, contígua à mesma vila, existe grande quantidade de ferro (PEREIRA DA COSTA, v. VII, 1958, p. 206).

Irineu F. Pinto, no entanto, não dá referência alguma da presença desse inglês, nas datas citadas.

Outro inglês que viveu na Paraíba foi Samuel Hardman, fotografado em 1850 (LIRA, 1997, p. 48). Por volta de 1856, já devia ser falecido, pois em registro de terras, a viúva, Dona Rosa Maria dos Prazeres Henriques, fala em seu nome e das órfãs de um “sítio de terras com casa de vivenda no Varadouro desta cidade, que me foi adjudicado no inventário de meu primeiro marido Samuel Hardman”. Em outro documento, a viúva se refere à propriedade Cacimba, que havia sido dada “por foro perpétuo ao meu marido Samuel Hardman”, cujo título lhe foi repassado em 1845. Este Hardman deixou descendência, pois outro Hardman, o doutor Joaquim, por volta de 1904, anunciava que “(...) estava todo dia,

das 12 às 14 horas, na farmácia Londres, na rua das Convertidas, esperando seus clientes” (LYRA TAVARES, *op. cit.*, p. 719; 721; 729; 753; 756; BATISTA, 1989, p. 11).

Em 1858, quando surgiu o surto de cólera e febre amarela na Paraíba, o presidente Beaurepaire Rohan autorizou o médico Eduardo Fairbanks⁵⁴ a tratar das vítimas, chamando padres e frades a lutar contra a doença (GÓES, 1938, p. 65). Coriolano ainda cita o inglês E. Williamson, que esteve na Paraíba, em 1866, e traçou roteiros de Tambaú até Piancó (MEDEIROS, 1950, p. 163).

Dois anos depois, o presidente da província contratou serviços de rodovia ao empresário e engenheiro civil inglês, radicado no Recife, William Martineau, à época cofundador e acionista da empresa britânica de bondes a vapor *The Brazilian Street Company*, a Recife-Apipucos (MELO, 2000).

Até a década de 1870, apenas poucos indivíduos ingleses ocupavam o espaço e as representações dos paraibanos, por suas excentricidades. Em 1872, o vice-cônsul inglês Shalders, escrevendo da Paraíba, dizia que “*there are no english merchants residing here*” (não há nenhum comerciante inglês morando aqui)⁵⁵.

Em 1881, o cônsul Corfield (de Pernambuco, a quem competia relatar sobre a Paraíba) escrevia que as importações inglesas diretas consistiam apenas em material ferroviário, mas que há cerca de 25 anos o comércio da Paraíba era feito direto com a Inglaterra e que devido ao empobrecimento da província, causado princi-

⁵⁴ Dr. Jorge Eduardo Fairbanks foi quem primeiro diagnosticou a febre amarela na Bahia; foi nomeado membro da Junta Central de Higiene Pública da Bahia, em 1851, quando do surto de cólera. FRANCO, Odair. *História da Febre-amarela no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Saúde, 1969.

⁵⁵ BPP, 1873. v. LVIII. *Report by Vice-Consul Shalders. Parahiba (sic)* November 1, 1872, p. 56; e *Report by Acting Consul Corfield*.

palmente por pesado e taxatário (*sic*) sistema fiscal teria afastado os estabelecimentos comerciais estrangeiros desta praça. Dizia também que a população da cidade estava diminuindo (de 30.000 para 12 a 14.000, porque muitos emigraram para o interior, para o “mato” (“*to the bush-life*”), talvez fosse em relação ao fim da seca de 1877/79 (*Idem*, p. 1184).

Voltando à ausência dos comerciantes ingleses na cidade da Paraíba, havia quem, como o senhor Marques da Fonseca, à Rua Conde D’Eu, comprasse libras esterlinas, anunciando-se no *Jornal da Parahyba*, de 11/10/1877 (AGUIAR, 1999, p. 161). Mas, a partir dessa década, a hegemonia do capital inglês, que já era patente no Brasil, começou a mexer com a cultura e os brios bairristas, provincianos, dos paraibanos, como nas cartas de CM (pseudônimo). Até no jornalismo, já havia palavras inglesas, como relatou a *Gazeta da Parahyba*, em 17/05/1888, sobre um proprietário que ainda mantinha escravos no Conde. Diz o jornal que o escravista se defendia alegando que o decreto – Lei Áurea – era “(...) um *puff* espalhado pela imprensa abolicionista” (AGUIAR, 1999, p. 152).

Com a construção da Conde D’Eu, mais ingleses passaram a circular na Paraíba, mas alguns só de nome, como acionistas, ou como o engenheiro R. C. Batterbee, que esteve ligado, em Pernambuco, à empresa de trens suburbanos *The Brazilian Street Company*, na década de 1870; e, uma década depois, seria engenheiro residente da *Conde D’Eu Railway*.

Ainda outros aparecem ligados a essa empresa, como Herbert G. Summer; gerente no Brasil da Conde D’Eu, no período 1893-1902, Frank Silverlock, secretário da Conde D’Eu, bem como E. V. Ruck, acionista. *Não está claro se viveram no Brasil* (MELO, 2007).

Um personagem que deixou sua experiência de inglês nos trópicos registrada em livro foi Wells, autor de *Exploring three thousands Miles through Brazil*. Como um dos construtores da Conde D’Eu, em pequeno trecho, fez pequena fortuna e voltou para a Inglaterra⁵⁶. No entanto, teve um destino trágico, se suicidando, em 1902, em um trem na estação londrina de Charing Cross. Outro, e que não suportou a vivência nos trópicos, foi o engenheiro R. C. Batterbee, da Conde D’Eu, que faleceu em 1888, abreviando sua atuação como engenheiro residente na Paraíba. Ranson Colecom Batterbee, como sintetizou Edmundson (2016, p. 208/9), veio da experiência da *Brazilian Street Company*, no Recife, desde 1876 e, por volta de 1882-3, assumiu o cargo de engenheiro residente da CDEu. Seu trabalho à frente da ferrovia foi árduo e não aguentou muito tempo, incluindo-se tempo de doença, regresso a Londres para tratamento, reassumindo em 1884. Depois de oito meses, retornou à Inglaterra, assumindo alguns pequenos trabalhos junto à empresa. Em 1889, foi homenageado, em obituário, pelo Instituto dos Engenheiros Civis, que o recebera como membro desde 1882⁵⁷.

56 “(...) where he realised a small fortune and returned to live in England”. *The Brazilian Review*. Rio de Janeiro, 9 September, 1902, p. 452.

57 Infelizmente, para o historiador, a bibliografia inglesa sobre ferrovia consultada para a tese e subsequentes livros de nossa autoria não cita aquele engenheiro. Não se sabe, ao certo, se fora realmente engenheiro, pois na Inglaterra não havia cursos regulares de engenharia civil, principalmente na primeira metade do século XIX e sim aprendizagem (*apprenticeship*) (POLLINS, 1971, p. 31; SOUTO MAIOR, 2010). O próprio Rebouças deixou escrito que, por volta de 1873, teria encontrado, em Londres, o brasileiro Lobo (?), que pagava 500 guinéus por cinco anos, como discípulo do engenheiro hidráulico Hawkshaw (*apud* BENÉVOLO, 1953, p. 604, n. 140). É o que se deduz também de Hobsbawm, quando diz que o termo *engenheiro*, na Inglaterra, não servia só para designar o quadro, mas também o operário qualificado, o mecânico e construtor de máquinas; o companheiro engenheiro (*journeyman engineer*), ou companheiro construtor de máquinas a vapor (*journeyman steam engine maker*). Com a prática, acabava por se chamar *engineer*, por abreviação, e correspondia, à época, o maior sindicato da aristocracia operária a *Amalgamated Society of Engineers* (1974, p. 249 *apud* MELO, 2016, p. 49).

A Paraíba, através da Conde D'Eu, também entrou na literatura jornalística inglesa, de produção brasileira, como a revista *The Brazilian Review*, que se reportou, em 1902, a um protesto no lugar Cobé devido ao mau serviço da empresa:

O povo na Paraíba quer um trem por dia para Pernambuco e, se eles não o podem ter, preferem não viajar. É surpreendente quão impulsivo é o povo nestes países quentes e como (são) primitivos em seus métodos de corrigir uma injustiça (...) mas direto ao ponto e antes que você saiba onde você está, os trilhos são arrancados ou uma estação ou duas destruídas⁵⁸.

E completava dizendo que o trecho de Guarabira a Nova Cruz agora já estava sob os domínios da GWBR, desde 15 de julho de 1902⁵⁹. Edmundson nos dá outras matérias publicadas em jornais ingleses, como o *Manchester Guardian* (1879), o *Leeds Mercury* (1888) e o *Times*, além dos que compulsamos (2016, p. 206; 210).

Às vezes, eram outros estrangeiros, como franceses ou judeus, que representavam firmas inglesas, como Aaron Cahan Frères (1864), representando tanto o *London and River Plate Bank*; como *Wilson Sons and Company*, o construtor do ramal para Cabedelo. Havia representantes ainda da Companhia de Navegação *Northern BSSUR (sic)* e o *Lloyd Company*. O alemão Kroncke (ou Kröncke) era agente

58 *The people at Parabyba want a train every day up and down to Pernambuco and if they can't have it prefer not to travel at all. It is astonishing how impulsive people are in these warm countries and how primitive in their methods of redressing a grievance. No silly beating about the bush of petitioning but straight to the point and before you know where you are the rails are pulled up or a station or two pulled down. The Brazilian Review. Sep. 23, 1902, p. 468. (Tradução livre do autor).*

59 *The Brazilian Review, op. cit., p. 356.*

de Liverpool e do *London and Brazilian Bank* e da *Harrison Lim of Steamers*, vice-presidente da Associação Comercial, seguidamente, em três gestões, de 1903 a 1908, além de ser cônsul dos Países Baixos, na Paraíba (GALLIZA, *op. cit.* p. 87/89; FERNANDES, 1999, p. 316-7). Também se destacou, na Paraíba, o cônsul inglês, Dr. Krause,⁶⁰ em 1860, que encabeçou uma subscrição para adquirir uma imagem de N. S. da Conceição de um navio que havia naufragado (PINTO, 1977, p. 286).

No afã da expansão do capital industrial-financeiro, os ingleses também estiveram interessados na industrialização do açúcar no Nordeste do Brasil, fundando várias companhias em Londres, já que o Governo Imperial oferecia taxa de juros a quem investisse nos então chamados engenhos centrais. Em 1881, foi a vez de criarem a *Central Sugar Factories of Brazil*, implantando engenhos centrais em Pernambuco e Alagoas. Sua maior concorrente foi *The North Brazilian Sugar Factories*, em 1882, que tinha planos para engenhos centrais em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte.

No final do século XIX, mais exatamente em 1899, foi a vez de os capitalistas britânicos tentarem se expandir na Paraíba, com a criação da *Paraíba Water Company*, como filial da *Fielden Brothers and Company*, de Manchester, que já investia na iluminação do Recife desde a década de 1850 (MARIZ, 1939, p. 91-3; COELHO FILHO, 1948).

No virar do século XIX para o XX, a ferrovia inglesa *The Conde D'Eu* foi encampada pelo governo brasileiro e arrendada, posteriormente, a outra inglesa *The Great Western of Brazil Railway*.

60 Henry Krause nasceu numa possessão inglesa, formou-se em medicina, em Copenhague e passou a morar na capital da Paraíba, a partir de 1836 até 1862, onde se casou e teve oito filhos. Depois foi morar no Recife, onde faleceu, em 1869 (MELLO, 1972, p. 67-8).

IV PARTE

A PARAÍBA NO PROCESSO FERROVIÁRIO

“Olhe que os tais senhores ingleses não se contentam com pouco; querem logo tudo; são de uma voracidade insaciável.”

(CM, 1872)

Para seus quadros, contratou o inglês Sidney Clement Dore, que chegou à Paraíba em 1904, com 38 anos. Era engenheiro mecânico e químico industrial formado pela Escola Politécnica de Londres. Depois fundou a fábrica de gasosa anglo-brasileira em 1910, cujas garrafas eram trazidas de Londres. Em 1912, seu capital era de 10 contos de réis. Dore foi ainda dono de cinema e da primeira fábrica de gelo, além de ter iluminado, em 1951, a Rua Nova, com energia elétrica para a festa das Neves (GALLIZA, *op. cit.*, p. 173; OLIVEIRA SOBRINHO, 2002, p. 101).

Inglese estabelecidos no Recife também se expandiram para a Paraíba. É o caso dos descendentes de Thomas Comber que, em 1909, se tornaram acionistas da Companhia de Tecidos Paraibana (FERNANDES, 1999, p. 69). O tronco da família vinha de Liverpool. Thomas nasceu em Pernambuco, em 1838, filho de Edward Comber, que voltara, em 1850, para a Inglaterra. Por essa época, um dos fundadores da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco foi G. Comber. Já por volta de 1879, havia um comerciante, Thomas Comber, acionista da linha de bondes inglesa *The Brazilian Street Company* no Recife, com 300 ações (MELLO, 1970, p. 85; MELO, 2000). Também no século XX, o inglês Wharton se juntou ao norte-rio-grandense Pedrosa e formou uma poderosa empresa algodoeira (GALLIZA, *op. cit.*, p. 176).

A construção de ferrovias no Nordeste açucareiro teve dois diferentes momentos. O primeiro, que foi de 1852 a 1874, diz respeito à linha pioneira de Recife ao São Francisco, que correu sozinha no corredor ao sul da capital até 1900, quando foi encampada; bem como a *Bahia-São Francisco Railway*. No plano nacional, há que incluir a construção da EF Pedro II (depois, Central do Brasil) e a *São Paulo Railway*, além da pequena e pioneira, a Estrada de Ferro Mauá. O segundo momento se refere ao Regulamento para concessões de ferrovias, de 1874, regulando construção e operação das ferrovias, a partir do qual surgem *The Alagoas Railway Company (ARC)*, *The Great Western of Brazil Railway (GWBR)*, *The Conde D'Eu Railway* e *The Imperial Natal-Nova Cruz Railway (NNC)*, que operaram entre 1872/5 (concessões) e 1902, quando foram compradas de volta pelo governo brasileiro. Essa divisão significou duas políticas ferroviárias diferentes.

Desde o período regencial, o Brasil tentou lançar um plano nacional de ferrovias, porém sem sucesso, devido à falta de capitais. Nova tentativa ocorreu, a partir da década de 1850, quando foi es-

tancado o tráfico de trabalhadores escravizados da África, e o governo imperial tentou ajustar o sistema econômico ao modo de produção dominante, lançando medidas como a lei de terra, a organização código comercial, a lei ferroviária e outras. Para atrair capitais estrangeiros, lançou a política de garantir o capital investido em ferrovias, concedendo 7% de juros pagos, anualmente, em Londres.

Sob essa política financeira, lançou a concessão da primeira ferrovia inglesa, no país: a *Recife-São Francisco Railway (RSF)*, em 1852, inaugurada em 1858, cujo maior acionista brasileiro era o próprio Mauá (Cf. MELO, 2016). A segunda ferrovia inglesa foi a *Bahia-São Francisco (BSF) Railway*. No entanto, a primeira ferrovia do país foi o empreendimento particular de Irineu Evangelista de Sousa, a Estrada de Ferro Mauá (1854), que não se enquadrava na política de financiamento, por ser de pequena extensão (apenas 17 km), não chegando sequer a ter caráter provincial. Outras ferrovias foram concedidas como a Estrada de Ferro Dom Pedro II e a EF São Paulo, concessão de Mauá, que só pôde ser construída com capital inglês, nascendo, assim, a *São Paulo Railway*, lançando Mauá ao ostracismo e à falência⁶¹.

Essa política de financiar a 7% de garantia se revelou um fracasso, pois as inglesas passaram a depender do governo brasileiro. Na década de 1870, saindo da recessão da Guerra contra o Paraguai, o Brasil modificou sua política de financiar o capital estrangeiro aplicado em ferrovias.

61 Guedes (2006, p. 54, n. 28) diz, erradamente, que a primeira ferrovia no Nordeste foi a Conde D'Eu, em 1880; vai mais longe e diz que as primeiras ferrovias do Brasil surgiram em São Paulo, entre 1868 e 1875. De fato, uma pequena ferrovia (a primeira) surgiu, no Rio de Janeiro, a EF Mauá, em 1854, e tinha apenas 17 km. As primeiras ferrovias, realmente operacionais, sob o ponto de vista da economia regional, foram as inglesas, RSF, em 1858, seguida pela BSF, pois tinham acima de 100 km de extensão, cuja pretensão era chegar às margens do rio São Francisco.

Obedecendo à divisão internacional do trabalho, o Governo Imperial tentava desenvolver a agricultura, dando preferências para linhas que pudessem ligar centros produtores aos portos, de acordo com a lei de 1873. Assim, só permitia uma ferrovia por província, dentro de despesas gerais de £12,270,000 pelo Tesouro Nacional. Foi por isto que quatro companhias inglesas foram lançadas no Nordeste, estendendo a 1.800 km de linhas sob garantias do Governo a £790,000 anuais (MELO, 2007, *passim*)⁶².

Pelo Regulamento de 1874, o governo adotou a subvenção, tanto a de quilômetro construído como a de comprovação de que as companhias pudessem ganhar 4% de receita líquida. As importações de todo material ferroviário, inclusive o carvão de pedra, continuava isento de taxa, devendo essas franquias durar por 30 anos⁶³, o que, anteriormente, era de 90 anos. Diminuiu-se a zona privilegiada, de 33 km para 30 km, permanecendo por 90 anos as franquias sobre as terras (SILVA, *op. cit.*, p. 589-/590). O governo oficializou o uso da bitola estreita de 1m em vez da larga, muito usada anteriormente, para baixar os custos de construção (OLIVEIRA, 1878, p. 28)⁶⁴.

O engenheiro Ewbank da Câmara, que chegou a publicar um livro sobre a bitola estreita, usou a projetada ferrovia inglesa na Paraíba como modelo para reduzir os custos, já que fizera o reconhecimento do projeto da estrada Conde D'Eu para bitola de um metro. Dizia que, sem obras de arte notáveis e com superfície idêntica aos chapadões da Bahia, Alagoas e Pernambuco, com raros declives superiores a 2%, tinha sido orçado em pouco menos de

62 O BRASIL na Exposição Internacional dos Caminhos de Ferro em Paris, em 1887. Rio de Janeiro, 1887, *passim*.

63 Decreto nº 2450, de 24 de setembro de 1873. Silva, *op. cit.* p. 590-1.

64 Lei nº 2237, de 3 de maio de 1873.

200:000 contos o custo da légua de 6.600m (CÂMARA, 1874, p. 34). O capital de cada empresa não deveria exceder a 100 mil contos de réis (cerca de £890,00, a 27 d (*pence*) por mil-réis). O ponto fundamental do Regulamento era a redução de 30 anos para 15 anos do direito que o governo tinha para comprar a linha.

O governo tentou facilitar o levantamento de capital, baseando-se no estritamente necessário, de acordo com a lei de 1878. A garantia de 7% deveria ser paga enquanto as obras durassem. A zona privilegiada foi reduzida ainda mais, baixando para 20 km de cada lado da linha, como ocorreu com a *CDEu*. Já não era mais o tempo das vacas gordas para as empresas inglesas, como fora para com a *RSF*, a *BSF* e a *SP Railway*, que teriam recebido 33 km (5 léguas) de cada lado, como privilégio de não concorrência. Até mesmo a ferrovia inglesa de Natal a Nova Cruz logrou receber 30 km de cada lado (BENÉVOLO, 1953, p. 174, n. 1).

O carvão, porém, continuou com a mesma franquia. O direito de encampação por parte do governo voltou ao prazo original de 30 anos, provavelmente devido às críticas, já que aquela política não estava atraindo acionistas. Por outro lado, dificuldades apareceram com respeito ao capital fixo e o Estado lançou nova lei, dois anos mais tarde, estabelecendo o capital variável, mas dentro de custos estimados. A taxa de garantia permaneceu a mesma e o direito de o governo comprar a ferrovia deveria ser fixado a cada concessão (SILVA, *op. cit.*, p. 545-7; 590-609; FERNANDES PINHEIRO, *op. cit.*, p. 395-6).

Todas as concessões, de início, enfrentaram dificuldades na construção de suas ferrovias, mesmo através de companhias inglesas, pois se vivia a grande depressão em Londres e, principalmente, no setor de construção ferroviária, como também nos Estados Unidos e

na Alemanha. A depressão era um fenômeno capitalista e mundial, como analisou Hobsbawm (1968, p. 127; 130).

Foi nesse clima de alguma instabilidade nos mercados que a *Conde D'Eu Railway* atrasou tanto o levantamento de capitais como a adaptação à legislação ferroviária, já que o contrato da concessão deveria ser emendado pelas leis de 1873 e 1874. Finalmente, no começo dos anos 1880, a companhia já tinha levantado o capital, primeiramente através de debêntures, já que estas se tornaram muito mais seguras e mais baratas que adiantamentos em bancos e podiam ser renovadas ou liquidadas, sendo mais fácil de transferir. Assim, as novas ferrovias do Nordeste açucareiro puderam levantar capital num total de £2,368,287, o que significava 32% menos que o capital emitido pelas ferrovias pioneiras, a *RSF* e a *BSF* (MELO, 2000, *passim*).

AS PRIMEIRAS CONCESSÕES FERROVIÁRIAS NA PARAÍBA

As primeiras tentativas de implantar o sistema de transporte ferroviário na Paraíba advêm da década de 1860, muito embora não saíssem do papel. Manoel da Cunha Galvão confirma (1869) que um projeto para uma ferrovia de Mamanguape a Porto de Salema havia sido aprovada pela Lei Provincial n. 174, de 30 de novembro de 1864, cujo contrato fora assinado em 8/10/1866 com os empresários Manoel de Barros Barreto, do Recife, e os ingleses: engenheiro William Martineau e comissionário W. Rawlinson. A firma interessada era a inglesa *Saunders Brothers and Company*, sediada no Recife, proprietária do solo de Mamanguape e acionista da Companhia de Vapores de Pernambuco. A província da Paraíba refez o contrato pelo Aviso de 16/12/1867, mas em vão (VEIGA, 1956, p. 17; GALVÃO, 1869, p. 469; MELO, 2000).

Quanto ao contrato com W. Rawlinson e William Martineau para a construção de uma ferrovia, houve uma reação através de cartas anônimas publicadas na imprensa local, escritas em 1871 e 1872, sob a assinatura de um tal de CM e, depois, reunidas em livro sob o título *Cartas sobre uma Estrada de Ferro na Província da Paraíba do Norte, 1872*.

Graças à leitura da *Memória...* do engenheiro Retumba, ficamos sabendo de quem se trata. Diz Retumba:

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 Machado⁶⁵, 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 Alfândega e conhecia a província a fundo. Por isso sua opinião sobre a produção da Parahyba deve merecer toda a confiança (1912, p. 208).

No opúsculo, o autor atacava a presença inglesa na província, principalmente, Mr. W. Rawlinson, comerciante no Recife e que viera à Paraíba para resgatar uma carga de navio naufragado ao sul da capital. Este inglês aproveitou a ocasião e fez três propostas para a presidência da província: uma ferrovia, o abastecimento de água e a 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”. E passava a defender a proposta do engenheiro Antônio da Justa Araújo para

65 Sobre as *Cartas sobre uma Estrada de Ferro na Parahyba do Norte* (Parahyba [capital], 1872), ver [MELO] CAMILO, Josemir. Velhas Cartas sobre a Paraíba. A União, João Pessoa, 8 de Julho de 1984, p. 22. As citações de CM, quando não paginadas, foram tiradas deste artigo em jornal.

melhoramentos urbanos. A ferrovia do inglês seria em direção a Campina Grande, passando por Pilar e Ingá, com ramais para Alagoa Grande, ao norte; e Guarita, ao sul. O missivista desconfiava desse projeto, pois fazendo os cálculos, o inglês só teria lucro de 27 contos de réis. Quanto ao ramal de Guarita, ele criticava, pois seria a fuga dos produtos paraibanos para Pernambuco, o que realmente veio a ocorrer, quando, ali, fez estação a *Great Western*, que já era rede.

As cartas de CM encorajavam os deputados a votarem na proposta dos paraibanos Diogo Velho Cavalcanti, Anísio Salatiel Carneiro da Cunha e do engenheiro da Corte, André Rebouças, alegando que estes não seriam venais e interesseiros como os de Rawlinson e Saunders Brothers. Citava que: “As primeiras estradas de ferro que construíram na Inglaterra deram magníficos dividendos aos seus acionistas; e compreendeu-se que era um dos melhores e mais lucrativos empregos de capitais”. O autor possuía uma visão bem liberal e abolicionista, a ponto de criticar a filantropia da Lei do Ventre Livre e que a escravidão só acabaria na “pancada”, “(...) e que isto não está para muito longe” ([MELO] CAMILO, 1984).

Voltando à proposta da ferrovia para Campina Grande, o autor se vale dos conhecimentos de um amigo, que prefere deixar no anonimato, chamando-o apenas de C.R., o qual aconselha a rota de Ingá e Campina, mas também (um ramal) para o Brejo. A linha para Ingá, escrevia, era mais que necessária para combater a rodagem que vinha do Recife para Itambé (Pedras de Fogo) e que carrearia toda a produção paraibana. Quanto ao ramo para o Brejo, a dificuldade era o ponto de entroncamento, pois Cruz do Espírito Santo não parecia rentável, já que aquela região só tinha três engenhos e era pouco agricultável. O missivista voltava a pensar numa ferrovia por Mamanguape para carrear a produção de uma área de 240 léguas e mais de 20 mil habitantes, além de atrair os

produtos do Rio Grande do Norte (cerca de 4 mil sacas), já que, de barco, os produtos gastavam três dias, de Mamanguape à capital, enquanto pela ferrovia só seriam três horas.

Ostentando um discurso burguês, defendia as ferrovias como uma possibilidade de quebrar a hegemonia do campo sobre a cidade. Apelava a todas as classes, como dizia, a “comerciantes, agricultores e capitalistas” para o desenvolvimento da produção. Pedia apoio para a proposta encabeçada por Diogo Velho Cavalcanti e Carneiro da Cunha, dizendo que eles não seriam “traficantes de privilégios”. Aconteceu, ao final de tudo, que esses dois latifundiários e o engenheiro venderam, em 1877, sua concessão aos ingleses. Imagina-se a frustração do missivista anônimo que, além dessa “ingratidão”, a construção da ferrovia *Conde D’Eu* foi entregue ao megaconstrutor (para os padrões locais da época) inglês, então, *Wilson Sons & Company*, que já construía a *GWBR*, a *Alagoas Railway* e outra ferrovia, na Bahia (MELO, 2000, *passim*; ([MELO] CAMILO, 1984; 1985). Sobre o esquema político para controlar o “quinhão ferroviário”, ver Aranha (2006, p. 52).

Defendia, ardorosamente, a construção de uma ferrovia porque vislumbrava um mercado interno na ordem de um milhão de arrobas, juntando as importações dos três portos, o do Sanhauá, o de Mamanguape e, até o de Goiana, norte de Pernambuco, limites com a Paraíba. Ora, dizia, uma ferrovia de 40 léguas, bitola estreita, ao preço de 170 contos por légua, daria seis mil e oitocentos contos. Calculando-se a construção de estações, desapropriações e eventuais em seiscentos contos, se teria uma ferrovia por 7.400 contos. Se se calculasse a receita de mercadorias em 18 réis por arroba/légua, na distância de 20 léguas (ou 15 réis por toda a extensão da linha), daria uma soma de 504 contos. Isso na perspectiva de um transporte anual em cerca de 500 mil arrobas ([MELO] CAMILO, 1984).

Quanto ao movimento de passageiros, antes de calcular a receita futura da ferrovia, emitia uma crítica à mentalidade da época: “Entre os nossos patrícios ainda não se dá valor ao tempo” (por distância). Admitia o preço de 400 réis por légua e um total de 20 a 40 mil viagens, que daria uma receita de 480 contos. Isso totalizaria uma receita de 1.488 contos. Mesmo que se abatessem 50% para custeios, a receita seria de 744 contos, ou 10% do capital.

Sua última carta no opúsculo, datada de 15/4/1872, estava cheia de temores diante de projetos megalomaníacos, como a ferrovia de Sousa a Mossoró e outra de Nazaré (PE) a Ceará-Mirim (RN). Adverte que ambas não só esvaziariam a economia paraibana, mas até a do Rio Grande do Norte, porque faria as duas províncias caudatárias de Pernambuco. Temores inúteis porque a realidade capitalista assim determinava. De 1901 em diante, a *Great Western* se encarregaria de ligar a Natal-Nova Cruz à Conde D’Eu e estas aos tentáculos vindos do Recife a Pilar.

*

Além da concessão da Conde D’Eu, o governo provincial da Paraíba emitiu outra concessão pela Lei n. 708, de 9/12/1880, em que o presidente autorizava a contratar a construção de uma ferrovia do porto de Jaraguá, no termo de Mamanguape, para a povoação de Caiçara, no termo de Independência (Guarabira), passando por Mamanguape, São João e Araçagy.

Nessa febre de concessões, mesmo com a Conde D’Eu operando, o presidente da Paraíba, através da Lei n. 754, de 4 de dezembro de 1883, autorizava a contratar, com Francisco Tertuliano de Albuquerque, a construção de duas estradas, sendo uma a partir de Catolé do Rocha, via Pombal, até Piancó; e outra de Sousa a

São José de Piranhas, via Cajazeiras. Como se denota da região a ser cruzada não haveria produção agrícola suficiente para se manter uma ferrovia; tratava-se, pois, mais de especulação financeira (os concessionários venderiam sua concessão a terceiros). As concessões ferroviárias se tornaram um grande negócio. O capitalista recebia de mão beijada a concessão e a vendia a grupos de capitalistas, principalmente estrangeiros. Quando não eram novas concessões, os capitalistas reivindicavam ramais e prolongamentos, porque o que estava em jogo era a cobertura de risco que o governo brasileiro teria de dar a 7% do valor em ouro, em Londres.

A Lei nº 759, de 7/12/1883, autorizava o presidente da Paraíba a contratar o prolongamento da *Conde D'Eu*, do Pilar a Campina Grande e, daí, a São João do Cariri; bem como de Mulungu a Alagoa Grande e de Independência a Bananeiras e, desta, a Picuí, com ramal para Araruna, partindo do ponto que fosse mais conveniente entre Bananeiras e Independência com a *Conde D'Eu*⁶⁶.

Enquanto a presidência da Província estudava e emitia concessões, o governo imperial, atendendo a solicitações da Conde D'Eu, concedeu, em 1887, direitos à companhia inglesa para a construção do prolongamento da linha até o porto natural de Cabedelo.

A febre de concessões não parava, surgindo até para bondes, como em 2/11/1888, quando o presidente da Paraíba, pela Lei n. 854, autorizou a contratação com João Baptista de Medeiros e André Domingues dos Santos para a construção de uma linha de bondes na capital⁶⁷. Talvez seja esta linha que Mariz (1939) cita como um bonde puxado por burros, em 1893, e que foi encampado em 1906.

⁶⁶ Apontamentos. Legislação Provincial e Estadual da Paraíba (1875 a 1900). (Paraíba, 1903, p. 22/3). Independência passa a se chamar Guarabira, pela Lei nº 841, de 26/11/1887.

⁶⁷ *Idem*, p. 96.

A CONDE D'EU RAILWAY

“E, além de mal servidos como somos, julgam os agentes da companhia a propósito tratar-nos com mau humor, de modo grosseiro e intolerante.”

(RETUMBA, 1912, p. 203)

Chegara ao Brasil, partindo da pátria da Revolução Industrial, toda uma propaganda da civilização do ferro e do aço (Cf. SOUTO MAIOR, 2010). Nos países tidos como agrícolas, começou a ocorrer uma febre de “melhoramentos” (hoje, poder-se-ia dizer: desenvolvimento). Mais exatamente, no Brasil, que vinha do nacionalismo da guerra contra o Paraguai, tornara-se prioritária a construção de ferrovias, já que o próprio Estado nacional autorizara linhas militares de fronteiras. Assim, por exemplo, no ministério de Diogo Velho Cavalcanti e seus imediatos seguidores (1870-73), se deu uma febre de concessões ferroviárias com a emissão de 13 decretos concessionários (3 ou 4 eram para linhas de bonde, duas se concretizaram no Recife e uma em Maceió), quase todas no Nordeste açucareiro, dos quais apenas dois, então, lograram êxito, mas quando repassados ao capital inglês: a Conde D'Eu e a Natal-Nova Cruz, nem mesmo uma atribuída a um francês, em Alagoas, vingou (Cf. tabela em MELO, 2007, p. 232).

A primeira concessão para se construir uma ferrovia na Paraíba, que, realmente, se efetivou, foi dada pelo Governo Imperial, em 1871, à oligarquia local, ao grupo formado por Diogo Velho

Cavalcanti (Visconde de Albuquerque)⁶⁸, Anísio Salatiel Carneiro da Cunha (irmão do Barão do Abiaí⁶⁹ e pelo engenheiro André Rebouças. É digno de nota a presença de André Rebouças⁷⁰, em negócios na Paraíba, já que fora contratado, na década de 1860, para fazer o *survey* (estudos, como se dizia no jargão técnico da época) de uma estrada que partisse de Areia com destino à capital da província.

Em dezembro de 1871, o ex-ministro da Agricultura, Diogo Velho Cavalcanti (seis meses antes, estava no cargo) recebeu a concessão, junto com os acima citados concessionários, pelo Decreto n.

68 Diogo Velho Cavalcanti nasceu no Pilar, em 1827. Filho de senhor de engenho, formou-se em Direito, no Recife, em 1852, e assumiu a promotoria de Areia. Deputado provincial em 1854, e deputado geral em 1857, foi vice-presidente da Paraíba, em 1862, e presidente das províncias do Piauí, Ceará e Pernambuco, bem como ministro da Agricultura, da Justiça, e dos Estrangeiros, e senador pelo Rio Grande do Norte, em 1877 (ALMEIDA, M., 1977, p. 72). Sobre Diogo Velho e o Barão de Abiaí, ver MELLO, 2002, p.127. Silvino Elvídio Carneiro da Cunha esteve na recepção ao Imperador em 1859; como também estivera Francisco S. da Silva Retumba, futuro engenheiro-fiscal da ferrovia (AGUIAR, *op. cit.*, p. 57). Sobre estas oligarquias, principalmente Diogo Velho Cavalcanti, ver ARANHA, 2006, p. 47-8; VEIGA JÚNIOR, J. Os Viscondes de Cavalcanti. *Revista do IHGP*, v. 10º, p. 95-92.

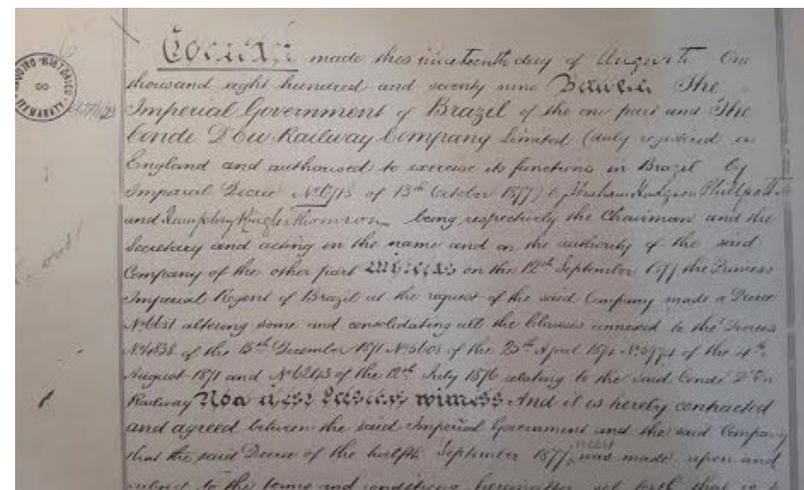
69 Silvino Elvídio Carneiro da Cunha, barão de Abiaí (a partir de 1882) morreu em 1892, em Pernambuco; nasceu em 1831, filho de Manoel Florentino Carneiro da Cunha e Rita Maria da Mota Carneiro da Cunha. Sobre a ascendência dos Carneiro da Cunha, ver também MORAIS [2015].

70 Sobre Rebouças, Graham diz que ele viajou pela Europa na companhia de Henry Edward Hargreaves, que o ajudou no traçado de uma ferrovia, no Paraná e, ainda, em Londres, eles propuseram a construção de uma ferrovia na província da Paraíba. Ao voltar, em 1874, os dois tentaram atrair Mauá para esse projeto, mas a lentidão do mercado de capitais, em Londres, levou a companhia a se organizar em 1880, sob o nome de *The Conde D'Eu Railway*. No entanto, o autor diz, mas não esclarece, que Rebouças teve que desistir desse empreendimento. Rebouças era consciente de que o desenvolvimento do Brasil só se faria com capitais e ingleses, mas sob controle brasileiro (2008, p. 192; 202). Quanto a Hargreaves, com o nome aportuguesado para Henrique Eduardo, foi publicado no Brasil o seu *Caminhos de Ferro Nacionais*. Bitola Preferível. Tração. Rio de Janeiro, 1874. Também atuou como engenheiro na *Recife-São Francisco Railway*. Talvez seja o filho do engenheiro de mesmo sobrenome, o Charles F., que, junto com Affonso de A. Maranhão, tentou a concessão para um ramal do Ceará-Mirim na década de 1880.

4838, de 15/09/1871, assinado por Isabel, a monarca de plantão. Daí a estrada ter o nome de *The Conde D'Eu Railway* e um de seus terminais ser, exatamente, a terra onde nasceu o ministro, o Pilar.

A *Conde D'Eu Railway Company Limited* foi incorporada em Londres em 15/12/1875, para assumir o contrato feito em 1872, cujos concessionários receberam £15,000 por seus direitos. A companhia foi registrada tanto em Londres, junto a *The Companies Acts*, de 1862 e 1867, como no Brasil, pelo Decreto Imperial n. 6.718, de 13 de outubro de 1877⁷¹. Também neste ano, a Princesa Isabel, pelo Decreto n. 6.243, de 12/07/77, aprovou os estudos e as plantas dos incorporadores.

FIGURA 02 – PARTE DO REGISTRO DO CONTRATO DA D'EU RAILWAY CO. LTD.



Fonte: *D'Eu Railway Co. Ltd.* AHI 427/4/29. *Contract made (...) between the Imperial Government of Brazil (...) and the Conde*

71 BT (Board of Trade) 31 2167/10100. *Memorandum of Association of the Conde D'Eu Railway Company Ltd.*

O traçado original indicava que a estrada se dirigia até Alagoa Grande, com ramais para Ingá e Independência. Segundo Aranha, eles passaram a concessão a The CDEu em 1875. O capital seria de 6.000 contos (ARANHA, p. 133; EDMUNDSON, *op. cit.*, p. 206), ao mesmo tempo em que o terminal deixaria de ser em Alagoa Grande e passaria a ser em Independência.

A diretoria da companhia, formada por cinco nomes de peso nos negócios ferroviários ingleses, tanto no Reino Unido, como no estrangeiro, tinha como presidente (*chairman*) A. H. Phillpotts, que era também diretor do *Bank of British North America*; Charles Samuel Hawkes, da firma *Messrs. Hawkes & Co.*, de Birmingham, com filiais no Rio de Janeiro e em Pernambuco; o major-general J. P. Beadle (diretor de duas empresas constituídas em Londres que operavam na Índia), que respondia como interino do presidente. Era comum, à época, oficiais ingleses ocuparem cargos e serem acionistas, em perfeito acordo com o imperialismo britânico (na diretoria londrina da *Recife-São Francisco Railway*, ocupava um posto entre os diretores o major-general Tremendheere). A diretoria se compunha ainda de Mr. Alfred Phillips Youle (um dos diretores, em Londres, da *Great Western of Brazil Railway* (GWBR), e dono de siderúrgica, na Inglaterra; bem como Edward Keir Hett (também um dos diretores da GWBR). Tinha por secretário Mr. H. Ringler Thomson. Os corretores eram da firma *Greenwood & Co.*, e o tabelião era Messrs. Bruchell. Quase todos situados na *City*. Charles Neate, que havia visitado Pernambuco, com um projeto para o porto do Recife, fora contratado como engenheiro consultor. A indicação de Neate, creio que tem a ver com um dos concessionários, o engenheiro André Rebouças, sobre quem o inglês exercia grande influência. Tornaram-se colegas desde a década de 1860, tanto na Inglaterra, onde o brasileiro visitou de exposições a

construções de docas e ferrovias, como no Brasil, onde substituiu o inglês no cargo de engenheiro das docas num projeto brasileiro (GRAHAM, 2008, p. 200). Quando do amalgamento da GWBR com a CDEu, lá estava o engenheiro Charles Neate contratado pela GWBR, operando essa fusão (BRADSHAW, 1904, p. 470).

A. P. Youle não só continuaria nos quadros da diretoria, como também se tornaria presidente da Companhia por volta de 1887/8, conforme atesta Edmundson (*op. cit.*, p. 210). Quanto ao major-general Beadle, além dos cargos anteriormente citados, era acionista da Conde D'Eu.

Segundo Aranha (2007, p. 138), teria sido Carlos Euler quem fizera os estudos do trecho por onde passaria a estrada e que, por causa disso, receberia 20% do prêmio, que a empresa inglesa daria aos três concessionários. O autor especula de quanto seria esse prêmio. Em documentos ingleses, encontramos que a CDEu pagaria £15,000 aos três concessionários, o que daria ao técnico (engenheiro?) Carlos Euler £3,000. No entanto, há duas especulações sobre essa parcela: primeira, o pagamento seria ao par (câmbio oficial: 27 *pence* por mil-réis), já que a operação não corria pelas vias governamentais. Segunda, esse pagamento nem sempre era todo feito em espécie, pois, como já acontecera com os irmãos De Mornay, quando da venda da concessão deles, em Pernambuco, para a *Recife-São Francisco Railway*, receberam parte do pagamento em lotes de ações. Teria o senhor Euler recebido lotes de ações?

Ora, o câmbio vinha caindo, oscilava, com tendências para baixo. Portanto, receber em ações de 20 libras, daria mais dor de cabeça, a não ser que fossem já pagas; em geral, obedeciam a chamadas para sua integralização. O câmbio, entre 1870 e 1875, por exemplo, oscilou entre 22 d. e 27 d. Tomando como base que, em

1873, estivesse o mil réis a 26 *pence*, valeria a libra 9\$120⁷². Teria, então, o senhor Carlos Euler recebido 27 contos de réis por seus estudos, e os concessionários, cerca de 120 contos? (Ver tabela de câmbio anexa). No entanto, o levantamento (*survey*) do traçado da estrada, quando já assumido pela companhia inglesa, foi obra do engenheiro consultor Charles Neate, que recebeu da empresa £7,000, em 1880 (ver o Prospecto). Também não está claro se os concessionários receberam £15,000, pois, no Prospecto, só consta: “A soma de £8,000 sobre a transferência da Concessão por todo o empreendimento, com todos os direitos e privilégios daí advindos”⁷³.

Voltando às regalias que a companhia inglesa ia receber, o Decreto n. 4.838, de 15/12/1871, concedia, a quem levantasse um capital de 5 mil contos de réis, o privilégio de 50 anos, ou seja, sem concorrência na área, com direito a desapropriação de terras e imóveis, pela Lei n. 1664, de 27/10/1855, e com usufruto gratuito das terras devolutas e nacionais. Concedia, ainda, permissão para assentar a ferrovia nos caminhos públicos e estradas, bem como 20 léguas de terras devolutas para colonos e terreno de marinha que conquistasse no porto da cidade, ou em Cabedelo. Quanto a esta permissão, a extensão era de 18 km. Já com a República, as terras devolutas foram transferidas para os Estados (BENÉVOLO, 1953, p. 408-A). Além disso, a empresa teria importação livre de taxas para

72 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 inglês, pela letra *d* (do latim: *denarius*), como, por exemplo: £5 15 s 2d. O câmbio, oficialmente, tinha sido estabelecido, em 1846, ao par, ou seja, 27d (*pence*) por 1\$000 (um mil réis). Leva-se em consideração o seguinte câmbio: £1 = 20 *shillings* (ou 240 *pence*) = 9\$120 (nove mil, cento e vinte réis, a 26d. p/mil-réis); 1\$000 (hum mil-réis) = 26d. (por volta de 1870); 1:000\$000 (hum conto de réis) = £110 (a 26p).

73 “The sum of £ 8,000 on the transfer of the Concession for the entire undertaking, with all rights and privileges arising therefrom”. AHI 427/4/9. *Empire of Brazil. The Conde D’Eu Railway Company Ltd. Prospectus. London, May 7, 1880.*

o material da estrada. A companhia deveria ser incorporada dentro de 2 anos e as obras, iniciadas, até um ano depois de organizada⁷⁴.

A CDEu nasceu exatamente no segundo momento do processo ferroviário brasileiro, que começou com a nova lei ferroviária (1873). Depois de uma série de decretos (Lei de 1873 e Regulamento de 1874) reajustando a concessão, inclusive o montante de capital da empresa, o remanescente deste grupo, André Rebouças, passou a concessão para uma companhia inglesa, em 1875, sob os auspícios do presidente da Paraíba, Silvino Espínola Carneiro da Cunha, irmão do outro concessionário.

Começava a andança pela burocracia. Um decreto de 15/10/1873 formalizava o tempo para a companhia se organizar; outro, de 25/04/74, concedia garantias de juros por 30 anos sobre o capital (sem determinar, ainda, qual era) e estendia o privilégio de 50 para 90 anos. No fim deste mesmo ano, em 24/12, estendia o prazo para a organização da companhia; e, em 04/08/1875, outro decreto autorizou aumentar o capital. Um mês depois, em 23/09/1875, com os três concessionários foram feitas mudanças no contrato. Na verdade, o contrato fora feito, neste ano, com somente um concessionário remanescente, o engenheiro André Rebouças.

Até o findar da década de 1870, a CDEu não tinha, apesar de tantas leis favoráveis, ainda sequer começado as obras, como o vice-cônsul Shalders lamentava: “Parahiba (*sic*) não pode ainda se orgulhar de uma ferrovia. O assunto da ferrovia Conde d’Eu está num estado de suspensão, e se o projeto será realizado ou não é ao menos prematuro afirmar”⁷⁵.

74 Relatórios do Ministério da Agricultura, 1872.

75 “Parahiba cannot as yet boast of a railway. The affairs of the Conde d’Eu Railway Company are in a state of abeyance, and whether the project will be realized it is at least premature to

Outros benefícios que a CDEu recebeu foi o direito de expropriar toda terra que achasse necessária para o leito da estrada, e ainda recebia do governo imperial 20 léguas² para assentamento de colônias.

Originalmente, seu capital era de £200,000, em 20 mil ações de £10, mas passou, depois, para £425,000 em 21.250 ações de £20 cada. No entanto, esse capital ainda pareceu pouco para o empreendimento, a ponto de ter sido elevado para £675,000 (ou 5.000:000\$000 – cinco mil contos de réis) pelo decreto de 04/081875. O presidente da Província, Dr. Heráclito Alencastro Pereira da Graça, baseado na Lei Provincial n. 453, de 22/06/1872, concedeu a garantia de 7% de juros sobre este último montante de capital, que foi confirmado pelo Decreto Imperial de n. 5.608, de 25/04/1874. Na verdade, os juros provinciais não passavam de 2%, como já vinha ocorrendo desde a iniciativa da Bahia, seguida pela de Pernambuco, ficando os restantes 5% por conta do Governo Central. Mesmo assim, o capital ainda foi aumentado para 6 mil contos de réis. Por volta de março de 1876, mil ações já haviam sido chamadas (adquiridas).

As ações seriam pagas £1, na inscrição e £4, na aquisição. O restante seria adquirido em chamadas de não mais de £5 por ação, no intervalo de pelo menos três meses. O pagamento completo também poderia ser feito sobre a aquisição ou nas respectivas datas das chamadas, e os juros de 7% seriam pagos no acumulado. Esse prospecto vinha assinado, também, pelo ministro plenipotenciário do Brasil na Inglaterra, Penedo⁷⁶. Assinavam o prospecto cinco co-

affirm”. BPP, LXXXIV, 1880. *Report by Vice-Cônsul Shalders on the Trade and Commerce, and Navigation at the Port of Parahiba for the year 1879*.

76 AHI 42714/9. *Empire of Brazil. The Conde D'Eu Railway Company Ltd. Prospectus. London, May 7, 1880*.

merciantes, um corretor e um *gentleman*: Phillip Firth Needham⁷⁷. George Brooke, Cyril Walker e Stephen Busk, entre outros, todos com uma ação simbólica.

Por volta de 1883, a lista anual de acionistas (*Annual list of members...*) apontava 500 membros, todos ingleses. Não constava aí o nome de nenhum brasileiro, mas, sem dúvidas, haveria, pelo menos, o nome do Barão de Penedo, ministro plenipotenciário do Brasil em Londres, que, automaticamente, era diretor, *ex-officio*, das ferrovias inglesas que operavam no Brasil.

Quanto aos rendimentos da companhia, em relação à garantia, ficara estabelecido no contrato, como no de todas as ferrovias inglesas, que, se os dividendos excedessem 8%, todo superávit deveria ser dividido igualmente com o governo. Cabia, ainda, ao Governo Imperial, pela cláusula 26, o direito de resgatar a concessão depois dos 15 primeiros anos, sobre a renda líquida nos cinco últimos anos. Se o resgate ocorresse depois dos 90 anos, o governo só pagaria o valor das obras, o material fixo e rodante e as dependências da ferrovia, desde que não ultrapassasse ao que tivesse efetivamente despendido na construção, até o capital garantido; do preço do resgate seria deduzida a soma dos juros ainda não reembolsados.

O interessante, nesse prospecto, é que a estrada deveria ser construída da cidade da Paraíba, a capital e o porto marítimo... (“...*from the City of Parahyba, the Capital and Seaport of the Province...*”). No entanto, a cláusula VIII da concessão assinada pela Princesa Isabel, em 1871, dizia que a companhia devia se estabelecer no porto da cidade ou em Cabedelo.

77 Esse mesmo Needham, que residia e tinha casa comercial no Recife, fazia parte da diretoria de uma empresa criada para construir a *Alagoas Brazilian Central Railway Co. Ltd.*, em 1875, mas que foi dissolvida em 1882, sem conseguir levantar o capital.

Daí por diante, os acionistas ingleses teriam de se acostumar com um cenário e nomes estranho, como o prospecto da companhia já trazia um nome, na certa, difícil de pronunciar: “*Being the portion of the Guaranteed Capital sanctioned for the completion and equipment of the Line as far as **Mulungu***” (negrito meu)⁷⁸.

A garantia de 7% incidia sobre o £563,063 que a lei de 1874 limitava em 30 anos. O capital nominal fora alterado para £675,676 (cerca de 6 mil contos de réis, a 49:566\$870 p/km), mas só integralizado no começo dos anos 1880. Cerca de 90% de todo o capital foi gasto nas obras, ao custo de £ 9.000 por milha⁷⁹ (PICANÇO, *op. cit.* p. 47-8; RODRIGUES, *op. cit.*, p. 50; SILVA COUTINHO, *op. cit.*, p. 94-5).

A transferência da concessão para a companhia CDEu foi autorizada em 1876, e o capital levantado, então, chegou a 425 mil libras em ações de 20 libras, garantido pelo Governo Imperial (7%), por ano, em debêntures de 5,5 %, ao ano.

Quanto à força de trabalho, uma cláusula, advinda da primeira lei de 1852, era bem taxativa: a empresa não poderia empregar escravos na construção e na operação da estrada⁸⁰. Isso foi ratificado

78 “Foi sancionada a parte do capital garantido para o complemento e equipamento da linha até Mulungu”.

79 *Apontamentos. Legislação Provincial e Estadual da Paraíba (1875 a 1900)*. (Paraíba, 1903), p. 22/3; BT 31 2167/10100. *Memorandum of Association of the Conde D’Eu Railway Company Ltd.* London, Dezembro 15, 1875; RMA 1872, p. 124; C.M. (*sic*). *Cartas sobre uma Estrada de Ferro na Paraíba do Norte*. (Paraíba, 1872) *passim*; AHI 427/4/9. *Empire of Brazil. The Conde D’Eu Railway Company Ltd. Prospectus.* London, May 7, 1880; *The Times*, May 10, 1880, p. 9b; Arquivo Histórico do Itamaraty, AHI 427/4/29. *Contract made (...) between the Imperial Government of Brazil (...) and the Conde D’Eu Railway Co. Ltd.* London, August 19, 1879; *Bradshaw’s Manual*, 1904; *Foreign Railways. Railways Register’s Edition*, 1884, p. 76/7.

80 Revista do IHGP, nº 12, 1953; *The Times*, London, 10/05/1880; *The Railway Times*, London, 22/11/1884; *Memorandum of Association and Special Resolution. Joint Stock Companies*, London, 1875.

pela cláusula III do Decreto n. 5.608. Tornou-se notório, na imprensa local, o caso de um trabalhador escravizado que trabalhava como cozinheiro na ferrovia e que foi mandado, escondido, por um engenheiro numa ação abolicionista para Liverpool (AGUIAR 1999, p. 146).

CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DA CDEU

As obras começaram em 1880 e, um ano após, a Companhia já experimentava o primeiro trem na linha. A extensão da estrada era prevista em 160 km, partindo da capital com destino a Independência (Guarabira); a partir do km 30.600 (Entroncamento), havia uma bifurcação, com um ramal para o Pilar, margeando o lado direito do Paraíba. A ideia inicial era atingir Alagoa Grande e Ingá, através dessa ramificação em Cobé, mas que foi abandonada.

O jornal *A Parahyba*, de 16/8/1880, reportou que os trabalhos foram inaugurados debaixo de chuvas e que o representante, Robert Johnson, por não saber falar português, pediu ao Conselheiro Espíndola que agradecesse ao governo e às autoridades. O outro representante inglês era William Hughes. As festas duraram dois dias com passeata da rua Conde D’Eu ao Varadouro, tendo sido oferecido um jantar de 100 talheres. A imprensa paraibana deu ampla cobertura à inauguração dos trabalhos, dentro de uma linguagem ufanista, laudatória (ARANHA, 2006)⁸¹.

A pequeno-burguesia agromercantil da capital se maravilhava diante da implantação da Conde D’Eu, como se pode deduzir do discurso do coronel José Francisco de Moura:

81 *A Parahyba*, *O Jornal da Parahyba* e o *Liberal Paraibano*, todos de agosto de 1880. Sobre a imprensa da época e seu discurso progressista, quanto à ferrovia, ver Aranha, *op. cit.*, p. 53.

Senhores: (...) quando mais tarde a terra, como que abalada, sentiu as agitações de um fluido invisível como a eletricidade e estremeceu nas convulsões espasmódicas de uma descoberta maravilhosa; quando os contingentes semibárbaros erguidos e assombrados viram passar em frenética carreira, batendo, escarvando (*sic*), sibilando e lançando aos ares a sua respiração de carvão candente, esse pandemônio dos modernos tempos: o vapor, essa maravilha do gênio e atividade humana, a alma do progresso, como o espírito da democracia, marcando ao trabalho a hora de sua emancipação, reuniu os labores de todo o passado, as lides atléticas de todos os séculos, os esforços homéricos de todas as idades e n'uma luta titânica, desse amálgama, dessa força coletiva, de toda essa atividade social fez surgir uma nova ordem do trabalho, d'onde resultou o acúmulo de capital e a emanação da riqueza pública; e, falando no grito agudo da locomóvel, reuniu as multidões, congregou os povos e fez brotar como uma fonte de águas límpidas e fertilizadoras o espírito comercial, este símbolo magnífico da fraternidade humana.

Pois bem, Senhores, esta alma nova, este espírito invisível que viaja no fumo do vapor e se transmite nos céleres prodígios da eletrodinâmica, que visitou Paris e Londres e há muito plantou no solo brasileiro, não a oliveira e a ciência como Minerva, mas os rebentos da nova civilização, este espírito verificador chega hoje até nós, beija os verdores de nossas plagas e não tardará seguir caminho das mais remotas povoações, alentando as nossas plantas, restabelecendo o trono da nossa Ceres, correndo ainda em socorro das vítimas da última hecatombe, congregando em mais íntimos laços as nacionalidades e, pela troca dos produtos e pelo levantamento dos capitais, alargando-nos também a esfera de conhecimen-

tos úteis e assegurando-nos, afinal, pela harmonia e equilíbrio de todos esses interesses sociais, lugar distinto entre as cidades cultas do mundo (MOURA, 1946, p. 183-4).

Outro memorialista ferroviário, Francisco Coutinho de Lima e Moura confirma o banquete:

Aí chegando, recordando igual cerimônia que vi, há mais de meio século na inauguração da E. F. Conde D'Eu, hoje mudada em Great Western, não vi presente o venerando chefe político do partido Conservador, comendador Dr. Silvino Elvídio Carneiro da Cunha (Barão de Abiahy), de saudososa memória que presidiu ao banquete de cem talheres oferecido às classes conservadoras pela superior direção da Estrada, realizado no armazém da velha Estação respectiva (1946, p. 113).

FAZENDO CORRER A PRODUÇÃO NOS TRILHOS

As elites, agrária e política, estiveram presentes na inauguração das obras em agosto de 1880: o presidente da Câmara Municipal da Paraíba (capital), Antônio Coelho, o presidente da Província, Gregório José de Oliveira Costa, o vice-cônsul britânico, Robert Jaymes Walters, o inspetor da Alfândega, Silvino Elvídio Carneiro da Cunha, e representantes da CDEu: Robert Johnson, William Hughes, Arthur Curling, Alexander M. Rymer-Jones, David Marshall, Cyril Batchelor e Richard G. Hamilton⁸². A estação central começou a ser construída em 1881, sendo inaugurada em 1884.

82 IHGP. *Conde D'Eu Railway Co. Ltd.* Província da Paraíba. Acta (especial) da inaugura-

A linha principal, da cidade da Paraíba (nome, então, da capital) a Mulungu, foi inaugurada em 7 de setembro de 1883. No mesmo ano, a presidência da província emitiu a Lei n. 759 (de 07/12/1883), autorizando a contratação do prolongamento da Conde D'Eu para Campina Grande e São João do Cariri.

Estiveram presentes à inauguração o presidente da província, José Ayres do Nascimento, o engenheiro do governo para fiscalizar a empresa, Antônio Gonçalves da Justa Araújo⁸³ e, por parte da CDEu, o representante James Meldum e o engenheiro da companhia, B. C. Batterbee. Segundo Edmundson, há um erro na abreviatura do prenome, pois, na verdade, se tratava de Ranson Colecome Batterbee (*op. cit.* p. 208). O presidente da província foi quem bateu o último prego, sob a égide dos dois engenheiros da CDEu, M. Teive e Argollo e M. Saldanha da Gama, dirigidos, na Paraíba, por Hugh Wilson.

Os trens, no entanto, só começaram a correr a partir do dia 18 daquele mês. O segundo trecho da linha, Mulungu-Independência, de 14 milhas, conforme registrado, estava, até então, em bom progresso e se esperava abri-la bem dentro da data do contrato, que seria em 1º de julho de 1884. Esse trecho (ramal) que, antes, deveria seguir para Alagoa Grande foi descartado, a partir de alterações no contrato, em 1875 (ARANHA, 2006, p. 134). Enquanto isso, o terceiro trecho – Cobé-Pilar - estaria pronto em novembro de

ração da estrada de ferro Conde D'Eu. Parahyba, 07/08/1880. JARDIM, Vicente Gomes. Monografia da cidade da Parahyba do Norte. *Revista do IHGP*, n. 3, Ano III, 1911, p. 83.

⁸³ Uma fonte oficial, provavelmente um Relatório do Ministério da Agricultura (de 1886), dá que na exoneração de Antônio Gonçalves da Justa Araújo e na ausência deste assumiu o cargo, interinamente, o engenheiro Manoel Buarque de Holanda. Ora, Buarque de Holanda morreu em 1881. Talvez se trate do engenheiro-fiscal Manoel Marques de Albuquerque Maranhão, que assumiria, posteriormente, a fiscalização da Usina João Alfredo, em Goiana, por volta de 1888/1889.

1883, quando começaria a safra⁸⁴. Com a inauguração do ramal Cabedelo, o terminal do ramal Pilar passava a ficar a 55 km do porto de Cabedelo. A estrada, até então, nos seus 122 km, tinha 23 pontes, sendo as mais notáveis a de Mulungu e a de Cobé (a ponte original, com 238m, seria destruída pela cheia do Paraíba, em 1924, e reconstruída em concreto).

A estrada fora construída sobre colunas-parafuso de ferro “que eram introduzidas no terreno por torsão, processo que nos pareceu muito precário” (BENÉVOLO, *op. cit.*, p. 352-3; 363). Para construir seu leito e via permanente, a CDEu usou, inicialmente, dormentes de madeiras nacionais e “panelas” Greaves, o que era recorrente a todas as ferrovias; o peso dos trilhos era de 24,835k. Por força do Regulamento de 1874, a estrada correria dentro da bitola de 1,00m. Quanto ao material rodante (*rolling stock*), o prospecto de propaganda da ferrovia, impresso e divulgado em Londres, fornecia dados um tanto quanto vagos.

QUADRO 10 - MATERIAL RODANTE DA CONDE D'EU

Material	Quantidade
Locomotivas	9
Vagão 1ª classe	13*
Vagão 2ª classe	-
Vagão 3ª classe	-
Vagão/gêneros	144
Outros	2

Nessa descrição, os itens como vagão para gado, vagão para madeira e vagão-tanque não aparecem com cotação (*Memorandum*

⁸⁴ IHGP. Acta da inauguração e abertura da estrada de ferro *Conde D'Eu Railway Co. Ltd.*; *RT*, Nov. 10, 1883, p. 1110; *RT*, Nov. 22, 1884.

of *Association of the Conde D'Eu Railway Company Ltd.*). Essa descrição não bate com a de Silva Coutinho, provavelmente, citando outra época: 9 locomotivas, carros mistos de 1ª e 2ª classes, 4; ditos de 1ª e 2ª e 3ª classes, 2; ditos de 2ª e 3ª, 1; ditos de 3ª, 6; vagões fechados 87, abertos 25; para madeira 11; para animais, 6; *breck (sic)*, 5; e 2 plataformas com guindaste.

Outra fonte aponta que, em seu ano completo de funcionamento, a ferrovia contava, em 1883/1884, com 9 locomotivas, 6 carros mistos, mais 3 para a 3ª classe, 6 vagões para animais, 119 para mercadorias, 4 vagões para *break* (freio) e 4 para transporte de madeira⁸⁵. Picanço diz que os fabricantes das locomotivas inglesas eram *Black & Hawthorn* (1884, p. 52). Parece que as máquinas inglesas só eram vendidas para as empresas que se formavam lá, na Inglaterra, pois as principais estradas construídas e operadas pelo governo brasileiro só usavam a locomotiva americana Baldwin. Por volta de 1884, das 136 locomotivas usadas em estradas, no Brasil, 114 eram Baldwin. Isso era influência do pessoal norte-americano, que dirigia a E. F. D. Pedro II (que viria a ser a Central do Brasil) (BENÉVOLO, 1953, p. 406, n. 8).

Voltando ao material rodante da CDEu, a companhia se obrigava a ter 12 locomotivas, 5 carros de 1ª classe, 10 de 2ª e 12 de 3ª; para cargas: 250 vagões. No entanto, o número de locomotivas parecia pequeno (apenas 9), em comparação com a *RSF* (33 locomotivas), por volta de 1889. Até a *NNC* possuía um pouco mais: 11. Os dados de locomotivas para a *RSF* parecem estar supervalorizados, já que em diversos relatórios da década de 1880, a empresa só dispunha de 19 locomotivas, o mesmo número que volta a apresentar em 1901. Comparando-se entre as 5 ferrovias inglesas

85 RMA, 1884.

canavieiras, a CDEu ficava em 3º lugar, com respeito a vagões de carga (144), só ganhando da *Alagoas Railway* (87), mas perdia para a *NNC* (187) (CASTRO CARREIRA, 1980, p. 79; 815-6).

A oficina ficava em terras que foram do engenho Reis⁸⁶, km 19, mas não havia alojamento para operários. Quando o ramal do porto de Cabedelo foi aberto, as oficinas da Conde foram para lá; após o arrendamento, a *GWBR* as levou para Recife. Na construção da estrada, num percurso de 21 quilômetros, a Companhia não teve quase necessidade de cortes, aterros e outros serviços, depois dos 3 km iniciais de mangue.

Com o movimento dos trens, logo os produtores vão se conscientizando da economia em mandar seus produtos pelo trem, a ponto de o número de vagões de carga passar de 119 dos iniciais, para 134, em 1886 (Falla... de 1886) e 144, em 1889; acrescentem-se, ainda, 2 guindastes (CASTRO CARREIRA, *op. cit.*, p. 785).

*

Em termos de passageiros, a capital vinha de uma baixa na população, com o fim da seca de 1877-9, quando tinha chegado, calcula-se, a 30 mil habitantes, mas que, então, por volta de 1881, estaria entre 12 e 14 mil habitantes, segundo agentes consulares ingleses.

Quando o trecho de Mulungu foi aberto ao tráfego, a diretoria londrina expressou otimismo na linha que poderia, então, transportar cerca de 24.600 toneladas e 185.000 passageiros por

86 Provavelmente, a empresa deve ter comprado parte do engenho Reis, cujo proprietário era Claudino do Rego Barros (descendente dos Rego Barros pernambucanos, de Rio Formoso?); ou pelo menos o era, por volta de 1865, quando fez divulgar, em *O Publicador* (Ano IV, 1865, nº 902), notícia de fuga de um casal de trabalhadores escravizados.

ano, tomando como referência o montante transportado em 12 dias de operação que deram 67.39 k e 507 passageiros⁸⁷.

TABELA 02- MOVIMENTO INICIAL DA CDEu (EM CONTOS DE RÉIS)

Anos	Passageiros	Algodão**	Açúcar***	Animais	Receita	Despesas
1883	6.638*	3.075	65.238	209	91	45
1884	14.765	5.242	55.558	1.609	148	180
1885	-	-	-	-	106	260

Fonte: Os dados para a receita e a despesa são de SILVA COUTINHO, *op. cit.*, p. 95; os demais dados são do *Report by Vice-Consul Agnew*, BPP LXXIX, 1884-5, p. 1327; (*) Dados oficiais apontam 7.238 passageiros; (**) *bales* (fardos); (***) *bags* (sacos).

Uma das deficiências que poderia ser apontada no movimento da CDEu era que, ao contrário da *RSF*, em Pernambuco, não havia quase população a transportar na extensão total da estrada. A população da capital paraibana era de apenas 12.500 habitantes, enquanto a de trabalhadores escravizados na província era de 18.429. Esta seria uma categoria que jamais usaria o trem, salvo exceções, quando o patrão trazia consigo algum trabalhador escravizado, viajando em vagão inferior ou de gado (AGNEW, *Idem*, p. 1327). Portanto, seria uma estrada mais de transporte de produtos do que de pessoas, haja vista que a própria capital não tinha outra atividade que a comercial. Para se ter uma ideia, o Recife, quando recebeu a primeira ferrovia inglesa do Brasil (1852-58), tinha uma população de 100 mil habitantes, quase a metade da população de toda a província da Paraíba, no mesmo período. Como poderia uma cidade, a da Paraíba, capital, ter movimento de passageiros para garantir uma ferrovia? Portanto, não é de estranhar que os olhos

87 *The Times*, 6/11/1873; *The Railway Times*, London, 17/11/1883; *The Railway Times*, London, 10/11/1883 e 22/11/1884.

do vice-cônsul inglês recaíssem na produção agrícola, como o faz sobre o movimento de exportação da Paraíba, de 1887-8:

TABELA 03 - EXPORTAÇÃO DA PARAÍBA (1887-88)

Produtos	1887		1888	
Algodão	4.023 t.	£127,053	4.176 t.	£145,569
Açúcar	8.592 t.	£63.010	9.040 t.	£49,405
Sementes de Algodão	3.184 t.	£7.000	3.467 t.	£2,990

Fonte: BPP LXXIV, 1890, *Report by Vice-consul Agnew on the Trade and Commerce of Paraíba for the year 1888*, p. 12... *apud Report by Mr. Consul on the Trade of Pernambuco, for the year 1888*.

Como se denota, a cotação do açúcar estava em baixa por mais toneladas que se produzissem. A concorrência do açúcar de beterraba, produzido na Europa, através de relações de trabalho assalariado e com proteção nacionalista, derrubava cada vez mais o preço do açúcar brasileiro. Também havia o mercado norte-americano abastecido pelo açúcar cubano. A produção paraibana ainda ocorria, principalmente, nos moldes coloniais, enquanto as colônias francesas e inglesas, nas Antilhas, e principalmente na colônia espanhola, Cuba, produziam açúcar de cana, usando já o sistema de engenhos centrais.

No entanto, a situação deficitária apareceria, no primeiro ano de tráfego, vinda da concorrência. O vice-cônsul Agnew denunciava a grande quantidade de produtos que saíam pelo pequeno porto de Mamanguape e outros que saíam, em embarcações, para Pernambuco. Dizia que não havia esquema algum do governo para uma extensão para Cabedelo e que seria de ótimo proveito um porto, lá, pois, segundo seus dados, grande parte dos produtos saía por Mamanguape, que teria exportado 14.274 sacos de açúcar

e 10.263 fardos de algodão, enquanto o porto de Sanhauá teria exportado 91.892 sacos de açúcar e 20.686 fardos de algodão⁸⁸.

Fica difícil estabelecer um dado aproximado da produção e do transporte do açúcar e do algodão, porque autoridades brasileiras e empresários ingleses usavam de medidas diferentes, desde as tradicionais, como balas e sacos, caixas e arrobas, ao novo padrão do sistema métrico decimal (quilo e tonelada), enquanto que as fontes inglesas (já que a Inglaterra sempre resistiu ao novo sistema por ser republicano e revolucionário), citavam as cotações em medidas usadas no Reino Unido, como *pound*, *cwt* e outras⁸⁹.

Tomando os dados da fiscalização nacional, Silva Coutinho apresenta outros números para os primeiros anos de operação ferroviária.

QUADRO 11 - TRANSPORTE DE GÊNEROS DA FERROVIA (EM TONELADAS)

Mercadorias	1884		1885
	S. Coutinho	Oficial	
Açúcar	4.540	6.726	2.989
Algodão	497	134	1.087
Algodão em caroço	-	-	285
Farinha	33	-	171
Milho	25	-	74
Madeira	-	7	304
Animais	-	625 (cabeças)	-
Diversos	1.890	1.156	1.423
Total	6.985	8.023*	6.333

Fonte: Dados arredondados, a partir de Silva Coutinho, *op. cit.*, p. 96; Relatório do Presidente da Província, 1884, p. 24; (*) sem o gado.

88 BPP LXXIX, 1884-5, *Report by Vice-consul Agnew on the Trade and Commerce of Paraíba for the year 1883*, p. 1327.

89 Nas medidas inglesas, temos *pound*, unidade de peso equivalente a 16 onças; e a medida *cwt* (*hundredweight*), correspondente a 50.8 kg; bem como a tonelada (*ton*), com suas variações de *short* (907 k) e *long* (1.016k) *ton*.

Como se denota, os dados de Silva Coutinho não batem, com relação ao ano de 1884, com os dos relatórios enviados ao presidente da província. Em todo caso, houve um crescimento, tanto no setor de passageiros, incrementado pelo ramal/extensão de Cabedelo, como no de produtos⁹⁰. Do pálido número de 7.238 passageiros, no ano da inauguração, passou para 95.115, às vésperas de ser encampada pelo governo brasileiro, um aumento de 1.212,51%. Embora não disponha do volume de produtos, dados mostram que o transporte destes, em termos de valor, cresceram de 65 contos de réis, em 1883, para cerca de 390 contos, no mesmo período, ou seja: 516,58% de aumento (Ver Apêndice B).

OPERANDO NO VERMELHO

A linha principal, até Mulungu, foi inaugurada em setembro de 1883 e o ramal do Pilar, aberto ao tráfego, no final de novembro desse ano. O trecho de Mulungu à vila de Independência (Gua-rabira) foi aberto em 4/6/1884, completando, assim, a linha seu tráfego total. Nas comemorações da abertura total da linha, estavam o superintendente da companhia, J. P. H. Dunsmure, M. H. Watt; o representante do engenheiro, R. C. Batterbie; o presidente da Câmara da Capital, Silvino Elvídio Carneiro da Cunha; e o padre Walfrido dos Santos Leal, vigário da freguesia⁹¹.

90 Até a obra não ser inteiramente inaugurada, ou seja, até 1883, a receita ainda era de 90:675\$690 e a despesa, 45:215\$623 (RMIVOP, 1899, p. 23).

91 IHGP. Acta da Inauguração dos Trabalhos de Construção do Ramal de Mulungu a Campina Grande, da EF Timbaúba-Nova Cruz. Paraíba, 10/11/1894. Termo de inauguração do tráfego da via férrea Conde D'Eu, em 04/06/1884. Por essa documentação, pode-se ver a rotatividade dos cargos de elite, através dos diversos cargos assumidos por Silvino Elvídio Carneiro da Cunha, na perspectiva analisada por Aranha (2006). Des-

Apressadamente, a empresa buscava divulgar resultados para incentivar a classe produtora rural. Dizia que, num curto espaço de tempo (12 dias), carregaria 67 toneladas de mercadorias e 507 passageiros. Uma semana depois, carregaria 139 toneladas e 211 passageiros. Isso deixaria otimistas não só os acionistas ingleses, como a classe produtora local, que nunca vira meio de transporte tão rápido, quando comparado ao de mulas e carro de bois (MELO, 1985, *passim*)⁹².

A linha da CDEu, junto com o ramal, se distribuía por 14 estações, sendo a central/terminal na capital (no mesmo lugar em que, hoje, está a estação reconstruída), mas, posteriormente, Cabedelo passou a ser a última, a do porto. As demais estações eram Santa Rita, Reis, Espírito Santo, Entroncamento, Cobé, Sapé, Araçá, Pau-ferro, Mulungu, Cachoeira, Independência, Coitizeiro (ramal) e Pilar (ramal) (ver Apêndice J).

Não faltaram incentivos, por parte dos ingleses, para incrementar a produção, como demonstrava o relatório do vice-cônsul Agnew⁹³, de 1883. Dizia que o trecho até Independência, de 60 milhas, com um ramal para o Pilar (15 milhas) estava sendo construído. Parte da linha já estava operando, desde 7 de setembro de 1883, quando teria carregado 3.075 fardos (*bales*, em inglês) de algodão, 65.238 sacos (*bags*) de açúcar e 6.638 passageiros. Continuava:

cedente dos Carneiro da Cunha, de Pernambuco, teve o privilégio de “um *vis-a-vis*” com o Imperador, quando de sua visita a Paraíba e foi, posteriormente, agraciado com o título de Barão de Abiaí pela Princesa Isabel (AGUIAR, 2002, p. 136).

92 *The Times*, London, 17/11/1883; *The Railway Times*, London, 10/11/1883 e 22/11/1884.

93 Este representante consular na Paraíba era, ainda, superintendente da *Great Western*, em Pernambuco, e da *Alagoas Railway* (COUTINHO, *op. cit.*, p. 12).

Já é visível o aumento nas operações agrícolas, e mais atividades parecem estar se desenvolvendo na vizinhança da linha, e o resultado disso será visto quando a próxima safra estiver pronta para o transporte. Há um grande número de engenhos na vizinhança do terminal da ferrovia sobre o qual eu tenho (me) referido, e no distrito de Mamanguape...⁹⁴.

O transporte de mercadorias para o ano de 1884 dava 477 toneladas de algodão e 4.450 toneladas de açúcar, enquanto que os almocreves e as embarcações teriam transportado, respectivamente, 44.171 toneladas de algodão e 5.032 toneladas de açúcar⁹⁵. Nesse mesmo ano, o relatório do presidente da província, em que se defendia a ideia de ligar Pilar a Campina Grande pela CDEu, apontava que os trens haviam conduzido 14.752 passageiros. Esse número não bate com os de Silva Coutinho, que mostram pequena diferença (14.765).

Informava também que, até 1883, a receita tinha sido de 91:000 (noventa e um contos de réis – dados arredondados), enquanto a despesa tinha sido de 45:000 (quarenta e cinco contos)⁹⁶. Não se sabe se essa receita incluía, ou não, a parte dos juros do governo.

Vale lembrar que, se a ferrovia abriu toda sua extensão em 4 de junho de 1884, qualquer comparação quanto ao transporte desses dois anos, em relação com a exportação, tem que levar em

94 “*Already improvement in agricultural operations is visible, and more energy seems to be developed in the vicinity of the line, and result of which will be seen when the next crop is ready for transport. There are a large number of engenhos (sic) in the vicinity of the termini (sic) of the railway to which I have referred, and in the Mamanguape district ...*” (p.1325).

95 BPP LXXXIX, 1884-5, *Report by Vice-consul Agnew on the Trade and Commerce of Paraíba for the year 1883*.

96 RPP, Relatórios de Presidentes da Província, 1884, p. 23.

conta apenas um semestre contábil e de produção. Por isso, o autor nos mostra que o transporte de açúcar pela ferrovia correspondeu a menos da metade da exportação do produto em 1884 (9.477 toneladas). A estiagem, que vinha de 1883, deu uma safra menor ainda e, conseqüentemente, exportação menor de açúcar (6.494 toneladas). O algodão, ao contrário, teve uma ligeira recuperação, pois se em 1884 a ferrovia transportou apenas 497 toneladas (e isso correspondia a quase $\frac{1}{4}$ da exportação daquele ano), em 1885, a ferrovia transportou um pouco mais do que a metade do algodão exportado. Uma série de fatores pode ser alavancada para explicar esse aumento, como a expansão da divulgação dos benefícios em transporte pelas rodas de ferro, bem como o aumento do produto e, ainda mais, a redução do algodão sertanejo saído para Pernambuco em tropas de burro. Mas não se deve ficar restrito a uma contabilidade de apenas dois anos. Há que se ver a série.

Provavelmente a fonte de Coutinho tenha sido os relatórios consulares ingleses, pois o vice-cônsul Agnew arrolou alguns dados para o início do tráfego ferroviário, como se viu acima.

Como a estrada havia sido construída dentro do espírito neocolonialista, ou seja, dos centros agrícolas para o porto, deixando lugares povoados à margem, a direção da companhia, em Londres, reconhecia o erro de a estrada ser bifurcada. O traçado tinha deixado de lado o vale do Gurinhém, em seu destino para Mulungu e, no ramal de baixo, ao descer para o Pilar, abandonava a margem esquerda do Paraíba, onde havia justamente 17 engenhos de açúcar. Portanto, não era à toa que $\frac{2}{3}$ da produção açucareira continuassem a descer para o porto da capital em lombos de burros (ALFRED, 1889, p. 212-3)⁹⁷.

⁹⁷ *The Railway Times*, 29/11/1884.

Com a cotação do açúcar em baixa, os proprietários de engenho não viajavam acompanhando seus produtos. Isso lhes aumentava o custo. Caía o tráfego de passageiros de primeira classe. E, pelo mesmo motivo, os latifundiários preferiam enviar seus produtos pelos almocreves, numa relação de confiança, em que aqueles terminavam por trazer produtos de consumo dos senhores de engenho e até cobrar ou pagar alguma dívida, caso, às vezes, de confiança.

Se o número de passageiros na primeira classe diminuía, aumentava o da segunda e da terceira classes, embora os acionistas londrinos não entendessem bem a razão para haver uma terceira classe de passageiros, quando na Inglaterra não havia. Essa incompreensão também se deu com a *RSF*. O presidente da Companhia respondia que as ferrovias dependiam do apoio da classe trabalhadora. Isso, no Brasil ainda escravocrata, significava que, quando o dono viajava na primeira classe, levava parte de seus escravos em vagão de terceira classe, onde também viajavam trabalhadores livres em busca de trabalho⁹⁸.

O movimento do tráfego, para o ano de 1885, mostrava déficit, pois a receita fora de 148 contos de réis, enquanto a despesa ficara em 179 contos e 600 mil réis. De 1883 a 1885, houve falta de chuva, além do preço do açúcar ter descido a 700 réis a arroba (SILVA COUTINHO, *op. cit.*, p. 100). O movimento de passageiros arrecadou 40:584\$560 (quarenta contos, quinhentos e oitenta e quatro mil, e quinhentos e sessenta réis), enquanto o de mercadorias ficou em 85:778\$270 (oitenta e cinco contos, setecentos e setenta e oito mil, e duzentos e setenta réis). Em seguida, apontava números

⁹⁸ *The Railway Times*, 24/11/1885.

sem fazer comparações: algodão 446.600 k; açúcar 4.539.750 k; farinha 3.360k; milho 25.240; diversos 1.889.520⁹⁹.

Diante dos déficits anuais, a empresa começou a pressionar o Governo Imperial para a obtenção de garantia de capital adicional para levar a estrada até o porto natural de Cabedelo, onde seria construído um molhe pela própria companhia. A aprovação, pelo Senado, da garantia de 6% sobre o capital de £70,000 para a extensão de Cabedelo parecia recuperar a calamidade que vinha sendo o tráfego da companhia. Até 1886, quando foi aprovada a extensão, a ferrovia há havia amargado déficit em 1884-5 e 1885-6. Este último fora o resultado de uma safra bastante fraca, não só na Paraíba, mas até mesmo em Pernambuco¹⁰⁰.

QUADRO 12 - MOVIMENTO DA CONDE D'EU (EM CONTOS DE RÉIS)

Ano	Receita	Despesa
1883	90:675\$690	45:215\$263
1884	148:056\$920	179:602\$180
1885	106:302\$670	259:542\$972
1886	36:719\$860*	112:818\$925

Fonte: Falla com que o Exmo. Sr. Dr. Antônio Herculano de Souza Bandeira abriu a Sessão da 26ª Legislatura da Assembleia Provincial da Parahyba, 1886, p. 42; (*) Talvez se trate, apenas, de um semestre.

Como se observa, no primeiro ano, as despesas ficaram na metade da receita. Há que contar que a ferrovia só fora aberta em setembro daquele ano, portanto, a contabilidade estava mascarada. Urgia à Companhia fazer economias no serviço de trens. A *Conde*

99 RMA 1885.

100 *The Times*, 18/10/1886.

D'Eu começou a mudar os dormentes de madeira, que duravam pouco, por dormentes de ferro vindos da Inglaterra. Essa ideia já tinha sido aplicada na *Recife-São Francisco*, mas abandonada por se tornar bastante cara. O problema é que a madeira escolhida para dormentes durava poucos anos, além de ser atacada por cupim. A Companhia achava que os dormentes de madeira não duravam mais que três anos, no entanto, a ferrovia era curta para o uso do dormente de ferro, o que seria rentável em estradas de longo trajeto. Abandonou-se a ideia por encarecer os custos. A companhia os aplicou na extensão de 30 km entre os quilômetros 45 e 65; os trilhos eram da marca Vignole Bessemer, de 24.380 kg (PICANÇO, *op. cit.*, p. 51)¹⁰¹.

Por volta de 1886, a *CDEu* já havia trocado 10.498 dormentes, ou seja, 7% do número da linha toda. Pode-se calcular que a extensão da ferrovia consumiria 150.000 dormentes de madeira. A vida útil estava calculada em 4 ou 5 anos, quando deveria ser de 14 anos. A companhia já pensava em substituir os dormentes de madeira pelos de aço¹⁰².

A respeito de dormentes, o engenheiro Retumba criticou a *CDEu* pela rejeição da madeira aroeira para dormentes. Diz Retumba:

Não há muito tempo, travou-se na imprensa uma discussão a propósito da melhor qualidade de madeira própria para dormentes e vi que, por parte da companhia, se sustentava o maior dos absurdos, qual o de afirmar-se que dormentes de aroeira, ao cabo de poucos anos, tornam-se imprestáveis, quando realmente é a

101 *The Railway Times*, 23/11/1886.

102 *RT*, Oct. 23, 1886, p. 517.

aroeira uma qualidade de madeira que resiste além de 80 anos e antes torna-se pedra do que apodrece.

E exato, como se pretendia por parte da companhia, que, dentro de poucos anos, os grampos que prendem os trilhos aos dormentes são expelidos de seus lugares.

Mas há meios de se obviar a esse inconveniente e qualquer pessoa do sertão sabe o que há de fazer a este respeito. Bastará untar o grampo de cera de abelha, antes de introduzi-lo na madeira, para que sua conservação seja longa e muito longa.

Esse meio é muito usado no sertão para armadores de redes e o resultado é perfeitamente satisfatório.

O material deixa muito a desejar.

Citei esse fato para mostrar que, mesmo em matéria de conservação de dormentes, ainda não tem a companhia feito estudo algum. Não é, pois, de espantar que se note a maior incúria em tudo o mais. (*op. cit.*, p. 201).

Apesar disso, o cônsul estava otimista ou tentava tranquilizar os acionistas ingleses que apostavam na Conde D'Eu, dizendo que:

Estão sendo dados passos para reavivar este comércio direto, e esperanças são consideradas que se a ferrovia a qual está sendo construída por uma companhia londrina, desta cidade em direção a interior, numa distância total de 87 milhas, seja estendida a Cabedelo, na boca do rio (na margem direita do Paraíba, é situada 12 milhas mais acima) onde podem ser encontradas facilidades para

uma segura e grande ancoragem e embarque, estes esforços terão sucesso¹⁰³.

Na reunião anual dos acionistas, em Londres, em 1885, o presidente lia os resultados do ano junho/84-junho/85, mostrando o déficit de £9,512. Apontava como causa o baixo preço do açúcar desde 1884, além de a safra ter sido pequena. O relatório apontava a concorrência dos almocreves como um grande obstáculo, já que aqueles, ao perceberem as vantagens da ferrovia, haviam baixado seus fretes ([MELO] CAMILO, 1985, p. 87). Ainda mais, informava o engenheiro, que a estrada sofria concorrência de cargueiros no vale do Paraíba, pois ela não passava pelas fábricas de açúcar mais importantes (COUTINHO, *op. cit.*, p. 97).

A saída que a companhia encontrou foi baixar seus fretes, também a partir de agosto de 1885¹⁰⁴. Outra esperança que os ingleses alimentavam era a operação do primeiro engenho central da Paraíba, o São João, que fora instalado perto dos trilhos, já demonstrando certo *output* da linha.

Os déficits começaram a diminuir, anualmente, mas nenhum lucro foi observado. De um déficit de £17,774, em 1885-6, a Companhia o reduziu para £5.864, no exercício de 1892-3. O que, de fato, continuava a sustentar os dividendos dos acionistas,

103 "Steps are now being taken to revive this direct trade, and hopes are entertained that if the railway which is being constructed by a London company, from this town to the interior, a total distance of 87 miles, be extended to Cabedello, at the mouth of the river (on the right bank of Paraíba is situated 12 miles higher up) where safe and extensive anchorage and shipping facilities might be obtained, these efforts will meet with success" (Tradução do autor). BPP, LXXI, 1882 Paraíba. Report by Consul Corfield on the Trade and Commerce of Paraíba, for the year 1881. February 10, 1882.

104 *The Times* (London), 17/11/1883; *The Railway Times*, 10/11/1883 e 22/11/1884.

em Londres, era a garantia de juros a 7% pagos em valor de ouro na *City*, pelo Governo Imperial¹⁰⁵.

Em 1887, a diretoria anunciou que o governo resolvera dar a garantia de juros para o ramal de Cabedelo e que havia um projeto de baixar as tarifas do transporte ferroviário.

No contrato, havia uma cláusula que dizia, quando os dividendos atingissem 12% em dois anos consecutivos, o governo exigiria redução de tarifas¹⁰⁶. Nem mesmo a *RSF*, ou sua coirmã, a *BSF*, jamais conseguiram ultrapassar os 7%. A *São Paulo Railway* foi a única ferrovia inglesa que ultrapassou os 7% da garantia e, quando isso ocorreu, solicitou desvinculação da garantia.

A redução das tarifas ainda não entrara em vigor até perto do fim da colheita da safra e, portanto, o pleno resultado dessa medida ainda não dera frutos. No entanto, o número de toneladas transportadas aumentou de 6.856, no último ano, para 13.279, no ano em pauta. Enquanto isso, a garantia de juros do governo brasileiro vinha sendo paga pontualmente¹⁰⁷.

O governo aprovou a redução das tarifas de passageiro p/km, de 75 réis (rs) para 70, na primeira classe; o mesmo na segunda, p/ 60 rs; e na terceira, de 38 para 35 rs. A companhia criou um abatimento de 10 rs p/km em todas as classes acima de km de trajeto. Bagagens passaram a pagar 7 rs p/ 10 km; material estrangeiro e mercadorias que requeriam cuidado extra, 5 rs; produtos químicos 3 rs; açúcar, algodão e demais produtos agrícolas 1 ½ rs, havendo ainda o abatimento de 1 real para distâncias que excedessem a

105 *The Railway Times*. Relatórios sucessivos de 1885 a 1893, relativos aos encontros anuais da Conde D'Eu.

106 APEJE. RMA, 1874.

107 *RT Oct.* 18, 1887, p. 11.

50 km; produtos como peixe, café, arroz, vegetais etc. custariam também 1 real¹⁰⁸.

Assim, estava a ferrovia antes da inauguração da extensão para Cabedelo, que pôde ser resumido no Relatório do engenheiro-fiscal Antônio Gonçalves da Justa Araújo, que cobre o 2º semestre de 1886 e os dois de 1887 e o 1º de 1888¹⁰⁹.

A estrada tem 3 seções na linha principal e o ramal Pilar. Ao todo, são 14 estações. Em 1887, foram substituídos 12.267 dormentes de madeira e 304 de ferro; no semestre jan-jun/88, foram 7.888 dormentes. Construíram-se 3 desvios: na estação central, de 45 m; um na do Espírito Santo; e um 3º no engenho central, de 134 m, no km 15,2; e prolongou-se a estação de Cobé em 63 m; e a de Sapê (*sic*) em 64 m.

Construiu-se um telheiro no Sanhauá para abrigo das máquinas e dois depósitos para carvão em pedra, próximos da estação do Pilar e do Entroncamento. Havia diversos poços de alimentação das locomotivas ao longo da linha e construiu-se outro na estação de Pau Ferro. A oficina era acanhada, faltavam máquinas e ferramentas (apesar disso, ele não critica diretamente). Se for aumentado o “trem rodante”, em mais 50 vagões de carga e uma locomotiva, como foi exigido, seria necessário ampliar a oficina. O engenheiro passa a listar o material rodante.

108 *RT April* 23 1887.

109 Relatório do engenheiro-fiscal Antônio Gonçalves da Justa Araújo ao Exmo. Sr. Dr. Francisco de Paula Oliveira Borges, Presidente da Província (da Paraíba), em 30 de junho de 1888. (Manuscrito). É possível que haja uma versão impressa deste relatório, como: ARAÚJO, Antônio Gonçalves da Justa. Ferro-vias. Ferro-via *Conde D'Eu*. Relatório Apresentado a S. Ex. Sr. Conselheiro Manoel Alves de Araújo, Ministro e Secretario d'Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, PELO Bacharel Antônio Gonçalves da Justa Araújo, engenheiro-fiscal interino. 8p. Folheto. Encadernado com nº 254. http://ihgp.net/catalogo3_e.htm (Obs.: Este documento não se encontra na Biblioteca do IHGP (2017) e não se sabe seu destino).

QUADRO 13 - MATERIAL RODANTE (1887)

Material	Quantidade
Locomotivas de tender	5
Idem de tanques	4
Carros/vagões 1ª e 2ª classes	4
Idem 1ª, 2ª e 3ª	2
Idem 2ª e 3ª	2
Idem 3ª	3
Vagões carga para algodão	2
Idem plataforma para madeira	11
Idem abertos para mercadorias	17
Idem para mercadorias e lastro	8
Idem para mercadorias	87
Idem para animais	6
Idem para brake (<i>sic</i>)	5
Idem cobertos para conserto/vagões	1
Carro guindaste	2

Uma das fontes de receitas da companhia passou a ser o telégrafo que, em 1887, em toda a linha, emitira 4.857 telegramas e 1.654 no 1º semestre de 1888.

Em seguida, o engenheiro demonstra o movimento do tráfego

QUADRO 14 - MOVIMENTO DA FERROVIA

1887		jan./jun. 1888	
Produtos	Quantidade	Produtos	Quantidade
Algodão	3.943.310	Algodão	1.558.270
Caroço de algodão	6.931.980	Caroço de algodão	2.483.550
Açúcar	6.387,180	Açúcar	2.427.150
Farinha (mandioca)	33.360	Farinha (mandioca)	71.516
Milho	163.460	Milho	159.290
Madeiras	210.290	Madeiras	110.750
Diversos	4.524.510	Diversos	2.906.670
Total	22.194.090	Total	9.717.190

Mais particularmente, destaca o tráfego de passageiros.

QUADRO 15 - MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

	1887	jan./jun. 1888
Primeira classe	420	311
Segunda classe	5.589	3.488
Terceira classe	11.307	7.775
Total	17.316	11.574

Portanto, até aquele tempo, o movimento de receita e despesa apresentava um déficit.

QUADRO 16 - MOVIMENTO DE RECEITAS E DESPESAS

Período	Receitas	Despesas	Déficit
1887	190:932\$757	285:628\$217	94:695\$081
jan./jun.1888	85:535\$976	134:763\$057	49:227\$081

Sendo assim, a receita por quilômetro, quanto ao movimento de 1887, ficou em torno de 1:570\$958, enquanto que a despesa ficou em 2:350\$095.

Justa Araújo, ao contrário das críticas de Retumba, parece pintar com certo otimismo as atividades da CDEu, quando diz que “as rendas têm aumentado, a despesa de custeio diminuído e o déficit tende a desaparecer”.

Um dos retornos que uma ferrovia inglesa implantada no Brasil poderia render era sob a forma de impostos. No ano de 1887, a CDEu pagou cerca de 7:931\$620.

*

Cotando o movimento quanto a transporte de passageiros, a partir de 1884, vimos que, lentamente, este foi crescendo, embora nos faltassem cotações anuais, o que nos obrigou a fazer projeção, mas o total parece nunca ter passado de 30 mil passageiros, até 1891 (Ver Apêndice Quadro de Receitas da *CDEu*). Aí, atinge 41 mil e chega, ao final do século, com 95 mil. Há que incluir o ano de 1889, ano seco, que deve ter acrescido o movimento com o transporte de retirantes que chegavam à capital e eram realocados. É possível também que tenha havido, naquele ano, diminuição de carga, pois o numerário caíra de 147 contos (em 1887), para quase 95 contos (em 1889).

Parece não haver dúvidas de que, após a construção da ferrovia, a produção açucareira tenha aumentado, na Paraíba, muito embora apresentasse oscilação e, se comparada à produção de Pernambuco, parecesse ínfima, algo em torno de 10% da produção pernambucana.

TABELA 04 - PRODUÇÃO AÇUCAREIRA NA PARAÍBA (EM MILHARES DE TONELADAS)

Anos	Paraíba	Pernambuco	Nordeste
1860/1	6.3	51.0	76.0
1861/2	12.0	78.0	113.0
1862/3	-	60.0	87.0
1864/5	8.0	45	66.5
1865/6	5.0	57.	79.0
1870/1	3.5	45.5	63.0
1875/6	4.0	60.0	88.0
1876/7	12.0	99.0	134.0
1877/8	5.5	89.0	119.0
1883/4	17.0	177.0	247.5
1884/5	10.0	137.5	191.0
1885/6	8.5.	107.0	129.0
1886/7	10.0	163.0	217.0
1887/8	9.0	206.0	270.5

Fonte: DENSLOW, 1974, p. 8.

Como se observa na tabela, o crescimento da produção paraibana chegou a rondar, em dois anos, os 100%, mas teve queda em torno da metade; chegou, ao final dessa década, a um mero crescimento de 43%. Enquanto isso, a produção da província, ao sul, chegara a 300% e, no conjunto das províncias canavieiras, a produção teria atingido 255%.

Embora não tenha, aqui, um quadro completo da produção agrícola de pelo menos uma década, transportada pela ferrovia, mas apenas uma amostra, o ano de 1891, dá para perceber como não era o açúcar o volume maior do movimento e, sim, o algodão.

TABELA 05- MOVIMENTO DOS TRENS 1891 (T)

Produtos	Quantidade	% da carga	Contos de réis	% da receita
Algodão	6.471	20%	41:069\$000	30%
Açúcar	3.619	10%	7:600\$000	5%
Milho	2.374	7,4%	12:190\$000	9%
Madeiras	2.226	7%	1:512\$000	1%
Caroço/algodão	7.158	22%	16:693\$000	12%
Diversos	10.452	33%	59:151\$000	48%
TOTAL	31.969		139:069\$000	

Fonte: RMA, Relatório do Ministério da Agricultura, 1892.

A QUESTÃO DO TERMINAL NO SANHAUÁ E O RAMAL DE CABEDELLO

Logo cedo, os ingleses descobriram um erro que sua alienação produzira: o porto fluvial da capital não daria escoamento a toda a produção trazida pela ferrovia, devido ao seu pouco calado, cerca de 5 a 6 pés – na medida inglesa. Só pequenos barcos tinham

acesso ao porto, como galeras, barcas, brigues, patachos (navio mercante de duas velas), polacas (embarcação de três mastros), escunas (embarcação com dois ou mais mastros), iates e barcaças, como bem documentava a Secretaria do Governo da Paraíba¹¹⁰. Ou seja, todos a vela. Com o desenvolvimento da tecnologia náutica, com o aparecimento do barco a vapor, o porto do Sanhauá não teria condições para abrigar essas novas embarcações.

A falta de um porto adequado passou a ser o bode expiatório para o baixo rendimento da Conde D'Eu. Daí começou o clamor pela extensão da linha e a construção do porto de Cabedelo, com os ingleses fazendo todo tipo de pressão para o Governo Imperial conceder garantia de juros sobre o capital a ser levantado para tal construção.

O engenheiro Silva Coutinho, em seu relatório ao Ministério da Agricultura, dizia que os navios quase tinham desaparecido do porto da Paraíba e, com eles, o comércio externo. As obras no rio seriam mais caras que o prolongamento da Conde D'Eu para Cabedelo. Por isso, a construção do porto era urgente, dizia. O molhe de ferro, no orçamento do engenheiro Charles Neate, seria de £ 59.923 ou 533:280\$000 (quinhentos e trinta e três contos, e duzentos e oitenta mil réis) ao câmbio de 27d e que, sendo em madeira, orçaria em £ 9.757. O autor defende este último. O orçamento para o ramal de Cabedelo ficaria em 618:500\$000 (seiscentos e dezoito contos, e quinhentos mil réis)¹¹¹. Outro engenheiro, Pessoa Júnior (1886, p. 97) também defendia o porto em Cabedelo, citando exemplos de cidades portuárias que cresceram com ferrovias (COUTINHO, 1888, p. 101-103; MEDEIROS, 1950, p. 50).

110 BN. Mappa do movimento do Porto do 1º de junho de 1850 ao último de junho de 1851, (...). Secretaria do Governo da Paraíba, em 31 de julho de 1851.

111 RPP, Relatórios de Presidentes de Província, 1881, p. 29.

Os estudos para o ramal de Cabedelo haviam sido enviados a Londres, em 1881, até que seis anos depois, diante do quadro desanimador do movimento da empresa, a Princesa Isabel, em 1887¹¹², então regente em lugar de seu pai, que se encontrava doente, assinou o direito para a garantia de juros sobre o capital investido para a construção da extensão. Dois anos depois, o Conde D'Eu, como se viesse conferir a obra que tinha seu nome, veio à Paraíba, em suposta missão antirrepublicana¹¹³.

A cláusula I concedia o privilégio à companhia inglesa para uso e gozo do prolongamento da sua estrada de ferro até o porto de Cabedelo, pelo prazo de 80 anos, de modo a terminar com o período da linha principal; não podendo ser concedidas durante esse tempo outras concessões de estradas de ferro dentro das zonas de 20 quilômetros para cada lado, na mesma direção do prolongamento, salvo se preceder acordo com a Companhia.

Além do privilégio e da garantia de 6% de juros, foram “concedidos à Companhia em relação ao prolongamento os mais favores mencionados na cláusula I das que baixaram com o Decreto

112 Estrada de Ferro Conde D'Eu. Decreto nº 9.764, de 14 de julho de 1887. Concede a *The Conde D'Eu Railway Company Limited* privilégio e garantia de juros para a construção do prolongamento da estrada até o porto de Cabedelo. *Revista do IHGP*, v. 12, 1953, p. 40-51. RMA, 1887, p. 258/9 (Ver anexos).

113 Em 1889, seria a vez de o próprio Conde D'Eu, Gastão de Orleans, em pessoa, passar pelas terras paraibanas (ALMEIDA, 1997, p. 174), fazendo propaganda contra republicana (o que parece uma contradição, pois o próprio Almeida mostra que a Paraíba não teve movimento republicano algum). De fato, o Conde andou pelas províncias do “Norte”, como deixara em manuscrito suas curtas impressões sobre apenas o povo faminto por causa da seca. Na Paraíba, passou poucas horas, como descreve a *Gazeta da Parahyba*. O Conde foi recepcionado pelo Barão do Abiaí, vice-presidente da província. Houve um grande almoço no Palácio e depois visitou a Tesouraria da Fazenda, a Câmara e o Convento de Santo Antônio. Depois tomou o trem de empresa que tinha seu nome e foi para Cabedelo, onde embarcou (AGUIAR, *op. cit.*, p. 328). IHGB 276/32. Notas do Conde D'Eu (Escritas durante a viagem pelas Províncias do Norte do Brasil (...) 1889).

n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, exceto a isenção de direitos de importação”.

A garantia de juros era de 6% ao ano “durante o prazo que restar da garantia e fiança do Estado a que se refere o documento 6.681, de 12 de setembro de 1877, sobre o capital que for efetivamente empregado no prolongamento até o máximo de cinquenta e nove mil duzentos e setenta e três libras esterlinas (£59,273), que em caso algum será excedido”.

Esse contrato previa, ainda, “a importância de um molhe provisório de madeira que a Companhia obriga-se a construir no porto de Cabedelo de conformidade com o projeto que apresentou, em comunicação com a estrada de ferro e na posição que melhor convier”.

E concluía o decreto, em sua cláusula VI, “Ficará sem efeito essa concessão se não for assinado o respectivo contrato de noventa dias, a contar da publicação no Diário Oficial. Palácio do Rio de Janeiro, em 14 de julho de 1887. Rodrigo Augusto da Silva, O Advogado. (Ass.) Silvino E. C. da Cunha”.

Em 1888, a diretoria londrina comunicava aos acionistas que “(...) *the Cabedello extension being now in course of construction*”. Embora parecesse conveniente a distribuição de dividendos, naquele ano, de 4, $\frac{3}{4}$, a empresa estava sendo objeto de uma disputa judicial, por desacordo entre os corretores *Mssrs Greenwood and Co.* e os construtores *Wilson Sons and Co.*, a respeito do pagamento das debêntures (obrigações sem garantias), já que a extensão para Cabedelo custaria £62,000¹¹⁴.

114 *RT Oct.* 18, 1888, p. 11.

Não se pode afirmar que os engenheiros Justa Araújo e Retumba brigaram através da imprensa, mas através de relatórios oficiais, acerca do prolongamento da CDEu. Se Justa Araújo defendia, exclusivamente, o traçado Mulungu-Campina Grande, Retumba, em seu sonho de ver a Paraíba cruzada por estradas, defendia um trecho partindo do Pilar a Ingá e Campina Grande, numa distância de cerca de 100 km, calculava. Mas, em sua *Memória*, apresentava também outros ramais, como o de Mulungu para Areia, dando só a distância (40 km) e um terceiro que iria de Independência a Bananeiras, em cerca de 30 km (*op. cit.*, p. 206).

Vale lembrar que, na intenção do inglês, William Rawlinson, como aparece no opúsculo *Cartas sobre uma Estrada de Ferro na Paraíba do Norte*, anterior à concessão da CDEu, a estrada seria da capital a Campina Grande, via Pilar e Ingá (ver, também, EDMUNDSON, 2016, p. 202).

*

De fato, muitos traçados ferroviários tinham sido desenhados sem um *survey* topográfico competente. As diretorias, tanto da *Conde D’Eu* como da *Natal-Nova Cruz*, só depois de construídas as estradas é que se certificaram que estavam fora da zona açucareira mais rica. Os levantamentos preliminares da zona por onde correriam as ferrovias eram precários e serviam aos concessionários como um comércio, já que todos eles terminaram por passar adiante, vendendo as concessões recebidas do governo. Até mesmo os levantamentos topográficos feitos para a Recife-São Francisco Railway pelos engenheiros britânicos que lá residiam, os irmãos De Mornay, subestimaram o traçado do Recife às margens do São Francisco e construíram apenas 1/3 de toda a extensão idealizada.

Quando o Tesouro Nacional parecia respirar aliviado da taxa de garantia de 7% sobre qualquer ferrovia estrangeira, as companhias, em dificuldades, tanto devido ao tráfego deficitário, quanto para atrair capital sobre as ações, criaram o ramal como uma forma de garantir dinheiro novo em suas contas. É surpreendente que todas as companhias inglesas, na região, clamaram por um ramal, sob a alegação de que a linha principal não podia prover receita líquida igual à taxa da garantia.

A *Conde D'Eu* apresentou a situação mais complicada em termos de não conclusão da linha principal. Construída em forma de um ípsilon, da capital para o interior, ela também percebeu como deficitária a Estação Central, situada à margem do rio Sanhauá, a que apenas pequenas embarcações podiam ter acesso. De fato, o terminal deveria ser construído no porto de Cabedelo, 18 km distante do então terminal. Ademais, o ramal de Pilar (o braço esquerdo do ípsilon) tinha deixado de lado uma área açucareira rica, à margem esquerda do rio Paraíba, enquanto a linha principal corria para o norte da província, buscando os limites do Rio Grande do Norte. Apesar de a Companhia ter recebido concessões para estender ambos os lados da linha para o interior, ela preferiu investir numa extensão da linha principal até o porto de Cabedelo (MELO, 2000). Recebera, ainda, concessão para estender sua linha principal, em mais 22 km, para o interior, sob a taxa de 6% de juros sobre a quantia equivalente a £1,926, mas deixou o prazo caducar.

A resposta do Governo Republicano foi a garantia de 6% em moeda nacional (sobre 800 contos para aquela extensão, pela Lei n. 3.141, de 30/10/82), numa equivalência de £70,000, muito embora o construtor da extensão de Cabedelo tenha estimado as obras em £60,000 (PICANÇO, *op. cit.*, p. 48).

O contrato para a execução das obras da linha para Cabedelo foi feito com a empresa inglesa, que já operava no Nordeste, a *Wilson Sons & Company*, sediada no Recife, por £72,000, incluindo o ancoradouro. A soma seria paga em debêntures e bônus. Os trabalhadores levaram dois anos para construir a extensão e, em 1889, a linha estava aberta ao tráfego¹¹⁵.

Outro problema que a Companhia teve que enfrentar foi convencer a burguesia comercial da capital paraibana e o governo a transferir a alfândega para o porto de Cabedelo. Houve protestos por parte dos comerciantes locais, porque isso iria incidir em aumento de fretes. Em 1886, o engenheiro paraibano, Cyro Diocleciano, escreveu que não tinha fundamento algum o que alguns comerciantes da capital argumentavam que, em se mudando a alfândega para Cabedelo, a capital ficaria morta (*apud* EDMUNDSON, 2016, p. 208). O presidente do estado, contrariando a classe comercial, aceitou remover a alfândega para Cabedelo, o que fez a Companhia, pelo menos, reduzir suas perdas de 61%, no exercício de 1888/9, para 21%, no de 1890-1 (RODRIGUES, *op. cit.*, p. 50; SILVA COUTINHO, *op. cit.*, p. 102)¹¹⁶.

A linha para Cabedelo, em termos de passageiros, parece ter tido, em algum momento, tráfego deficitário, a ponto de a empresa tirar trens do horário, como nos mostra o jornal *Estado da Parahyba*, de 21/1/1892 (período de veraneio nas praias):

115 *The Times*, 18/10/1887; *The Railway Times*, 20/10/1888.

116 BPP 1882 LXXI. *Report by Consul Corfield on the Trade and Commerce of Paraíba, for the year 1881*, p. 1184; BPP 1881 LXXXIX. *Report by Consul Bonham on the Trade and Commerce of Alagoas, Paraíba (...) for the year 1879*, p. 17; Apontamentos. *Legislação Provincial (...) op. cit.* p. 22/3; *The Times*, October 19, 1886, p. 11b; *RT October 23*, 1886, p. 517/8; *The Times*, October 18, 1866, p. 11b; *RT October 15*, 1887, p. 492; Arquivo Histórico Waldemar Duarte (Paraíba), Cc. 19. Ofício do Engenheiro fiscal, Antônio Gonçalves da Justa Araújo ao Governador da Paraíba, 17 de janeiro de 1890; *The Times*, October 18, 1888, p. 11b; *RT October 20*, 1888, p. 520/1.

A Superintendência da *Ferrovias Conde d'Eu*. Achando-se suprimido o trem de Cabedelo à capital, à (*sic*) oito horas da manhã, pedimos à ilustre superintendência a revogação de tal deliberação, uma vez que somos gravemente prejudicados. Parece-nos que a digna superintendência foi levada a admitir dito trem para facilitar o transporte das pessoas que, durante a estação balneária, passam a residir em Cabedelo e Ponta de Matos; sendo certo que esta estação ordinariamente prolonga-se por todo mez de fevereiro, é claro que subsistindo os motivos, deve subsistir a medida. Somos comerciantes e empregados públicos, temos indeclinável necessidade de ir diariamente à capital (...) (*apud* AGUIAR, 1999, p. 297).

Se isso ocorria em pleno verão, imagina-se o que a companhia fazia, no inverno, com os horários e o tráfego ao menor sinal de queda de rendimentos, como na entressafra, e tal como ocorreu com o caso de Cobé.

SECA E FERROVIA

Um fator que veio em favor do discurso dos ingleses para justificar a extensão da linha foi a seca de 1889. Na capital, a partir do mês de julho daquele ano (que, provavelmente, não fora de inverno), já se podiam notar os efeitos daquela seca na fome do povo que morria à míngua, como apontam os jornais da época o número de mortos: julho, 88; agosto, 120; setembro, 230; outubro e primeira dezena de dias de novembro, 34. A capital, que era uma modesta cidade, tendo apenas 2 bairros, 62 ruas, 20 praças e

16 travessas, viu, naquele ano, morrerem 472 emigrantes da seca (GAZETA DA PARAHYBA *apud* AGUIAR, 1999, p. 162; MEDEIROS, 1950, p. 123).

O recém implantado governo republicano havia designado Venâncio Neiva para o cargo de presidente do estado e este, como havia sido magistrado no sertão paraibano, conhecendo bem aquela realidade, despachou víveres para a população afetada pela seca. Os gêneros iam até os terminais da CDEu, para, daí por diante, seguirem em lombos de burros.

TABELA 06 - TRANSPORTE DE GÊNEROS NA SECA DE 1890 (PB) (EM TONELADAS)

Localidades	Milho	Feijão	Farinha	Arroz
Santa Rita	50	50	60	-
Sapé	20	20	30	-
Mulungu	1.000	-	-	10
Guarabira	680	500	-	-
Bananeiras	100	50	-	-
Araruna	-	-	80	-
Pilar	-	-	60	-
Ingá	10	10	60	-
Mogeiro	30	-	30	-
Cachoeira de Cebolas	20	20	40	-

FONTE: Ofícios do Presidente do Estado, Venâncio Neiva à Comissão de Socorros Públicos. Caixa 9. Arquivo Público da Paraíba.

E para mostrar a especulação capitalista, um jornal apontava que “Entretanto os armazéns de socorros estão cheios de sacas de farinha e amarrados de carne, que, segundo, consta-nos, apodrecem por não ter saída!” (*apud* AGUIAR, 1999, p. 162). Diferentemente da seca de 1846 e da de 1877-79, os gêneros poderiam, um pouco mais rapidamente, seguir de trem até Pilar ou Mulungu e, dessas cidades, prosseguirem em lombos de burro para o sertão.

As políticas públicas aplicadas pelo recém-proclamado governo estadual para combater os efeitos dessa seca se restringiram a contratar a Conde D'Eu e, num especial interesse em aumentar a produção canavieira do litoral, o Estado tratou de organizar, com os latifundiários, colônias de 'flagelados' trazidos pela ferrovia (Ver Apêndice Colônias de flagelados na Paraíba). O latifúndio canavieiro obtinha, assim, mão de obra barata, tal como ocorreu em Pernambuco (MELO, 2016), muito embora algumas dessas localidades não estivessem no perímetro da CDEu.

A tentativa era a de usar os migrantes rurais como mão de obra pública na capital, num trabalho sem organização e sem perícia, como denunciava a Gazeta da Parahyba de 15/6/1889 (*apud* AGUIAR, *op. cit.*, p. 164/5). Copiava, assim, algo já institucionalizado em Pernambuco, quando da seca de 1877-79 (MELO, 1978).

A estrada teve um pequeno incremento no movimento quando o governo do Estado, diante da calamidade da seca, autorizou a Companhia a dar passes aos migrantes que quisessem retornar aos lugares, ao mesmo tempo em que enviava gêneros alimentícios para o interior (ver Anexo).

Se o ano de 1889 representava o intermédio de uma seca, também significou muito para a ferrovia inglesa um novo incremento no tráfego. Em março daquele ano, inaugurava-se o trecho para Cabedelo. No entanto, a sociedade paraibana ainda se encontrava a braços com sequelas da seca. Em 1890, a própria Associação Comercial se dirigiu ao Ministério da Agricultura:

Sabeis que é aflitiva a fase por que passamos, vítimas da seca que flagela há três anos o solo paraibano, depauperando o comércio, amorte-

cendo a agricultura, e fazendo desertos alguns povoados. Para dar ocupação aos retirantes, acertada e urgente seria imediata a deliberação governativa, mandando abrir o trecho da estrada Conde D'Eu para Alagoa Grande. E, para obstar maior aniquilamento aos elementos agrícolas e comerciais, ainda este prolongamento sortiria os melhores efeitos¹¹⁷.

Para comprovar a situação crítica, sabe-se que, até mesmo na Serra da Borborema, a seca de 1888 foi severa para com Campina Grande, como relata Almeida: "Depois de mais de meio século de serventia, sem descontinuidade, resistindo às secas mais severas, falhou o Açude Velho, em 1888", que, nem na seca de 1877-9 havia falhado. Portanto, secou, "num ano em que o fenômeno climático não se repetiu com a intensidade das outras vezes, nem com a duração das outras incidências. A consternação foi geral. A população, agoniada, reclamava a proteção dos poderes públicos" (1978, p. 108). Acredita-se que a produção de algodão tenha sido atingida, pois, conforme dizia Retumba, em sua *Memória*, "(...) basta uma seca para perturbar as mais engenhosas combinações" da produção agrícola (RETUMBA, 1912, p. 209).

ENGENHO CENTRAL COMO SOLUÇÃO PARA O INCREMENTO DA FERROVIA

Aproveitando Retumba, em sua *Memória*, que também fala da situação da produção açucareira na Paraíba, "(...) o fabrico do

117 ACP. Representação encaminhada ao Ministro da Agricultura, em 27 de março de 1890 *apud* FERNANDES, Irene, p. 290, nota 9.

açúcar de cana é uma indústria que quase está a desaparecer entre nós” (1912, p. 169). Retomo, aqui, a incipiente modernização na produção açucareira. Após criticar a falta de interesse em modernizar o maquinismo, mesmo admitindo que faltam capitais, o engenheiro aponta as experiências de modernização que alguns latifundiários de Pernambuco experimentaram, mesmo com falta de capitais (*Idem*, p. 170).

A Paraíba continuou, na segunda metade do século XIX, usando a mesma aparelhagem colonial: “(...) as rodas d’água, molinos e almanjarras só começaram a ser trocadas depois de 1888, por emulação do Engenho Central São João, precursor das usinas” (ANDRADE, 1997, p. 112). Talvez possa ser útil, aqui, a crítica que Marx faz sobre o trabalho forçado do trabalhador escravizado, ao analisar o atraso nas técnicas produtivas canavieiras, o que encarecia a produção açucareira. Diz Marx que “(...) o trabalhador faz o animal e os instrumentos sentirem que ele não é seu semelhante (...)”. Daí, os maltrata e os destrói passionalmente. Não me parece que seja por esse nível de consciência, que parece se aproximar do idealismo, mas, sim, uma reação material ao seu estado de prisão para o trabalho forçado. Conclui Marx que os proprietários, por princípio econômico, só empregam, 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). Ou seja, para uma atividade com um trabalhador de pouca habilidade (leia-se: trabalho forçado, não pago e sob tortura), instrumentos rústicos. Não adiantaria investir. A escravização do ser humano obscurecia a mente do patrão/senhor.

Voltando à situação da produção canavieira na Paraíba (e no Brasil agrícola de então), a transição que o Estado brasileiro vem

constituindo para o ingresso no modo de produção capitalista, o Governo Central, a partir da década de 1870, criou uma política de garantia de juros, para os senhores de engenho tentarem levantar capital para a fundação de engenhos centrais.

No caso da Paraíba, não havia capital suficiente e a concessão adquirida pelos Carneiro da Cunha e outros foi repassada (vendida) a uma companhia estrangeira, assim como fizeram com a concessão ferroviária original.

Além da falta de capital para modernizar o parque agro fabril canavieiro, havia também o problema do insumo básico, a não renovação do plantel de canas. Retumba já criticava a falta de iniciativa dos produtores açucareiros paraibanos, tanto em relação ao preço do produto, quanto à inércia em combater a moléstia da cana. E cita, como exemplo, sua visita aos engenhos, em Areia, em que sugeriu mudanças de sementes e, após 10 meses de visitas pelo interior da província, voltando àquele município, diz que apenas dois senhores dos engenhos Pindoba e Viração aceitaram os ensinamentos e tiveram sucesso. Os demais nada fizeram (*Idem*, p. 170-1).

De fato, não era tanto a quantidade de fabricos que existia, mas, sim, a tecnologia. Santa Rita, tão próxima à capital, situada num vale fertilíssimo, possuía mais de duas dezenas de engenhos, mas todos do tipo banguê, utilizando o jogo de caldeiras que vinha do período colonial, conhecido como “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.

Além disso, eram as relações de produção que 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. O uso também de moradores, na interpretação de Frédéric Mauro, fazia da contabilidade do banguê não uma contabilidade capitalista, pois: “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* PERRUCCI, 1978, p. 114). Melhor diria, a mais valia, subordinada, ainda a resquícios do mercantilismo.

*

O Governo Imperial, para atrair capitais para a modernização do engenho, passou a oferecer garantia de juros a quem investisse nos então chamados engenhos centrais. Em 1872, mesmo antes da lei imperial que dava aqueles incentivos à construção de engenhos centrais, foi criada, em Londres, a *Sergipe (Brazil) Sugar Refinery Company Limited*, que não vingou. A constituição de empresas desse tipo para abocanhar o mercado brasileiro não 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*.

A Paraíba sentiu-se atraída pelos incentivos governamentais. Desde 1874 que o governo provincial vinha apostando na união de capitalistas e agricultores, pois: “(...) O que um ou dois senhores de engenho não poderiam fazer conseguiu-lo-iam 5 ou 6 reunindo seus recursos, com os quais montariam uma fábrica (...)” (FERNANDES,

1999, p. 46). Daí, autorizou a concessão para um engenho central aos irmãos Carneiro da Cunha e ao 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)¹¹⁸.

Um ano depois, essa concessão seria “vendida” à Companhia de Engenhos Centrais nas províncias da Paraíba do Norte e de Sergipe, cujos trabalhos começaram em 1885 (*Idem*, p. 46-7).

Os ingleses das ferrovias, principalmente os que viviam e tinham investido em Pernambuco, celebravam todo empreendimento de seu país na expansão do capital industrial-financeiro. Assim, os ingleses da *RSF* estiveram interessados na modernização da agroindústria açucareira, atraindo, para sua linha, grande número de projetos para engenhos centrais, da *Central Sugar Factories of Brazil (CSFB)*, em 1881, que terminara por implantar apenas quatro engenhos centrais em Pernambuco, além de tentarem, sem conseguir, em Alagoas. Nesse afã, foram seguidos pelos conterrâneos da *Great Western*, que atraíram engenhos centrais da *North Brazilian Sugar Factories (NBSF)*, em 1882, que tinha planos para engenhos centrais também em Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte.

118 Verificamos o Decreto nº 8.451 (de 11 de março de 1882, nos termos do art. 2º da Lei n. 2.687, de 6 de novembro de 1875 e do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 8.357, de 24 de dezembro de 1881), que 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 organizarem para o estabelecimento de um engenho central, destinado ao fabrico de açúcar de cana no município da capital da província da Paraíba do Norte. 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 Engenhos Centrais.

No caso da Paraíba, pode-se afirmar que a CDEu foi a atração para o engenho central. 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 controvertidas. 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 poeta Augusto dos Anjos, diz: "Em 1882, a Companhia Engenheiros Centrais (*sic*), integrada por fundos holandeses, lançava as bases da atual usina São João, inaugurando em 1888 o Engenho Central, que veio revolucionar a técnica da fabricação de açúcar" (1962, p. 298). Fontes inglesas apontam a Alemanha como procedência do maquinário¹¹⁹. Foi instalado em 1888 pelo engenheiro Francisco Antônio Carneiro da Cunha e, como usina São João, foi adquirido pelos Ribeiro Coutinho¹²⁰.

A CDEu, à maneira como a RSF fizera em Pernambuco, apoiou a construção do engenho central São João, tanto que, na inau-

119 *Report by Mr. Consul Samuel Agnew*, 1888, BPP LXXIV, 1890, p. 11.

120 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, p. 115; MELO, 1978; GALLIZA, 1993; OLIVEIRA SOBRINHO, 2002, p. 206).

guração 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, além dos políticos, o presidente da Câmara, Silvino Elvídio, e o (ex) deputado Irenêo Joffly¹²¹.

Sua inauguração, no entanto, foi postergada até 1888 e sua operação encontrou dificuldades frente aos fornecedores, como ocorrera também nos engenhos centrais ingleses implantados em Pernambuco (MELO, 2016). 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 Hamburgo¹²².

Não faltaram incentivos da imprensa local para que os latifundiários 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 (em mãos alienígenas – inglesas, no caso de Pernambuco) e do outro, o agromercantil, com baixa acumulação de capital, baseado na agricultura. Uma das cláusulas do contrato para fundar engenhos centrais obrigava o fornecedor a não concorrer industrialmente com a nova entidade industrial e permanecer de fogo morto, além de o setor industrial impor preços aos fornecedores. Tanto em Pernambuco como na

121 IHGP, Termo da Inauguração das Obras do Engenho Central da Paraíba, em 20/08/1885.

122 BPP, LXXIV, 1890. *Report by Mr. Consul (?) on trade of Pernambuco for the year of 1888*, p. 11.

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.

Por outro lado, o engenho central transformou o pequeno engenho banguê em mero fornecedor ou em engenho de fogo morto. Um bom exemplo disso, de como esses engenhos de fogo morto tentaram sobreviver, está no 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 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, demonstra, sem citar fontes, que o nível de concorrência que afetara o Pau d'Arco viria também da diástole ocorrida no sistema latifundiário paraibano, que de cerca de 100 engenhos, que a Paraíba tinha no século XVIII, passaram a 300, no começo do século XX. No entanto, esses dados

não combinam com o levantamento feito por Pinto que, por volta de 1855, diz ter a Paraíba cerca de 166 engenhos (*apud* SANTANA, 1990, p. 175). 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 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. A lavoura canvieira entrou em crise com o abarrotamento do mercado consumidor, sem possibilidade de exportação. O autor cita, ainda, o romancista José Lins do Rego ao se referir a essa fase, escreveu: “O açúcar bruto (mascavado) não dava quase nada, era mesmo que lama nos trapiches da Paraíba” (*op. cit.*, p. 296; 298; 299).

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.

RESULTADOS SOCIAIS

Apesar de a maioria dos acionistas ser de ingleses e de poucos brasileiros ligados aos serviços do Brasil, que moravam no estrangeiro, no aspecto de contribuir para uma incorporação da burguesia industrial, como parcialmente, ocorreu em Pernambuco,

a CDEu não deixou contribuição, ao que parece, salvo indiretamente. Calcula-se que, no serviço de construção, fazendo um paralelo com as demais ferrovias de sua época, tenha a empresa contratado centenas de trabalhadores assalariados e, uma vez em operação, seu quadro tenha ficado em torno de 100 pessoas, no tráfego e na manutenção. Ainda não se tem um estudo sobre se isso teria causado mudanças na sociedade paraibana, mas podemos ver pessoas de algumas famílias que devem ter produzido mudanças de hábito ao trabalhar para os ingleses.

F. Coutinho de Lima e Moura nos deixa pistas para um posterior estudo sobre as famílias locais, cuja economia (trabalho) e vida social (passageiros, parentes de funcionários da ferrovia) circularam em torno da primeira ferrovia inglesa na Paraíba (admitindo-se que a GWBR seria a segunda). Em suas reminiscências, aparecem as famílias Vergara, Luna, Marinho Falcão, Calixto da Nóbrega, entre outras¹²³.

Na lista, estão Mr. Clark e outros da *CDEu*, lembrados por F. Coutinho de Lima e Moura, bem como os antigos funcionários, Delmiro Biu Pereira de Andrade, escriturário da empresa construtora da estrada e, depois, primeiro chefe da estação de Mulungu; e Carlos Amâncio Monteiro da França (*sic*), primeiro chefe da estação da Paraíba (a central), de onde passou para chefe do tráfego. Por este mesmo cargo, passaram Manuel Simões, Antônio Justino Filho e Calixto da Nóbrega. Telegrafistas eram Alfredo Rolison (*sic* - aparentado a

123 Num prospecto divulgado pela empresa, o escritório da *CDEu*, em torno de seus primeiros anos, tinha o seguinte pessoal: superintendente: H. G. Summer; contador, A. T. Connor; caixa, James Searle; chefe de locomoção, G. H. Armstrong. Em seguida, o quadro era completado pelos funcionários brasileiros: mestre de oficinas, Antônio Joaquim das Neves; chefe de tráfego, Carlos Auxêncio da Franca; e ajudante, Arthur José d'Almeida.

Rawlinson, o inglês que, por volta de 1872, esteve se oferecendo para uma concessão ferroviária na Paraíba?), Aprígio Coriolano Pessoa Cezar (estação do Pilar), Heráclio Siqueira, em Coitizeiras.

Para o período que o autor aborda, muitos nomes de chefes de estações já haviam mudado, como se pode depreender entre o que anotou este autor, como chefes de estação, e a versão brasileira de um prospecto da empresa. Eis os chefes, segundo o autor: Francisco Meira e Themistocles Calisto da Nóbrega, no Pilar; José Vergara e Botelho (Filho), em Santa Rita Antônio Vergara e José da Costa Machado, em Jacaré e Entroncamento; Emílio Fabião de Araújo e Vicente Luna, em Mulungu e Cabedelo; também, em Cabedelo, Salustino Muniz de Medeiros; João Damasceno, em várias; Abílio Cesar Lins e Alferes Augusto, em Coitizeiras; Alberto Marinho Falcão, no Entroncamento¹²⁴.

Continuando, o autor, que não é bem claro em sua narrativa, cita que estavam Luiz Alexandrino e, na estação de Reis, Inácio Maia, condutor, junto com Epimaco Batista dos Santos e Fernando Araújo. Comenta, ainda, o autor que Calixto Correia da Nóbrega,

Com mais de meio século de ininterrupto serviço na Estrada em apreço, foi o servidor de mais prestígio entre os seus subordinados e perante a administração em Londres. Tal prestígio ele demonstrou quando da greve geral que foi por

124 No prospecto, em português, provavelmente logo após toda a extensão da linha estar aberta, a empresa divulgava os chefes de estações: Paraíba, Nelson Bahia; Santa Rita, José Vergara e Botelho (Filho); Reis, João A. de Chacon; Espírito Santo, Joaquim Dias Pinto; Entroncamento, José da Costa Machado; Cobé, Antônio de Carvalho Costa; Sapé, José Victoriano de Luna Freire; Araçá, José de Lima Freire; Pau Ferro, João Baptista do R. Filho; Mulungu, Emílio Fabião de Araújo; Cachoeira, José Maria Vasconcellos; Independência, José Calisto da Nóbrega; Coitizeiras, Abílio Cesar Lins e Alferes Augusto; Pilar, Themistocles Calisto da Nóbrega; Cabedelo, Salustino Muniz de Medeiros.

ele abafada, sem auxílio da Força Pública, conseguindo o aumento que os grevistas pediam de 30% do salário. Este fato valeu-lhe a nomeação de superintendente da Estrada, cargo que jamais foi ocupado por outro brasileiro e foi extinto com a aposentadoria dele, último superintendente. Estou me referindo à antiga Conde D'Eu (LIMA; MOURA, 1946, p. 84-85).

Não se sabe bem que greve foi essa, porque o relato que obtive foi a de 1902, quando a *CDEu* acabara de ser comprada pelo Governo da União e passada para as mãos da *GWBR*, por arrendamento. Outra greve geral ocorreu na *GWBR*, em 1909, depois da ocorrida dois anos antes, envolvendo todas as linhas canavieiras e algodozeiras, como o terminal de Campina Grande (MELO, 1994, p. 42).

*

Um dos aspectos da incipiente modernização capitalista na Paraíba está a dinâmica que o comércio da capital assume sob a égide da ferrovia. O *Jornal da Paraíba* noticiava, por exemplo, o movimento do porto do Sanhauá sobre a chegada de material para a *CDEu*, vindo de New Port, Inglaterra, em 19 de julho de 1883, consignado à firma *Wilson Sons & Cia.*, (apud AGUIAR, 1999, p. 292).

Não devemos tomar o conceito de modernização de forma tão teórica e abstrata, mas, com um pouco de heurística, tentar entender o que se determina como moderno para a sociedade e o mercado regional da época. Era, portanto, no comércio, tanto no varejo, como no de exportação e importação, que estava o horizonte

de expectativa dos paraibanos, agora inflacionado esse horizonte com o meio de transporte terrestre mais rápido do mundo.

Portanto, para conceituar empiricamente essa modernização, utilizamos o conceito de “poupança social” (da *New Economic History*), como *output* (e, no caso pertinente, *output* ferroviário), bem como a concepção de expectativas e mudanças, latentes na sociedade de então. Utilizamos, como exemplo, Coriolano de Medeiros sobre as mudanças, que, em 1880, por conta da construção da ferrovia, começaram a ocorrer, edificando-se casas no local que viria a ser Sapé, cuja estação fora construída na propriedade Monteiro (1950, p. 239).

*É possível contabilizar a elevação à vila da povoação de Santa Rita, em 1890, como outro output, embora, com as mudanças de governo, tenha lhe caído o posto, só retornando, em 1897. Outro output social pode ser atribuído ao crescimento do Pilar, enquanto ponta de trilhos, muito embora sua decadência também se tenha se dado pelo prolongamento desses trilhos para Itabaiana que, por sua vez, padecia da mesma ascensão e queda, quando a ponta de trilhos se dirigiu para Campina Grande. A extensão Itabaiana-Campina Grande, sob a égide da *GWBR*, no início da década de 1900, beneficiou diretamente Campina Grande.*

O caso menos emblemático desse tipo de *outputs* foi Cabedelo que, mesmo se tornando a estação inicial (porque no porto, ponta de trilhos, pois), não foi elevada à categoria de cidade, permanecendo vila do município da capital. Talvez, aqui, o que se operou foi uma tentativa de acalmar os comerciantes da capital, que foram contra a construção do ramal Cabedelo, com medo de que a alfândega, lá, se instalasse e aumentassem os fretes. O próprio Retumba se opunha a esse ramal, porque se pensava que levaria

Cabedelo a sediar a capital. Cabedelo não teve autonomia municipal, pelo menos, até os anos 1940 (MEDEIROS, 1950, p. 49).

*

Não se pode dizer que a Paraíba tenha tirado proveito industrial do seu processo ferroviário, pois só houve um único engenho central construído próximo à EF *Conde D'Eu*, na década de 1880 que, depois, se transformou em usina. Quando, já no começo do século XX, aquele traçado ferroviário foi amalgamado à *GWBR*, atraiu algumas indústrias domésticas e uma fábrica de cimento e dinamizou pequenas indústrias de beneficiamento, como a Kroncke, em 1905.

No entanto, sob o ponto de vista social dos interesses de classe, a ferrovia produziu alguns conflitos, alguns liderados pelos comerciantes contra as manobras exclusivistas da ferrovia inglesa. Um deles ocorreu com respeito à extensão da *Conde D'Eu* ao porto de Cabedelo. A companhia tinha solicitado ao governo transferir a alfândega da capital para Cabedelo, mesmo sob protesto dos comerciantes locais, que alegavam um aumento de tarifas¹²⁵. O governo aceitou a transferência, ficando a empresa obrigada a construir o molhe do porto.

Outro atrito surgiu com a mesma linha, mas já arrendada a *GWBR*, quando a companhia resolveu suspender os trens do Recife à capital paraibana para melhorar o tráfego entre o Recife e Natal. Com ajuda da comunidade local, os comerciantes arrancaram trilhos no entroncamento de Cobé, de onde partia a linha para Natal. O capital inglês estava interessado unicamente no

125 Em 1886, o engenheiro fiscal da ferrovia já criticava as altas tarifas da ferrovia. RPP, 1886, p. 54.

lucro e não no desenvolvimento regional, uma consequência do monopólio inglês, como apontava a Associação Comercial Beneficente de Pernambuco (ACB), por volta de 1860: “A maior parte dos negócios locais estão em mão dos ingleses, além de outras firmas” (MELO, 1984, p. 236; 270, nota 25).

No entanto, sabe-se que nem sempre foi esse o discurso da ACB, pois a maioria dos investidores estrangeiros estava sediada no Recife. Comerciantes locais, membros da Associação Comercial, tinham alianças e concorrências com seus homônimos estrangeiros, principalmente ingleses. Inclusive os da Paraíba estiveram associados à ACB até constituírem sua própria Associação (FERNANDES, *passim*). Tal era a hegemonia dos ingleses que Phillip Firth Needham foi eleito, por três vezes consecutivas (1866-8) e depois, em 1872, presidente da Associação Comercial. Era ligado à Companhia Pernambucana de Navegação e a investimentos ferroviários, como um dos fundadores da *Conde D'Eu* e da *Alagoas Railway*. Também era sócio-gerente da *Saunders Brothers & Company*, empresa que andou interessada em construir uma ferrovia na Paraíba, a partir do porto de Salema (MELLO, 1972, p. 72; VEIGA, 1956, p. 216-7)¹²⁶.

Essa hegemonia inglesa e o tráfego de influências também ocorreram em outras companhias, como se pode observar através das listagens de acionistas da *The Conde D'Eu Railway*, da *The Great Western of Brazil Railway* e da *The Imperial Brazilian Natal-Nova Cruz Railway*. É importante observar que alguns ingleses da *GWBR* investiram na *Conde D'Eu*, como Mr. Alfred Philips Youle, fundador da *GWBR*, na qual já tinha um parente acionista. A *Conde D'Eu* parecia ser uma espécie de opção secundária em termos de investi-

126 EF. *Report of the (GWBR) Directors, June 30, 1883.*

mentos, já que a empresa que melhores resultados apresentava era a *GWBR*, com acionistas ingleses notórios da sociedade vitoriana.

Mas, foi no campo da engenharia civil que o pequeno momento ferroviário na Paraíba gerou o que chamo de *output* social, não só no aspecto da ciência e da tecnologia, mas também do social e político, e até da cultura de empreendimentos e mobilidade espacial e social, como *parvenus* de uma classe média incipiente.

ENGENHEIROS COMO *OUTPUT* SOCIAL

Em 1882, ocorreu no Rio de Janeiro o I Congresso das Estradas de Ferro do Brasil, organizado pelo Clube de Engenheiros, mas boicotado pelas ferrovias inglesas e o que demonstra uma consciência de classe, ou fração da classe média. É possível que uma nova mentalidade estivesse surgindo no país a respeito do desenvolvimento capitalista.

A *Conde D'Eu* tornou-se o núcleo de atração de engenheiros brasileiros e estrangeiros para a Paraíba, como Antônio Feliciano de Castilho, em 1885; ou Antônio Gonçalves da Justa Araújo, que, em Fortaleza, fora acionista da *Ceará Water Company* na década de 1860 (MELO, 2008b)¹²⁷. Trabalharam, ainda, como fiscal, o engenheiro Cardoso (?) e Antônio Augusto de Figueiredo Carvalho como agrimensor.

¹²⁷ Este engenheiro parecia ser um homem esclarecido a ponto de ser empresário também, além de acionista naquela firma de abastecimento de água de Fortaleza. Por volta de 1883, estando na Paraíba, foi indicado membro da Comissão de Emancipação da Maçonaria, junto com Dr. Antônio de Souza Carvalho e empresário franco-judaico da firma Aaron Cahn e Cia e outros para uma empresa, a Companhia Ferro Carril da Paraíba, 1895 (AGUIAR, 1999, p. 148).

Nos tempos em que a *CDEu* passou para a *Great Western*, esta foi dirigida pelo engenheiro Manuel de Azevedo Leão. Já o paraibano Augusto R. Toscano de Brito (filho do chefe liberal Felizardo Toscano de Brito?), nomeado engenheiro fiscal da *CDEu* em 1886, no lugar de Antônio Gonçalves da Justa Araújo, nem chegou a assumir, porque fora nomeado engenheiro das obras da estrada de ferro Oeste de Minas. Para a *Conde D'Eu*, foi nomeado o engenheiro pernambucano Manoel Buarque de Macedo, que também não assumiu. Nomeou-se, então, o engenheiro Constante Afonso Coelho (BENÉVOLO, *op. cit., passim*). Também esteve na Paraíba o engenheiro João Martins da Silva Coutinho, em 1886, preparando o seu Relatório sobre as “Estradas de Ferro do Norte”, publicado no Rio de Janeiro, em 1888. Outros, como M. Saldanha da Gama e M. Theive e Argollo, também fiscalizaram a *Conde D'Eu*.

Outro engenheiro, Emílio Autran chefou, a partir de 1891, o Serviço de Melhoramento do Porto, visando a construção do porto pelo Governo Federal, o que se arrastou até a década de 1930 (MEDEIROS, 1950, p. 51).

Entre os ingleses, destaca-se Charles B. Neate que, depois de fazer um plano para o porto do Recife, esteve na Paraíba, onde, não só trabalhou como engenheiro-consultor da *Conde D'Eu*, em 1883, como apresentou ao governo um orçamento para construir o molhe do porto de Cabedelo. No entanto, as obras do porto, na verdade, um molhe ficaram a cargo da firma construtora do engenheiro inglês Hugh Wilson, em 1889, a mesma que construíra a *Conde D'Eu*, a *Alagoas Railway* e a *Great Western*. Tentáculos imperialistas.

Outros ingleses estiveram ligados à ferrovia, como o representante de Hugh Wilson, engenheiro e superintendente da *Conde D'Eu*, Samuel Agnew, que também foi vice-cônsul inglês, entre 1882

e 1889. E não seria o primeiro caso de ligação diplomática com o *business*. O vice-cônsul W. J. Knox-Little tornou-se superintendente da *Great Western*.

Na inauguração dos trabalhos da *Conde D'Eu*, em 7/8/1880, estavam presentes o cônsul James Walters e os representantes da companhia, Robert Johnson, William Hughes, Arthur Curling, Alexander M. Rymer-Jones, David Marshall, Cyril Batchelor, Richard G. Hamilton e o engenheiro mecânico Jorge (George?) Armstrong. Na abertura do tráfego, em 1883, estavam o representante da ferrovia, James Meldum, e o engenheiro da empresa, R. C. Batterbee. O superintendente da ferrovia era J. P. H. Dunsmure (seria o mesmo J. T. H. Dunsmure que Fernandes (1999, p. 315) cita como membro da diretoria da Associação Comercial da Paraíba, gestão 1893-94?).

Em 1885, na inauguração do engenho central São João, a *Conde D'Eu* se fez representar por Robert Felton e por Samuel Agnew. Do quadro da companhia, em 1889, na inauguração da estação de Cabedelo, só mudou o engenheiro, que era então Mr. Oanisten (?). Já em 1894, com Álvaro Machado, o superintendente da ferrovia era H. G. Summer¹²⁸. Alguns engenheiros passam quase despercebidos, como o engenheiro Nunes Ber (qual a procedência?), na inauguração da estação de Guarabira, em 1895.

Anteriormente, o português Francisco Soares Retumba, retornando de Pernambuco, em 1853, procurou implantar moendas d'água nos engenhos da Paraíba. Foi contratado, em 1861, para uma ponte no Sanhauá, com retumbante fracasso. No entanto, na década de 1880, outro Retumba (o filho) percorreu a Paraíba de 1886 a 1887, para um estudo sobre as riquezas naturais, deixando

128 AHI. *Conde D'Eu Railway Co. Ltd.* Província da Paraíba. Acta (especial) da inauguração da estrada de ferro Conde D'Eu. Parahyba, 07/08/1880; Acta da inauguração do engenho São João.

importantes relatórios, bem como uma importante “Memória” sobre as necessidades da província. Associou-se ao advogado e ex-deputado provincial, Irenêo Joffily, que havia fundado a *Gazeta do Sertão*, em 1888, em Campina Grande. Além disso, foi candidato a deputado geral com um discurso radical que, talvez, teria custado a derrota. Nomeado, em 1889, engenheiro fiscal da *Conde D'Eu*, Retumba veio a falecer um ano depois.

O engenheiro civil Ernesto Augusto Amorim do Valle foi contratado para verificar os limites da Paraíba, já que havia contestação, tanto com Pernambuco como com o Rio Grande do Norte (SILVA COUTINHO, 1888)¹²⁹.

Numa rápida retrospectiva, a Paraíba, em 1852, conviveu com os conhecimentos científicos do naturalista francês Jean-Jacques Brunet, que percorreu a província, fazendo levantamento geológico, mineralógico, da fauna e da flora. Em 1854, quem dirigia as obras na Paraíba era o engenheiro militar, Afonso de Almeida e Albuquerque e, em 1857, seria a vez de Beaurepaire-Rohan. Talvez esses dois engenheiros marquem a transição de uma engenharia militar que vinha desde os tempos do colonialismo, para uma engenharia civil, principalmente, a partir de Pernambuco, quando foi contratada uma “missão” francesa de engenheiros para modernizar a capital. Foi esta que substituiu a predominância da engenharia militar colonialista, e que, por sua vez, seria, gradativamente destronada, a partir dos anos 1850, com a construção da *Recife-São Francisco Railway*, pelos engenheiros civis ingleses (MELO, 2016, p. 27)¹³⁰.

129 A respeito da polêmica dos limites, abordei a questão em discurso de posse no IHGP, analisando a atuação do historiador José Gomes Coelho (patrono da cadeira 14), que fora nomeado para tal estudos junto à comissão do Rio Grande do Norte.

130 Na Paraíba, alguns engenheiros militares aparecem em cargos políticos, chegando à presidência da província, como foi o caso de Ricardo José Gomes Jardim, embora só por 10 meses, em 1843; o capitão de engenheiros João Claudino de Oliveira Cruz que,

Se, na Paraíba, Beaurepaire-Rohan tentara uma administração mais operante, ainda não se tem nos estudos paraibanos uma análise da repercussão, ou não, de seu pensamento abolicionista. Sobre a escravidão, perguntava Beaurepaire-Rohan em 1883:

Queremos libertar o escravo: mas quem o substituirá? Quem o substituirá? Substituí-lo-á o homem livre em cuja classe se achará o liberto. Quem foi que o substituiu nos Estados Unidos, nas colônias francesas, portuguesas e inglesas? Quem o substituiu nas repúblicas americanas depois da extinção da escravidão? Aquilo que lá aconteceu, acontecerá facilmente entre nós. Em lugar de escravos, teremos trabalhadores livres, com têm todos os estados da América e da Europa.

O mercado de mão de obra especializada, de técnicos e engenheiros, continuou exíguo na Paraíba na segunda metade do século XIX. No entanto, começou a haver certa mobilização, não como um despertar interno para a modernização, mas, ao contrário, um interesse externo em explorar a economia paraibana. Alguns engenheiros se destacaram, como Cyro Deocleciano Ribeiro Pessoa, Francisco Soares Retumba e Antônio Gonçalves da Justa Araújo, além de dois forasteiros, os engenheiros Manuel da Cunha Galvão e André Rebouças; este, formava com Antônio e José, netos de escravos, a tríade de irmãos engenheiros negros, baianos. Outros que trabalharam na *CDEu* foram M. Saldanha da Gama e Theive Argolo, sendo este último mais famoso, atuando em obras ferroviárias em várias províncias.

em 1889, assumiu o governo do Estado, por alguns dias. Outro que se destacou foi o engenheiro militar Álvaro Machado, nomeado por Floriano em 1892, iniciando uma série de obras modernizadoras.

Cyro Deocleciano foi um dos mais atuantes engenheiros do Império, embora sua atuação não tenha se dado na Paraíba, mas parece ter exercido alguma missão em sua província natal. Deixou seu legado na obra que publicou em 1886: *Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil*, no Rio de Janeiro, pela Imprensa Nacional¹³¹.

Este engenheiro exemplifica bem a mobilidade social das elites canavieiras. Seu pai, de igual nome, era, na década de 1870, professor provincial, em Mamanguape, desfazendo-se de sua parte na herança do engenho Antas, em 1865, portanto, não sendo mais um produtor rural. Por volta de 1872, *já era* professor provincial vitalício (RAMOS, 2012, p. 21-24)¹³².

O engenheiro Cyro faleceu em 21 de fevereiro de 1892, quando aposentado da Inspetoria Geral das Terras e Colonização. Sua viúva, D. Maria Amélia Fiuza Pessoa, requereu o abono da pensão. É possível que, após a morte, a viúva tenha vindo morar na Paraíba, pois há um deferimento da Fazenda em seu favor¹³³.

131A obra foi paga por ele mesmo, descontados 100\$000 (cem mil réis), mensalmente, de seus vencimentos (gastando 3:700\$000; por seus cálculos, deveria ser 2:600\$00, contra o que protestou, em vão, junto à Fazenda Imperial).Disponível em: www.brasiliana.usp.br/bitstream/handle/1918/060005-12/060005-12_COMPLETO.pdf.

132 “Um dos herdeiros do engenho Antas, da freguesia do Taipu, vende em 3 pagamentos, sendo o 1º à vista e os dois a prazo, uma parte da quantia de réis 2:179\$769; valor este que tem em todas as casas, terras, moenda, caldeiras, alambique e todos os mais pertences do dito engenho. Quem pretender, pode entender-se nesta cidade com o escrivão de Orphãos Luiz da Veiga Pessoa Cavalcanti, e na cidade de Mamanguape com o professor Cyro Deocleciano Ribeiro Pessoa. O Publicador (Ano IV, 1865, nº 902, de 7/9/, p. 4). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=215481&pagfis=5428&pesq=&curl=http://memoria.bn.br/docreader#>.

133 “Da Parayba, autorizando a restituição a D. Maria Amélia, Fiuza Pessoa das importâncias que foram descontadas a seu finado marido, oficial aposentado da Inspetoria Geral das Terras e Colonização, Cyro Deocleciano Ribeiro Pessoa, a título de joia e contribuições para o montepio obrigatório dos empregados públicos, e dando regras”. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1621788/pg-4-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-19-03-1896>.Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/>

Outro registro que pode confirmar sua volta à Paraíba é que há um chefe da estação da central da Paraíba chamado Cyro (Diocleciano Ribeiro?) Pessoa. Além deste nome, também aparece, no escritório da *CDEu*, o nome de Pedro Ribeiro Pessoa¹³⁴ (LIMA; MOURA, 1946, p. 84-85).

O engenheiro Cyro Diocleciano Ribeiro Pessoa Júnior, além de se tornar famoso por seu *Estudos Descritivos*, receberia do Ministério da Agricultura, em 1888, o privilégio, por 15 anos, para um projeto de melhoramento no fabrico do cimento Portland¹³⁵.

Um dos maiores destaques entre engenheiros que circularam pelo Nordeste açucareiro, foi, sem dúvida, André Rebouças. Em 1846, a Paraíba o contratou para o levantamento topográfico de uma futura rodagem, percorrendo ele, então, o trecho Areia-Capital, já aberto em 1851, como relatava o vice-presidente da província, coronel Francisco Antônio de Almeida e Albuquerque,

diarios/1671047/pg-4-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-20-09-1895. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1640353/pg-13-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-18-05-1896>. Disponível em: <http://www.sbhe.org.br/e-books/sbhe-paraiba/sbhe-02/files/basic-html/page424.html>.

134 Seria parente do grande escritor de temas ferroviários Cyro Diocleciano Ribeiro Pessoa Júnior? O pai deste Cyro, de igual nome, foi professor em Pedra de Fogo e Mamanguape, e era filho do proprietário do engenho Anta do Sono, Hylário de Athayde e Vasconcelos. O engenheiro Cyro Diocleciano Ribeiro Júnior é autor de *Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: 1886 (RAMOS, Adauto. Relembrando Antigos Engenhos. Revista do IHGP, Nº 42, Ano C, 2012, p. 21-24). Cyro Diocleciano, antes de se tornar famoso por seu “Estudos Descritivos...”, já era, na Paraíba, professor provincial vitalício, desde 1872. Disponível em: <http://www.sbhe.org.br/e-books/sbhe-paraiba/sbhe-02/files/basic-html/page424.html>. O engenheiro Cyro também receberia do Ministério da Agricultura, em 1888, o privilégio, por 15 anos, para um projeto de melhoramento no fabrico do cimento Portland. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=235334&pagfis=6046&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>.

135 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=235334&pagfis=6046&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader#>.

em 03/07/1851. Rebouças relatou: “Os primeiros estudos do caminho de ferro da Paraíba do Norte nos levaram a 8/12/1846 a cidade do Brejo de Areia”; dizia que, até nove e meia da manhã, havia neblina e o calor, no verão, é de 10 às 2 da tarde (REBOUÇAS, 1877, p. 14).

Quando, em 1864, a Paraíba promulgou uma lei garantindo uma renda de 7% ao ano, por 30 anos, para a companhia que levantasse o capital de 1 mil contos de réis e construísse o porto de Cabedelo, André Rebouças foi um dos interessados, embora a ideia não tenha sido concretizada. No entanto, escreveu uma memória sobre o porto de Cabedelo, em 1867, defendendo sua construção. Voltaria a este tópico, outra vez, em 1888, quando escreveu: “A Parahyba do Norte possui um magnífico porto para o commercio transatlântico internacional no Cabedello e as mais belas condições topographicas para a construção de vias férreas” (1988, p. 62).

Rebouças teve particular interesse em desenvolver uma empresa na Paraíba, nascendo o desejo de construir uma ferrovia, cuja concessão adquiriria, em 1871, junto com Diogo Velho Cavalcanti e o Barão do Abiaí.¹³⁶ Sua performance o levou a ser designado pelo Imperador para confeccionar o primeiro plano nacional de viação férrea do Brasil, em 1874, quando ainda pretendia construir a *Conde D’Eu*.

Mas sua contribuição não ficaria somente na engenharia, mas na sociologia e na política, ao abordar a temática das secas. Em *A Seca nas Províncias do Norte* (1877), Rebouças lembra da excursão que fizera a Areia em 1846. Defendeu políticas liberais e progressistas para as províncias do Norte, bem como a Democracia

136 Vale lembrar que o título de Barão lhe fora concedido pela Princesa Isabel, em 1888 (AGUIAR, 1999, p. 393).

Rural (1988), como designava e foi abolicionista. Sugeria colonizar a região em forma de lotes, com os próprios da terra¹³⁷.

Esse engenheiro demonstrou a situação crítica em que estavam os produtores de açúcar do Brejo de Areia, devido ao transporte em terreno montanhoso e o baixo preço do produto nos portos de Mamanguape, capital e Goiana, preferindo em vez de purgar o açúcar, transformá-lo em rapadura ou aguardente. Daí, defendia que a ferrovia *Conde D'Eu* deveria chegar até Areia (REBOUÇAS, 1988, p. 60).

Quanto aos produtores de algodão, o autor diz que viviam em “parcimônia e frugalidade”, tomando a frente de seus negócios, dirigindo seus “operários ou escravos”, vivendo sem luxo e sem absentismo de suas propriedades (*Idem*, p. 61). Isso deve ter proporcionado à Paraíba uma superprodução: “Durante a crise motivada pela guerra da emancipação dos escravos nos Estados-Unidos, os naturais da Parahyba do Norte, os pequenos lavradores – livres – fizeram prodígios de atividade. No anno de 1865, a Parahyba do Norte só foi superada na produção de algodão pela província de Pernambuco” (*Ibidem*).

No entanto, na década seguinte, a Paraíba apareceu como sexto exportador de algodão (ou 5º, se se retira São Paulo da cotação): 1870-1: 1.629 t; ano seguinte: 4.860; depois: 2.759. Neste último ano, com exceção do Piauí, todos os produtores do Nordeste tiveram queda em relação ao ano anterior, talvez devido à seca. O autor atribui ao baixo rendimento da Paraíba à “fatal influência” do comércio indireto, “que faz passar por algodão do Recife uma importante parte do algodão colhido na Parahyba!”. No entanto,

137 Ou Louis? - Irineu FERREIRA PINTO usa um e outro separadamente. PINTO, Irineu FERREIRA. *Datas e Notas para a História da Paraíba*, p. 220.

o autor comenta que o “O algodão da Parahyba do Norte obtém quase sempre em Liverpool e no Havre cotação superior ao das províncias circunvizinhas” (REBOUÇAS, 1988, p. 204-5; 207).

Sobre as relações de produção, Rebouças é deveras consciente das amarras político-financeiras dos lavradores paraibanos para com os comerciantes pernambucanos, como diz em rodapé: “O absentismo tem lugar entre o infeliz lavrador da Parahyba e o exportador de Pernambuco: o lavrador é o rendeiro de Irlanda, o negociante o *lord* que consome em Londres, o fructo do trabalho do seu rendeiro” (*op. cit.*, p. 60, n. 1).

Em seguida, mostrava dados em que a exportação de açúcar da Paraíba constava, em 1870-1, de 867 toneladas (ocupando o 9º lugar); e, em 1871-2, já era de 5.548, ocupando o 5º lugar. Mais adiante, em 1872-3, atingira 9.927, mantendo o 5º lugar (dados arredondados, a partir do autor (1988, p. 149). Vale lembrar que a Paraíba não exportava, ao que parece, o açúcar branco e, sim, o mascavado.

Já o engenheiro Manuel da Cunha Galvão escreveu sobre o porto da Paraíba, em 1869, no livro *Melhoramentos dos Portos do Brasil*, mas antes deixara seus textos impressos em jornais paraibanos. Defendia que o porto da Paraíba fosse construído em Cabedelo. As obras para este porto serviram de polêmica por toda a segunda metade do século XIX.

Outro que teve pronunciada atividade foi o engenheiro fiscal da *CDEu*, o bacharel Antônio Gonçalves da Justa Araújo. Sua atuação deve ter começado no Ceará, de onde parece ser oriundo, descendente da família portuguesa Gonçalves Justa (um dos prefeitos de Fortaleza chamava-se Antônio Gonçalves da Justa - 1869-1873), pois, além de acionista da companhia (inglesa) de abastecimento de

água de Fortaleza, nos anos 1860, conseguiu, também do Governo Imperial, pelo Decreto n. 3.334, de 3 de novembro de 1864, privilégio por dez anos para fabricar e vender máquinas de pilar café¹³⁸.

O seu caráter empresarial transparece também na Paraíba, quando, em 1869, Justa Araújo¹³⁹, junto com Zózimo Barroso e o inglês Willian Richard e demais sócios, fez uma proposta (que não vingou) para o fornecimento de água potável e a iluminação da Cidade da Parahyba (MAIA; GUTIERRES; SOARES, 2009, p. 9).

Além do seu importante relatório datado de 1887-8, defendia, em documento enviado ao presidente do Estado, Venâncio Neiva, em 17/01/1890, que o prolongamento da estrada deveria ser para Campina. Dizia que, de Mulungu a Alagoa Grande, o terreno era ondulado e pedregoso, de cortes difíceis e aterros importantes, até chegar à vila de Alagoa Grande, em 22,250 km. O orçamento seria de 1.035:436\$630 (um mil e trinta e cinco contos, quatrocentos e trinta e seis mil, e seiscentos e trinta réis), com o capital adicional de cerca de 306 contos de réis para material rodante, oficina, almoxarifado e direitos de 5% a alfândega; os juros seriam de 6%, pela Lei n. 3.397, de 24/11/88, pelo que se obteriam 51:771\$831 (cinquenta e um contos, setecentos e setenta e um mil, e oitocentos e trinta e um réis) anuais¹⁴⁰.

138 Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=75451>.

139 Antônio Gonçalves da Justa Araújo também fora nomeado técnico oficial e mediador legal (Juiz Comissário) para a medição e demarcação das terras dos patrimônios dos índios do Ceará (1860/64) e, posteriormente, das aldeias de Jacoca (Conde) e Alhandra, na província da Parahyba do Norte, durante os anos de 1865 e 1867 (PALITOT, 2013, p. 60/1). No Ceará, em 1881, o engenheiro civil Justa Araújo produziu uma Carta Corrográfica da Província do Ceará.

140 Ofício do Engenheiro fiscal Antônio Gonçalves da Justa Araújo ao Governador da Paraíba, Venâncio Neiva, em 17 de janeiro de 1890.

Assim como Retumba, defendia também um ramal para o Brejo, já que tinha uma população de mais de 60 mil almas, onde havia 119 engenhos de açúcar produzindo 9.000t, cuja produção era reduzida à rapadura e aguardente, devido à falta de transporte. Uma pequena parte da produção era exportada pelas estações de Mulungu e Pau Ferro. A de algodão orçava em 12 mil t; e as sementes (em exportação), 6 mil toneladas. Incluía até o café, no futuro, para, então, dizia ele, ter-se um tráfego de 39 mil t, dando uma renda bruta de 347:000\$000 (trezentos e quarenta e sete contos de réis). Calculava ainda a renda do transporte de passageiros em 32 contos, o que totalizaria 379 contos. Mostrando otimismo, calculava a despesa do custeio em apenas 50 contos. Mesmo assim, não deixava de falar do déficit da linha principal: 152:983\$999, em 1886; 94:695\$460, em 1887 e 86:264\$290, em 1888 (*Ibidem*).

No mesmo relatório, referia-se ao prolongamento para Alagoa Grande, numa extensão de 18 km, ao custo quilométrico de 33 contos, ou no total de 594 contos de réis. Defendia outro prolongamento, o de Alagoa Grande a Campina Grande, em 42 km, que, baseado no mesmo custo quilométrico resultaria em 1.300:000 (mil e trezentos contos de réis). Este trecho, dizia, era de uma fertilidade espantosa e que até conviria plantar café. Seu clima de serra era igual ao do sul da Europa. No entanto, o engenheiro era contra a extensão da ferrovia de Itabaiana a Campina Grande, por ser o terreno pedregoso e seco, sem préstimo algum (*Ibidem*).

Em outro relatório, o engenheiro menciona conflitos de administração pública que tinham atrapalhado a ferrovia, como a proibição à companhia de descarregar um vapor com carvão em pedra que viera para as fornalhas das locomotivas e que a alfândega havia cassado a licença de descarregar. O engenheiro, então,

solicitava ao presidente da província que solicitasse ao Imperador a liberdade de a empresa inglesa carregar e descarregar qualquer tipo de gênero e/ou mercadoria¹⁴¹.

O *AFFAIR* RETUMBA

Nenhum desses engenheiros causou mais frisson político, social e ideológico, na acanhada sociedade paraibana da capital e de Campina Grande, do que Francisco Soares da Silva Retumba Júnior. No entanto, até hoje não se tem uma biografia do agitador social, através de jornais, e do crítico implacável ao capital inglês. Escrevendo sobre o advogado e político, Irenêo Joffily, dono de *A Gazeta do Sertão*, cofundador com Retumba Filho, seu neto José Joffily, por volta de 1980, já reclamava da falta de uma história da atuação dos Retumba, pai e filho, engenheiros, mormente o filho, autor de uma alentada Memória sobre a situação econômica da Paraíba, nos anos 1880. Diz José Joffily:

Morto Retumba (Filho) no fim do mesmo ano (1890), em súbitas circunstâncias não explicadas, fez-lhe a *Gazeta do Sertão* fraterno necrológico de página inteira para nunca mais tocar no nome dele – embora Joffily ainda continuasse escrevendo ocasionalmente na imprensa durante mais de 10 anos. Na linha desse horizonte, é estranho que um paraibano de tanto mérito como Retumba tenha o nome inteiramente esquecido a ponto de não se encontrar uma única lembrança pessoal. Nem parentes, nem retratos, nem autógrafos (1982, p. 121).

141 APE-PB. Ofício do engenheiro fiscal da Conde D'Eu, Antônio Gonçalves da Justa Araújo, ao presidente da província em 06 de março de 1889.

Esse autor diz que, quando pesquisava sobre o engenheiro e jornalista, chegou a publicar, na imprensa pernambucana, solicitações de quaisquer informações, documentos etc. sobre Retumba, porém, em vão.

De minha parte, desde que comecei a pesquisar sobre qual teria sido a primeira empresa ferroviária na Paraíba, apareceu o nome do engenheiro Francisco Soares da Silva Retumba. O Retumba jornalista, à maneira da época, quando este se juntou com o advogado e deputado, na *Gazeta do Sertão*, era o Retumba Filho que, por alguns meses, havia colaborado com artigos na *Gazeta da Parahyba*.

Personagens históricos homônimos e aparentados diretamente (Júnior e Sênior) costumam levar os historiadores a cometerem deslizos e desinformações. O problema de nomes idênticos de pai e filho aumenta a confusão, quando exercem a mesma profissão, no caso, os Retumba foram engenheiros. O erro aumenta, pela displicência de quem escreve, ao relaxar sobre o nome completo do personagem, abreviando o nome ou esquecendo a ascendência.

Tem-se divulgado que o Retumba famoso da segunda metade do século XIX foi o Retumba Filho (Francisco Soares da Silva), que teria nascido na capital paraibana em 08 de agosto de 1856, e falecido, no Recife, em 03 de dezembro de 1890. Segundo o site do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, era filho do engenheiro português Francisco Soares da Silva Retumba, que fora contratado para construir a ponte do Sanhauá, no começo dos anos 1860. O Retumba Filho teria ido morar e estudar na Europa, formando-se na França, ou na Bélgica, em Engenharia de Minas. José Joffily, no livro *Entre a Monarquia e a República*, diz que ele teria se formado em Liège (Bélgica), mas que o autor recebera uma carta de

lá, desmentindo essa informação. Existe, portanto, uma dúvida se Retumba Filho era diplomado ou não.

Voltando à Paraíba, Retumba Filho, como engenheiro de minas, foi convidado pelo presidente da província a preparar um estudo sobre os recursos econômicos da província. Viajou pelo interior durante muito tempo estudando a sua viabilidade, e chegou à conclusão de que o maior obstáculo ao desenvolvimento à economia paraibana era a falta de meios de transportes entre as cidades do interior e o porto, o que dificultava enormemente a exportação dos produtos agrícolas. Deixou diagnósticos e planos utópicos sobre uma rede ferroviária em sua *Memória sobre os melhoramentos de que precisa a província da Paraíba*, escrita por volta de 1886-7 e publicada no século XX pela Revista do IHGP.

O projeto do pai de construir uma ponte no Sanhauá redundou em retumbante fracasso, com o contrato suspenso e ações na justiça de ambos os lados, chegando até 1867, como reclamava em Relatório oficial o Presidente da província, Dr. Américo Brasileiro¹⁴². Retumba, pai, morreu (e não sabemos a data), sem ver a indenização do capital aplicado naquele empreendimento frustrado. José Joffily revela que foi o filho que viria a receber esses direitos, com o qual contava para manter a Gazeta do Sertão, às vésperas do seu lançamento.

Além das três “letras” de indenização, Retumba Filho herdara “parte considerável do engenho Graça (...) conhecida como Ilha do Bispo” (*op. cit.*, p. 120). Outra fonte de renda com que

142 Sobre o contrato de Retumba (Sênior) para a construção da ponte do Sanhauá, ver “Relatório com que o Exm.º Sr. Presidente Dr. Américo Brasileiro de Almeida Mello, passou a Administração da Província da Parahyba do Norte ao Exm.º Sr. Barão de Marauá, 2º Vice-Presidente, em 22 de abril de 1867”. Disponível em: <http://www.ppe.ipea.gov.br/pub/meb000000486/rpparaiba1867a/rpparaiba1867a.pdf>.

contaria, enquanto não saísse o pagamento das outras letras, seria buscar trabalho na ferrovia inglesa *The Conde D’Eu Railway*, alude aquele autor. No entanto, não seria provavelmente admitido após ter publicado sua *Memória*, em que dizia que aquela estrada e nada eram a mesma coisa. Conteúdo que, talvez, tenha sido apresentado como Relatório ao presidente da província, em 1886. Ao contrário, foi admitido, no começo da República, como engenheiro fiscal interino, mas demitido há apenas 12 dias de função. Sobre isso, deixaria carta publicada na Gazeta da Paraíba de 6 de dezembro de 1889:

Meu Caro Eugênio. Acabo de saber que fui demitido a bem do serviço público do cargo de engenheiro da estrada de ferro Conde D’Eu. Demitiu-me o Sr. Dr. Oliveira Cruz: isso importa para uma perfeita classificação de caracteres: estou satisfeito. Não reconheço como republicano o governo que atualmente dirige os destinos da Parahyba; porquanto você bem sabe que o partido conservador traiçoeiramente o assaltou, iludindo as vistas do governo geral. Nessas condições, não querendo tocar em dinheiro proveniente de governos mascarados, rogo que, por seu intermédio, seja direito pelo cargo de engenheiro fiscal, que exerci durante 12 dias, creio eu, e a faça recolher ao cofre da Santa Casa de Misericórdia, a cujos doentes ofereço. F. Retumba (*apud* José Joffily, p. 120, n. 3).

Além dessa incompatibilidade política com os velhos conservadores se passando a republicanos, o que o levou à perda do cargo, no mesmo ano, pelas páginas da Gazeta do Sertão (13/09/1889), Retumba Filho criticou a ferrovia inglesa: “Será possível que o por-

to de uma província fique entregue a estrangeiros, sem a mínima intervenção do governo do país?” (*op. cit.*, p. 132, n. 4).

A resposta mais imediata de Retumba Filho foi inscrever sua candidatura a deputado federal:

Cidadão eleitor: Apresento-me candidato a uma cadeira no seio do Congresso Constituinte (...) Como medida preliminar para a solução da questão social a que algum dia havemos de chegar, quero a obrigatoriedade do trabalho e sua organização segundo as forças do indivíduo (...). Campina Grande 10-01-1890. F. Retumba (*op. cit.*, p. 140, n. 2).

Mas desistiu, em seguida. Talvez para não se confrontar com o irmão mais novo, oficial naval, João da Silva Retumba, que se elegeria para a legislatura de 1891/93¹⁴³.

Se Retumba Filho se uniu a Irineu Joffily, em 1888, na criação do jornal *A Gazeta do Sertão*, a partir de 1890, se afastaria do jornal. Neste mesmo ano morreu, misteriosamente, no Recife. José Joffily suspeita que ele se suicidara, mas que, por justificativas de funeral eclesiástico, a família teria mantido reservas e silêncio. Parecia terminar no esquecimento essa família, cujo tronco remontava a Francisco Soares da Silva Retumba (casado com Alzira Soares

143 Nasceu na cidade da Paraíba (a capital), em 1 de novembro de 1857, e faleceu em 13 de julho de 1899. Como oficial da Marinha, participou da Revolta da Armada, sendo processado e depois anistiado. Fora este filho, o velho Retumba Francisco Soares Da Silva Retumba teria também uma filha, Ilisia Soares da Silva Retumba, nascida em 22 novembro de 1859. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/RETUMBA,%20Jo%C3%A3o%20da%20Silva.pdf>.

Retumba), que aparece na lista de descendentes do capitão-mor Bartolomeu da Costa Pereira¹⁴⁴.

UMA MEMÓRIA CONTRA A CONDE D'EU (?)

Ao mesmo tempo em que se construía a extensão para Cabedelo, apareceu, na Paraíba, uma *Memória sobre os melhoramentos de que precisava a Província da Paraíba*, escrita pelo engenheiro Francisco S. da Silva Retumba (Júnior), que fora nomeado engenheiro-fiscal da Conde D'Eu, mas não assumira, pois fora renomeado para outro empreendimento.

Em 1887, o engenheiro Retumba dizia que (...) “essa estrada e nada é absolutamente a mesma cousa. Ela não consulta os interesses da província” (1912, p. 200). Talvez isso justifique a crítica, segundo Fernandes (1999, p. 179), de que a ferrovia só representava até então os interesses dos proprietários canavieiros; faltava desenvolvimento em favor do comércio do algodão. A crítica de Retumba era bem abalizada, visto que ele conhecia, pessoalmente, o interior da província, pois em 1887-8 percorreu o interior da Paraíba em missão do governo (ALMEIDA, 1997, p. 153).

144 Bartolomeu da Costa Pereira tomou posse como primeiro capitão-mor da Vila Real do Brejo de Areia (hoje, Areia – PB), no dia 5 de setembro de 1818. Ainda antes do ano de 1800, doara um terreno para a construção da capela onde hoje se ergue a igreja matriz da cidade. Na revolução de 1824, embora sem culpa, foi preso em Areia e arrastado ao calabouço da fortaleza de Cabedelo - PB. Disponível em: https://www.myheritage.com.br/person-1000099_33068262_33068262/capitao-mor-bartolomeu-da-costa-pereira. Aqui há uma contradição, pois O site *FamilySearch* dá dona Thereza Maria de Lima e Silva como esposa, mãe da Ilisia Soares Retumba. Teria Retumba, o sênior, tido dois matrimônios? Ou a primeira referência diz respeito à esposa do Retumba Filho? Disponível em: <http://www.ihgp.net/memorial4.htmf>. FamilySearch. Batismos, 1688-1935. Disponível em: <https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:XVMR-CMS:5>.

Vejamos as primeiras páginas desta *Memória*, que mostram uma crítica feroz contra a empresa inglesa.

Estradas de ferro¹⁴⁵

É incontestável que o segundo dos grandes males que oprimem a província é a falta completa de vias rápidas de comunicação. É tão sensível essa falta que, depois de que anteriormente já ponderei a esse respeito, nada mais é preciso dizer em justificação de meu asserto.

É notável a contradição em que caem os habitantes da capital, querendo obrigar os gêneros da província a procurar nosso porto e não promovendo o estabelecimento de estradas de ferro no sertão! Se mesmo as estradas de rodagens são poucas e em más condições, como sei por experiência!

Existe atualmente a estrada de ferro “Conde d’Eu”, com dois ramais, um para o Pilar, outro para a Independência.

Mas essa estrada e nada é absolutamente a mesma cousa. Ela não consulta os interesses da província. (...) (negrito nosso).

Começa sua crítica pela garantia de juros:

Se boas intenções presidiram a confecção de semelhante via férrea, não se pode negar que a

145A parte da *Memória*, correspondente a Estradas de Ferro, é a sexta divisão de assuntos do autor. Revista do IHGP, Anno IV, Vol. 4, 1912, p. 200-209. O excerto, aqui, corresponde às páginas 200-2.

garantia de juros, de que goza, veio tudo gravemente comprometer.

Sou contrário, em tese, a toda e qualquer sorte de garantias de juros. Elas nada mais são do que uma especulação pouco digna, que antes matam do que salvam as empresas a que são concedidas. As garantias de juros, se a princípio foram talvez eficazes, tornaram-se depois um simples meio, não se trazer benefício a este país, mas de emprestar indiretamente dinheiro ao governo a prazos longos e a juros elevados, sem nenhum proveito. (1912, p. 200).

Achava o montante de capital exagerado, mas, convenhamos, não apresenta nenhuma descrição crítica dos custos, sequer se refere ao material de ferro importado da Inglaterra, salários de técnicos e trabalhadores especializados, de forma que seu cálculo parece um chute: “(...) a concessão da garantia de juros foi feita sobre um capital de 6:000.000\$000¹⁴⁶ réis, quando é evidente, ao primeiro lance de olhos, que não se gastou mais de 2:000.000\$000”. E conclui:

Se o governo, cedendo a justa indignação e à boa previsão, suspender algum dia a garantia de juros que concedeu a estrada de ferro “Conde d’Eu”, esta não poderá se sustentar nem mais um só dia, salvo se for prolongada para o interior da província. (*op. cit.*, p. 201).

146 Lê-se: seis mil contos de réis. Para melhor compreensão, deveria ser grafado da seguinte maneira: 6.000:000\$000. Para esclarecimentos, a unidade monetária que sobreviveu todo o Império e adentrou a República, até 1942, não era o “mil réis” (que passou a valer “hum cruzeiro”) e, sim, o real, totalmente já desvalorizado no início do Império, a ponto de se contar de fato, como unidade monetária, o montante (e insignificante) “hum mil réis” (1\$000). Portanto, “hum conto de réis”, valeria “hum milhão de réis”.

Em seguida, alega que a Companhia tem agido de má-fé:

(...) comprometeu-se a construir um certo número de quilômetros de estrada; ela os fez, com efeito, mais ou menos, porém procedeu com a mais requintada má-fé.

Plantou em terra trilhos que, na verdade, perfazem em extensão o número de quilômetros necessários, mas quilômetros de trilhos não são quilômetros de caminho.

Do quanto foi lesada a província dá evidente prova o espontâneo número de curvas imensas e desnecessárias, algumas das quais abertamente forçadas, que se encontra a cada passo, desde o começo até o fim da linha. A tática foi hábil, não há dúvida.

Notoriamente os trabalhos da linha são mal feitos e ainda pior conservados. (...) (*Ibidem*).

Mais adiante, volta ao ponto da ineficiência da empresa, mostra como a empresa lida com a administração provincial. Cita, em seu argumento, o relatório do presidente da província, que alegava ser “precário o estado financeiro da companhia”, tendo, aquela autoridade, lançado mão de “elevada multa para obrigar a companhia a realizar, no leito da estrada, um pequeno melhoramento a que se tinha obrigado pelo contrato. E parece que nada se fez ainda” (*Ibidem*, p. 202).

Também ataca as tarifas da empresa, alegando que “os preços de passagem e cargas na estrada de ferro “Conde d’Eu” são excessivos e não oferecem quase vantagem nenhuma à população do interior”, e que as “reclamações têm sido numerosas”. Embora o governo obrigasse a companhia a diminuir as tarifas, relata o engenheiro:

Esta pareceu ceder e propalou que o pedido do governo ia ser satisfeito. Com efeito, algum tempo, depois, foram publicadas as novas tabelas de preços e chegou-se a acreditar na sinceridade da companhia. Brevemente, porém, reconheceu-se que o público havia sido vítima de mais uma hábil mistificação (*Ibidem*).

Sobre esse assunto, conclui: “De sorte que aí acha-se a estrada a concluir seus balanços anuais sempre com déficits extraordinários e sem empregar o mínimo esforço para sair dessa apatia”. E se pergunta: “Para que (?), se a garantia de juros chega-lhe de sobra para tudo” (*Ibidem*).

Aponta, então, como solução, tanto para a empresa como para a Paraíba, que a estrada continuasse para o sertão.

É preciso, de qualquer modo, obrigar a companhia a marchar em procura da serra da Borborema. Cumpre notar que a estrada de ferro do Recife a Timbaúba já está feita e será inaugurada a 2 de dezembro do corrente ano. Qualquer negligência a esse respeito pode acarretar males extremos; o que está em questão é se o ponto (*sic!* Mas deve ser porto) da província será a Paraíba ou Pernambuco. (*Idem*, p. 202).

Sua colocação, à época, devia-se à construção do prolongamento da *CDEu*, em direção ao porto natural de Cabedelo, onde se pretendia construir um molhe, onde a ferrovia deixaria as cargas para as grandes embarcações. Retumba preferia que o investimento fosse para o interior, o que me parece uma contradição, pois, ao permanecer o porto, no Sanhauá e aumentando o transporte de

cargas de quase todo o interior, através de sua pensada ferrovia, a exportação viraria um pandemônio. No entanto, ele replica: “Eu já disse que a questão de porto ou de vias de exportação, relativamente à riqueza geral da província, é negócio de pouca monta” (*Idem*, p. 202)¹⁴⁷.

Nesse sentido, Retumba era contra o ramal de Cabedelo, pois dizia:

Já se vê que não me é possível, de modo nenhum, associar-me ao pensamento daqueles que, promovendo o prolongamento da estrada de ferro a Cabedelo, abrigam a ideia de mudar para ali o porto e conseguintemente a capital.

Mil vezes seria mais produtivo o dinheiro que se vai empregar nesse prolongamento, *se em vez de ser este para o Cabedelo, fosse para o sertão* (itálico nosso). Mas já agora parece que é tarde. Nada obsta, porém a que empreguemos esforços por outro lado (*Ibidem*).

A partir dessas críticas a administradores ingleses, o engenheiro começa a expor suas ideias de como seria a continuação da *CDEu* (ou outra qualquer que a substituísse):

Qualquer que seja a companhia que se organizar para levar a efeito semelhante traçado, é condição essencial efetuar a compra da atual estrada

¹⁴⁷ Nesse caso, Retumba estava totalmente enganado. Ora, numa situação de divisão internacional do trabalho, no século XIX, o país agroexportador tem, sim, que possuir adequados portos para exportação de seus produtos agrícolas. O atraso econômico da Paraíba, bem como o do Rio Grande do Norte, tomando como contraponto o de Pernambuco, deve ser atribuído, também, à falta de portos, de grandes portes, trocadilhos, à parte.

de ferro “Conde d’Eu”, porquanto, nas mãos dos atuais diretores, não inspira ela a mínima confiança (*Idem*, p. 203).

Urgia tomar essa atitude, pois a *GWBR* avançava em direção aos limites sul da Paraíba; no final daquele ano (1887), ia ser inaugurado o trecho Recife-Timbaúba:

É preciso, de qualquer modo, obrigar a companhia a marchar em procura da serra da Borborema. Cumpre notar que a estrada de ferro do Recife a Timbaúba já está feita e será inaugurada a 2 de dezembro do corrente ano. Qualquer negligencia a esse respeito pode acarretar males extremos; o que está em questão é se o ponto (*sic!* Mas deve ser ‘porto’) da província será a Paraíba ou Pernambuco (*Ibidem*).

Se havia uma justificativa para a apreensão de Retumba quanto a estender os trilhos era porque a concorrência de almocreves ainda era grande. Basta ver o que demonstrava Silva Coutinho, que esteve na Paraíba. Diz que, na capital, entraram 131.429 sacas de açúcar, mas apenas 55.558 haviam sido pela *CDEu*, enquanto que 75.871 haviam sido por “cargueiros” (almocreves?). Quanto ao algodão, Silva Coutinho diz que entraram 5.242 fardos, enquanto que, através dos cargueiros e barcaças, 17.088 (*op. cit.*, p. 10;12)¹⁴⁸

Portanto, essa concorrência com os meios tradicionais de transporte é o que motivava Retumba a prosseguir no seu discurso.

¹⁴⁸ Um ano depois, essa concorrência volta a ser demonstrada, agora no discurso inglês, publicado na *The Railway Times*, em que a ferrovia carregara 5.900 toneladas de açúcar e algodão, enquanto almocreves (*by horse and wagons* – carros de boi?) carregaram 6.100 toneladas (*RT Oct.* 19, 1889).

No entanto, o traçado proposto por ele é pura imaginação, utópica, se se levar em conta o modo de produção então existente, baseado unicamente no setor agromercantil, atividade primária.

Assim, ele expõe seu sonho:

Penso que a província da Parahyba tem de ser cortada algum dia por uma extensa rede de caminho de ferro: é isto indispensável ao desenvolvimento de sua agricultura, à exploração de suas riquíssimas minas de toda a natureza, e mais que tudo, à introdução da ciência e da instrução em toda a extensão do território paraibano. (*Idem*, p. 203).

Sua descrição do traçado inclui tantas localidades sem produção adequada que parece mais desejo do que realidade (Ver *Memória*, em Anexos). Muito antes da ligação entre Itabaiana e Campina Grande (pela *GWBR*), Retumba já propunha à *CDEu*, ou sucessora, que o traçado deveria partir do Pilar, distância de cerca de 100 km. Em seguida, faz todos os cálculos em moeda nacional, o que daria cerca de 2.280:000\$000 (dois mil, duzentos e oitenta contos de réis), sem incluir as desapropriações, que, segundo diz, os proprietários estariam dispostos a doar o terreno (*op. cit.*, p. 205).

Em seguida, de forma totalmente sucinta, fala do traçado Mulungu-Areia, dando só a distância (40 km) e os custos de 1.100:000\$000 (um mil e cem contos de réis). Um terceiro ramal seria o de Independência a Bananeiras, em cerca de 30 km (*op. cit.*, p. 206).

Sua utopia chega ao ponto de calcular que a província ficaria com cerca de 800 km de ferrovias e que, em todos estes ramais e

linha principal, ocorreriam cerca de “100 ou 150 viagens” por dia (*op. cit.*, p. 207). Sonhava com a Bélgica, onde teria feito seu curso?

*

Outros *outputs* indiretos gerados pela *CDEu* dizem respeito às empresas que foram se estabelecendo já na República. Em 1890, o engenheiro Luiz Felipe Alves da Nóbrega, formado pela Escola de Pontes e Calçadas, de Paris, foi um dos incorporadores da fábrica de cimento de Tibiri, cuja construção ficou a cargo da firma Luiz Nóbrega & Cia., entre 1890-92. A concessão anterior, de 1885, havia sido dada ao engenheiro paraibano Cyro Deocleciano Ribeiro Pessoa Júnior, envolvido na construção de ferrovias. A fábrica era uma companhia inglesa? Ademar Vidal (*apud* GALLIZA) diz que era francesa, e Galliza apresenta seu gerente: o francês J. B. La Vallée. A empresa tinha, como químico, o inglês Thom E. Brown (ou Downes, segundo VIDAL, 1946, p. 77); e, como mecânico, C. A. Harrison; o primeiro torneiro (fornheiro *apud* VIDAL) foi C. T. Fritz Gerald. A autoria do projeto coube ao Dr. Henry Faija (que, provavelmente, nunca veio ao Brasil, pois não há registros em seu obituario)¹⁴⁹, administrado pelo engenheiro gaúcho Luís Felipe Alves da Nóbrega. A construção ficou a cargo do engenheiro carioca José Pinto de Oliveira Júnior, diplomado pela Filadélfia. Segundo a autora, a falência foi obra de concorrência de *trust* inglês (GALLIZA, 1993, p. 166-169). Por volta de 1905, a fábrica existia, mas não estava em funcionamento.

149 O engenheiro Henry Faija nasceu em Londres, em 1844, e formou-se no *University College of London*. Foi um daqueles ingleses *self-made-man*, pois lidou com construções de navios, fundição de material para ferrovias e pontes e montou um laboratório para estudos do cimento Portland, deixando alguns trabalhos escritos sobre suas experiências. Faleceu em 1894. Disponível em: <http://www.icevirtuallibrary.com/doi/abs/10.1680/imotp.1895.19859>.

Em 1892, foi fundada a fábrica de tecidos Tibiry, cujo mestre de feição era um inglês, de quem não obtive o nome (FERNANDES, 1999 p. 68).

De qualquer maneira, engenheiro passou a ser uma figura presente nos meios, não só empresariais, mas sociais. Por volta da primeira década depois do arrendamento da *CDEu* à *GWBR*, pelo menos estavam atuando, na Paraíba, os engenheiros Antônio Augusto de Figueiredo Carvalho, César Cândido do Couto Cartaxo, Júlio Destord (com o seu famoso Relatório sobre os recursos mineralógicos da Paraíba, de 1899), Júlio Geiger, Lajorbe Barcellos e Luiz de Souza Mattos (este, nos anos 1890, era o responsável pela Comissão de Melhoramento do Porto da Paraíba).

No entanto, o desenvolvimento da indústria tinha sido pífio. Por volta de 1905, a capital (com seus 18.000 habitantes) só dispunha de uma fábrica de açúcar, pertencente à Companhia Açucareira Parahyba Sergipe: a Usina São João, que possuía, no Rio de Janeiro, uma importante refinaria. No mais, o que se via eram fábricas de bens de consumo, como sabão, tecidos, bebidas e gelo, ou de beneficiamento, como a prensa hidráulica a vapor de Kroncke, mosaico, cimento, que, por esta época, se encontrava sem funcionar. Nada parecia ter despertado o enorme município da capital, que ia de Cabedelo às terras de Alhandra e Pitimbu, já na divisa com Pernambuco, pelo rio Goiana.

A *CDEU* E OS TEMPOS REPUBLICANOS

A ferrovia, que carregava um título monarquista em sua firma, continuou operando, agora sem a fada madrinha. E, mais do

que isso, a República não só lançou uma nova política ferroviária, como sua política financeira trouxe remédio bastante amargo para as companhias estrangeiras que operavam ferrovias no Brasil.

Apesar de a *CDEu* ter sido otimista com novos elementos que poderiam enriquecer seu tráfego, o ramal de Cabedelo, um engenho central perto da estrada e um elemento conjuntural (embora repetitivo), a seca, teve que se deparar com a política financeira que começaria a minar suas receitas.

O movimento da ferrovia após a seca de 1889¹⁵⁰, já apresentava uma receita mais favorável à companhia, principalmente contando com a mobilidade que começava a se operar em torno do ramal de Cabedelo, com relação a lazer. Comparando o movimento da ferrovia do início com o de sete anos depois, vê-se que cresceu favoravelmente o tráfego do interior para o porto.

TABELA 07- MOVIMENTO DOS TRENS DO INTERIOR (TONELADAS)

Produtos	1884	1885	1991
Algodão	497	1.087	6.471
Açúcar	4.540	2.989	3.619
Milho	25	74	2.374
Madeiras	-	304	2.226
Algodão/Caroço	-	285	7.158
Farinha	33	171	-
Diversos	1.890	1.423	10.452
TOTAL	6.985	6.333	31.969

Fonte: Para 1884-5, dados arredondados, a partir de Silva Coutinho, *op. cit.*, p. 96; Relatórios do Ministério da Agricultura, 1892.

150 A seca voltará a atingir a população e a economia do Estado em 1899, provavelmente, influenciando o movimento de passageiros da segunda classe (68.503) que parece ter mais que duplicado com relação ao da primeira classe (26.612), num total apontava de 95.115 passageiros (RMIVOP, 1899).

No entanto, com as mudanças na política financeira, o câmbio desvalorizado, em relação ao par, viria prejudicar a empresa.

*

A República buscava equilíbrio econômico-financeiro após o fim do regime de trabalho escravizado. Era necessário implantar novo modelo de crédito para garantir o trabalho assalariado e a contenção de gastos. Para esse fim, lançou duas políticas, na década de 1890: o Encilhamento, que terminaria por provocar uma bolha inflacionária, e o *Funding Loan*, como tentativa de corrigir as distorções provocadas pela política anterior¹⁵¹.

O governo republicano, tentando adotar uma política adversa à imperial, no tocante ao financiamento de empresas estrangeiras no país, retomou a discussão sobre a encampação não só da *RSF* e da *BSF*, mas de outras inglesas, no perímetro canavieiro. Embora contra o financiamento, a República também queria mostrar que estava a favor do lema de sua bandeira: o progresso (capitalista). Rui Barbosa era contra a política imperial de financiamento das ferrovias inglesas, pois não produzira bons resultados, segundo ele, o que tinha custado “enorme sacrifício do Tesouro Nacional”, já que:

(...) as linhas não foram bem exploradas, ou as ferrovias inglesas custaram mais que as nacionais, não somente na sua construção, mas em suas despesas (...) a política de garantia tinha sido pesada para suportá-la (...) por causa da alta taxa de juros de 7% (RODRIGUES, Ap-

151 O Governo Republicano lançou o Encilhamento para controlar o mercado financeiro afetado pela abolição da escravatura e pela queda do câmbio. Já o *Funding Loan* um empréstimo, por 13 anos, foi uma tentativa de ajustar o país ao padrão ouro, como o curto equilíbrio financeiro alcançado em 1892-5 (PELAEZ; SUZIGAN, 1976, p. 180-4).

pendices n. 2, p. 103-104 *apud* MELO, 2016, p. 204/5).

O então ministro da Fazenda, Ruy Barbosa, autorizou os bancos a emitirem papel-moeda além de operarem toda sorte de transações financeiras e comerciais, até mesmo empréstimos para indústria e agricultura. Isso causou uma tremenda inflação, uma febre de especulações financeiras atingiu todo o país, levando o capital, em menos de três anos, a um aumento de 377%. Se durante todo o Império, o capital das companhias alcançou 410 milhões de contos de réis, no Encilhamento, o capital subiu a 1.1 milhão de contos de réis (PELAEZ; SUZIGAN, 1976, p. 178-179; TANNURI, 1981 *apud* MELO, 2016, p. 204).

Ao mesmo tempo, o governo da União lançou uma nova fase na política ferroviária, retomando as ideias do ministro Antônio Prado, no apagar das luzes do Império (1887), que se tratava de unir pontas de trilhos, principalmente no Nordeste canavieiro (MELO, 2016, p. 203-207). Foi a tentativa de unir Timbaúba-PE a Pilar-PB, e Independência-PB a Nova Cruz-RN.

Todas as companhias inglesas sofreram com a política do Encilhamento, quando todas as companhias estrangeiras tiveram seus dividendos diminuídos, principalmente com as consequências, devido à taxa de câmbio (Ver Apêndice). Se, até então, o câmbio fixo pelo padrão ouro estava a 27d (p), em 1889, o câmbio tinha chegado a 1\$000/37p (Ver MELO, *op. cit.*, p. 203)¹⁵².

Pode-se observar a queda do câmbio (*pence*/por mil réis), usei quinquênios relativos ao tempo de operação da *CDEu*. Se, em

152 RT April 12, 1890, p. 482.

1880, o câmbio estava em 22 3/32 pence por mil réis, em 1885, caiu para 18 19/32 e, nos anos iniciais da República, chegaria a 2 9/16 (1895) e a 9 1/2 (1900) (NORMANO, 1975, p. 183).

Pairava, então, no ar, para os acionistas da *CDEu*, uma ameaça a diminuir seus dividendos, principalmente para as empresas que tinham algum ramal garantido em contos de réis. Talvez isso tenha, também, incentivado a empresa a negociar a sua venda ao governo brasileiro. Um dos dirigentes da ferrovia em Londres, Gerard P. Torrens, diretor presidente da *Conde D'Eu*, por volta de 1902, foi o testa de ferro oficial para todas as ferrovias, quando da encampação.

No fim dessa década, a primeira sob o novo regime, perdas surgiram devido à política do *Funding Loan*, que obrigou todas as linhas a receberem bônus daquele plano em lugar dos 7% da garantia. Tratava-se da política do ministro Joaquim Murinho, uma tentativa de ajustar o país ao padrão ouro, como o curto equilíbrio financeiro alcançado em 1892/1895, dentro da concepção metalista. O câmbio, no entanto, continuou caindo. A política monetária visava estabilizar o câmbio e controlar a inflação, através de um fundo-empréstimo, por 13 anos, quando bancos, inclusive o Banco do Brasil, perdiam seus direitos de emissor; e todas as companhias, principalmente as estradas de ferro, foram obrigadas a receber bônus em lugar da taxa de juros da garantia. Tal política levou a *RSF* e as demais ferrovias estrangeiras a reduzirem seu capital de giro, já que elas precisariam vender seus bônus por dinheiro em espécie em Londres.

Desde 1890, buscava-se uma solução para cortar a taxa de juros que garantia o capital das inglesas. Rui Barbosa, então, nomeou o empresário José Carlos Rodrigues (que já havia sido,

anteriormente, indicado pelo Ministro da Agricultura, Antônio Prado, em 1888) agente especial para discutir, em Londres, com as diretorias da *RSF* e da *BSF*, a encampação dessas ferrovias pelo governo republicano.

Para isso, em 1897, mais uma vez, voltou à cena, o dono do *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, José Carlos Rodrigues, incumbido pelo ministro Campos Sales para negociar o resgate em Londres. Voltou-se a essa prática, em 1897, quando o ministro Murinho resgatou, além da *BSF*, as quatro do Nordeste açucareiro, do São Francisco ao Potengi (a *NNC*, a *CDEu*, a *RSF* e a *Alagoas Railway*); e, posteriormente, o ministro de Campos Sales as arrendou à *GWBR*, juntando as estatais *Paulo Afonso*, *Estrada de Ferro Sul de Pernambuco* e *Estrada de Ferro Caruaru*.

Assim, como aconteceu com a *RSF*, as diretorias das outras coirmãs ferroviárias, em Londres, receberiam bônus do governo brasileiro pela garantia dos juros. A *CDEu* e todas as companhias estrangeiras foram obrigadas a adotar o novo padrão, resultando em depreciações dos seus ativos, com relação ao câmbio, quanto à receita, já que o governo não estava mais respeitando o padrão-ouro.

Esses problemas da política econômica nacional tiraram a diretoria do sério, como se atesta na carta do presidente da *CDEu*, Gerard Torrens, ao representante do Brasil, na Inglaterra, em 1894, sobre a política de parar a garantia de juros daquela ferrovia sem avisar. Em anexo, o *chairman* mostrava a carta enviada a Pedro Betim Paes Leme, em Paris, sobre o assunto. E continuava:

(...) que o governo reteve o pagamento da garantia porque o alegado superávit de lucros do

ano terminado em junho de 1893, anunciando para cerca de 42 contos não tinham sido pagos ao tesouro no Rio em conformidade com o novo regulamento de dezembro de 1892¹⁵³.

Em seguida, diz que a Companhia não sabia dos fatos e que não tinha recebido telegrama de 21/7/93 sobre o assunto. O total suspenso era £25,403 3s 9d. O governo reclamava de cerca de £4,000. O *board*, em Londres, aceitava o desconto acima de 42 contos que o governo tinha decidido em dezembro de 1892 e junho 1893¹⁵⁴.

A *CDEu* teve um custo médio, por quilômetro, de 49:586\$000, um pouco acima do da *GWBR* (46 contos), igual ao da *NNC* e muito abaixo do custo da *RSF*, que fora de 116 contos de réis. O que mudou entre a pioneira e a *CDEu* foi também a zona de privilégio, que caiu para 20 km; e o prazo da garantia, que, como todas do Regulamento de 1874, passou a 30 anos, enquanto que a *RSF* fora de 90 anos¹⁵⁵.

No entanto, com a desistência da *CDEu* de construir o prolongamento Mulungu-Campina Grande e devido à *GWBR* ter assumido o arrendamento da ligação (estatal) Timbaúba-Nova Cruz, passando por Itabaiana, terminou o Governo da União incluindo a *CDEu* no pacote de encampação e posterior arrendamento à *GWBR*.

153 AHI. *Letter from Gerard Torrens (chairman of Conde D'Eu), London 12th January 1894 to the Minister of Brazil in London.*

154 *Ibidem*. AHI. Pasta de Documentos Avulsos.

155 Quadro I – Informações Técnicas e Formais das Ferrovias Nordesteiras *apud* CAMELO FILHO-ZUZA, 2000. Disponível em: <http://200.129.209.183/arquivos/arquivos/78/EDITORA/catalogo/transportes-e-formacao-regional-contribuicoes-a-historia-do-transporte-no-brasil-alcides-goularti-filho-e-paulo-roberto-cimo-queiroz-orgs.pdf>.

COMPRA E ARRENDAMENTO DA *CONDE D'EU*

A *Conde D'Eu Railway* e a *Natal-Nova Cruz Railway* tornaram-se as duas ferrovias inglesas mais deficitárias no Nordeste açucareiro de então, sendo que a “paraibana” sequer alcançou uma receita líquida no tráfego. Ambas receberam a garantia *pro tanto* e puderam manter a distribuição de dividendos, desde que as receitas líquidas no tráfego alcançassem o rendimento estimado de 7% por três anos seguidos. Esse sistema, que significava uma parada na sangria dos recursos nacionais, manteve, no entanto, a taxa de 7% de garantia, que, como diria Mauá, era um terrível engano em que o país se metera, na ânsia das assembleias provinciais construírem suas ferrovias a qualquer preço¹⁵⁶.

Nem sempre houve convivência entre engenheiros nacionais e capital estrangeiro. Em nível nacional, por exemplo, Cristiano Ottoni, que foi dirigente ferroviário (da EF Pedro II), se opunha ao descontrole das contas inglesas: “(...) Muito atrasados nos supõem esses senhores ingleses, até em aritmética” (OTTONI, 1866, p. 29 *apud* MELO, 2016, p. 39). Era um crítico ferrenho da exploração que os capitais ingleses vieram fazer aqui, e também de alguns políticos e técnicos brasileiros que defendiam os interesses britânicos. Admitia a presença do capital estrangeiro, desde que fiscalizado pelo governo, pois sabia que, sem ele, seria impossível o país entrar na era do progresso positivista (MELO, 2016, p. 40). Na Paraíba, um engenheiro parecia ser dessa estirpe, Francisco Soares Retumba. Sobre os juros, Retumba, antes de ser nomeado para o cargo de engenheiro fiscal da *CDEu*, escreveu em sua *Memória*:

156 IHGB, L 515, D 12. *Mauá to De Castro, Rio, 7th April, 1861.*

Se boas intenções presidiram a confecção de semelhante via férrea, não se pode negar que a garantia de juros, de que goza, veio tudo gravemente comprometer.

Sou contrário, em tese, a toda e qualquer sorte de garantias de juros. Elas nada mais são do que uma especulação pouco digna, que antes matam do que salvam as empresas a que são concedidas. As garantias de juros, se a princípio foram talvez eficazes, tornaram-se depois um simples meio, não de trazer benefício a este país, mas de emprestar indiretamente dinheiro ao governo a prazos longos e a juros elevados, sem nenhum proveito (1912, p. 200).

Diante da crise, ainda na década de 1880, quando a *CDEu* decidiu não assumir o prolongamento Mulungu-Campina Grande¹⁵⁷ e, sim, construir um ramal para o porto de Cabedelo, havia quem advogasse sua fusão com a *GWBR*, que a renda aumentaria se fosse feita a ligação de Pilar com o ramal da *GWBR* de Nazaré (SILVA COUTINHO, 1888, p. 97). Não seria a *CDEu* a primeira a não cumprir o traçado projetado. Antes dela, na década de 1860, tanto a *RSF* como a *BSF* não cumpriram a construção de todo o trecho contratado, tendo o governo que assumir o restante até as margens do São Francisco.

A *GWBR* se antecipou e arrendou do governo a construção dos trechos Timbaúba-Pilar e Independência-Nova Cruz, em 1899. O arrendamento da linha Timbaúba-Pilar seria por 53 anos, e o

157 A ligação Mulungu-Campina Grande era a esperança do plano Geral da Viação e que se presumia chamar-se de Estrada de Ferro Central da Paraíba, que se prolongaria além de Campina, em direção ao sertão, como discursava o presidente Álvaro Machado, em sua mensagem à Assembleia, em 1896, (*apud* http://cgetalhos.blogspot.com.br/2012_12_01_archive.html#.WFJ7hVUrLIU).

governo teria o direito de compra depois de 30 anos. Ao fim do contrato, o Estado incorporaria, gratuitamente, todo o material rodante. Não obstante, esse contrato veio a ser alterado um ano depois. O Estado tentou criar uma rede ligando Recife a Natal, numa linha de 474 km, mesmo sabendo que a *NNC* era uma linha deficitária, que chegara a apresentar uma perda de 100%, ao fim da década de 1890. Por seu turno, a *Conde D'Eu* apresentou somente 13% de perdas. Ambas as linhas baixariam as receitas da *GWBR* para 5% nos primeiros anos dessa aventura (PINTO, *op. cit.* p. 132; RODRIGUES, *op. cit.* p. 51-2)¹⁵⁸.

A política de arrendamento teve início, de fato, quando as ferrovias, na República, passaram para a administração do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. A partir daí, começou a política de encampação das ferrovias estrangeiras, acordando, governo e *GWBR*, em reescalonar as etapas em que se daria a compra da *RSF* e das demais inglesas da região canavieira do Nordeste, o que duraria até 1904, com a compra da *Alagoas Railway Company*. Subsequentemente, todas as cinco companhias ferroviárias inglesas entre Natal e Maceió foram arrendadas à *GWBR*, junto com as estatais EF Paulo Afonso, EF Central de Pernambuco (anteriormente, EF Caruaru) e EF Sul de Pernambuco, bem como os projetos de ramais interligando linhas, como o trecho Timbaúba-Pilar. Teria conseguido o governo realmente parar a sangria de capital para fora do país?

A *Conde D'Eu* era uma estrada não lucrativa, não só devido ao seu tráfego deficiente, mas devido ao alto capital investido. Por outro lado, teria uma taxa mais alta de juros. Acionistas e diretores da *Conde D'Eu* também receberam mais que seu capital original, aproximadamente 149% (Ver Tabela 51).

158 *The Brazilian Review*, November 28th 1899, p. 783.

O arrendamento à *GWBR* se deveu à capacidade desta de construir ramais sem precisar da garantia de juros do governo brasileiro, como fez com o trecho Nazaré (da Mata)-Timbaúba (42 km), aberto em 1888; e, posteriormente, o trecho Timbaúba-Pilar (30 km), aberto em 1901 (BRADSHAW, 1904, p. 469). A concessão deste ramal (que duraria 53 anos), pelo Decreto n. 3.467, de 30/11/1899, previa que nenhuma garantia de juros seria dada à *GWBR* e que esta assumiria a obra no ponto em que o governo federal tinha suspenso a construção, incorporando, a empresa inglesa, toda a infraestrutura criada para aquela finalidade. No final da concessão, o trecho voltaria ao Estado brasileiro, sem nenhum pagamento, desde que a *GWBR* comprasse ou se fundisse com a *CDEu* e, também, assumisse a construção do trecho Guarabira-Nova Cruz (*Ibidem*). Mudanças no contrato levaram o próprio governo a custear esta última ligação, dando £170,000 em bônus a 4%, já que, no caso específico, foi o governo que encampou tanto a *CDEu* como a *NNC* e as demais inglesas, e as arrendou à *GWBR* (*Idem*, p. 470). A ligação Pernambuco-Paraíba, pela *GWBR*, ocorreu com a abertura do trecho Timbaúba-Pilar, na altura da estação Rosa e Silva, em 1900; e, um ano depois, o trecho desta estação até Itabaiana. Em poucos meses mais, abriu-se o tráfego até o Pilar (1901) (PINTO, 1949, p. 132). O trecho Guarabira-Nova Cruz foi aberto ao tráfego em 1903. Ao assumir as extensões dentro da Paraíba, das quais a *CDEu* declinara, a *GWBR* assumiu também a reconstrução da ponte da ferrovia em Cabedelo.

Se as taxas de garantia forem comparadas com a extensão da linha e os custos, a *Conde D'Eu* recebeu £6,753. A empresa também apresentou o segundo custo mais alto por quilômetro (£1,844), daí, porque, só detinha 40% de seu capital (Ver tabela).

Como o Governo não descontou a garantia paga, a *Conde D'Eu* teria custado menos¹⁵⁹.

Com respeito à ferrovia *Conde D'Eu*, é necessário examinar a prévia ideia de junção com a *GWBR*. Em 1901, enquanto o Governo negociava a compra da *RSF*, as diretorias da *GWBR* e da *Conde D'Eu* já conversavam sobre a junção, já que a *GWBR* tinha construído a extensão Timbaúba-Pilar. Tal aliança de interesses era possível porque parte dos acionistas da *GWBR* detinha também ações da *Conde D'Eu*. A *GWBR* tinha proposto trabalhar a linha da *Conde D'Eu* meramente pela receita bruta durante os próximos 10 anos. A *Conde D'Eu* deveria fazer face aos juros das debêntures e à redenção da garantia, enquanto os acionistas manteriam seus lucros. Isso permitiria 4% ou 5%, até 1910, quando a garantia expiraria e ambas as companhias seriam amalgamadas, ação por ação. Até então seria possível adquirir dividendos de 2% a 3%¹⁶⁰.

Para comprar a *CDEu*, o Governo ofereceu £610,000 de bônus, incluindo a quantia de £10,000 para diretores e funcionários. A soma oferecida aos diretores já havia sido criticada duramente pelos acionistas, tanto da *GWBR*, como da *Conde D'Eu*, que “(...) objetavam aos diretores de receberem compensação (...)”¹⁶¹. O Governo pagaria £24,400, ao ano, de juros pelos 5 anos seguintes, além de £27,450, de juros, durante os próximos 5 anos. O Governo economizaria £27,000 ao ano, no primeiro período, e £23,956, no segundo, comparado à taxa de garantia de £51,406. Um fundo de resgate de 0,5% deveria ser criado e produziria £15,250, por ano, para aplicar tal montante para redimir parte do estoque de

159 *The Economist*. November 9, 1901, p. 1656.

160 *The Economist*. October 5, 1901, p. 1466/7.

161 *The Economist*. October 5, 1901, p. 1466/7.

bônus até 1911. O resto deveria permanecer até 1962. Se os acionistas não concordassem com essa política, como eles poderiam gerenciar a Companhia depois de a garantia acabar? Até então, eles conseguiriam receber 3,5% a 4% ao ano, mas com os bônus do Governo, eles teriam um montante muito maior. No começo de 1902, a maioria de 12.000 votos, contra 2.940, autorizou a diretoria a vender a Companhia ao Governo, como estabelecia o acordo entre Rodrigues e Mr. Torrens. Infelizmente, a compra da *Conde D'Eu* resultaria numa aquisição de 570% mais alta que os custos originais¹⁶².

Com todos esses resgates, o Estado ainda lançaria bônus de, aproximadamente, £3,457,000 a 4%, até 1960, a uma despesa de £132,000, por ano. Além do mais, o Governo devia £170,000 à *GWBR* pelo trecho Timbaúba-Pilar, que eles tinham, mutuamente, concordado que ficasse nas contas da garantia. No começo de 1900, o número de estradas garantidas tinha diminuído para 903 km (no valor de £235,195), mas, 10 anos mais tarde, já subia para 2.169 km, orçando em £766,702. Entre 1900 e 1905, o Governo adquiriu 10 ferrovias estrangeiras por £16,600,000, a 4%. Não existe concordância a respeito dessas cifras, pois Duncan apresenta o valor de £14,605,000 dos bônus, em ouro, a 4%; enquanto Palhano de Jesus nos dá o montante de £10,046,052 (DUNCAN, 1932, p. 50-1; 53-4; ZALDUENO, 1975, p. 241; PALHANO DE JESUS, *op. cit.*, p. 722).

Pela expropriação das ferrovias estrangeiras, o Estado empregava uma manobra para evitar a contínua sangria das reservas, através da taxa de juros da garantia. Calcula-se que pelo menos £3,585,655 seriam economizados pela supressão daquela taxa. De

¹⁶² *The Economist*, October 5, 1901, p. 1466/7; *The Brazilian Review*, January 7th, 1902, p. 18.

fato, a política de bônus parecia ser econômica devido à maneira como o Governo administrava os recursos nacionais. Era mais econômico pagar em bônus a 4% do que pagar a taxa de garantia de 7% em Londres. Além do mais essa política econômica terminava por ser um repasse de ordens de pagamento, após a junção da *GWBR*.

O plano de Holt foi, inicialmente, rejeitado pelo Estado, que ofereceu a *RSF* e a EF Sul de Pernambuco para arrendar por sua taxa de garantia. Parecia mais lucrativo para o Governo, porque quase a metade da linha da *GWBR* tinha sido construída por £266,000, sem a garantia de juros; e, em caso de compra, o Estado pagaria o mesmo pela linha toda. Além do mais, a *GWBR* empreendeu a extensão Timbaúba-Pilar com um capital de £66,000, o que deveria custar £2,300 p/km contra £3,700 p/km de Nazaré-Timbaúba e £6,200 p/km da linha principal. Construir a linha até Pilar parecia ser a solução pelo capital investido na extensão de Timbaúba, sem a taxa de garantia, já que esse trecho “não tem sido fonte de lucro para os acionistas” (RODRIGUES, *op. cit.*, p. 54-6; PINTO, *op. cit.*, p. 130). No entanto, essa extensão foi construída sob o auspicioso discurso do presidente da *GWBR*, que dizia que o transporte de gado de Timbaúba, pela linha, era o maior sucesso¹⁶³.

O arrendamento da *CDEu* (junto com as inglesas *RSF*, *ARC*, Natal-Nova Cruz; e as estatais EF Sul de Pernambuco, Paulo Afonso, pelo Decreto n. 4.111, de 31 de julho de 1901, só realmente ocorreu em janeiro de 1902 (a EF Central de Pernambuco, em 1904). Era o resultado de um acordo em que a *GWBR* pagaria a taxa de 10% sobre a receita bruta até 1910 e, daí por diante, de 12% para qualquer linha (RODRIGUES, *op. cit.* p. 35; 51; PINTO, *op. cit.*, p. 130-1) (Ver Tabela 53).

¹⁶³ *The Economist*, January 26, 1901, p. 118/9; *RT October* 11, 1890, p. 432.

A *GWBR* ainda era obrigada a construir extensões de linhas, reduzir a bitola da *RSF* e adquirir a pequena EF Ribeirão-Bonito, no sul de Pernambuco. Qualquer extensão ou ramal deveria retornar ao Estado por volta de 1960, sem indenização, enquanto a principal linha da *GWBR* e ramal seriam comprados pelo valor do custo original. Esse monopólio enfrentou o protesto de Câmaras municipais na Paraíba quando a Companhia retirou trens do trecho Paraíba-Recife (PINTO, *op. cit.* p. 130-2).

Com a *GWBR*, o Estado tinha gasto £1,265 sobre o capital fixo, aí por volta de 1901. Além do mais, £170,000 tinham sido pagos pelo contrato Timbaúba-Pilar. Pelo resgate de todas as linhas estrangeiras, o Tesouro gastou um total de £11,266,894, incluindo juros. Essa política, de fato, salvou os acionistas europeus da falência e deu à *GWBR* o monopólio sobre a região canavieira no Nordeste, até 1950, quando foi, por sua vez, encampada pelo Governo Federal¹⁶⁴.

*

A *CDEu* teve o capital inicial de £675.000, com o custo quilométrico de 5.578, sendo o quinto mais baixo entre as seis ferrovias canavieiras, incluindo-se a *Bahia-São Francisco Railway*. Só para se ter uma ideia, as pioneiras *RSF* e *BSF*, custaram 8 mil e 9 mil libras, respectivamente, a mais que a *CDEu* (Ver Tabela Ferrovias e Capital, em Apêndice).

Por volta de 1887, a *CDEu*, contando o recebimento da garantia de juros desde 1880, já teria recebido £324,300, numa

¹⁶⁴ Por Lei nº 1.154, de 05/07/1950, o Governo Federal encampou a *GWBR*; no ano seguinte, criou a Rede Ferroviária do Nordeste. Em 1957, o governo criou a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, cuja Superintendência 1 (SR 1) correspondia exatamente à antiga rede *GWBR*, com seus acréscimos (EDMUNDSON, 2016, p. 341).

média de £46,000 ao ano. Das novas ferrovias lançadas na década de 1870, a inglesa, na Paraíba, recebera a segunda mais alta cota de juros, mais do que mesmo a *GWBR*. Mas isso já parecia um alívio para o tesouro nacional, quando comparado à média da *RSF*, que era, então, de £76,000 (Ver Apêndice).

Assim, a *CDEu*, nos seus 160 km, incluindo os ramais do Pilar e de Cabedelo, cujo capital desprendido orçara em £744,300 e o custo em £294,600; recebera £1,080,600. Sem descontar, contudo, a garantia já paga, a empresa foi comprada pelo governo brasileiro por £700,000 (Ver Apêndice 6).

A *CDEu* foi arrendada à *GWBR*, inicialmente, por sete anos e, até 1909, tinha dado 11% de aumento na receita, o que equivalia de 8% a 12% de aumento proveniente do arrendamento; portanto, um resultado tido regular pelo engenheiro norte-americano Roderick Crandall (1923, p. 69), num quadro geral de arrendamentos, em que apenas a antiga *RSF* e a linha original da *GWBR* estavam dando lucros; e a EFSP, perdas (MELO, 2016, p. 215).

O custo da empresa foi de 5.471 libras/km, segundo Torres (1895, p. 65), sendo o menor entre as congêneres açucareiras, concedidas na década de 1870. A empresa teria custado ao governo, em termos de garantias, cerca de £7,181 (isso, ainda, em 1888), sendo, no entanto, o valor mais baixo entre as companhias que operavam na região canavieira. Esse custo incluía não só a garantia em si (£6,069), mas juros, correções de câmbio, além de pagamentos a agentes financeiros¹⁶⁵.

¹⁶⁵ Relatório do Ministério da Agricultura, 1888, p. 145.

V PARTE

O TREM DE CAMPINA GRANDE

Com a *CDEu* deficitária e abrindo mão de sua extensão para o interior, a experiência ferroviária corria o risco de se estiolar. Foi então que forças interioranas, vale dizer, de Campina Grande, começaram a lutar para levar os trilhos até esta cidade, tanto a partir de Alagoa Nova (terminal da *CDEu*), como de Itabaiana (terminal da *GWBR*). Esse era um clamor que vinha desde os tempos em que o campinense Irenêo Joffily cursava a Faculdade de Direito, no Recife, onde vivera uma certa efervescência da modernização inglesa. Deve ter-se utilizado dos serviços da *Recife-São Francisco Railway*, assistido à construção da *Brazilian Street Railway* (linha suburbana de trem, do centro do Recife ao bairro de Apipucos) e usufruído de outros melhoramentos urbanos, como saneamento e iluminação a gás, capitaneados por firmas inglesas. Formado, em sua cidade defendeu, em 1870, o traçado de uma ferrovia de Cabedelo a Campina Grande, acompanhando o rio Paraíba, ideia sugerida quando da visita à província do engenheiro Rafael Galvão (ALMEIDA, 1979, p. 342; JOFFILY, Geraldo, 1977, p. 20). O próprio Irenêo Joffily escreveu no jornal da capital paraibana, o *Mercantil* (de 17-11-1883), defendendo o traçado com destino a Campina Grande:

Há treze anos, em 1870, quando veio a esta cidade o engenheiro Rafael Galvão, depois de percorrer toda a zona que medeia entre esta cidade da Paraíba, e estudando o melhor traçado para uma via

férrea na Província, publiquei no periódico Despertador, de 13 de março do dito ano, um artigo onde fiz ver que o melhor traçado para ela seria acompanhar o curso do Paraíba, na parte mais populosa do seu vale, tendo como objetivo esta cidade; e que seria nominal a garantia de juros que o governo geral ou provincial concedesse a qualquer companhia pelo capital empregado (*apud* ALMEIDA, 1978, p. 342).

Para mostrar a importância do município, por volta de 1883, quando a *CDEu* foi inaugurada, Irineu Joffily publicou no Mercantil, de 17 de dezembro, a defesa do prolongamento da estrada de ferro até Campina Grande:

A cidade conta umas 40 casas de comércio, das quais 14 lojas de fazendas, 1 farmácia e 2 boticas. Entre os melhores estabelecimentos comerciais, nota-se o do Sr. Cristiano Lauritzen, recentemente aberto e que tem de fundo avultado capital. Além da feira de gêneros alimentícios, nos sábados, a de gado nas quintas-feiras de cada semana, aumenta-lhe consideravelmente sobre as demais cidades do interior o seu movimento comercial. (*Idem*, p. 186).

Continua o historiador e dublê de político, Elpídio de Almeida, ex-prefeito de Campina Grande, a relatar o esforço de Joffily. Dizia o bacharel, ex-conselheiro municipal e ex-deputado provincial que existiam no município “em atividades, dez engenhos: Cabaças, Gravatá, Maçaranduba, Cumbe, Lagoa-Seca, Araticum, Boi, Conceição, Imbaúba e Floriano; e, em construção e projetados, quatro: Alto-Branco, Araçá, Oiti e João Ferreira” (*Idem*, p. 186). E, quanto ao algodão, citava:

Entre as grandes propriedades rurais de cultura de algodão na caatinga, notam-se: Passagem, Sossego, Muribeca, Tanques, Surrão, Pau-ferro, Caboclo, S. Bento, Massapê, Malhada, Jardim, Capivara, Monte, Tatú, Saco, Poços, S. Ana, Cas-tanho etc. (*Idem*, p. 189)¹⁶⁶.

Para firmar a importância da cidade como polo econômico capaz de suprir o movimento de trens, o jornalista Joffily salientava a importância das estradas:

(...) dos sertões desta Província e das do Rio Grande do Norte e Ceará (que) ligam-se nesta cidade. Este é o primeiro mercado de gado, procurado por todos os negociantes e fazendeiros que partem desde as margens do Paraíba, na Província do Piauí. Aqui estacionam eles parte do ano, recebendo boiadas e vendendo-as aos negociantes conterrâneos. O negócio de gado, portanto, liga esta cidade a todos os centros mais produtores da indústria pastoril nas províncias criadoras do norte do Império (*Ibidem*).

Em 1888, tendo fundado a *Gazeta do Sertão* e, agora, tendo apoio de Retumba, voltava a cobrar com mais insistência que a ferrovia se estendesse até Campina Grande, tanto a partir de Alagoa Grande como do Pilar, ambos terminais da *CDEu*. Em 1890, voltava à tona, através de editorial:

Tem sido a nossa delenda Cartago (negrito de Almeida?), o prolongamento da via férrea Conde

¹⁶⁶ Se, por volta de 1940, o município tinha cerca de 2.700 km² (CORIOLANO DE MEDEIROS, 1950, p. 64), fica-se a imaginar o seu tamanho, por volta de 1880, quando se sabe que, na formação do patrimônio da Vila, em 1790, até terras entre o rio Mamanguape e Alagoa Grande foram doadas por moradores de Campina Grande.

d'Eu até esta cidade; e este melhoramento tantas vezes reclamado já pela Assembleia provincial em diversas sessões até 1888 e já pela imprensa, é hoje o desejo unânime da população deste Estado. (*Idem*, p. 342).

Os políticos locais também se fizeram presentes em sugestões, como em 1884, quando o vereador Sinfrônio Rodrigues Luna apresentou requerimento para que a Câmara se dirigisse ao governo Imperial e ao provincial pelo prolongamento da estrada de ferro *CDEu* até a cidade serrana, este “empório comercial entre o sertão e a Capital da Província” (*Idem*, p. 189).

Para se ter ideia das dificuldades de comunicação entre Campina Grande e a capital, por exemplo, vejamos a visita que o presidente da província fez, em 1886:

Saiu o Dr. Antônio Herculano de Souza Bandeira da capital, em trem especial, a 15 do referido mês, acompanhado do chefe de polícia – Dr. Joaquim Simões Daltro e Silva, do diretor da instrução pública – Dr. Samuel Tertuliano Henriques e do comandante do corpo de polícia. Pernoitaram em Itabaiana. Continuando a viagem a cavalo, depois de alguma demora em Mogeiro, chegaram à noite ao Ingá, onde dormiram. Partindo para Campina Grande no dia seguinte, à tarde, pernoitaram na fazenda Amorim, onde eram aguardados por muitas pessoas. A etapa final foi empreendida ao amanhecer (*Idem*, p. 184).

Portanto, incluindo a viagem de trem, gastou a comitiva quatro dias para chegar a Campina Grande, quando, com a ligação

ferroviária, podia ocorrer a viagem no mesmo dia. É que se utilizou, aí, o terminal do Pilar. Mas, para os campinenses, talvez fosse mais curto o trecho para a estação de Mulungu.

Às portas do século XX, a situação de transporte permanecia a mesma, como se vê na visita que o general Almeida Barreto fez a Campina Grande, já de volta de seu município, Sousa, aonde tinha chegado, via Mossoró, onde desembarcara. Registrou o historiador Elpídio de Almeida:

Na manhã seguinte, viajou o general para a capital, em companhia do governador do Estado, que chegara na noite anterior, na ocasião em que se realizava o baile em homenagem ao visitante na residência de Cristiano Lauritzen. Seguiu a comitiva pela estrada do Marinho, pernoitando no engenho Cabaças, propriedade da família Câmara. Rumando para Alagoa Grande e, depois de alguma demora, para Mulungu, ponto terminal da estrada de ferro, tomaram aí o trem os próceres políticos com destino à capital, onde chegaram no terceiro dia de viagem. Era esse o itinerário mais curto e cômodo entre Campina e a Capital, no fim do século e começo do atual (*Idem*, p. 336).

Com a República e a mudança da política ferroviária, em que a União assumira a interligação, tanto entre o Pilar e Itabaiana como entre Guarabira e Nova Cruz, pareceu propício às lideranças campinenses pedir o prolongamento da linha da *GWBR* até Campina Grande, que parara em Limoeiro e Timbaúba. Embora fosse uma concessão provincial, a companhia inglesa já havia solicitado ao governo central, desde a década de 1880, que lhe fosse reconhecida

como de interesse geral (regional), para poder cruzar os bordos da Paraíba, no que foi atendida.

Portanto, quando ocorre a desistência da *CDEu* em se prolongar além do Pilar e de Alagoa Grande, surge o interesse da *GWBR*. Mas também surge a intervenção do Estado republicano em assumir a construção das extensões acima ditas.

Sabedor, na certa, de que fora aceita como de interesse geral, no vazio das indecisões da política ferroviária para esses três estados canavieiros e algodoeiros (Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte), entra em cena um capitalista estrangeiro, mas já naturalizado brasileiro, residente em Campina Grande, Cristiano Lauritzen. Líder do Partido Conservador no Império (bastão que lhe fora repassado por seu sogro, o pernambucano coronel Alexandrino Cavalcanti), comerciante, a princípio, mascate, mantinha sua loja em Campina Grande e representava firmas estabelecidas no Recife. Não foi difícil optar pelo prolongamento da *GWBR*, já que a praça da capital pernambucana lhe interessava sobremaneira. É por isso que, nomeado presidente do Conselho de Intendência de Campina Grande (cargo de prefeito, hoje), investe todo seu dinheiro, em 1890, numa viagem à capital da República para, através do general e herói da Guerra do Paraguai, o paraibano Almeida Barreto, e de outro paraibano, o coronel João Neiva, irmão do primeiro presidente do Estado da Paraíba, Venâncio Neiva (1889-1891), conseguir o seu intento e o da cidade, junto ao marechal Deodoro. Com a nova política ferroviária, o presidente da República autorizou o prolongamento do Pilar a Campina Grande. Parecia ter dado frutos o próprio investimento de Cristiano Lauritzen. Com o aparente êxito de Lauritzen, até mesmo adversários reconheceram seu empenho, como Joffily, em seu jornal (18-7-1890):

As nossas felicitações são exclusivamente dirigidas ao cidadão Cristiano Lauritzen, porque ninguém como ele e nós, filhos desta terra, compreende o alcance de semelhante medida. O presidente da Intendência desta cidade, expondo-nos detalhadamente as dificuldades que encontrou, os esforços empregados, convenceu-nos de seu amor a esta terra, resgatando assim todas as suas faltas de homem político até hoje (ALMEIDA, *op. cit.*, p. 344).

Ainda em 1890, dois engenheiros, Chrockatt de Sá e Côrte Leal, visitaram Campina Grande e, naquele mesmo ano, fizeram os estudos e regressaram. As mudanças políticas, um ano depois, jogaram por terra os sonhos de Cristiano e dos campinenses, pois caiu Venâncio Neiva (*Idem*, p. 343-4).

O assunto só voltou à baila depois da encampação pelo Governo Republicano das ferrovias inglesas, no Nordeste, arrendadas à *GWBR*, a única que não fora encampada e, muito pelo contrário, arrendou as coirmãs das mãos do Governo Federal.

Em 1889, Lauritzen, em uma de suas viagens a negócios ao Recife, se deparou com os investimentos que Delmiro Gouveia fizera no Derby, com a reurbanização do bairro e a construção do mercado modelo. Não teve dúvidas, o 'gringo' e escreveu a Delmiro para que ele assumisse "(...) organizar uma companhia com capital suficiente para a construção de 90 quilômetros de estrada, a que estão ligados interesses de tanta importância" (*op. cit.*, p. 345) o prolongamento Itabaiana-Campina Grande. Para ser ter ideia de sua audácia, ou influência, a carta fora publicada na imprensa pernambucana. Proposta de certo modo ingênua, pois o terminal em Itabaiana era da *GWBR* e nada seria feito sem o aval, ou participação, desta companhia.

Em 1903, no governo de Rodrigues Alves, o comércio da capital paraibana voltou à carga pelo prolongamento a partir de Alagoa Grande, para carrear os produtos da fértil região do brejo para a cidade da Paraíba, sua capital. Até provavelmente devem ter aceito a sugestão do engenheiro-fiscal Antônio Gonçalves da Justa Araújo, que defendia estender os trilhos de Mulungu a Campina Grande, para cooptar o polo algodoeiro para o porto de Cabedelo. Sabiam eles que, se a ligação fosse feita via Itabaiana, Campina Grande seria caudatária do porto do Recife e não da capital paraibana. Lauritzen, então, voltou à tona.

A União havia criado políticas para complementar uma rede, unindo pontas de trilhos paradas no Pilar e em Alagoa Grande (da *CDEu*), na Paraíba, com Nova Cruz, no Rio Grande do Norte (da inglesa *The Imperial Natal-Nova Cruz Railway*). Foi quando, de novo, em 1904, ressurgiu a ideia de prolongar a ferrovia até o distrito algodoeiro da Campina Grande. Voltou, também, Cristiano Lauritzen à carga para trazer o trem para sua cidade adotiva. Desta feita, estava desamparado, pois seu antigo patrocinador não tinha mais influência no Governo Federal. Por conta própria, fez o investimento da viagem à capital da República para conseguir o prolongamento. Se, antes, até concordava que o fosse a partir de Alagoa Grande, agora passava a defender o traçado por Itabaiana, embora a distância fosse maior que a de Alagoa Grande, o dobro; além disso, esta exigiria obras de arte e até de túnel, encarecendo o investimento. Almeida reproduz uma carta do 'gringo', na *Gazeta da Paraíba*, de julho de 1904:

É tal diferença que, sendo orçado o quilometro no traçado de Alagoa Grande em sessenta contos,

calcula-se o de Itabaiana em trinta, empregando-se por consequência o mesmo capital.

Se o traçado de Alagoa Grande atravessa os brejos de Alagoa Nova e Serra Redonda, por sua vez o de Itabaiana atravessa os centros algodoeiros de Mogeiro, Ingá e Fagundes; se no de Itabaiana se tem de construir uma ponte sobre o rio Paraíba, no de Alagoa Grande se tem de construir um túnel ou um viaduto, com a grande desvantagem para o tráfego o declive em toda a distância de 2% (ALMEIDA, *op. cit.*, p. 344/5).

E lá se foi Lauritzen, em nova viagem ao Rio de Janeiro, pleitear audiência com o presidente, muito embora estivesse em oposição ao governo do Estado e do município, já na ascensão de Epitácio Pessoa. Mas, precavido, resolvera, antes da viagem, mandar ao presidente da República um minucioso memorial:

O signatário destas linhas, que há longos anos se esforça para que a estrada seja levada a Campina Grande, onde reside, precisa expor algumas considerações sobre os motivos que levam a respeitável corporação comercial da capital da Paraíba a hostilizar o prolongamento que tem o seu ponto de partida em Itabaiana, e nutre a esperança, quiçá exagerada, de poder com esta exposição, que pode ser imperfeita mas é legitimamente sincera, orientar aqueles que, com o seu voto ou apoio, podem concorrer para o prolongamento de Itabaiana a Campina Grande.

Esta cidade, edificada no planalto da Borborema, na convergência das três grandes estradas centrais dos sertões do Piauí, Rio Grande do

Norte e Paraíba; pela sua posição geográfica, excepcionalmente vantajosa, está de há muitos anos indicada para ser o ponto terminal de uma via férrea central na Paraíba do Norte, não só porque já é um entreposto natural para a permuta de mercadorias, gados e outros produtos, como, principalmente, por ser o ponto que pode se denominar de estratégico para o abastecimento dos sertões do Norte nas calamitosas épocas das secas, que são ali periódicas (*Idem*, p. 346-7).

Estava tão disposto a levar avante seu empreendimento que chegou a se entender, em nível nacional, com o chefe do partido adversário, o senador Álvaro Machado. Este reconheceu o empenho do ‘gringo’ e se prontificou a apoiar a causa do prolongamento, em nome da reorganização do Partido Republicano da Paraíba e indicá-lo, de novo, para a chefia da agremiação em Campina Grande.

Por outro lado, Lauritzen não estava de todo abandonado, pois contou, novamente, com o apoio do senador e amigo Almeida Barreto, para a audiência com Rodrigues Alves, que autorizou o projeto de extensão da ferrovia a partir de Itabaiana. Para isso, mandou rever o contrato de arrendamento com a *Great Western*, em 1904, incluindo, aí, uma cláusula: a da construção do ramal de Itabaiana a Campina Grande, cujas obras se iniciaram naquele mesmo ano e, três anos depois, o primeiro trem chegava à serra, ao distrito algodoeiro de Campina Grande (OLIVEIRA, 2007, *passim*).

CONSIDERAÇÕES

A construção de ferrovias no Brasil representou, para a Inglaterra, uma saída para o capital que parecia estar bloqueado, depois da segunda mania ferroviária. A meta da política ferroviária estava sustentada pela garantia de juros sobre o capital aplicado, até que as linhas pudessem obter igual rendimento para liberar o Estado de tal função. Assim, o primeiro *boom* ferroviário brasileiro (1852-1874) foi resultado da taxa de 7% de juros de garantia, o que era um ótimo retorno para as empresas estrangeiras.

Tal taxa não deveria ser paga integralmente, mas num esquema de *pro tanto*, onde o Governo apenas completaria as receitas do tráfego ferroviário para que a Companhia pudesse obter uma receita líquida e distribuir assim seus dividendos (RODRIGUES, 1902, p. 19). As companhias nunca alcançaram os 7% de renda líquida e muitas delas nunca conseguiram sequer uma receita líquida no tráfego, como a Natal-Nova Cruz e, parcialmente, a *Conde D’Eu*.

O atraso do segundo *boom* ferroviário, nos anos 1870, pode ser apontado também como um efeito tardio da grande depressão europeia, por volta de 1873. Como escreveu Hobsbawm (1978, p. 120), essa depressão foi basicamente na construção ferroviária britânica. Foi por essa razão que as companhias ferroviárias inglesas sediadas no Brasil, não puderam levantar capital facilmente, com exceção para o fim daquela década e começo dos anos 1880. Internamente, o país sofreu uma severa bancarrota em 1875, além da terrível e longa seca, no século XIX: a de 1877-79.

No fim do Império, o Governo garantia 30 ferrovias, o que significava 52% de uma precária rede de 53 linhas, enquanto as ferrovias estatais não representavam mais que 26%. De fato, o Brasil tinha se tornado um excelente mercado de bens de capital e de investimentos estrangeiros, devido à política de garantia.

A política de compra das ferrovias estrangeiras pelo governo brasileiro afetou negativamente o tesouro nacional, já que, em matéria de financiamento, produtividade e rentabilidade, quase todas elas trabalhavam no vermelho. O déficit era coberto pela taxa de 7% de juros, o que causava um fluxo, para fora, de reservas monetárias. Teria o Estado agido corretamente ao comprar as ferrovias estrangeiras sem descontar a taxa de juros anteriormente paga? Essa política só foi possível devido à política de alianças e interesses da burguesia agroexportadora no poder e à de benefícios ao capital estrangeiro no ato da compra das ferrovias. A contradição reside em que a política de encampação parecia um libelo republicano contra o protecionismo excessivo dado pelo Estado imperial a companhias estrangeiras. A política republicana de encampação, que deveria ter sido uma tentativa de parar a evasão de reservas monetárias, tornou-se, de fato, uma boa indenização aos acionistas estrangeiros e a poucos acionistas nacionais (MELO, 1996).

No caso específico da Conde D'Eu, houve apenas uma mudança de acionistas e de diretoria. O capital inglês continuaria transportando gêneros e passageiros pela Paraíba nos vagões da *GWBR*, até 1957. O capítulo sobre esta empresa, no período entre 1901 e 1950, com relação à Paraíba, ainda está por ser escrito.

FONTES DOCUMENTAIS

NO BRASIL

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE) – Pernambuco

Arquivo Histórico Waldemar Duarte (AHWD) Fundação Espaço Cultural da Paraíba (Funesc) - João Pessoa

Instituto Histórico e Geográfico Paraibano - João Pessoa

Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI) - Rio de Janeiro

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) - Rio de Janeiro

Biblioteca Nacional - Rio de Janeiro

NA INGLATERRA (LONDRES)

Public Record Office - Coleção Board of Trade (BT)

St Catherine House (cartório)

The British Library (The British Museum)

The Colindale Library - Coleção de Jornais

BLPSE - The British Library of Political and Economic Science/
The London School of Economics and Political Sciences Library

Coleção British Parliamentary Papers (BPP)

DOCUMENTAÇÃO

Acta da Inauguração dos Trabalhos de Construção do Ramal de Mulungu a Campina Grande, da EF Timbaúba-Nova Cruz. Paraíba, 10/11/1894. IHGP.

Acta Especial da Inauguração da EF Conde d'Eu. Paraíba, 7/8/1880 (inclui as atas da abertura da estrada em 1883, 1884 e a de Cabedelo, em 1889. Acervo IHGP.

Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI) 427/4/9. *Empire of Brazil. The Conde D'Eu Railway Company Ltd. Prospectus*. London, May 7, 1880.

AHI 427/4/29. *Contract made (...) between the Imperial Government of Brazil (...) e the Conde D'Eu Railway Co. Ltd.* London, August 19, 1879.

AHWC 19. Ofício do Engenheiro fiscal, Antônio Gonçalves da Justa Araújo ao Governador da Paraíba, 17 de janeiro de 1890.

Relatório que o engenheiro de minas Francisco Soares da Silva Retumba dirigiu ao Exmo. Sr. Dr. Antônio Herculano de Souza Bandeira, presidente da Parahyba, pelo engenheiro Francisco Soares da Silva Retumba. Pernambuco, Typographia do Jornal do Recife, 1886.

Relatório do engenheiro-fiscal Antônio (*sic*) Gonçalves da Justa Araújo ao Exmo. Sr. Dr. Francisco de Paula Oliveira Borges, presidente da província (da Paraíba) em 30 de junho de 1888. (Manuscrito).

Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial e Agrícola da Província de Pernambuco para o anno de 1881. Recife, 1881.

Apontamentos. Legislação Provincial (...) *op. cit.* p. 22-3.

Apontamentos. Legislação Provincial e Estadual da Paraíba (1875 a 1900). Paraíba, 1903.

Arquivo Histórico da Paraíba (AHWC) Caixa 19. *Dispatch by the Conde D'Eu Superintendent to Paraíba's Governor*. February 26, 1890.

Board of trade (BT) 31 2167/10100. *Memorandum of Association of the Conde D'Eu Railway Company Ltd.* London, December 15, 1875.

British Parliamentary Papers (BPP) 1873 LXIV. *Report by Consul Shalders on the Trade of the Province of Parahiba*, for 1872.

Report by Vice-Consul Shalders (Sobre a Paraíba) BPP, 1873, LXVII.

Report Respecting the Condition of British Emigrants in Brazil (C.777). BPP 1873, Vol. XXXIX.

Report by Vice-Consul Bolshaw, p. 56 (Sobre o Rio Grande do Norte) BPP, 1873, LXVII.

Report by Acting Consul Corfield on the Trade, Commerce and Navigation of the Porte of Pernambuco for the year 1872, and matters connected with this Consular District. November, 1872. BPP 1873 LVIII.

Report by Acting Consul Corfield on the Trade, Commerce and Navigation of the Port of Pernambuco for the year 1872, and matters connected with this Consular District. January 5, 1873. BPP 1873, LXIV.

Report by Acting Consul Corfield on the Trade and Commerce of Pernambuco for the year 1874. BPP 1875, LXXVII.

Report by Acting Consul Corfield on the Trade and Commerce of Paraíba for the year 1881. BPP LXXI, 1882.

Report by H.M.'S Secretary... BPP 1875, XXXVII. p. 199 e XX-XIII. *Report by Vice-Consul Wucherer on the Trade and Commerce of Maceió for the year 1874.* BPP 1875, LXXVII.

Report by Vice-Consul Wucherer on the Trade and Commerce of Maceió for the year 1875. BPP 1876, LXXV.

Report by Acting Consul Corfield on the Trade, Commerce and Navigation of Pernambuco for the year 1875. BPP 1876, LXXV.

Report by Acting-Consul on the Trade and Commerce of Rio de Janeiro for the year 1875. BPP 1876, LXXV.

Report by Consul Lennon-Hunt on the Trade and Commerce of Rio de Janeiro for the year 1873. BPP 1875, LXXV.

Report by Consul Walker on the Trade and Commerce of Pernambuco for the financial year 1875-76; Together with tables showing the Export of Cotton and Sugar for the five years 1871 to 1876. BPP 1878, LXXIII.

Report by Consul Bonham on the Trade and Commerce of the Provinces of Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, and Ceará for the year 1879. BPP 1881 LXXXIX.

Report by Consul Corfield on the Trade and Commerce of Paraíba, for the year 1881. BPP 1882 LXXI.

Report by Mr. Consul (?) on trade of Pernambuco for the year 1888.

BPP, LXXLV, 1890.

Report by Mr. Consul on the Trade of Pernambuco, for the year 1888. BPP 1890 LXXIV.

ESTRADA DE FERRO (EF). *Report of the (GWBR) Directors,* June 30, 1883.

EXPOSIÇÃO Feita pelo Coronel Francisco Antônio de Almeida e Albuquerque na qualidade de segundo vice-presidente da província da Paraíba em 03/07/1851. Parahyba, 1851.

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) L 515, D 12. Carta de Mauá a De Castro, Rio, 7th April, 1861.

Falla com que o Exm. Sr. Dr. Antônio Herculano de Souza Bandeira, Presidente da Província, abriu a primeira sessão da 26^a Legislatura da Assembleia Provincial da Parahyba, em 1 de agosto de 1886. Typ. Liberal, 1886.

Informação sobre o Estado da Lavoura. Rio de Janeiro, 1874,

Notas do *Conde D'Eu* (Escritas durante a viagem pelas Províncias do Norte do Brasil ...), 1889. IHGB 276/32.

O Brasil na Exposição Internacional dos Caminhos de Ferro em Paris, em 1887. Rio de Janeiro, 1887.

Relatório do Ministério da Agricultura, 1872, p. 124.

SILVA COUTINHO, João Martins da. Estradas de Ferro do Norte. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Conselheiro Antônio da Silva Prado, Ministro e Secretário dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, por.... Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888.

Termo de Inauguração do Engenho Central da Paraíba. 20/8/1885. (Documento redigido na mesma Acta da Inauguração dos Trabalhos da Conde d'Eu). IHGP.

Unidades Agrárias não Decimais em uso no Brasil. Rio de Janeiro, Ministério da Agricultura/IBGE. Rio de Janeiro: 1948.

PERIÓDICOS

The Brazilian Review, (Rio de Janeiro) 1899, 1902.

The Economist (London). January, October, November 1901

The Railway Times (London), 1887, 1888 e 1901.

The Times (London), 1880, 1866, 1888.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Wellington. Um radical republicano contra as oligarquias. João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura; A União, 1991.

A Velha Paraíba nas páginas de jornais. João Pessoa: A União, 1999.

A Visita Imperial. Revista do IHGP, n. 35, Ano XCII, 2002, p. 133-136.

ALFRED, Marc. Le Brésil. Excursion dans ses 20 Provinces. Paris: Édité par M. J.-G. d'Argollo-Ferrão, 1889.

ALMEIDA, Maurílio Augusto de. Diogo Velho, em Síntese. (João Pessoa) 1977.

ALMEIDA, Elpídio. História de Campina Grande. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1978.

ALMEIDA, Horácio de. História da Paraíba. Tomo II. João Pessoa: Secretaria de Educação e Cultura, 1997.

ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e seus problemas. João Pessoa: A União, 1980.

ANDRADE, Gilberto Osório. O Rio Paraíba do Norte. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1997.

ARANHA, Gervácio Batista. Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: AGRA DO Ó, Alarcon et alii. A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural. João Pessoa: Ideia, 2003, p. 79-132.

_____. Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925). Campina Grande: EDUFCG, 2006.

_____. Campina Grande no Espaço Regional: Estrada de Ferro, Tropeiros e Empório Comercial Algodoeiro (1907-1957). Dissertação de Mestrado em Sociologia Rural, UFPB, Campina Grande: 1994.

BATES, Henry Walter (Ed.) Central America, the West Indies and South America (...). London: Edward Stanford ed., 1885.

BATISTA, Juarez. Caminhos, Sombras e Ladeiras. 2. ed. João Pessoa: FUNCEP; A União, 1989.

BEAUREPAIRE-ROHAN, Henrique. Chorographia da Província da Parahyba do Norte. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP), n. 3, Anno III, 1911, p. 165-365.

BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História Ferroviária do Brasil. Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

BRADSHAW'S RAILWAY MANUAL. London/ Manchester, Henry Blacklock & Co., 1904.

C. M. (sic). Cartas sobre uma Estrada de Ferro na Paraíba do Norte. Paraíba (capital) 1872.

CÂMARA, Epaminondas. Alicerces de Campina Grande. Campina Grande: Livraria Moderna, 1943.

_____. Datas campinenses. João Pessoa: Departamento de Publicidade, 1947.

_____. Municípios e freguesias da Paraíba. Campina Grande: Edições Caravela, 1997.

_____. Evolução do catolicismo na Paraíba. Campina Grande: Edições Caravela, 2000.

CÂMARA, J. Ewbank da. Caminhos de Ferro Nacionais. Bitola Preferível. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1874.

CASTRO CARREIRA, Liberato de. História financeira e orçamentária do Império no Brasil. 2ª ed. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2 vs. 1980.

CHIANCA, Maria das Victórias. A Família Guedes Alcoforado nos Estados de Pernambuco e Paraíba. Revista do Instituto Paraibano de Genealogia e Heráldica, n. 13, 2011, p. 59-80.

COELHO, José (Gomes). Escorço de Chorographia da Parahyba (para uso das escolas primárias). Parahyba do Norte: FC Baptista Irmão/Typographia da "Popular Editora", 1919.

COELHO FILHO, J. Santos. Respingando a História: o abastecimento d'água da capital. Revista do IHGP, v. 11, 1948, p. 61-67.

CORREIA, Serzedelo. O problema econômico do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1980.

CUNHA, Olivina O. Carneiro da. Comendador Joaquim Manoel Carneiro da Cunha. Revista do IHGP, n. 16, setembro, 1968, p. 157-160.

CUNHA GALVÃO, Manoel da. Melhoramentos dos Portos do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869a.

_____. Notícias sobre as Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1869b.

DENSLOW, David. Sugar Production in Northeastern Brazil and Cuba, 1858-1908. Yale University, PhD. Thesis, 1974.

DUNCAN, Julian Smith. Public and Private Operation of Railways in Brazil. New York: Columbia University Press, 1932.

DUTRA, Natércia Suassuna. Industrial João Úrsulo Ribeiro Coutinho. Revista do Instituto Paraibano de Genealogia e Heráldica, n. 9, 2007, p. 12-26.

EDMUNDSON, William. A Gretoeste: A história da rede ferroviária Great Western of Brazil. João Pessoa: Ideia, 2016.

ESTRADA DE FERRO CONDE D'EU. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, v. 12, João Pessoa, 1953, p. 47/49.

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.

_____. O Relatório Retumba. Nova Abordagem para a Historiografia Paraibana. UFPB, Seminário de História do Nordeste. Revista de Ciências Humanas, n. especial de História, Ano II, n. 4, out-nov. 1980. João Pessoa: Editora da UFPB, p. 51-63.

FERNANDES PINHEIRO, M. Les Chemins de Fer. In: Le Brésil en 1889. Paris: Charles Delagrave, 1889, p. 383-439.

FOREIGN Railways. Railways Register's Edition. V. I. Saint Louis-MA, United States, 1884.

GALLIZA, Diana. A Implantação do Engenho Central São João na Paraíba. Revista de Ciências Humanas, UFPB, n. 4, Ano II, 1980.

_____. Modernização sem Desenvolvimento na Paraíba: 1890-1930. João Pessoa: Ideia, 1993.

GIDDENS, Anthony. A estrutura de classes das sociedades avançadas. Tradução de Márcia Bandeira de Mello Leite Nunes. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

GÓES, Raul de. Beaurepaire Rohan (Uma Figura do Segundo Império). João Pessoa: A União Editora, 1938.

GUEDES, Kaline Abrantes. O ouro branco abre caminhos: o algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba

(1850-1924). Dissertação apresentada ao PPGAU/UFRN, Natal, 2006.

HOBBSAWM, Eric J. A Era do capital (1848-1875). Tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

_____. Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagem. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1978.

IBGE. Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1986.

JARDIM, Vicente Gomes. Monografia da cidade da Parahyba do Norte. Revista do IHGP, n. 3, Ano III, 1911.

JOFFILY, Geraldo Irêneo. Apresentação. In: Notas sobre a Parahyba. Brasília: Theasurus Editora, 1977. (Edição fac-similar da 1ª edição), p. 9-60.

(JOFFILY, Geraldo Irêneo) GIJ. Um cronista do sertão no século passado. Campina Grande: Comissão Cultural do Município, 1965.

JOFFILY, Irêneo. Notas sobre a Parahyba. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1892.

JOFFILY, José. Entre a Monarquia e a República – Idéias e lutas de Irêneo Joffily. Rio de Janeiro: Cosmos, 1982.

KOSTER, Henry. Viagens ao Nordeste do Brasil. Rio de Janeiro: ABC Editora, 2003.

LIMA, Luciano Mendonça de. Derramando sustos: os escravos e o quebra quilos em Campina Grande. Dissertação de Mestrado em História, UNICAMP, São Paulo, 2001.

LIMA, Nestor. Limites entre a Paraíba e o Rio Grande do Norte. Natal: Sebo Vermelho Edições, 2013. (Ed. Fac-símile da edição de 1945).

LIMA E MOURA, F. Coutinho de. *Reminiscências. Figuras e fatos de Antanho (1940-1946)*. João Pessoa: Departamento de Publicidade, 1946.

LIRA Bertrand de Souza. *Fotografia na Paraíba*. João Pessoa: Editora UFPB/Secretaria Estadual de Cultura, 1997.

LYRA TAVARES, João de. *Apontamentos para a História Territorial da Parahyba*. (Edição Fac-similar). Mossoró/Brasília: Coleção Mossoroense/Senado Federal, 1982.

MAIA, Doralice Sátyro; GUTIERRES, Henrique Elias Pessoa; SOARES, Maria Simone Moraes. *A iluminação pública da cidade da Parahyba: século XIX e início do século XX*. Fênix – Revista de História e Estudos Culturais abr/maio/jun 2009, v. 6, Ano VI, n 2. ISSN: 1807-6971 Disponível em: www.revistafenix.pro.br. Disponível em http://www.iar.unicamp.br/lab/luz/ld/Arquitetural/Ilumina%E7%E3o%20P%FAblica/Hist%F3ria/a_iluminacao_publica_da_cidade_da_parahyba_secilo_xix_e_inicio_do_seculo_xx.pdf.

MARIZ, Celso. *Evolução Econômica da Paraíba*. João Pessoa: A União Editora, 1939.

MARTINS, Graciliano. *Viação Férrea do Nordeste (1858/1925)*. In: Livro do Nordeste, Comemorativo do Primeiro Centenário do Diário de Pernambuco. 2ª ed. Recife: 1925; 1975.

MARX, Karl. *O Capital. Crítica da Economia Política*. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. V. I. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

MEDEIROS, Coriolano de. *Dicionário Corográfico do Estado da Paraíba*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1950.

MELLO, João Baptista de. *Evolução do Ensino na Paraíba*. 2. ed. João Pessoa; Imprensa Oficial, 1956.

MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/INL, 1984.

MELO, Josemir Camilo de. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco (CEPE), 2016.

_____. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*. Campina Grande-PB: EDUFCEG, 2007.

_____. *Uma família de engenheiros ingleses no Brasil: De Mornay Brothers*. Olinda-PE: Livro Rápido - Elógica, 2008.

_____. *O Trem e o Crescimento de Campina Grande*. In: OLIVEIRA, Maria José Silva; RODRIGUES, Edmilson (Org.). *Memórias da Modernidade Campinense: 100 anos do trem – Maria Fumaça*. Campina Grande: Editora Agenda, 2007, p. 15-30.

_____. *Capitais ingleses na formação da burguesia cearense*. In: CITTADINO, Monique; GONÇALVES, Regina Célia (Org.). *Historiografia em diversidade: ensaios de História e ensino de História*. Campina Grande-PB: Editora da Universidade Federal de Campina Grande, 2008b, p. 263-271.

_____. *A influência inglesa na cultura do Machado de Assis jornalista, 1870-1880*. Anais do I Encontro de História do Império Brasileiro, 2008. João Pessoa: Editora da Universidade Federal da Paraíba, 2008, p. 469-474.

_____. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese de Doutorado em História do Norte e Nordeste do Brasil. Universidade Federal de Pernambuco, Agosto, 2000.

_____. *Os duzentos anos do Sistema Métrico Decimal*. Revista Ariús, n. 6, V. 7, UFPB, 1995, p. 53-58.

_____. *Ingleses na Paraíba: The Conde D' Eu Railway*. Grão, Ano I, n. 4, UFPB, set. /out. 1985, p. 81-97.

_____. *Os engenheiros no século XIX e a formação da classe média no Nordeste*. Debates Regionais, n. 01, ANPUH-PB/NDIHR/UFPB, 1993, p. 44-62.

_____. O papel dos investimentos ferroviários ingleses no Nordeste, 1832-1902 (Notas para um estudo da História Social). *Sitientibus*, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana-BA, n. 17, Especial SBPC, nov. 1996, p. 363-388. (Separata).

_____. As primeiras greves ferroviárias no Nordeste. *Cadernos Nordeste em Debate*, n. II, UFPB (Campus II), 1994.

_____. Sequía, Ferrocarriles y Mano de Obra (Siglo XIX). In: *Desastres & Sociedad. La Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina*, n. 5, Año 3, Lima (Perú) Julio/Diciembre, 1995, p. 87-100.

_____. Seca, Ferrovias e Mão de Obra (Século XIX). *Raízes*, n. 12, UFPB, 1996, p. 117-138.

_____. Pluviosidade do Ceará no século XIX: uma notícia inglesa. *Revista Econômica do Nordeste*, v. 29, n. 2, abr./jun. 1998, p. 231-236.

_____. El Niño y las Sequías en el Nordeste de Brasil. *Desastre & Sociedad*, Año 5, n. 9, Lima (Peru), enero/diciembre 1998, p. 126-137.

_____. O fenômeno El Niño e as secas no Nordeste do Brasil. *Raízes*, Campina Grande, Ano XVIII, n. 20, UFPB, nov. 1999, p. 13-21.

_____. A lavoura canavieira e a expansão do capitalismo britânico em Pernambuco, 1870-1890. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1978.

(MELO) CAMILO, Josemir. Um pequeno recorte social da Campina Cidade nos oitocentos. In: *Campina Grande, 150 anos à frente*. Campina Grande: Jornal da Paraíba, Fascículo 3, 29 jun. 2014, p. 14-5.

_____. Velhas Cartas sobre a Paraíba. *João Pessoa: A União*, 8 de julho de 1984, p. 22.

_____. Os Escoadores Naturais do Algodão Paraibano. *Campina Grande: Informativo Musalgo (Embrapa)*, n. 2, jan/fev. 1986, p. 8.

_____. A Cólera na Paraíba. *Impressão*, Ano I, n. 5. Campina Grande, maio, 1991, p. 6.

_____. A Ordem: um jornal da Parahyba em Londres. *João Pessoa: A União*, 28 ago. 1991, p. 11.

_____. O Centenário de um livro de notas (um mapa inglês na Paraíba). *João Pessoa: A União*, 04 out. 1992, p. 9.

MONTEIRO, Hamilton de Matos. *Nordeste Insurgente (1850-1890)*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

MORAIS, Ana Lunara da Silva. *Carneiros, veados e formigas: a expansão da família Carneiro para além da capitania de Pernambuco, estratégias e conflitos pela posse de terra (1696-1761)*. Disponível em: [http://www.rn.anpuh.org/evento/veeh/ST09/Carneiros,%20veados%20e%20formigas%20a%20expansao%20da%20familia%20Carneiro%20para%20alem%20da%20capitania%20de%20Pernambuco,%20estrategias%20e%20conflitos%20pela%20posse%20de%20terra%20\(1696-1761\).pdf](http://www.rn.anpuh.org/evento/veeh/ST09/Carneiros,%20veados%20e%20formigas%20a%20expansao%20da%20familia%20Carneiro%20para%20alem%20da%20capitania%20de%20Pernambuco,%20estrategias%20e%20conflitos%20pela%20posse%20de%20terra%20(1696-1761).pdf). Acesso em: 12 ago. 2015.

MOURA, F. Coutinho de Lima e. *Reminiscências. Figuras e fatos de Antanho (1940-1946)*. João Pessoa: Departamento de Publicidade, 1946.

MOURA, José Francisco de. Discursos pronunciados (pelo C[oro]nel.) sócio fundador do Instituto Histórico, na Inauguração da E. de F. Conde D'Eu a 9-8-1880 e por Ocasião da Assinatura do Contrato de Navegação Transatlântica a 6 de Novembro de 1883. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano*, v. 10º, João Pessoa: 1946, p. 193-195.

NÓBREGA, Humberto. Augusto e a alienação do Engenho Pau d'Arco. In: Augusto dos Anjos e sua época. João Pessoa: Universidade da Paraíba, 1962, p. 288-303.

NORMANO, J. F. Evolução econômica do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1975.

OLIVEIRA, Elza Regis de; MENEZES, Mozart Vergetti de; LIMA, Maria da Vitória Barbosa (Org.). Catálogo dos documentos manuscritos avulsos referentes à capitania da Paraíba existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. João Pessoa, UFPB, 2002.

OLIVEIRA, Luiz Augusto de. Caminhos de Ferro no Brasil. Estudos Práticos e Econômicos. (Rio, 1878) p. 28.

OLIVEIRA SOBRINHO, Reinaldo. Anotações para a História da Paraíba. João Pessoa, 2002. (2 v.).

PALÁCIOS, Guillermo. Campesinato e escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no Nordeste Oriental do Brasil: c.1700/1875. In: Dados. Revista de Ciências Sociais, v. 30, n. 3, 1987, p. 325;354.

PALHANO DE JESUS, J. Rápida notícia sobre as estradas de ferro. Dicionário Histórico, Geográfico, Ethnográfico do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

PALITOT, Estêvão Martins. Questões que diariamente ali se agitam: o processo de extinção dos aldeamentos de índios no Litoral Sul da Paraíba (1865-1867). Cadernos do LEME, UFCG, Campina Grande, v. 5, n. 1, p. 60- 92. jan./jun. 2013.

PELAEZ, Carlos Manuel; SUZIGAN, Wilson. História monetária do Brasil: análise da política, comportamento e instituições monetárias. Rio de Janeiro: IPEA, 1976.

PEREIRA DA COSTA, F. A. Anais Pernambucanos. V. VII, Recife: Arquivo Público Estadual, 1953.

PERRUCI, Gadiel. A república das usinas. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

PESSOA Jr., Cyro Diocleciano Ribeiro. Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

PICANÇO, Francisco. Viação Férrea do Brasil (Descrição e Estatística de todas Nossas Estradas de Ferro). Rio de Janeiro: Typ. e Tilh. De Machado & C., 1884.

PINTO, Estêvão. História de uma Estrada-de-Ferro do Nordeste. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949.

PINTO, Irineu Ferreira. Datas e Notas para a História da Paraíba. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1977 (V. II).

_____. Datas e Notas para a História Parahyba do Norte. Parahyba: Imprensa Oficial, 1908 (V. 1).

RAMOS, Adauto. O Barão de Marauá. Revista do IHGP, n. 30, Ano LXXXIX, João Pessoa: 1998, p. 111-117.

_____. Lembrando Antigos Engenhos. Revista do IHGP, n. 42, Ano C, 2012, p. 21-24.

_____. Coronel Claudino do Rego Barros. Revista do Instituto Paraibano de Genealogia e Heráldica, n. 9, 2007, p. 27-38.

_____. Genealogia do Capitão Francisco Bernardo de Seixas Machado e de D. Maria Clara de Vasconcelos. Revista do Instituto Paraibano de Genealogia e Heráldica, n. 15, 2013, p. 19-45.

REBOUÇAS, André. A seca nas províncias do Norte. Socorros Públicos. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1877.

_____. Agricultura Nacional. Estudos Econômicos. Propaganda Abolicionista e Democrática. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/MinC, 1988.

REGO, José Pereira. Memória Histórica das Epidemias, da Febre Amarela e Cólera-Morbo que tem reinado no Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873.

RETUMBA, Francisco Soares da Silva. Memória. Sobre os Melhoramentos que Precisa a Província da Parahyba pelo Engenheiro de Minas. Revista do IHGP, Anno IV, v. 4, 1912. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, p. 163-228.

RIPPY, J. Fred. British Investments in Latin America, 1827-1949. Minneapolis, 1959.

_____. British Investments in Latin America, End of year 1900. IAEA, v. IV, n. 3, Winter, 1950, p. 16-26.

_____. A Century of Railway-Building in Brazil. IAEA, v. VII, n. 3, 1973, p. 29-35.

RODRIGUES, José Carlos. O resgate das estradas de ferro do Recife e da Bahia ao São Francisco. Rio de Janeiro, 1902.

SANTOS, João Domingues. Apanhados sobre a Ilha Stuart. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, v. 10, 1946, p. 185-189.

SCULLY, William. Brazil, Its Provinces and Chief Cities. London, Murrey & Co., 1866.

SOUTO MAIOR, Paulo M. Nos caminhos do ferro: construções e manufaturas no Recife (1830-1920). Recife: CEPE, 2010.

STANFORD'S Compendium of Geography and Travels. London: Stanford (3rd edition), 1885.

TANNURI, Luiz Antônio. O Encilhamento. São Paulo: Hucitec, 1981.

TORRES, Arthur. Discursos pronunciados na Câmara dos Deputados. Rio de Janeiro, 1895.

TRABALHOS do Congresso Agrícola do Recife, 1878. Recife: CEPA/ Governo de Pernambuco, 1978. (Edição fac-similar).

VEIGA, Gláucio. Notas para um estudo sobre o desenvolvimento econômico de Pernambuco. (Recife: s/ed, 1956).

VEIGA, Luiz Francisco. Repertório Adicional sobre E F, Obras Públicas, Navegação fluvial e Marítima, Telégrafos etc. Rio de Janeiro: 1871.

VEIGA JÚNIOR, J. Os Viscondes de Cavalcanti. Revista do IHGP, v. 10, 1946, p. 85-92.

VIANA, Marly de Almeida Gomes. O Município de Campina Grande (1840-1905). Estrutura de Distribuição de Terras. Campina Grande: EDUFCEG, 2013.

VIDAL, Ademar. A propósito do cimento e da ilha Tiriri. Revista do IHGP, v. 10, 1946, p. 69-79.

VIDAL FILHO, F. Nossa capital em 1850. Revista do IHGP, v. 13, 1958, p. 133-138.

WELLS, J. W. Exploring and Travelling three thousands Miles through Brazil. London: 1887.

ZALDUENO, Eduardo A. Libras y Rieles: las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canada e India durante el siglo XIX. Buenos Aires: Editorial El Coloquio, 1975.

APÊNDICE A

CRONOLOGIA DA *CDEU*

- 1866-** Lei provincial n. 174, de 30/11/1864, autorizou a contratar uma ferrovia com W. Martineau e W Rawllinson (representantes do Barão do Livramento e da companhia de bondes Recife-Apipucos), estabelecidos em Recife, contrato assinado em 1866, cujo projeto era para a estrada ir para Campina Grande.
- 1871-** Decreto n. 4.838, de 15/12/1871, do Governo Imperial concedendo ao Conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, ao bacharel Anísio Salatiel Carneiro da Cunha e ao engenheiro André Rebouças autorização para incorporar uma companhia para uma estrada de ferro ligando a capital a Alagoa Grande.
- 1872-** Lei provincial n.453, de 22/06/1872, concede 7% sobre o capital de 5 mil contos.
- Decreto 5.433, de 15/10/1872, autoriza a prorrogação do prazo para a construção por um ano.
- 1874 - Decreto n. 5.608, de 25/04/1874, garantiu por 30 anos os juros de 7% sobre o capital acima dito e o Decreto n. 5.835, de 24/12/1874, prorroga por mais um ano a organização da companhia.
- Decreto n. 5.974, de 4/8/1874, eleva o capital para 6 mil contos; em 23/9/75, Diogo Velho cedeu seus direitos à

companhia inglesa *The Conde D'Eu*.

Decreto n. 6.243, 12/07/1874, da Princesa Isabel, aprovando os estudos e plantas dos incorporadores.

1875- Organiza-se, em Londres, a companhia *The Conde D'Eu Railway*.

Decreto n. 6.681, de 22/09/1875, prorroga o prazo da concessão; em Londres, os acionistas aceitaram o aumento de capital para mais £250,000.

1880 - Decreto n. 7.754, de 7/7/1880, transferindo a concessão para Conde D'Eu Railway, organizada em Londres em 1875, fixando-se a extensão da linha em 121,539 km.

Inaugurados em agosto deste ano os trabalhos de construção.

O governo provincial autoriza, pela Lei n. 708 (de 09/12/1880), a contratação de uma ferrovia do porto de Jaraguá (Mamanguape) a Caiçara.

1881- Corre o primeiro trem da Conde D'Eu.

1882- Lei n. 3.141 de 30/12/1882, concedendo direitos para construir a extensão de Cabedelo.

Inauguração do trecho Capital-Mulungu, em 7 de setembro.

1883- Lei n. 759, de 07/12/1883, autorizando a contratação do prolongamento da Conde D'Eu para Campina Grande e São João do Cariri.

1884- (04/06) inauguração do trecho Mulungu até Independência.

1887- Decreto n. 9.764, de 14 de julho, da Princesa Isabel, autoriza a garantia de 6% sobre o capital de £59,273 para a construção da extensão de Cabedelo pelo prazo de 80 anos.

1888- Inauguração do trecho até Cabedelo (2/4).

1894- Início da construção da EF Timbaúba - Nova Cruz, pela União; interrompida em 1896.

1900- Ligação de Timbaúba a Pilar, pela *GWBR*.

1901- (13/09) o governo federal encampa a Conde D'Eu por £600,000 e começa a ligação de Guarabira a Nova Cruz; a ligação de Timbaúba com Itabaiana é inaugurada pela *GWBR*.

01/01/1902, a *GWBR* toma posse da Conde D'Eu; aberto o trecho Pilar - Timbaúba (05/01).

Inaugurado o trecho Guarabira - Nova Cruz pela *GWBR*.

1907- Inaugurado o trecho Itabaiana-Campina Grande pela *GWBR*.

APÊNDICE B

RECEITAS DA *CDEU* (EM CONTOS DE RÉIS)

ANOS	PASSAGEIROS		PRODUTOS
	Número	Valor	Valor
1883	7.238	16:280	64:853
1884	14.765	40:585	85:778
1885	14.954	33:980	65:933
1886	(13.676) (p)	31.768	76:041
1887	17.316	36:053	147:256
1888	21.398	39:067	119:638
1889	(27.000) (p)	50.087	94:868
1890	(28.600) (p)	52:851	115:261
1891	41.869	62:533	108:868
1892	52.983	74:949	139:068
1893	60.590	94:453	240:052
1894	72.000	114:001	213:662
1895	92.307	137:593	260:347
1896	90.571	(n/d)	(n/d)
1897	91.193	151:624	399:871
1898	95.115	150:142	387:396
1899	95.115	(n/d)	(n/d)

Fontes: *Vários relatórios consulares, para 1883,4; relatórios do Ministério da Agricultura (1892) e Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1899); (p) projetado; (n/d) (não disponível).*

APÊNDICE C

Balanços anuais da CDEu (libras esterlinas e mil réis)

Anos	Receita	Despesa	Déficit
1885-6	12.012 * (£)	29.786	17.774
1886-7	15.690	31.973	16.283
1887-8	23.573	33.934	10.361
1888-9	18.749	30.171	11.422
1889-90	20.057	27.558	7.501
1890-1	23.070	27.991	4.921
1891-2	20.719	26.583	5.864
1892-3	34.243	37.194	2.949
1893-4	(Não disponíveis)	-	-
1894-5	352.983** rs	395.893 rs	42.910 rs
1895-6	378.325	533.369	157.044
1896-7	546.653	606.716	60.063
1897-8	574.874	623.896	49.022
1898-9	652.625	653.490	865
1899-1900	499.092	547.021	47.929
1900-01	691.739	748.716	56.977

Fontes: Relatórios semestrais da empresa publicados em *The Railway Times*, nos respectivos anos; (*) cotação em libras; (**) a partir desse ano, os valores aparecem em mil réis.

APÊNDICE D

COLÔNIAS DE “RETIRANTES” NA PARAÍBA (1890)

Pessoas	Famílias	Núcleos
1.677	366	Mussuré
414	111	Abiay
405	78	Puxi de Baixo
521	98	Jagaraú
206	45	S. Izabel
305	69	Nova Libéria
332	80	Amparo
100	32	Barra do Gramame
86	20	Ribeira
436	75	Espírito Santo
329	86	Pau Brasil
127	27	Ponte do Gramame
118	30	Tauá de S. André
187	56	Camocim
233	50	Cosme e Damião
273	45	Santana do Gargaú
134	30	Marcos João
97	21	Cana-Brava
186	24	Ilha
191	20	Rio do Meio I
93	22	Rio do Meio II
392	94	Tauá do Tibiri
58	14	Gramame
648	137	Mata Limpa
76	14	Miriri do Lagamar
232	46	Guarita
267	49	Miriri do Meio
275	58	Nasença do Una
133	29	Leite Mirim II
133	42	Leite Mirim I
8.664	1.868	-

Fonte: ALMEIDA, José Américo de. A Paraíba e seus Problemas.

APÊNDICE E

FERROVIAS E GARANTIA (1887; £ MILHARES)

Companhia	Período	Total	Média
<i>Natal-Nova Cruz</i>	1879	386,5	48,3
<i>Conde D'Eu</i>	1880	324,3	46,0
<i>RSF</i>	1857	2.278,3	76,0
<i>GWBR</i>	1878	340,2	38,0
<i>ARC</i>	1874	224,5	17,3

APÊNDICE F

COMPRA DAS FERROVIAS/FORMAÇÃO DA REDE *GWBR*(£ MILHARES)

Ferrovias	Ext. km	Capital	Custos	Garantia	Preço
<i>ARC</i>	150	528.7	221.3	831.0	760.0
<i>CD'Eu</i>	160	744.3	294.6	1.080.6	700.0
<i>NNC</i>	121	618.0	269.9	908.9	427.0
<i>RSF</i>	125	1.685.7	800.8	3.768.5	1.500.0
TOTAL	556	3.576.7	1.586.6	6.598.0	3.287.0

Fontes: PALHANO DE JESUS, 1922, *passim*; *Bradshaw's Manual*, 1904; *Foreign Railways. Railways Register's Edition*, 1884; PINTO, *op. cit.*, *passim*; FERNANDES PINHEIRO, 1889.

APÊNDICE G

FERROVIAS INGLESAS/ LUCROS

Companhia	Período	Lucros (%)
ARC	1882-1901	4,8
Conde D'Eu	1876-1901	4,7
GWBR	1873-1900	5,8
RSF	1875-1900	5,2
BSF	1875-1900	6,0

Fontes: RIPPY, J. Fred. *A Century of Railway Building in Brazil*. IAEA, v. 7, n. 3. *Winter*, 1977, p. 34; RIPPY, J. Fred. *British Investments in Latin America, End of Year 1900*. IAEA. v. IV, n. 3, *Winter*, 1950, p. 23. Rippy fala em lucros de 4,7% que a *CDEu* tivera entre 1876 e 1901, mas, na verdade, trata-se de dividendos (que eram inflados pelo 'pro tanto' da taxa de garantias).

APÊNDICE H

FERROVIAS E CAPITAL (£)

NOS TRONCOS DA REDE *GWBR* NORTE

Ferrovia	km	Capital	Custo/km
<i>Conde D'Eu</i>	121	675.000	5.578
<i>Natal-Nova Cruz</i>	121	618.587	5.112
<i>GWBR</i>	96	562.500	5.859

Fonte: *RT Oct* 1, 1888, p. 319.

APÊNDICE I

A TAXA DE GARANTIA (EM £) (C.1888)

NOS TRANCOS DA REDE *GWBR* NORTE

Ferrovias	Garantia	Juros	Câmbio	Agentes	Total
<i>NNC</i>	7.720	326	52	995	9.093
<i>CDEu</i>	6.069	270	48	794	7.181
<i>GWBR</i>	7.220	277	55	788	8.340

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura, 1888, p. 145.

APÊNDICE J

ESTAÇÕES DA *CDEU*/ DISTÂNCIAS DA ESTAÇÃO CENTRAL

Estações – ramal do Pilar	km
Cabedelo	02 (molhe)
Paraíba (capital)	18
Santa Rita	30
Reis	38
Espírito Santo	44
Entroncamento	49
Coitizeiro	64
Ramal de Alagoa Grande	
Cobé	51
Sapé	64
Araçá	74
Pau-ferro	84
Mulungu	94
Cachoeira (Bastões?)	107
Independência	116
Alagoa Grande	117

Santa Rita, Reis, Espírito Santo, Entroncamento, Cobé, Sapé, Araçá, Pau-ferro, Mulungu, Cachoeira, Independência, Coitizeiro (ramal) e Pilar (ramal).

ANEXO A

MEMÓRIA¹⁶⁷

SOBRE OS MELHORAMENTOS DE QUE PRECISA A PROVÍNCIA DA
PARAHYBA PELO ENGENHEIRO DE MINAS
Francisco Soares da Silva Retumba

*

ESTRADAS DE FERRO

É incontestável que o segundo dos grandes males que oprimem a província é a falta completa de vias rápidas de comunicação. É tão sensível essa falta que, depois de que anteriormente já ponderei a esse respeito, nada mais é preciso dizer em justificação de meu asserto.

É notável a contradição em que caem os habitantes da capital, querendo obrigar os gêneros da província a procurar nosso porto e não promovendo o estabelecimento de estradas de ferro no sertão! Se mesmo as estradas de rodagens são poucas e em más condições, como sei por experiência!

Existe atualmente a estrada de ferro “Conde d’Eu”, com dois ramais, um para o Pilar, outro para a Independência.

167 Estradas de Ferro. *In*: Memória... Revista do IHGP, Anno IV, Vol. 4, 1912, p. 200-209. É possível que se trate do mesmo “Relatório que o engenheiro de minas Francisco Soares da Silva Retumba dirigiu ao Exmo. Sr. Dr. Antônio Herculano de Souza Bandeira, presidente da Parahyba, pelo engenheiro Francisco Soares da Silva Retumba. Pernambuco, Typographia do Jornal do Recife, 1886”, agora com redação mais personalizada, autoral.

Mas essa estrada e nada é absolutamente a mesma cousa. Ela não consulta os interesses da província.

(...) Poderia citar em apoio dessa proposição exemplos numerosos, que estão, aliás, patentes a todos os olhos: mas basta-me a estrada de ferro “Conde d’Eu”.

Em primeiro lugar, é sabido que a concessão da garantia de juros foi feita sobre um capital de 6:000,000\$000¹⁶⁸ réis, quando é evidente, ao primeiro lance de olhos, que não se gastou mais de 2:000,000\$000!

Em seguida, a companhia comprometeu-se a construir um certo número de quilômetros de estrada; ela os fez, com efeito, mais ou menos, porém procedeu com a mais requintada má fé.

Plantou em terra trilhos que, na verdade, perfazem em extensão o número de quilômetros necessários, mas quilômetros de trilhos não são quilômetros de caminho.

Do quanto foi lesada a província dá evidente prova o espontâneo número de curvas imensas e desnecessárias, algumas das quais abertamente forçadas, que se encontra a cada passo, desde o começo até o fim da linha. A tática foi hábil, não há dúvida.

Notoriamente os trabalhos da linha são mal feitos e ainda pior conservados.

O material deixa muito a desejar.

Não há muito tempo travou-se na imprensa uma discussão a propósito da melhor qualidade de madeira própria para dormentes e vi que por parte da companhia, se sustentava o maior dos absurdos, qual o de afirmar-se que dormentes de aroeira, ao cabo de poucos

¹⁶⁸ Sobre estes valores, vê a nota 167.

anos, tornam-se imprestáveis, quando realmente é a aroeira uma qualidade de madeira que resiste além de 80 anos e antes torna-se pedra do que apodrece.

E exato, como se pretendia por parte da companhia, que, dentro de poucos anos, os grampos que prendem os trilhos aos dormentes são expelidos de seus lugares.

Mas há meios de se obviar a esse inconveniente e qualquer pessoa do sertão sabe o que há de fazer a este respeito. Bastará untar o grampo de cera de abelha, antes de introduzi-lo na madeira, para que sua conservação seja longa e muito longa.

Esse meio é muito usado no sertão para armadores de redes e o resultado é perfeitamente satisfatório.

Citei esse fato para mostrar que, mesmo em matéria de conservação de dormentes, ainda não tem a companhia feito estudo algum. Não é, pois, de espantar que se note a maior incúria em tudo o mais.

Por vezes já se tem notado que os preços de passagem e cargas na estrada de ferro “Conde d’Eu” são excessivos e não oferecem quase vantagem nenhuma à população do interior.

As reclamações têm sido numerosas, mesmo já o governo interessou-se para que a companhia diminuísse os preços da tarifa. Esta pareceu ceder e propalou que o pedido do governo ia ser satisfeito.

Com efeito, algum tempo depois, foram publicadas as novas tabelas de preços e chegou-se a acreditar na sinceridade da companhia. Brevemente, porém, reconheceu-se que o público havia sido vítima de mais uma hábil mistificação.

De sorte que aí acha-se a estrada a concluir seus balanços anuais sempre com déficits extraordinários e sem empregar o mínimo esforço para sair dessa apatia.

Para que se a garantia de juros chega-lhe de sobra para tudo.

E urgente que medidas sérias sejam tomadas no sentido de que a estrada continue para o sertão.

É preciso, de qualquer modo, obrigar a companhia a marchar em procura da serra da Borborema. Cumpre notar que a estrada de ferro do Recife a Timbaúba (a inglesa *The GWBR-JCM*) já está feita e será inaugurada a 2 de dezembro do corrente ano. Qualquer negligência a esse respeito pode acarretar males extremos; o que está em questão é se o ponto da província será a Paraíba ou Pernambuco.

Eu já disse que a questão de porto ou de vias de exportação, relativamente à riqueza geral da província, é negócio de pouca monta. Mas o caso é diverso se considerarmos a influência enorme que terá sobre a capital a questão de porto.

Toda a nação deve orgulhar-se legitimamente de possuir uma bela capital; em toda a parte se trabalha constantemente no intuito de atingir semelhante *desideratum*.

O estrangeiro que chega ao Rio de Janeiro, se tem formado alguma má ideia sobre o Brasil, para logo mudar de opinião e parte com pensamentos mais justos sobre o nosso Belo país. Porque, pois, não hão de querer os paraibanos que, igualmente ao chegar à nossa capital o visitante de longas terras fique desde logo formando ele juízo favorável de toda a província? Nada vejo de mais natural de que esses sentimentos de bom provincialismo.

E é debaixo desse ponto de vista que reclamo que a capital se ponha, desde já, em estado de atrair, para seu porto toda a produção da província, só isto lhe poderá dar impulso e fazei-a progredir.

Já se vê que não me é possível, de modo nenhum, associar-me ao pensamento daqueles que, promovendo o prolongamento da estrada de ferro a Cabedelo, abrigam a ideia de mudar para ali o porto e consequentemente a capital.

Mil vezes seria mais produtivo o dinheiro que se vai empregar nesse prolongamento, se em vez de ser este para o Cabedelo, fosse para o sertão. Mas já agora parece que é tarde.

Nada obsta, porém a que empreguemos esforços por outro lado.

Se o governo, cedendo à justa indignação e à boa previsão, suspender algum dia a garantia de juros que concedeu a estrada de ferro “Conde d’Eu”, esta não poderá se sustentar nem mais um só dia, salvo se for prolongada para o interior da província.

Vemos todos, do relatório apresentado à assembleia provincial pelo Exm. Sr. Dr. Herculano, quanto é precário o estado financeiro da companhia.

Vemos que aquele presidente foi necessário lançar mão de elevada multa para obrigar a companhia a realizar, no leito da estrada, um pequeno melhoramento a que se tinha obrigado pelo contrato.

E parece que nada se fez ainda.

E, além de mal servidos como somos, julgam os agentes da companhia a propósito tratar-nos com mau humor, de modo grosseiro e intolerante.

É provável que as finanças da companhia se achem atualmente em pior estado, bem o deu a entender o Exm. Sr. Dr. Geminiano Goes quando, em seu último relatório presidencial, preferindo provavelmente não destruir de toda a esperança dos paraibanos, resolveu não escrever uma só palavra sobre os negócios da estrada de ferro “Conde d’Eu”.

Seu silencio é eloquente.

Tive ocasião, durante a viagem que efetuei na província no ano passado, de verificar que o terreno, apesar de montanhoso, presta-se à construção de estrada de ferro; tão somente oferece alguma dificuldade a passagem da serra Borborema. Dei-me ao trabalho, auxiliado pelos moradores dessas localidades, de procurar um lugar mais favorável à construção da estrada.

Nada menos de três depressões da serra se apresentam por onde pode a estrada de ferro cortar a serra. Temos em primeiro lugar a localidade denominada *Ferros*¹⁶⁹ perto da vila de Patos, esse trajeto já é de há muito conhecido e apregoadado.

Em minha opinião, há, porém, melhor e é o seguinte.

Do Batalhão segue-se para o lugar denominado *Alagoa da Onça*, distante daquele duas léguas; cerca de meia légua mais adiante, encontra-se outra localidade conhecida pelo nome de *Arrodeador*; a duas léguas daí chega-se a Serraria; mais cerca de uma légua de caminho, passa-se na *Caiçara do Borges* e três léguas mais longe sobe-se no *Logradouro do Xavier*, donde depois de dobrada a ponta da serra, segue-se o caminho diretamente para Santa Luzia. A outra passagem é também boa, eis o itinerário: Batalhão¹⁷⁰, Viração, Malhado do Umbuzeiro, Santa Luzia.

Vê-se, pois, que se há embaraço, é na escolha de um desses três caminhos.

Penso que a província da Parahyba tem de ser cortada algum dia por uma extensa rede de caminho de ferro: é isto indispensável

169 O autor põe em itálico todos os logradouros, enquanto que mantém no normal os nomes oficiais de cidades e vilas.

170 Hoje, Taperoá.

ao desenvolvimento de sua agricultura, à exploração de suas riquíssimas minas de toda a natureza, e mais que tudo, à introdução da ciência e da instrução em toda a extensão do território paraibano.

Fui por isso levado a organizar um plano de estradas de ferro até a vila de Princesa, de um lado da cidade de Cajazeiras, de outro, e o Picuí, ao Norte.

Eis o traçado da estrada.

Qualquer que seja a companhia que se organizar para levar a efeito semelhante traçado, é condição essencial efetuar a compra da atual estrada de ferro “Conde d’Eu”, porquanto, nas mãos dos atuais diretores, não inspira ela a mínima confiança.

Será então esta prolongada até Cajazeiras passando pelo Ingá, Campina Grande, S. João do Cariry, Batalhão, S. Luzia, Pombal, Souza e S. João do Rio do Peixe, tocando mesmo em cada uma dessas localidades ou passando a tal distância delas que aproveite as localidades vizinhas tais como Patos, Catolé, Piancó, etc.

De Batalhão ou suas proximidades, partirão dois ramais, um diretamente para a Alagoa de Monteiro, o outro em procura da Serra do Teixeira, Imaculada e Vila de Princesa. De outro lado será a estrada prolongada da Independência para Pirpirituba, Bananeiras, Araruna e Picuí, passando a alguma distância da serra do Cuité.

Da estação do Mulungu partirá um outro ramal da direção de Alagoa Grande, Brejo de Areia e Esperança.

Por fim, da estação de Sapé partirá um outro ramal para a cidade de Mamanguape que ficará ligada à capital por intermédio da “Conde d’Eu”.

Outros traçados podem ser imaginados, os quais diferirão pouco daquele que acabo de expor. Há quem deseje muito e me

tenha falado com insistência da vantagem de tocar a estrada em Patos, antes que em Santa Luzia do Sabugi. Discordo desse pensar.

Em primeiro lugar já o ramal que do Batalhão vai em procura da serra de Teixeira pode vir a passar bem perto de Patos.

Em segundo, é preciso que a estrada aproveite todo o comércio que se faz entre a Paraíba e o Rio Grande do Norte, o qual tem lugar quase unicamente pela estrada de Santa Luzia, que, como se sabe, limita-se com a vizinha província do Norte.

Além de que pode ainda a estrada de ferro, em seu caminho de Batalhão para S. Luzia, passar nas proximidades de Patos, que ficará assim com duas estradas de ferro na sua vizinhança. Não posso deixar de insistir sobre a grande conveniência de haver uma estação de caminho de ferro dentro da vila de Santa Luzia do Sabugi.

Aceito o traçado que acabo de indicar, fica a província com perto de 800 quilômetros de via-férrea.

É de notar que, à exceção da passagem da serra da Borborema e de alguns rios, ou antes esteiros¹⁷¹ que será preciso atravessar, não se fará mister a construção da mínima obra d'arte.

De sorte que, feitos todos os cálculos, o preço médio de cada quilômetro de estrada não será superior a 25 contos: vem, pois, a custar a construção de toda a estrada cerca de 20 mil contos de réis.

Fiz o orçamento completo de todas as obras necessárias: mas considerando que o plano de estradas que aí fica delineado não pode ser executado senão mais tarde, deixo de mencioná-lo aqui, no intuito de abreviar o presente trabalho, que já vai longo.

¹⁷¹ Braços de rios.

Penso, porém, que a província deve reclamar, desde já, alguma coisa no sentido de serem prolongadas, por pouco que seja, suas estradas para o interior.

Assim é que o ramal ou trecho de estrada do Pilar para Campina Grande e igualmente da Independência para Bananeiras e do Mulungu para Areia deve ser executado imediatamente.

A despeza não será considerável.

Eis os orçamentos respectivos.

DO PILAR AO INGÁ E CAMPINA
DISTÂNCIA, MAIS OU MENOS, 100 QUILÔMETROS

Estudos	45:000\$000
Roçado e destocamento	35:000\$000
Locação	35:000\$000
Preparação do leito	400:000\$000
Pontes e pontilhões	50:000\$000
Dormentes: 120.000 a 1.200 réis	144:000\$000
Trilhões, pesando 13 kilos por metro, 4.000 toneladas a 90\$000	360:000\$000
Talos, grampos, parafusos, porcas, 400 toneladas a 100\$000	40:000\$000
Assentamento, lastro e transporte	250:000\$000
Seis giradores	35:000\$000
Oito caixas d'água	25:000\$000
Sinais e chaves	10:000\$000
Telégrafo	31:000\$000
Oficinas	60:000\$000
Armazéns, estações e paradas	150:000\$000
Cinco locomotivas	100:000\$000
Dez carros de 1ª classe	40:000\$000
Vinte carros de 2ª classe	60:000\$000
Dez wagons fechados	60:000\$000
Quatro plataformas	40:000\$000
Eventuais, beneficio, administração, expediente	300:000\$000
Total	2.280:000\$000

Neste cálculo, não se acha compreendida a desapropriação no valor mais ou menos de 100:000\$000, por me terem declarado os interessados que cederiam os terrenos gratuitamente.

DE INDEPENDÊNCIA A BANANEIRAS
DISTÂNCIA, MAIS OU MENOS 30 QUILÔMETROS.

Dadas as mesmas bases e atendendo-se a que o terreno é aqui mais ingrato, orço a despesa necessária com este trecho de estrada em cerca de 820:000\$000, bem entendido, se adotar o seguinte trajeto, onde me informaram estarem os habitantes igualmente dispostos a cederem os terrenos sem ônus algum para a companhia: Independência, Pirpirituba, pé da Serra do Cedro¹⁷² sítio Bebedor, sítio Saláu, Poço Escuro, sítio Boa Vista, Engenho Jardim (Chispiniano), sítio Moreno, Poderosa, Saco, Serra do Furão (entre Riachão e Tacima), pé da Serra do Cuité e Picuí.

Esse é o trajeto completo da linha, que como disse, só mais tarde poderá ter construída.

Por hora basta que chegue a entrada (*sic* – estrada?) até o ponto desse itinerário, que mais perto fica da cidade de Bananeiras e que não passa de meia légua, creio eu, Moreno.¹⁷³

DO MULUNGU À CIDADE DE AREIA
DISTÂNCIA CERCA DE 40 QUILÔMETROS.

Guardada a devida proporção, o cálculo é o mesmo que o precedente, visto ser o terreno igualmente montanhoso em parte.

¹⁷² O autor não coloca em itálico, como vinha fazendo antes.

¹⁷³ Solânea.

Custará, pois, esse trecho de estrada cerca de 1.100:000\$000.¹⁷⁴

De sorte que, dentro de pouco tempo, se houver a necessária diligência, poderá a província possuir mais 180 quilômetros de estrada de ferro, que lhe custará apenas a importância de 4.200:000\$000¹⁷⁵ notoriamente muito menor do que se pretende ter custado a Conde d'Eu, que é, aliás, menos extensa e cuja construção foi simples e fácilima.

Mais adiante, exporei os diversos meios de que poderá lançar mão para reunir o capital necessário à construção dessas estradas e ver-se-ha que meu projeto não deve ser classificado de utopia nem atirado ao mundo das ideias impossíveis.

É perfeitamente realizável.

Mas não é tudo construir estradas de ferro; é indispensável que elas deixem lucros aos acionistas.

Evidentemente essa condição realiza-se em nosso caso.

O que faz a fortuna das estradas de ferro é a comodidade dos preços de transporte, que atraindo maior quantidade de carga, garante maior receita.

Suponhamos, pois, que seja a seguinte a tabela de preços.

CARGA

Pagará uma arroba¹⁷⁶ de mercadoria, seja ela qual for: nas primeiras 10 léguas, 100 réis de transporte: passando de 10 até 20, 200 réis;

¹⁷⁴ Hum mil e cem contos de réis.

¹⁷⁵ Quatro mil e duzentos contos de réis.

¹⁷⁶ Apesar de estar registrando esses dados, no final do Império, Retumba ainda usa medidas antigas (anteriores ao Sistema Métrico Decimal), em vez de quilo e tonelada versus

De	20	Á	30	Léguas	300	Réis
//	30	//	40	//	400	//
//	40	//	50	//	450	//
//	50	//	60	//	500	//
//	60	//	70	//	550	//
//	70	//	80	//	575	//
//	80	//	90	//	600	//
//	90	//	100	//	625	//
//	100	//	110	//	650	//

E assim por diante

Resulta ser a média do preço de transporte para uma arroba de mercadoria exatamente igual a 450 réis.

Ora, já ficou dito que a produção da província pode regular 800.000 arrobas de algodão e 300.000 de assucar, sem falar no mais.

Correspondendo a esses algarismos outros iguais para os gêneros importados, segue-se que nossas estradas de ferro terão de transportar cerca de 2:000.000¹⁷⁷ arrobas de mercadorias todos os anos de boa safra.

A receita provável será, pois, 720:000\$000 para algodão e 276:000\$000 para o assucar: total quasi, como se vê, 1.000:000\$000.

E cumpre notar que não se trata aí da renda proveniente de transportes intermediários, de estação a estação, nem tão pouco da condução de gado e outros animais, que com certeza há de constituir uma fonte de renda bem profícua.

quilômetros. Durante o Império, usavam-se arrobas (de minério, 18 k; de algodão, 16 k; e carne, 12 k). Em média, a arroba pesava 14,745 kg (Unidades Agrárias não Decimais em uso no Brasil. Rio de Janeiro, Ministério da Agricultura/IBGE, 1948).

177 Não se sabe ao certo se o autor está se referindo a valor monetário (dois mil contos de réis) ou a peso (dois milhões de arrobas). Sua redação (ou a montagem gráfica do texto) deixa um pouco a desejar.

PASSEIROS

Adotado o mesmo sistema de que fiz uso para organizar a tabela dos preços de carga, chega-se ao resultado seguinte:

Pagará cada passageiro: termo médio resultante da combinação dos preços de passagens de 1ª e 2ª classe, nas primeiras dez léguas, 3\$000; passando de 10 até 20 léguas 4\$000; de 20 a 30 léguas, 5\$000, de 30 a 40 léguas, 6\$000, de 40 a 50 léguas, 7\$000, de 50 a 60 léguas, 7\$500; de 60 a 70 léguas, 8\$000, de 70 a 80 léguas, 8\$500; de 80 a 90 léguas, 9\$000; de 90 a 100 léguas, 9\$500; de 100 a 110 léguas, 10\$000.

A média dos preços de passagens é, pois, igual a 7\$045.

Falecem-me dados para calcular o número de passageiros que transitarão nos trens da companhia.

Mas suponhamos que sejam realizadas por dia, calculo baixo, algumas 100 ou 150 viagens, teremos pouco mais ou menos um total anual de perto de 50:000 (*sic*) viagens, que a 7\$045 somou cerca de 350:000\$000.

Temos, portanto, de um lado e de outro:

Receita de importação	500:000\$000
Receita de exportação	500:000\$000
Passageiros	350:000\$000
Total	1.350:000\$000

Junte-se a isso a receita proveniente da condução do gado, bem como a de transporte intermediário de cargas e passageiros e outros, e chegar-se-á ao resultado seguinte: receita total 2.000:000\$000.

Diminua-se dessa soma a despesa provável da companhia, que calculo em 30% da receita e chega-se a este resultado: lucro anual: 1.400:000\$000, justamente 7% do capital 20 mil contos.

Deve-se notar que todos esses cálculos são excessivamente baixos e baseados sobre a produção atual da província.

Não resta, porém, a menor dúvida que essa produção rapidamente será elevada ao duplo, ao triplo, desde que a locomotiva penetrar em todos os sertões da província.

É força pois, contar com uma receita líquida de 15% pelo menos.

Se são esses os lucros que auferirá a estrada de ferro geral do sertão, muito maior será a porcentagem que obterão as estradas parciais para Campina Grande, Areia e Bananeiras; porquanto, tendo de custar muito menos, transportarão talvez mais de metade da carga e dos passageiros que calculei para a estrada geral, com efeito, transportarão não só a carga dos brejos, que é talvez a mais considerável, como grande parte da do sertão, que virá para os brejos em costas de animais, mesmo em procura do caminho de ferro.

Vê-se, pois, que tudo aconselha a construção imediata desses pequenos trechos de estrada, a que me refiro.

Mãos à obra.

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 Machado¹⁷⁸ a propósito de uma estrada de ferro que se projetava construir nesta província em 1872.

O Dr. Costa Machado foi por longos anos inspetor da Alfândega e conhecia a província a fundo. Por isso sua opinião sobre a produção da Parahyba deve merecer toda a confiança.

178 Provavelmente deve ser o autor de *Cartas sobre uma Estrada de Ferro na Parahyba do Norte* (Parahyba [capital], 1872), que assinaria só com as iniciais C.M. Ver (MELO) CAMILO, Josemir. Velhas Cartas sobre a Paraíba. A União, João Pessoa, 8 de Julho de 1984, p. 22.

Cito-a aqui porque vem ela corroborar plenamente o cálculo que acima fiz e mesmo provar que se acha ele aquém da verdade.

Depois de fazer sentir que o seu cálculo é muito imperfeito, por não compreender os gêneros que se escapam por terra e por mar sem guias das autoridades competentes e que, no mercado de Pernambuco, se consideram como de produção daquela província, apresenta o seguinte:

QUADRO DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE EM ARROBAS DOS GÊNEROS ABAIXO DECLARADOS, EXPORTADOS DA PROVÍNCIA DA PARAÍBA NO DECÊNIO DE 1862 A 1871.

Anos	Algodão	Açúcar	Couros
1862	216:468	683:081	9:600
1863	197:505	574:274	21:377
1864	397:728	432:318	22:259
1865	446:973	269:885	13:258
1866	542:133	400:047	19:933
1867	398:620	320:275	12:867
1868	569:897	300:939	27:817
1869	533:609	448:445	30:126
1870	377:178	268:205	17:202
1871	681:355	230:485	45:497
Soma	1.361:466	3.927:954	189:936

Mostra este quadro que, com pequenas intermitências, a produção do algodão tem argumentado constantemente desde 1862; é, pois, provável que presentemente essa produção anual se eleve a muito mais de 800 mil arrobas. Admitindo-se que a produção do açúcar tenha baixado tanto, em consequência da crise econômica atual, que se tenha conservado estacionária essa pequena diferença se acha de sobeja compensada pela proteção de couros que não havia figurado em meu cálculo precedente.

Juntando, por este motivo, ao produto obtido uma certa quantidade correspondente aos gêneros transviados e todos os cereais que em grande quantidade seguem para as províncias de Pernambuco e Rio Grande do Norte, e calculando essas quantidades pela quarta daquele produto, chega o dr. Costa Machado ao resultado total da exportação de parte da província que supõe cortada pela via-férrea: 1.059:918 arrobas ou, em conta redonda, um milhão de arrobas.

Note-se que fala o dr. Costa Machado de *parte da província cortada pela via-férrea*; refere-se, pois, tão somente a zona dos brejos.

Ora, sendo certo, apesar de tudo que de 1872 por diante a província tem prosperado, não será grande erro calcular que a produção atual *não de parte, mas de toda a província* (itálico do autor), suba a 2.000:000 de arrobas.

Quanto à importação, calculava-se (*sic*) em 1872 o mesmo dr. Costa Machado, baseado em dados mínimos, do modo seguinte:

Importação pela Capital (arrobas)	200:000
Importado por Mamanguape (idem)	400:000
Importado por Goiana (idem)	400:000
	1.000:000

Isto *para os brejos*, parece, pois, acertado elevar esse algarismo a 2.000:000 para a província toda.

Chega-se, portanto, a esta conclusão: que se eleva a 4.000.000 de arrobas a quantidade de mercadorias que transitam pela província da Parahyba.

Aceito sem hesitação esse algarismo, à vista da grande autoridade e da reconhecida competência do dr. Costa Machado.

Segue-se, em conclusão, que a renda líquida da estrada de ferro que proponho, será superior a 10% do capital empregado, ainda mesmo quando se eleve a despeza com o custeio da estrada de 30% a 50% da renda bruta, isso na época atual.

Esses algarismos são prometedores e mais o serão no futuro, quando estiver a estrada concluída.

Pode-se, porém, objetar aqui que todos esses belos cálculos nem sempre hão de conduzir a um resultado constante; porque basta uma seca para perturbar as mais engenhosas combinações.

Vou provar que esse perigo pode e deve ser conjurado.

ANEXO B

ESTRADA DE FERRO CONDE D'EU

DECRETO N. 9.764, DE 14 DE JULHO DE 1887

Concede à “*The Conde D'Eu Railway Company Limited*” privilégio e garantia de juros para a construção do prolongamento da estrada até o porto de Cabedelo.

A Princesa Imperial Regente, em nome do Imperador, atendendo ao que requereu *The Conde D'Eu Railway Company Limited*, há por bem conceder à mesma Companhia privilégio para a construção, uso e gozo, do prolongamento da estrada de ferro desde a atual estação inicial na Capital da Província da Paraíba até ao porto de Cabedelo, e, outrossim, a garantia de juros de 6% ao ano, autorizada pela Lei n. 3.141, de 30 de novembro de 1882, sobre o capital adicionado de cinquenta e nove mil duzentas e setenta e três libras esterlinas (59,273) que for empregado no referido prolongamento, mediante as cláusulas que com êste baixam, assinadas pelo Bacharel Rodrigo Augusto da Silva, do Conselho de Sua Majestade o Imperador, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em 14 de julho de 1887, 66º da Independência e do Império.

Princesa Imperial Regente

Rodrigo Augusto da Silva

CLÁUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 9.764 DESTA DATA.

I – O privilégio concedido a *The Conde D'Eu Railway Co Ltd.*, para uso e gozo do prolongamento da sua estrada de ferro até o porto de Cabedelo vigorará pelo prazo de oitenta anos, de modo a terminar com o da linha principal a que se refere o Decreto n. 6.681, de 12 de setembro de 1877, não podendo ser concedidas durante esse tempo outras estradas de ferro dentro das zonas de 20 quilômetros para cada lado na mesma direção do prolongamento, salvo se preceder acordo com a Companhia.

Além do privilégio e da garantia de juros, são concedidos à Companhia em relação ao prolongamento de que se trata os mais favores mencionados na cláusula I das que baixaram com o Decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, exceto a isenção de direitos de importação.

II – O prolongamento será construído em conformidade com as plantas e perfis apresentados pela Companhia e as modificações propostas pelo engenheiro fiscal, observadas quanto as que não constam destes documentos e do respectivo orçamento, que baixam rubricados pelo chefe da diretoria das obras do Ministério da Agricultura, as condições do estabelecimento da estrada em tráfego e as disposições do aludido Decreto n. 7.959.

III – A garantia de juros de 6% ao ano é concedida pelo Governo Imperial durante o prazo que restar da garantia e fiança do Estado a que se refere o documento 6.681, de 12 de setembro de 1877, sobre o capital que for efetivamente empregado no

prolongamento até ao máximo de cinquenta e nove mil duzentos e setenta e três libras esterlinas (£59,273), que em caso algum será excedido. Para os efeitos das mencionadas garantias e fiança do Estado, fica a Companhia sujeita às disposições dos decretos ns, 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.960, de 29 de dezembro com exceção das que constam da cláusula IV deste último Decreto n. 7.960 e de quaisquer outros que também contrariem as presentes cláusulas.

IV – O máximo capital garantido mencionado na cláusula precedente compreende a importância de um molhe provisório de madeira que a Companhia obriga-se a construir no porto de Cabedelo de conformidade com o projeto que apresentou, em comunicação com a estrada de ferro e na posição que melhor convier.

V – As obras que fazem o objeto da presente concessão deverão começar no prazo de seis meses a contar da data deste decreto e ficar terminadas até um anno depois.

VI – Ficará sem efeito essa concessão se não for assinado o respectivo contrato de noventa dias, a contar da publicação no Diário Oficial.

Palácio do Rio de Janeiro, em 14 de julho de 1887.

Rodrigo Augusto da Silva

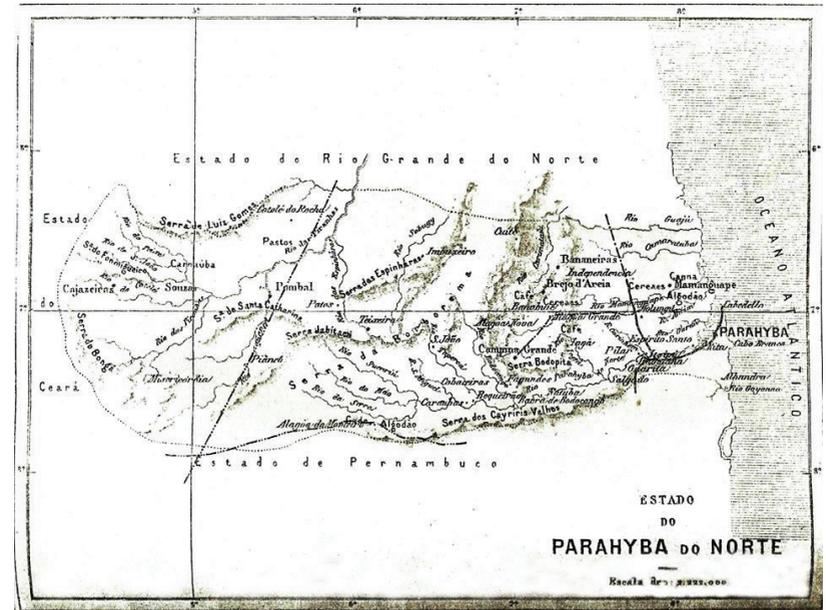
O Advogado

(Ass.) Silvino E. C. da Cunha.

(Do arquivo do Prof. Clovis Lima) Revista do IHGP, p. 40-51

ANEXO C

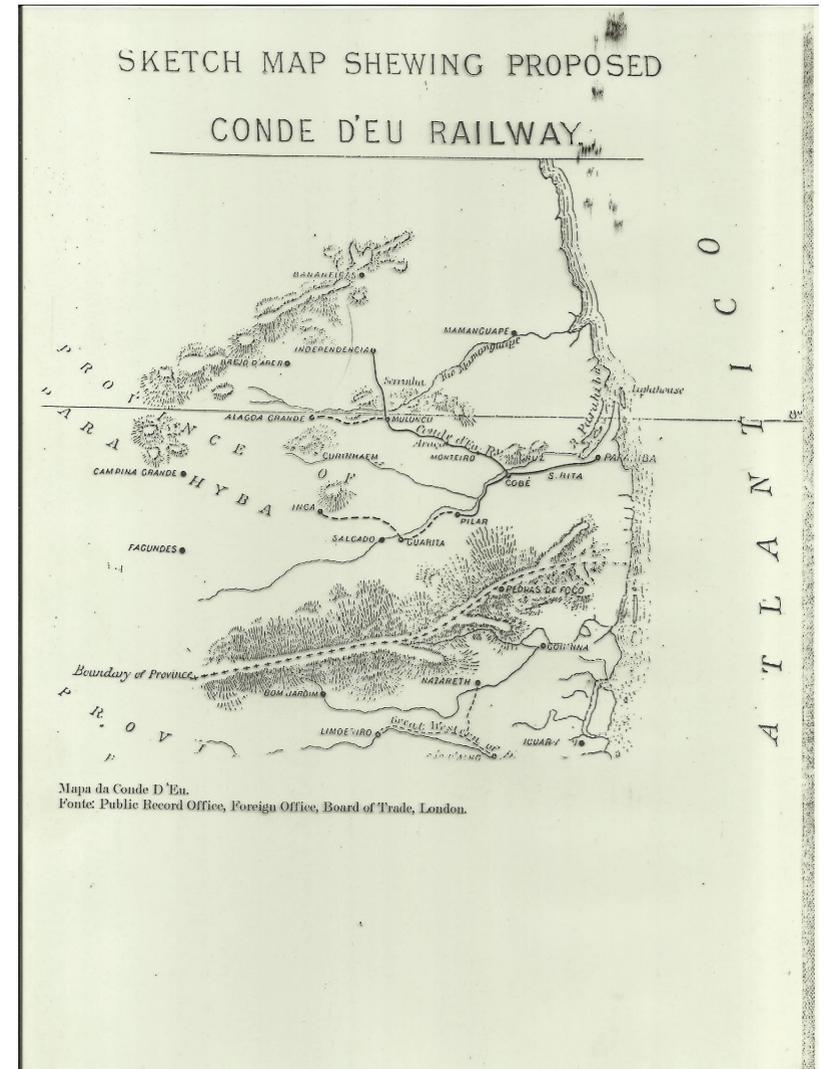
ANTIGO MAPA DA PARAÍBA, COM O TRAÇADO FERROVIÁRIO



Fonte: Arquivo Histórico do Itamaraty.

ANEXO D

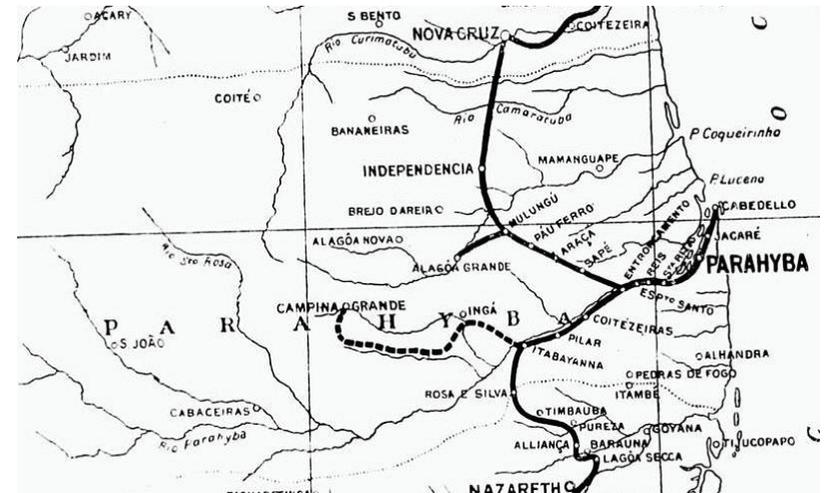
PROPOSTA DE TRAÇADO DA CONDE D'EU



Fonte: Public Record Office, London.

ANEXO E

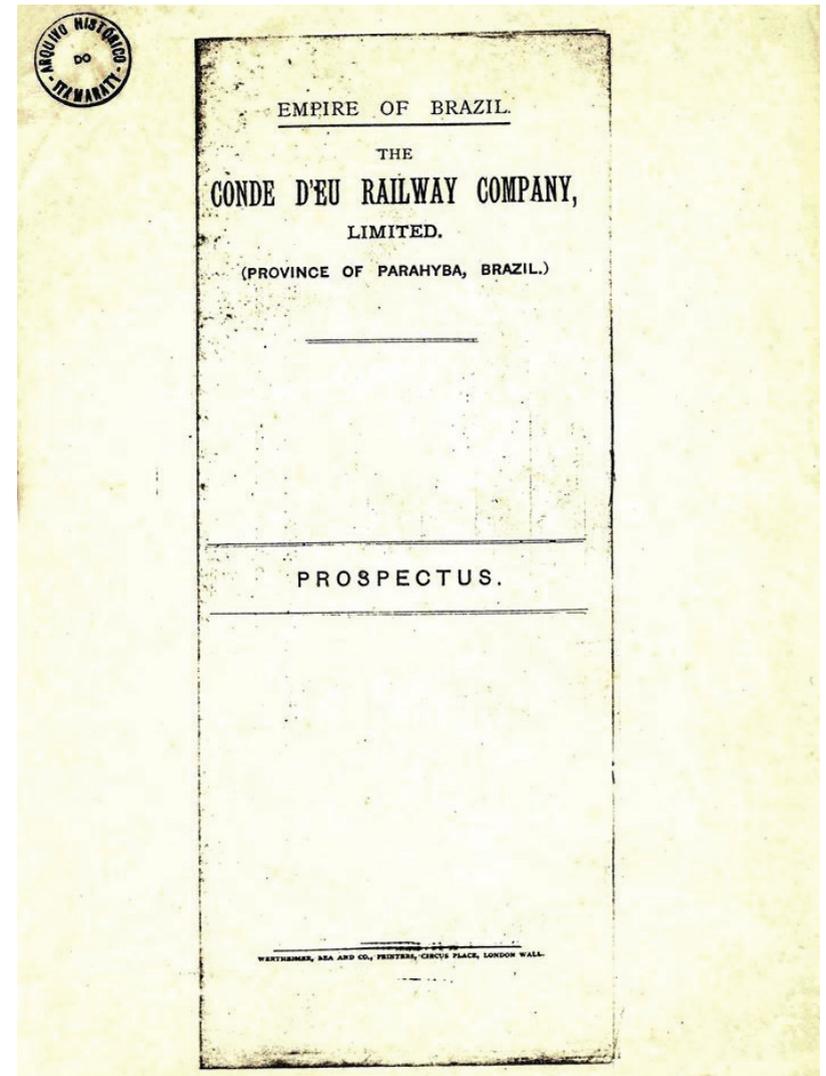
MAPA DA MALHA DA *GWBR*, 1906



Fonte: The Brazilian Review.

ANEXO F

PROSPECTO DA *CONDE D'EU*



Fontes: Arquivo Histórico do Itamaraty e Public Record Office, London.

ANEXO G

PROSPECTO DA CONDE D'EU (DIRETORIA)

THE
CONDE D'EU RAILWAY COMPANY
(LIMITED).
(PROVINCE OF PARAHYBA, BRAZIL.)
Incorporated under the Companies Acts, 1862 & 1867 in Great Britain, and under the Imperial Decree, No. 6,718, of 13th October, 1877, in Brazil.

ISSUE OF £425,000, in 21,250 SHARES of £20 EACH.
Being the portion of the Guaranteed Capital sanctioned for the completion and equipment of the Line as far as Mulungu.

£1 PER SHARE PAYABLE ON APPLICATION, £4 ON ALLOTMENT.
And the remainder in Calls of not more than £5 per Share, at intervals of not less than Three Months. Payment in full can be made upon Allotment or at the respective dates of Calls, and Interest at the full rate of 7 per Cent. will at once accrue.

Directors.
A. H. PHILLPOTS, Esq., Carskaltan, Surrey, *Chairman*.
MAJOR-GENL. J. P. BEADLE, R.E., 6, Queen's Gate Gardens, *Deputy Chairman* (Director of the Oude and Rohilkund and of the Eastern Bengal Railways).
CHARLES SAMUEL HAWKES, Esq., Stoneleigh, Beckenham (late of Messrs. Shaw, Hawkes & Co., Rio de Janeiro, Pernambuco and Birmingham).
EDWARD KEIR HETT, Esq. (Messrs. Devitt & Hett), 16, Mark Lane, E.C. (Director of the Great Western of Brazil Railway Company, Limited).
ALFRED PHILLIPS YOULE, Esq., Croydon (Director of the Great Western of Brazil Railway Company, Limited).

Solicitors.
Messrs. BURCHELL, 5, Broad Sanctuary, Westminster, S.W.

Bankers.
LONDON & COUNTY BANKING COMPANY, LIMITED, 21, Lombard Street.

Consulting Engineer.
CHARLES NEATE, Esq., M. Inst. C.E., 4, Victoria Street, Westminster, S.W.

Brokers.
Messrs. GREENWOOD & CO., 28, Austin Friars.

Auditors.
Messrs. DELOITTE, DEVER, GRIFFITHS & CO., 4, Lothbury, E.C.

Secretary.
Mr. H. RINGLER-THOMSON

Fonte: Public Record Office, London.

ANEXO H

FORMULÁRIO DE APLICAÇÃO PARA COMPRA DE AÇÕES

THE CONDE D'EU RAILWAY COMPANY, LIMITED.

FORM OF APPLICATION.

To the Directors of THE CONDE D'EU RAILWAY COMPANY, LIMITED.

GENTLEMEN,

Having paid to the LONDON & COUNTY BANKING COMPANY, LIMITED, the sum of £ _____, as a Deposit of £1 per Share on _____ Shares in THE CONDE D'EU RAILWAY COMPANY, LIMITED, I request you to allot me that number of Shares, and I agree to accept such Shares, or any less number that you may allot to me, and authorise you to register me as the holder thereof, and I desire to pay up such Shares in full upon allotment.*

Name in full _____

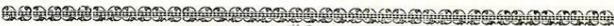
Address _____

Description _____

Date _____ 1880.

Signature _____

* These words to be struck out if the Subscriber does not desire to pay up the Shares in full.



Fonte: Public Record Office, London.

Formato 15x21 cm
Tipologia Adobe Garamond Pro
Nº de Pág. 307

Editora da Universidade Federal de Campina Grande- EDUF CG

