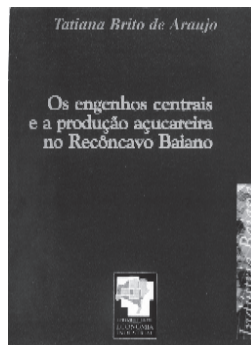


Os engenhos centrais  
e a produção açucareira  
no Recôncavo Baiano  
1875-1909



Esta publicação é resultado da monografia vencedora do concurso I Prêmio FIEB de Economia Industrial, desenvolvido pela Federação das Indústrias do Estado da Bahia – FIEB, no ano de 2001, na gestão do então presidente José de Freitas Mascarenhas.

## **Federação das Indústrias do Estado da Bahia**

Diretoria

Gestão: março de 2002 a março de 2006

Jorge Lins Freire  
Presidente

Victor Fernando Ollero Ventin  
1º Vice-Presidente

Emmanuel Silva Maluf  
Francisco Teixeira de Sá  
Mário Reis Mendonça  
Sérgio Pedreira de Oliveira e Souza  
Vice-Presidentes

*Tatiana Brito de Araújo*

Os engenhos centrais  
e a produção açucareira  
no Recôncavo Baiano  
1875-1909

**FIEB**  
**CIEB**  
**SESI**  
**SENAI**  
**IEL**  
*Sistema FIEB*

Salvador  
2002

Copyright © 2002 by Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB)

Coordenação Geral  
Ricardo Caribé  
Fred Burgos  
Assessoria de Comunicação do Sistema FIEB

Coordenação Editorial  
Bete Capinan

Revisão  
Vera Rollemberg

Capa  
Humberto Vellame

Ficha Catalográfica – Biblioteca da FIEB

---

Araújo, Tatiana Brito de  
A658e Os engenhos centrais e a produção açucareira no  
Recôncavo Baiano/  
Tatiana Brito de Araújo. \_ Salvador: FIEB, 2002.  
168 p.\_ (Prêmio FIEB de Economia Industrial, v.1).

1.AGROINDÚSTRIA AÇUCAREIRA. 2.CANA-DE-  
AÇUCAR: BRASIL.  
I.Título.II. Série.

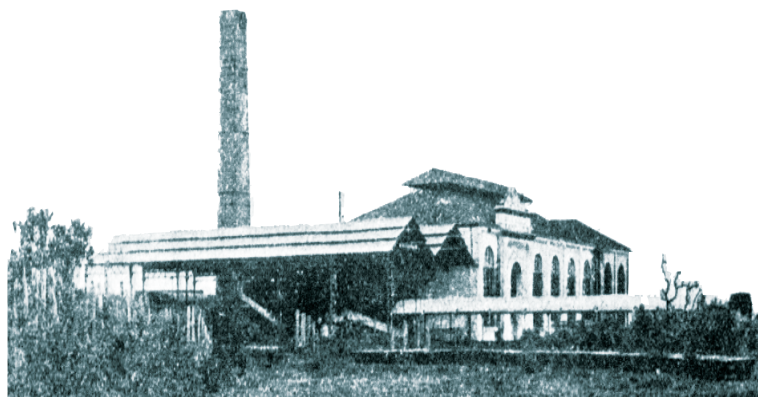
C.D.D.: 338.17361

---

Todos os direitos desta edição reservados à  
Federação das Indústrias do Estado da Bahia  
Rua Edístio Pondé, 342 – STIEP  
CEP: 41.760-310 Salvador – Bahia  
Fone: (71) 343-1280/343-1267/343-1313  
Fax: (71) 343-1282  
home page: [www.fieb.org.br](http://www.fieb.org.br)  
e-mail: [ascom@fieb.org.br](mailto:ascom@fieb.org.br)

Para meus pais,  
Virgílio Barreto de Araújo (*in memoriam*)  
e Florice Brito de Araújo





Engenho central Rio Fundo  
Vista geral





# Agradecimentos

**A**creditando que o conhecimento de um tema qualquer sempre pode e deve ser renovado, sentimo-nos felizes com a elaboração deste trabalho cujo objetivo é contribuir para uma melhor compreensão de um período da história da Bahia.

Nesse esforço, urge registrar o nosso respeito e gratidão à Prof.<sup>a</sup> Angelina Nobre Rolim Garcez, orientadora competente e amiga solícita de todas as horas, sentindo-nos também grata aos Drs. Luís Henrique Dias Tavares, José Gabriel da Costa Pinto e Consuelo Novais Sampaio, que estiveram sempre dispostos a buscar recursos e soluções para as dificuldades surgidas na realização desta monografia.

Nossos agradecimentos estendem-se ainda ao Prof. Aristides Fraga Lima e a todos os que, por diversos caminhos, se fizeram presentes neste trabalho. Assim, somos grata a Marlene Moureira e aos demais funcionários do Arquivo Público do Estado da Bahia, lembrando ainda a Prof.<sup>a</sup> Marilene de Araújo Menezes, Virgílio Pacheco e Jorge Emmanuel Vianna.

Não saberíamos encarregar-nos dessa tarefa sem a assistência de Aranilda Brandão e dos amigos ligados ao quadro de funcionários do Arquivo Nacional, quer através da remessa de

material informativo, quer pela prestação de esclarecimentos sobre aspectos a serem focalizados no estudo.

A cada uma dos que colaboraram de alguma forma, ainda que não mencionados, o nosso muito obrigada.

Agradecemos, por fim, à direção da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), pela iniciativa de divulgação do presente estudo.

# Sumário

Apresentação	13
Introdução	21
A agroindústria açucareira: uma visão genérica	27
O significado dos engenhos centrais na estrutura agrária brasileira	29
Evolução histórica	47
Da indústria açucareira na Bahia	61
O papel da Província da Bahia na instalação de engenhos centrais	63
A Estrada de Ferro Santo Amaro: importância para a economia do Recôncavo açucareiro	80
O Recôncavo Baiano e a instalação de engenhos centrais	101
Considerações gerais	103
Primeira tentativa provincial: Joaquim Fernandes Ribeiro	105
Os engenhos centrais	
Bom Jardim	108
Pojuca	116
Iguaape e Rio Fundo	123
Reflexões à margem do problema	131
Conclusão	135
Fontes e referências bibliográficas	145
Anexos	159



# Apresentação



Engenho central do Bom Jardim  
Aspectos externos da antiga sede



Os dados utilizados em uma investigação, ao serem avaliados em cada etapa histórica, ganham novos significados, abrindo-se à reflexão de novas leituras.

No estudo da história da industrialização da Bahia é importante salientar, em seus primórdios, as iniciativas registradas em fontes ainda inéditas, que merecem análise mais profunda.

As diferentes possibilidades de abordagem de um mesmo tema e a elaboração de novos questionamentos são gerados pelas mudanças ocorridas nas sociedades, pautando-se em diferentes perspectivas, interesses e ampliação de conhecimento, que enriquecem e acrescentam informações tomadas como referência e ponto de partida.

No presente trabalho, investigou-se, no período de 1875 a 1909, a iniciativa da modernização de engenhos centrais instalados no Recôncavo Baiano, constituindo a abordagem uma contribuição para o entendimento da evolução da economia baiana.

Na realização da pesquisa documental — de inestimável valor para a viabilização deste estudo —, levantaram-se informações em diversas fontes, tais como, os Anais do Senado do Império do Brasil e os da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, entre outras de igual importância.

O método comparativo e a abordagem dialética auxiliaram a superar dificuldades decorrentes, principalmente, de lacunas. Esse trabalho foi facilitado pelo cruzamento de dados com fontes subsidiárias. Por fim, a bibliografia específica, com base em novas publicações, enriqueceu a análise realizada, permitindo nova visualização deste estudo, tarefa a ser cumprida por todo pesquisador.

Os engenhos centrais Bom Jardim, Pojuca, Iguape e Rio Fundo constituíram empreendimentos de grande porte. O exame de suas trajetórias permite avaliar o empenho da iniciativa privada em, juntamente com o Governo, reativar a agroindústria do açúcar como tentativa de superação da crise que colocava aquela economia em sérias dificuldades.

Entender as limitações impostas à implantação dos engenhos centrais e as razões do seu malogro exige a identificação de múltiplos fatores — sociais, econômicos, políticos e culturais — a interagirem na sociedade baiana, situada no contexto nacional e mundial da época.

O investimento de capitais em benefício da economia açucareira baiana ocorreu em uma conjuntura na qual se observava a perda do mercado externo para outras regiões produtoras; no âmbito interno, estava consolidada a transferência do eixo econômico do Nordeste para o Centro-Sul.

Ao longo dessas transformações de âmbito externo e repercussão interna, muitas tentativas de melhoramentos anteciparam a instalação de engenhos centrais sem lograr resultados satisfatórios. Revelam, no entanto, que a preocupação com o desenvolvimento econômico da região esteve presente tanto no âmbito do Governo quanto de importantes segmentos da sociedade baiana no decorrer de todo o século XIX.

Resgatando a memória daqueles que prestaram serviços à viabilização de reformas na economia açucareira, não poderíamos deixar de citar nomes como Miguel Calmon Du Pin e Al-



meida, o Marquês de Abrantes, ou, ainda, Manuel Ferreira da Câmara Bitencourt, pelo empenho que direcionaram à investigação e à introdução de inovações na indústria açucareira. A Manuel Ferreira se atribuem os primeiros passos dirigidos à “aplicação da química à produção açucareira”.<sup>1</sup>

Também merece ser mencionado, como promotor de estudos e experiências para a indústria açucareira e o desenvolvimento econômico da Bahia, Manuel Jacinto de Sampaio e Melo. Proprietário do Engenho São Carlos, teve sua propriedade pejorativamente tachada de “Engenho da Filosofia”, graças à implementação de seus custosos e inovadores experimentos.<sup>2</sup>

Depreende-se, da análise dessas contribuições referenciadas, a existência de clara consciência da necessidade de criar condições de competitividade ao comércio de exportação da indústria açucareira. Faltava, no entanto, uma melhor avaliação de como enfrentar os novos interesses ditados pelo sistema capitalista em expansão, que exigia mudanças estruturais e não somente importação de técnicas e introdução de melhoramentos. Era preciso incrementar os meios de transporte para facilitar o escoamento da produção, revisar direcionamentos políticos e incentivar a formação de mentalidade empresarial, restrita a um segmento da classe dos senhores de engenho.

Cuba, sem ser um país industrializado, manteve seu açúcar no mercado mundial graças, em grande parte, à participação efetiva dos senhores de engenho em ação conjunta com o Governo, que se encarregava de viabilizar serviços de infraestrutura.

No Brasil, antes da implantação dos engenhos centrais, tentou-se minorar a crise econômica do açúcar através de vários

---

<sup>1</sup> RODRIGUES, J. H. Notas à literatura brasileira sobre o açúcar no século XIX. *Brasil Açucareiro*, n. 26, dez. 1945.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

esforços, como publicações sobre melhoramentos, buscando-se formar comissões de estudo, sem, entretanto, a efetiva receptividade da classe de senhores de engenho.<sup>3</sup> Alguns órgãos, como a Sociedade de Agricultura Comércio e Indústria da Bahia ou a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, haviam disponibilizado informações que não atingiram a sua meta de divulgação.

Sem a adesão de brasileiros, para formar uma comissão de estudos sobre métodos já empregados na produção açucareira, principalmente em Cuba e nas Antilhas, foi convidado para desempenhar esta função o engenheiro norte-americano naturalizado brasileiro, João Monteiro Carson.

Ao regressar da missão, Carson elaborou relatório entregue ao Presidente da Província, João Maurício Wanderley. O documento, extremamente minucioso em relação aos procedimentos adotados nos países visitados, compara os dados pesquisados com os métodos utilizados na Bahia, permitindo estabelecer as diferenças, além de apontar providências para melhorar as condições diagnosticadas.

Extremamente cuidadoso, o engenheiro João Carson reporta-se à história da agroindústria no Recôncavo da Bahia, fornecendo dados quantitativos sobre escravos, capacidade de produção, tipo e condições de fertilidade do solo. Apresenta dados qualitativos, como tipo de açúcar, por exemplo, oferecendo uma rica exposição de custos de produção, muitas vezes relacionada com as condições de Cuba ou das Antilhas. São interessantes as soluções que apresenta para cada caso examinado, aconselhando, por exemplo, como recuperar solos cansados e que fertilizantes utilizar.

---

<sup>3</sup> OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A crise da economia açucareira no Recôncavo na segunda metade do século XIX*. Salvador: FCJA; Universidade Federal da Bahia-Centro de Estudos Baianos, 1999.

É um documento que permite explorar vários aspectos da economia do Recôncavo açucareiro e, implicitamente, enfoca questões sociais, políticas e culturais que são relacionadas à sua descrição sobre o processo de produção estudado.<sup>4</sup> Ao que tudo indica, as bases para viabilização de uma possível “revolução tecnológica” como a promovida nos engenhos cubanos haviam sido minadas no Brasil, pela ausência de ressonância aos esforços realizados por segmentos de senhores que faziam parte do aparelho do Estado.<sup>5</sup>

A relação entre todos esses fatores faz da modernização dos engenhos no Recôncavo Baiano uma iniciativa precária diante das novas relações de produção capitalista e da divisão do trabalho preconizadas pelos países de Centro. Internamente, a iniciativa não acompanha a própria dinâmica da sociedade brasileira em sua reorganização do poder oligárquico.

Na passagem da Monarquia à República, pautada na continuidade do elitismo político, os novos interesses econômicos descartavam a produção açucareira como produto rentável no mercado exportador.

Essa conjuntura e a importância da nova correlação de forças direcionadas ao Centro-Sul, com a conseqüente prioridade de aplicação de recursos à nova célula de acumulação de capital, não foram favoráveis ao empreendimento avaliado neste estudo. O compromisso, assumido oficialmente pela Bahia, de subsidiar a industrialização do açúcar do Recôncavo, nem sempre foi cumprido com a neutralidade e a isenção administrativa necessárias ao desempenho do poder público, conforme se depreende, por exemplo, no caso do Bom Jardim, examinado no presente trabalho.

---

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> MARQUESE, Rafael de Bivar. *Agronomia e técnicas açucareiras: Brasil e Cuba*. In: *Brasil 500 anos: Encontros na Bahia*. Apres. Waldir F. Oliveira. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2000.

A reabilitação da economia baiana e da indústria açucareira em crise não se limitavam à exclusiva adoção do ponto de vista da eficiência técnica. À margem dessa necessidade, havia reformas urgentes, de suporte à funcionalidade dos engenhos centrais, mas sem prioridade, relacionadas com a ausência de compromissos com a realidade social da região como um todo. Os investimentos direcionados à iniciativa de modernização dos engenhos do Recôncavo Baiano não constituíam solução isolada dos demais problemas presentes na estrutura da Bahia, naquele momento com pouca expressão política na conjuntura nacional.

# Introdução



Engenho central da Pojuca, 1983  
Tanque (circular), local das máquinas (retangular) e chaminé



O estudo dos engenhos centrais instalados na Bahia busca avaliar o alcance desse melhoramento técnico para o Recôncavo, região considerada essencialmente açucareira, examinando, no período de 1875 a 1909, o empenho da iniciativa privada em, juntamente com o Governo, reativar a agroindústria do açúcar, que experimentava, à época, um dos seus momentos de crise geral, colocando aquela economia à beira da falência.

Diante das condições gerais peculiares àquela conjuntura histórica, a introdução dos engenhos centrais no país explica-se como um fenômeno ocorrido na economia açucareira equivalente a uma tentativa de ajustamento daquele sistema produtivo às exigências do capitalismo comercial em expansão, em que se insere a Bahia. Nesse sentido, elabora-se o sistema de hipóteses, formulado a partir do pressuposto de que a sua criação não constituiu uma salvação para a lavoura decadente e em crise, mas tão somente obedeceu aos imperativos da economia externa.

Em relação às fontes documentais que permitem a realização da análise desses fatos, foram de grande valor as consultas aos Relatórios incluídos na série da Assembléia Legislativa, nos quais se identificam as causas da depreciação do produto

— o açúcar — no mercado mundial e a necessidade da implantação de engenhos centrais, como medida que visa criar condições de competitividade no comércio de exportação.

Na série Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio da Bahia, coletaram-se notícias sobre diversos problemas da indústria açucareira e da lavoura da cana, julgando-se particularmente interessante para o estudo a documentação relativa a engenhos centrais, cujo material informativo permite averiguar as dificuldades — do ponto de vista político, social ou econômico — vividas pelas empresas açucareiras. Cada uma dessas referências — entre elas os Anais do Senado do Império do Brasil e os da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia — foi devidamente trabalhada para respaldo dos capítulos apresentados nesta monografia, salientando-se a importância dessa consulta para avaliar não somente o *significado dos engenhos centrais na estrutura agrária brasileira* como também o *papel da Província da Bahia na instalação de engenhos centrais*.

É preciso observar que, na realização da pesquisa documental — de inestimável valor para a apresentação deste estudo —, contou-se com dificuldades, principalmente decorrentes das lacunas, por vezes preenchidas por fontes primárias subsidiárias. Apesar disso e do recurso bibliográfico empregado para compor o quadro teórico desenvolvido, convém observar que a instalação dos engenhos centrais na Bahia constitui tema apenas esboçado, que abre vasto campo aos estudos históricos.

Acresce, ainda, que a pesquisa documental permite, sobretudo, que se identifique ou não a existência de um conjunto de fatores internos que deveriam preceder a introdução do melhoramento técnico que exigiu grandes investimentos na região do Recôncavo Baiano, onde não existiam as condições apropriadas para a implantação de engenhos centrais. Nesse sentido, identificou-se a construção de uma política de suporte para a execução do empreendimento, em que se encontra presente a



preocupação oficial em criar meios de transporte, indispensáveis para o escoamento da produção. A esse respeito, cuidou-se de averiguar o papel desempenhado, para a região, pela Estrada de Ferro Santo Amaro, avaliando-se especificamente a sua importância para a funcionalidade dos engenhos centrais. Acrescentou-se que a instalação desses engenhos requeria, ainda, acesso fácil a capitais que garantissem o bom andamento das obras necessárias à construção e ao provimento global daqueles estabelecimentos dependentes, na realidade, de uma série de fatores internos que deveriam compor a paisagem ideal para concretização da iniciativa.

Em síntese, o presente trabalho buscou identificar e analisar as variáveis gerais da problemática estudada, com o propósito de contribuir para um melhor entendimento da atual situação da economia do Recôncavo Baiano.



# A agroindústria açucareira: uma visão genérica



Engenho central da Pojuca, 1983  
Vista da chaminé



## O significado dos engenhos centrais na estrutura agrária brasileira

Em meados do século XIX, quando se acentuou o declínio da agroindústria açucareira do Brasil, verificaram-se tentativas industrializantes, destacando-se, nesse esforço, a Bahia, onde, até 1860, concentrava-se um núcleo fabril considerado como um dos mais fortes em funcionamento no Império.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Observa-se que as fábricas de tecido de algodão instaladas na Bahia desempenharam interessante papel em relação à economia açucareira do Estado. Isso porque, com o fito de incentivar e proteger aquela indústria fabril, a Assembléia Legislativa Provincial resolveu examinar a proposta de isentar do imposto de exportação o açúcar envolvido em saco de algodão, quando a preferência de ensacamento do produto era pelos sacos importados, feitos de aniagem. Segundo discurso pronunciado em 21 de julho de 1883 pelo deputado Tosta, “Existiam em 1860, na província, apenas três fábricas de tecido de algodão que eram [...] a fábrica do Queimado, estabelecida em 1834; a fábrica Modelo, estabelecida em 1857; e a fábrica Nossa Senhora do Amparo, em Valença, fundada em 1860. Estas fábricas empregavam cerca de 500 pessoas. Actualmente, mais de 20 anos são decorridos, o numero das fábricas eleva-se a mais de dez, e n’ellas empregam-se dous mil operarios, com cujos salarios os fabricantes dispendem,

Apesar da manutenção de atividades do comércio e de pequenas indústrias, o principal suporte da economia nacional continuava a ser a agricultura, pelo que, alguns anos mais tarde, o Governo estabeleceu as bases para promover o desenvolvimento da economia açucareira envolvida em uma série de dificuldades, que se supunha debelar com a implantação dos engenhos centrais. Esse incentivo à industrialização do açúcar, apoiado pelo Decreto Legislativo n.º 2.687, de 6 de novembro de 1875, que concedia juros de 7% sobre o capital empregado na fundação dos engenhos centrais, sofreu várias limitações. Estas não se resumiriam aos problemas internos, porquanto a iniciativa do melhoramento visava atender às necessidades de concorrência do açúcar no mercado mundial, num momento em que o Brasil vinha sendo integrado a este, pelas potências capitalistas, na posição de fornecedor de matérias-primas, condição imposta pela divisão internacional do trabalho então estabelecida.

A substituição dos velhos bangüês por engenhos centrais, ou seja, a marcha evolutiva do fabrico do açúcar, teria, a partir do início, sucesso duvidoso, visto que a introdução de melhoramento técnico por si só não seria suficiente para resolver os problemas da economia açucareira, marcada por visível desnível entre o processo de produção canavieira e a fabricação do açúcar. Esse desnível se tornou evidente pelas transformações advindas da introdução de melhoramentos na produção açuca-

---

anualmente perto de trezentos contos". Cf. ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do ano de 1883. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1883. v. I. É interessante acrescentar a falta de referência do deputado à fábrica Todos os Santos, ainda em funcionamento no ano de 1860, em Valença, que fora inaugurada em 1º de novembro de 1847. Sendo uma data consagrada pela Igreja a Todos os Santos, a firma Lacerda & Cia. assim passou a ser conhecida (OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A Industrial Cidade de Valença: um surto de industrialização na Bahia do século XIX*. Salvador: Centro de Estudos Baianos, Universidade Federal da Bahia, 1985).

reira, que, em nível de evolução técnica, havia passado de formas mais rudimentares de tratamento do caldo de cana, obtido, inicialmente, por moendas movidas por escravos ou animais de tração, para o uso de máquinas a vapor e, finalmente, para a fabricação do açúcar via a modernização dos engenhos centrais.<sup>2</sup>

Em contrapartida a este avanço observado na produção açucareira, permanecia estagnada a lavoura da cana, que geralmente se utilizava de práticas defeituosas e obsoletas. De acordo com o estudo apresentado, em 1891, por Gustavo Dutra,

[...] só um número muito limitado de lavradores emprega os modernos arados ingleses e americanos e a grade; todos os demais não utilizam senão a enxada, passando por progressista aqueles que empregam o monstruoso arado creoulo, instrumento construído sob o mais primitivo e cioso modelo e que representa o typo da charrua do tempo de Constantino, figurada nos mais antigos baixos relevos romanos.<sup>3</sup>

A implantação de engenhos centrais em diversos pontos do exterior, como Martinica e Guadalupe, contara com outras condições inexistentes no Brasil. Sabe-se, por exemplo, que as plantações de cana-de-açúcar de algumas colônias européias empregavam, de modo geral, processos de adubação e demais cuidados com o solo, desfrutando, ainda, das vantagens oferecidas por linhas regulares de transporte, facilidades de crédito, etc.

---

<sup>2</sup> A tentativa de modernização da indústria açucareira, caracterizada pela introdução de possantes maquinismos em algumas propriedades, deve ser considerada insuficiente para promover as mudanças desejadas e presumidas na recuperação da agroindústria açucareira. Isto se deve, entre outros fatores, ao baixo poder aquisitivo da população rural, que, à exceção de pequeno grupo detentor de riqueza e prestígio, não poderia ter acesso às avançadas instalações, mesmo porque muitos lavradores não possuíam sequer a terra que amanhavam.

<sup>3</sup> ANNAES DO SENADO DO ESTADO DA BAHIA; sessões do anno de 1896. Bahia, Typ. do Diario da Bahia, 1896. p. 184.

Essas condições se mostravam bastante deficitárias no Brasil, onde a agroindústria açucareira se encontrava em crise, pela queda de preços do produto no mercado mundial, e internamente debilitada, pela falta de mão-de-obra, métodos antiquados de produção e escassez de capitais, entre outros fatores relacionados como responsáveis pelo declínio da produção açucareira.

Esses problemas, no entanto — dada a estrutura do país, baseada no latifúndio e em relações escravocratas de produção —, estendiam-se à agricultura de forma geral, julgando-se, por isso, que a iniciativa da implantação de engenhos centrais, naquele momento de forte concorrência ao açúcar brasileiro, correspondia às tentativas de reorganização dessa indústria, em atendimento às solicitações da elite agrária açucareira que, embora desgastada economicamente, manipulava influências políticas capazes de lhe permitir o alcance de tais benefícios. O argumento baseia-se no fato de que a negação dessa premissa implicaria na imprevidência da elite responsável pela inovação, uma vez que, ao se pensar na introdução de engenhos centrais, dever-se-ia ter procedido a uma avaliação do custo do empreendimento e das reais chances competitivas do mercado nacional com o mundial. Por outro lado, não conviria perder de vista as transformações no plano externo, inerentes à expansão do capitalismo para o regime monopolista, cujo poder coercitivo já se fazia notar na América Latina. Salienta-se, no entanto, que a experiência de longos anos — na verdade séculos — nos negócios de exportação, sempre manobrados por estrangeiros, havia tornado bem conhecidos os efeitos prejudiciais do desvio de lucros da produção açucareira do Brasil. Contudo, se houve imprevidência por parte da elite agrária brasileira, houve bastante determinação dos grupos internacionais engajados no processo de transformação encetado internamente.

Observa-se que os grupos estrangeiros empenhados na implantação dos engenhos centrais no Brasil, como a Compa-



nhia Five-Lille, a Companhia Bahia Central Sugar Factories ou, ainda, a Societé des Établissements Barbet, não chegaram a investir capital estrangeiro diretamente nessas fundações, mas prevaleceram-se da garantia de juros e favores concedidos pelo Governo brasileiro, que, conseqüentemente, arcaria com os prejuízos, em caso de insucesso da tentativa de renovação. A preferência de aplicação de capitais estrangeiros se voltou para setores básicos da economia brasileira, principalmente infraestrutura e comércio.

Segundo informação coletada em interessante estudo, a companhia Five-Lille, por exemplo, “além de explorar diretamente certas usinas, vendia equipamentos e aparelhagem para outras”,<sup>4</sup> o que, certamente, deve ter sido um negócio bastante rendoso. Acresce que grande parte de nossas estradas de ferro, tão necessárias à implantação dos engenhos centrais, foram construídas quase sempre com capital inglês, que controlava ainda as maiores firmas exportadoras, entre outras atividades, como os bancos financiadores.

Sendo aplicado o capital estrangeiro, como se disse, preferencialmente em setores básicos, pode ser ele avaliado, ainda, em relação à implantação de engenhos centrais, como mais uma manobra externa para obtenção de vantagens econômicas, uma vez que a modernização da indústria açucareira do nosso país se processaria através da importação de maquinário e outros artigos, como, por exemplo, o carvão-de-pedra, o que não compensaria, afinal de contas, as dívidas assumidas pelo Governo brasileiro diante da impossibilidade de recuperação do açúcar nacional nos mercados europeus.

O açúcar brasileiro, que tinha vivido fase de esplendor comercial no século XVI, começara a sofrer alterações de cota-

---

<sup>4</sup> HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDE, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte*. São Paulo: Global, 1892. p. 69.

ção nos séculos subseqüentes, podendo-se, contudo, considerar que a indústria açucareira, apesar de organizada com base no sistema latifundiário e demais formas arcaicas de produção, mantinha, até início do século XVIII, quando já se processava, na Europa, a Revolução Industrial, uma boa posição nas negociações realizadas no exterior. Essa situação alterava-se, sempre com saldo negativo, à medida que se aproximava o século XIX, com intensificação da queda dos preços do açúcar brasileiro estritamente relacionada com um processo de apropriação do lucro oriundo da venda de produtos similares competitivos, cujo controle era exercido por potências estrangeiras.

Nesse contexto, pode-se apreciar a implantação dos engenhos centrais no Brasil como um mecanismo de defesa à situação externa, que não viabilizaria, como se verá, a competição, mas a permanência do açúcar brasileiro no mercado mundial, o que provavelmente difere do sentido da inovação tecnológica em nível da Europa, decorrente da própria Revolução Industrial já sedimentada, possibilitando, àqueles países e mesmo a algumas colônias, outro grau de desenvolvimento. Em tais circunstâncias, obtinham-se o barateamento da produção, maiores lucros e o afastamento de determinados competidores que não alcançaram essas condições, como o Brasil.

Examinando melhor o problema da introdução de melhoramento técnico, em nível interno, para a recuperação da indústria açucareira, tem-se que, em relação à geografia econômica, tanto a instalação do engenho central quanto a lavoura tradicional necessitavam de certas condições adequadas ao perfeito funcionamento. Para o progresso da lavoura da cana, eram essenciais solo apropriado, abundância de água, acesso a capitais, entre outros requisitos, e, para o engenho central, se tornava indispensável a facilidade de matéria-prima e, portanto, proximidade do *centro industrial* com propriedades agrícolas, o que coincide com a principal característica dos engenhos cen-

trais — a divisão do trabalho entre agricultura e indústria.<sup>5</sup> Muito importantes para o sucesso das referidas instalações seriam, de um lado, o equilíbrio entre matéria-prima e produção e, de outro, a capacidade de circulação da mercadoria, aspecto que, no Brasil, implicaria nas primeiras dificuldades para o engenho central, que, à falta de condições iguais de competição no mercado mundial, passaria à divisão do mercado interno, com desvantagens para o Nordeste, em virtude das diferenças regionais que já se esboçavam.

Tendo em vista que a instalação de engenhos centrais foi medida prevista para todas as regiões do país, obedecendo a uma disposição comum, ou seja, à mesma concessão de juros — 7% sobre o capital empregado, maquinismos possantes, isenção de direitos de exportação para aquisição de material necessário, etc. —, deve-se concluir pela existência de grande semelhança

---

<sup>5</sup> Julga-se, no entanto, que, ao se promover a industrialização do açúcar, dever-se-ia também viabilizar — com base na dependência imposta pela divisão de trabalho introduzida com os engenhos centrais — maior desenvolvimento à agricultura em relação à lavoura da cana. Esta, em permanente estado deficitário, vinha sendo usada como argumentação para a busca de apoio oficial à introdução do melhoramento técnico. A esse respeito, Maria Antonieta de Campos Tourinho mostra que, apesar das tentativas de melhoramentos técnicos verificados no setor açucareiro — através de experiência com sementes e publicação de livros especializados em agricultura —, a maioria dos lavradores baianos não se utilizava desses benefícios. Acrescente-se ainda que, na opinião da professora, os Imperiais Institutos do Nordeste surgiram como uma iniciativa programada pelo setor progressista da classe dominante, objetivando modificar o quadro até então delineado através do emprego de “tecnologia mais avançada” e da “mudança da mentalidade retrógrada da maioria dos produtores de açúcar”, o que julga ter sido efetivamente realizado em nível pouco satisfatório. Cf. TOURINHO, Maria Antonieta de Campos. *O Imperial Instituto Bahiano de Agricultura: a instrução agrícola e a crise da economia açucareira na segunda metade do século XIX*. 1982. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

entre os estabelecimentos constituídos no Brasil, pelo que todos estariam em iguais condições de funcionamento, a depender apenas da capacidade de produção marcada para cada um. Desse modo, as causas de melhores resultados no Sudeste tinham por base situações específicas dessa região; uma delas consistia na proximidade de mercados consumidores internos cuja expansão era observada junto com o processo de urbanização, à medida que se desenvolviam outras atividades industriais, dando ensejo à concentração populacional nas cidades. Decorre disso que a concentração de indústrias e de capitais promoveu uma industrialização mais rápida nesta região, que, ao contrário do Nordeste, criava, pouco a pouco, as condições necessárias ao surto industrial, para o qual é imprescindível a existência do referido mercado consumidor.

Nesse sentido, há pareceres de diversos estudiosos sobre essas circunstâncias preliminares e imprescindíveis que, no Centro-Sul, possibilitaram o desenvolvimento da economia industrial, estabelecendo-se o consenso, entre eles, de que o latifúndio açucareiro originado, como se sabe, no Nordeste, a partir do período colonial, estabeleceu, nesta região, uma série de entraves ao desenvolvimento da economia industrial, pois seu poder centralizador e a concomitante rigidez da pirâmide social evitavam sempre uma melhor utilização do solo, assim como inibiam o surgimento de atividades em sua volta que possibilitassem a formação de mercados mais amplos.<sup>6</sup> Além disso, as dificuldades de acesso à terra nordestina, monopolizada pela elite agrária, foi fator negativo à canalização efetiva de correntes migratórias que desempenharam importante papel na for-

---

<sup>6</sup> Existe farta bibliografia sobre a questão, avaliada sob múltiplos pontos de vista, conforme a linha de pensamento adotada, de que são exemplos: FURTADO, Celso. *A estrutura agrária no subdesenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978; GUIMARÃES, Alberto Passos. *Quatro séculos de latifúndio*. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1968.

mação de um mercado consumidor mais amplo no Centro-Sul, onde a existência de um mercado de trabalho criado pela industrialização possibilitava, à população, as bases para melhor nível de poder aquisitivo.<sup>7</sup>

A questão da importância da imigração no processo de desenvolvimento econômico tem merecido defesas básicas, tais como a mão-de-obra oriunda de uma formação social mais avançada tecnologicamente, que traria consigo as vantagens de tais conhecimentos sem a necessidade de investimentos a ela dirigidos. Tal assertiva ganha força quando se toma o exemplo de um país dependente na sua inserção na divisão internacional do trabalho, em que a escassez de recursos é a principal característica.

Assim, por exemplo, as imigrações européias tiveram peso decisivo no processo de expansão econômica brasileira, tendo em vista o *know-how* desses imigrantes no contexto da civilização ocidental.

No entanto, só se pode considerar a generalização dessas vantagens, como determinantes, sob o crivo de um con-

---

<sup>7</sup> Eul-Soo Pang elucida esta questão, mostrando a posição assumida por proprietários de terras na Bahia. Afirma o autor que, “por volta de 1850, os administradores da província sondavam os proprietários rurais do Recôncavo sobre a idéia de cessão, aos imigrantes, de partes das terras não cultivadas, plano este, ao qual as elites de proprietários rurais eram simplesmente hostis...” Cf. PANG, Eul-Soo. *O engenho central do Bom Jardim na economia baiana: alguns aspectos de sua história, 1875-1891*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; I.H.G.B., 1979. p. 49. Ilustrando ainda a questão da mão-de-obra imigrante, o parecer apresentado em S. Bento das Lages, em 1894, por Gustavo Dutra informa: “Infelizmente, porém, a imigração européia que de longa data attrahe e tem desafiado o zelo e estudo dos nossos homens mais eminentes, e que há custado ao erário publico Amazonas de dinheiro não tem aproveitado senão aos nossos estados meridionaes, onde incontestavelmente o clima é menos aspero, as vias de comunicação e transporte são mais facéis e perfeitos os meios de produção”. Cf. ANNAES DO SENADO DO ESTADO DA BAHIA. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1896. p. 179-180.

texto histórico, em que a imigração fosse realmente fator impulsionador do processo de crescimento econômico; caso contrário, supondo-se a existência de, por exemplo, um diversificado parque manufatureiro, tal situação implicaria no acirramento da disputa pelas oportunidades de trabalho da mão-de-obra local, ocasionando condições favoráveis ao aumento do subemprego e do desemprego e conseqüente declínio dos salários.

Há de se notar, porém, que, na segunda metade do século XIX, o conhecimento intrínseco do colono imigrante nas suas diversas origens aliado a outros fatores mencionados ao longo deste estudo, a exemplo da dificuldade de acesso à terra, verificada principalmente no Nordeste, teriam sido determinantes da expansão econômica do Centro-Sul.

Deve-se ainda observar que, no momento histórico correspondente à instalação dos engenhos centrais no Brasil, já havia ocorrido a transferência de poder do Nordeste para o Centro-Sul. Aí, a aristocracia rural, voltada para a lavoura do café, havia-se empenhado em aplicar largamente tecnologia moderna, conseguindo, através de suas exportações, acumulação de considerável capital. Em atendimento à comercialização dessa produção, foram construídas diversas ferrovias que desempenharam importante papel na ampliação do mercado interno, desde que, além de facilitar o escoamento do café, promoviam meios para a realização de outras operações comerciais.

Dessa forma, em 1875, quando o Governo iniciou a política subsidiária em favor dos engenhos centrais, a região Sul possuía, de forma geral, uma estrutura básica mais favorável, do que o Nordeste, à implantação do melhoramento em prol da industrialização do açúcar. Em sessão do Senado, a 2 de setembro de 1875, antes, portanto, da promulgação do Decreto Legislativo de 6 de novembro do referido ano, discutiu-se sobre as conveniências de se garantir empréstimo à companhia Estrada

de Ferro de Macaé a Campos, expressando Sinimbú sua opinião a respeito dos engenhos centrais nos seguintes termos:

[...] achando-se a lavoura de Campos em melhores condições do que a de idêntica cultura, em qualquer outra província do Império, está ella mais habilitada para tomar a dianteira nos progressos que se aspiram. Assim por exemplo, lá trata-se já do estabelecimento de fábricas centraes, que são um grande melhoramento, e se o nobre ministro da agricultura realizar o pensamento, que enunciou aqui no Senado, de promover a imigração asiática, tendo por fim substituir os braços da lavoura da canna, nós podemos considerar que em pouco tempo toda essa grande bacia do Parayba, que se estende desde Campos até Macahe, estara coberta de lavradores e proprietários [...]<sup>8</sup>

*Indústria Barana*

39

No Brasil, país de grande extensão territorial, em recente processo de industrialização, cujo *desenvolvimento* era alcançado à custa, muitas vezes, do enfraquecimento da própria economia nacional, direcionada por interesses das elites, associadas geralmente aos grupos estrangeiros que com elas dividiam as somas dos lucros obtidos nas relações internacionais, o sectarismo das políticas regionais era fator de entrave à reunião de esforços para superação até mesmo dos menores problemas internos. À época a que se reporta o presente estudo, verificava-se a existência de fortes dissidências entre os grupos latifundiários do país, voltados para a agroindústria açucareira e para a grande lavoura do café. Essa simples separação de interesses, que tem por base a propriedade latifundiária e a permanência de relações de trabalho arcaicas — haja vista o nível extremamente baixo dos salários agrícolas —, invalida, de certa forma, a introdução de tecnologia moderna na agricultura, porquanto, sem que se verificassem mudanças estruturais no país, eram diminutas as chances de

---

<sup>8</sup> ANNAES DO SENADO DO IMPERIO DO BRASIL. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1875. v. 5, p. 36.

melhor aproveitamento dos capitais empregados na industrialização de produtos agrícolas — só aplicados intensamente na agricultura de exportação —, o que deveria ser uma alternativa nacional: a diversificação do mercado interno.

No caso de implantação dos engenhos centrais, cuidou-se de introduzir, na agroindústria açucareira, melhoramentos técnicos, a despeito da permanência da situação estrutural semelhante à fase de *esplendor* dos antigos engenhos de açúcar. Com isso, prosseguiu o mesmo tipo de exploração de trabalho, do período anterior, do pequeno lavrador de cana, sempre muito mal remunerado e submetido a processo de espoliação, necessária, porém, à acumulação do capital.

Embora o Decreto Legislativo de 6 de novembro de 1875 estendesse as vantagens oferecidas em igualdade a todos os que se propusessem à realização do melhoramento do engenho central, faltaram, para o sucesso da iniciativa oficial, as condições históricas necessárias a um planejamento da economia açucareira nacional.

Isso porque, com a extrema desigualdade regional decorrente do tipo de penetração capitalista observado, era impraticável a reorganização da agroindústria açucareira no Brasil, uma vez que, desde o início, o empreendimento já era marcado por uma série de problemas estruturais que não possibilitaram o “retorno” dos recursos mobilizados para tal fim. Esse desnível regional conferia, de imediato, ao Nordeste a posição de região marginalizada diante da industrialização do açúcar verificada na região Sudeste, que vinha estruturando sua economia em bases bem mais sólidas.

Completando esse quadro panorâmico, tem-se que, no Sul, havia sido construída a primeira estrada de ferro do Brasil, possuindo a região melhores vias de comunicação, isso também em decorrência da sua importância econômica no plano da produção cafeeira.



Além disso, em estudo de 1877, Isidore Moreau, engenheiro da companhia Five-Lille, constata a superioridade das plantações do Sul, que, segundo ele, “são bem feitas e bem cuidadas”, enquanto as outras deixam a desejar.<sup>9</sup>

Houve, seguramente, tentativas de equacionamento de alguns fatores de desequilíbrio em nível nacional, principalmente no que se refere aos impostos gerais e provinciais, considerados inconvenientes ao estado deficitário da agroindústria açucareira. Organizações como o Centro da Indústria e Comércio do Açúcar (C.I.C.A.), sediado no Rio de Janeiro, estavam sempre atentas às oportunidades de defesa dos interesses da economia açucareira. Exemplo desse tipo de iniciativa é a Representação dirigida às Assembléias Legislativas das Províncias do Império, através da qual, ainda no ano de 1887, pedia-se a extinção dos direitos de exportação provinciais e a diminuição de tarifas cobradas pelas estradas — variáveis, às vezes, até dentro da mesma região —, mostrando-se que,

[...] os impostos de exportação que pesão sobre o assucar não estão em harmonia com as actuais circunstâncias do producto, que nem pode contar com mercado sufficiente no consumo interno para esgoto das safras, nem pôde fazer vantajosa concurrencia ao assucar estrangeiro que toda a parte accode aos grandes mercados da Europa e América. Abandonar essas indústrias a sua sorte, exigir d’ellas a continuação de impostos, sustentar tarifas excessivas de transporte nas vias férreas, deixar de proporcionar boas estradas viccinais para transporte da matéria prima, embaraça-lhe a livre circulação interprovincial, é como condemnal-a ao aniquilamento, e o Centro não vê outras indústrias agrícolas novas que possam substituir [...]<sup>10</sup>

<sup>9</sup> MOREAU, Isidore. *Industria saccharina do Brasil. Correio da Bahia*, Bahia, p. 1-2, 6 nov. 1877.

<sup>10</sup> BAHIA. Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio. Centro da Lavoura, Indústria e Comércio de Açúcar. 1887. Maço 4.591. APEB.

Através de documentos como este, o C.I.C.A dava notícias de incentivos aplicados à indústria açucareira em outros países, com o objetivo de acusar as deficiências da política então defendida pelo Governo brasileiro, sugerindo medidas que pudessem ser encaminhadas à provocação das autoridades competentes, a exemplo do que formularam as bases para a criação de uma associação. Ressalta-se, no entanto, que essa tomada de posição objetiva, na realidade, o controle da produção e da comercialização do açúcar, tendo em vista a defesa das transações comerciais ligadas à exportação desse produto, julgando-se que a presença de agricultores, como associados da instituição, representaria, talvez, uma tentativa de conciliação de interesses. Mas, em vista do caráter comercial da instituição, as reais necessidades dos agricultores seriam fadadas ao esquecimento.

Com isso, deseja-se assinalar que o esforço para o atendimento das necessidades mais urgentes e imediatas da lavoura canavieira foi quase nulo, embora freqüentemente se questionasse sobre o atraso das técnicas utilizadas no cultivo da cana, deficiência essa usada como forma de viabilizar o processo de industrialização, como se a introdução de mecanismos possantes na fabricação do açúcar bastasse para resolver o problema da agroindústria açucareira.

Tanto assim que, apesar da elaboração de projetos para implantação de estações experimentais, escolas agrícolas, etc., não se cuidou de proporcionar os meios eficazes ao desenvolvimento dessa cultura, nem mesmo facilitando o fornecimento de implementos ao lavrador de cana.

A instalação de engenhos centrais, como tentativa máxima da reabilitação da indústria açucareira, no entanto, não obteria sucesso. E embora nesse empreendimento tivessem sido investidas verdadeiras fortunas, sabe-se que os resultados negativos não constituiriam surpresa no sentido real da palavra. A leitura de debates na Assembléia Provincial da Bahia ou nas

reuniões do Senado mostra que, apesar da grande eloquência dos defensores desses estabelecimentos, havia sempre alguém a ponderar sobre as dificuldades impostas pelas deficiências do país. Em 1887, por exemplo, o C.I.C.A. chamava atenção, oficialmente, para a instabilidade dos resultados que vinham sendo alcançados nesse setor. O documento, tratando da crise da agroindústria açucareira, ao comparar os recursos oferecidos a outras fontes de produção com os oferecidos ao açúcar, afirmava

[...] o auxílio mais sério que o Estado quis prestar à lavoura de assucar, foi o de garantir juros a engenhos centrais; todavia, por circunstancias que não cabe aqui analysar, essas concessões foram dadas com tanto desacerto, que em grande parte apenas serviram aos possuidores de privilégios e intermediários da venda dos contractos.<sup>11</sup>

Na realidade, o fundamental para a compreensão do significado dos engenhos centrais na estrutura agrária brasileira resume-se à questão da forma de penetração capitalista ocorrida no país de maneira desigual e, desde o início, dependente das relações internacionais mantidas entre grandes potências. Nessa perspectiva, a iniciativa do melhoramento técnico, visando a recuperação da economia açucareira nacional, via exportação, era descartada em face dos interesses defendidos pelos países industrializados, também produtores de açúcar. Diante disso, a solução para o desenvolvimento da produção açucareira, almejada a partir da introdução do melhoramento técnico, seria, como se viu, a utilização do mercado interno como alternativa, para o que se impunha a modificação de uma série de mecanismos estruturais, prejudiciais ao sucesso da iniciativa.

Observou-se, por exemplo, que diversos pareceres acerca das vantagens da introdução de engenhos centrais mencionavam a falta de melhor aproveitamento das terras e criticavam a

---

<sup>11</sup> Ibidem.

nossa organização rural. Em 1876, quando ainda se reuniam esforços para a fundação das centrais, discutia-se, na Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, sobre a deficiência de braços para a lavoura, mostrando-se que se poderia suprir essa carência de mão-de-obra promovendo-se a imigração. Nesse documento, o deputado Souza França dizia acreditar que “o futuro do paiz há de vir a transformar os grandes estabelecimentos agrícolas em pequena lavoura”,<sup>12</sup> mostrando que, só assim, a instalação de engenhos centrais estaria em perfeita consonância com resultados satisfatórios mediante o desaparecimento de todos os engenhos tradicionais montados na Província, o que representava, segundo ele, prejuízo de boa soma de capitais e mudança de mentalidade dos senhores de engenho. Com efeito, entre os motivos que contribuíram para os resultados infrutíferos das tentativas de uso da mão-de-obra imigrante no Brasil, arrolam-se as dificuldades de acesso à terra, sempre concentrada em poder de uma minoria. Além das restrições da elite agrária ao uso da terra, havia o problema da remuneração considerada muito baixa para satisfazer, por exemplo, o imigrante europeu, conforme esclarece Gustavo Dutra, em 1894, ao assegurar que esta mão-de-obra livre e dotada de outros hábitos de vida, como o sistema de parceria européia, não se submeteria ao regime de salário adotado no Brasil, “principalmente no serviço dos engenhos de açúcar, onde o custo elevado de produção e os preços baixos do produto não permitem aumentos de salários que os satisfaçam.” A organização rural com base na pequena lavoura, pregada pelo deputado Souza França como “solução do futuro”, não constituiu, na opinião de Gustavo Dutra, necessariamente um caminho para o sucesso do engenho central, sob o argumento de que a pequena lavoura nas mãos de nossos roceiros não seria viável, uma

<sup>12</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1876. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1876. p. 50.

vez que estes não dispunham de recursos para desenvolvê-la. Assim, segundo ele, dever-se-iam estabelecer “colônias modestas nas zonas que margeam as nossas estradas de ferro e nas que se avisinham das fabricas centraes”.<sup>13</sup>

A avaliação dessas posturas, de uma forma ou de outra, deixa claro que, dentro da estrutura agrária vigente no país, a introdução de engenhos centrais tinha, sob o aspecto de funcionalidade do empreendimento, situação duvidosa, constituindo, em verdade, medida muito mais política do que econômica. Isso porque, diante de tantas deficiências palpáveis na cultura da cana de açúcar, talvez o momento da instalação de engenhos centrais fosse mais favorável à adoção de medidas que implicassem em soluções básicas para os problemas da lavoura, que, com introdução do melhoramento — que só beneficiaria a alguns —, continuaria carente de braços, empréstimos para lavradores, instrução sobre práticas agrícolas adequadas, entre outros elementos que formavam um conjunto de saldo bastante negativo para a proposta de reorganização da agroindústria açucareira.

Defendendo essa idéia, o deputado baiano Salvador Moniz, em 1876, declarava que, antes de pensar-se na instalação de engenhos centrais, dever-se-iam dispensar cuidados à eliminação de outros fatores de desequilíbrio interno, citando, como exemplo, a taxação de 2% sobre o açúcar exportado, prevista no orçamento provincial da Bahia naquele ano. Argumentando sobre os benefícios desse auxílio, acrescentava ainda o deputado que assim se obteriam “resultados certos, imediatos”, uma vez que “todos os lavradores da província começariam a gozar dos seus benefícios”. Quanto às outras medidas, a exemplo dos engenhos centrais ou dos bancos hipotecários, teriam

---

<sup>13</sup> ANNAES DO SENADO DO ESTADO DA BAHIA. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1896. p. 181.

importância pouco meritória, uma vez que seriam “distribuídas ao arbítrio das Secretarias dos bancos, entre alguns lavradores mais protegidos ou melhor garantidos, ou entre empresários amigos dos potentados e dominadores”.<sup>14</sup>

Com efeito, a instalação de engenhos centrais, além de não conseguir promover a desejada recuperação da antiga posição do açúcar brasileiro no mercado mundial, foi uma porta aberta para o desvio ou desperdício de capitais. Ilustrando essa questão, Gustavo Dutra, em parecer de 1894, sugeriu que

[...] talvez conviesse tornar nominaes garantias de juros feitas pelo governo a engenhos centraes que ainda não corresponderam satisfatoriamente as grandes e fundadas esperanças da lavoura, entre outras rasoos ou causas que têm concorrido para o insucesso de algumas emprezas deste gênero — pelo custo muito exagerado de sua installação pelas extensas linhas férreas construídas, pelos descuidos e inaptidão do pessoal encarregado do fabrico, tornando-o mais caro [...]<sup>15</sup>

Assim, conclui-se que a instalação de engenhos centrais, além de não compensar o custo do empreendimento que absorveu grandes capitais, tornou mais rigorosa a discrepância entre a fabricação do açúcar e a lavoura da cana, originando, ao invés da propalada recuperação da agroindústria açucareira, poderosos laços de dependência entre o cultivo da cana e o fabrico do açúcar.

<sup>14</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA: sessão de 11.07.1876. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1876.

<sup>15</sup> ANNAES DO SENADO DO ESTADO DA BAHIA. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1896. p. 186.

## Evolução histórica

A análise do engenho central no Brasil constitui tema bastante complexo, pois os elementos necessários ao desenvolvimento do seu estudo distribuem-se ao longo do processo histórico, cuja origem data da expansão do domínio colonial, quando os portugueses introduziram, na região Nordeste, o sistema de *plantations* — cana-de-açúcar — com o objetivo comercial.

*Indústria Brasileira*  
47

De fato, a produção açucareira dessa região, destinada ao mercado exterior, passado o período de auge observado nos séculos XVI e XVII, entrou num processo de lento declínio que se acentuou na segunda metade do século XIX.

Esse empobrecimento da indústria açucareira nordestina foi determinado por um conjunto de fatores dos quais ressaltam, num primeiro plano, os problemas de ordem estrutural, determinados pela queda de preços do açúcar brasileiro no mercado mundial, onde nosso produto concorria com similares de menor preço e melhor qualidade.

Num segundo plano, costuma-se atribuir a uma série de dificuldades internas o desequilíbrio da produção açucareira, mencionando-se, freqüentemente, as variações climáticas da região (secas periódicas ou estações muito chuvosas), escassez de mão-de-obra, insuficiência das vias de comunicação, ausência de crédito e de aplicação de técnica de bom nível, propondo-se reformas.

Na realidade, a introdução de mudanças na agroindústria açucareira nordestina assumiu dimensão bem maior do que a simples solução dos problemas apontados, uma vez que, paralelamente às exigências do capitalismo comercial em ascensão, ocorria um processo de descapitalização da economia nordestina. O centro do poder foi transferido para o Centro-Sul do país, que passaria também a concorrer com o açúcar nordestino.

Tendo em vista que as informações sobre diversos aspectos da economia açucareira, neste capítulo, têm por fim a obtenção de quadro teórico que permita a vinculação de generalizações sobre mudanças ocorridas no setor canavieiro até a instalação de engenhos centrais, dispensam-se descrições específicas sobre a cultura da cana ou a industrialização do açúcar, desde que o interesse é observar, dentro de uma perspectiva histórica, quais os elementos dinâmicos capazes de promover o referido beneficiamento. O exame desses elementos dinâmicos como “força inovadora” para o setor econômico em questão tem como contrapartida elementos estáticos, que permanecem no processo ainda que sob novas condições.

O desenvolvimento dessa idéia requer o restabelecimento da forma de organização do engenho tradicional, considerado como unidade produtora quase sempre autônoma e auto-suficiente, uma vez que, nesse tipo de propriedade, cuidava-se do plantio da cana e da sua industrialização.

Essa unidade produtora — o engenho — foi a célula da sociedade colonial, exercendo seus proprietários domínio na vida brasileira, pelo menos até o momento em que se manifestou a ascensão de novas classes sociais, dispostas a canalizar esforços em favor de suas prioridades, como comércio e indústria, o que se verificou em fins do período do Governo Imperial.

Com efeito, no desabrochar do século XIX, já não era mais possível associar a propriedade de engenho — antes unidade produtora autônoma e forte — à idéia de verdadeiro senhorio, regido pelos códigos da nobreza territorial, com seu proprietário à frente da produção realizada à custa do trabalho de numerosos escravos. Essa paisagem, tão bem descrita por Antonil,<sup>16</sup> cedera lugar a um processo de decadência constante

---

<sup>16</sup> ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. São Paulo: Melhoramentos, 1923.



e acentuado, em que se observou o deslocamento do açúcar brasileiro no mercado mundial.

A influência política da “elite agrária” ligada ao setor canavieiro, que vinha pouco a pouco cedendo terreno a outras manifestações de poder, teria seu fecho final no início da República Velha, quando se realizou o Convênio de Taubaté. Sobre o acordo, diz Eul-Soo Pang, em um de seus estudos brasilianistas:

*Indústria Brasileira*

49

Por volta de 1906, os principais estados produtores de café, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, assinaram um acordo de colaboração político-econômica, envolvendo o governo federal na defesa comum dos interesses cafeeiros através do Convênio de Taubaté. A Bahia, por sua vez, se opôs vigorosamente ao Convênio, argumentando que o governo federal havia-se tornado virtualmente um agente a serviço de um grupo de interesses econômicos regionais. A assinatura do dito Convênio, entretanto, marcou o fim da ativa participação governamental no desenvolvimento da economia açucareira. Daí por diante na República Velha, ficou a cargo de cada Estado planejar as medidas apropriadas de defesa dos interesses açucareiros até 1933, quando o governo federal criou o Instituto do Açúcar e do Alcool.<sup>17</sup>

Essa transformação, que não ocorreu sem luta e sucessivas tentativas da classe proprietária na defesa de suas prerrogativas e da concomitante recuperação da economia açucareira nacional, foi responsável pela introdução de diversos melhoramentos. Assim, tratou-se de investir mais nesse setor, através da seleção da cana, utilização de instrumentos e máquinas modernas em substituição das antigas moendas que evoluíram das formas mais simples à tecnologia mais avançada, como é o caso dos engenhos centrais. Estes começam a ser instalados no país a partir da publi-

---

<sup>17</sup> PANG, Eul-Soo. Tecnologia e escravocracia no Brasil durante o século XIX; uma reinterpretação. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1980/1981. Tomo XXX, p. 64.

cação da Lei de 6 de novembro de 1875, quando o Governo Imperial passou a subsidiar o referido empreendimento.<sup>18</sup>

O questionamento do alcance dos benefícios dessa medida só pode ser feito construindo-se um quadro comparativo das relações econômicas mantidas antes e depois do melhoramento das centrais.

Com esse objetivo, lembre-se que o engenho tradicional constituía unidade complexa, auto-suficiente, onde se cuidava da produção agrícola e industrial, com base no trabalho escravo, sob a direção de um proprietário e senhor. Seu domínio

---

<sup>18</sup> Essa tentativa de recuperação da agroindústria açucareira, motivada, como se disse, pela necessidade de concorrer no mercado mundial via modernização, implicava na superação de dificuldades internas proclamadas insistentemente nas reuniões oficiais, nos jornais, nos congressos, etc. Nessas oportunidades evidenciam-se sempre os principais fatores da crise da lavoura da cana, destacando-se a falta de crédito e mão-de-obra. Julga-se que a propaganda em torno da carência de braços para a lavoura envolve aspectos determinados não só pelo aludido preconceito pelo trabalho considerado próprio do escravo, mas talvez reflita também a insubmissão das camadas pobres ao sistema de exploração vigente no latifúndio brasileiro, desde que se tem conhecimento da existência dos chamados “moradores” ou “agregados” que permaneciam nas propriedades de engenho. A esse respeito, ressalta-se, de um lado, a insatisfação causada pela impossibilidade de acesso à terra e, do outro, as dificuldades financeiras dos proprietários, geralmente endividados e sem condições de pagar salários adequados. Esses dois fatores constituem problemas extensivos, inclusive, às limitações verificadas no processo migratório. O Governo, ao conceder juros de 7% ao capital empregado por indivíduos ou companhias que se organizassem para fundar fábricas centrais, tinha em perspectiva solucionar os problemas mencionados, visto que a iniciativa propunha a divisão de trabalho — separação da parte agrícola da industrial —, e a introdução de mão-de-obra livre, com o que se esperava equilibrar a produção açucareira. Essa divisão de atividades tornava obrigatória a realização de contratos para fornecimento da matéria-prima necessária ao funcionamento das centrais, que, ao contrário dos antigos centros de produção, dependiam dos lavradores da região para manter-se em atividade e evitar prejuízos para a companhia ou o particular.

estendia-se, ainda, não só aos “moradores” de suas terras, mas também a outros lavradores e pequenos proprietários da região, sendo responsável, muitas vezes, por prejuízos causados a essa população, através de desperdício da cana obtida em suas safras. Isso porque a fabricação de açúcar requeria altos custos de produção, implicando na compra e manutenção de maquinário, escravos, animais de tração, enfim, de todo um conjunto de elementos próprios ao modo de produção vigente, ao qual a grande massa rural não tinha acesso.

Assim, os lavradores de pequenas posses dedicavam-se ao cultivo da cana, dependendo do senhor de engenho para a fabricação do açúcar. A obtenção de bons ou maus resultados dependia unicamente da vontade do proprietário da moenda utilizada, e, se não fosse conveniente aproveitar as canas por qualquer circunstância ou propósito, elas simplesmente se perderiam.

Com o surgimento dos engenhos centrais, parte dessas relações passariam por transformação, enquanto a outra permaneceria, ainda que sob novas circunstâncias.

O Governo, ao conceder juros de 7% ao capital empregado por indivíduos ou companhias que se organizassem para fundar fábricas centrais, estabelecia diferenças básicas entre estas e as propriedades do engenho tradicional. Primeiro: sendo, os engenhos centrais, investimentos de grande porte, implicavam em espírito associativo, o que não se verificava nos grandes centros de produção, sempre sob a direção de um homem ou família específica. Segundo: a introdução da divisão de trabalho — separação da atividade agrícola da industrial — obrigava os empreendedores desses estabelecimentos a realizar contratos com fornecedores de cana que pudessem garantir a matéria-prima necessária à capacidade de produção do engenho central. Este, ao contrário dos antigos centros de produção, dependeria dos lavradores da região para manter-se em atividade e evitar prejuízos para a companhia ou o particular.

Na realidade, esse “espírito de associação” propalado no engenho central — que se pensou antepor ao engenho de açúcar tradicional, onde se excluía a penetração de qualquer pessoa que não mantivesse com a família laços de parentesco — não será regra geral na implantação do melhoramento técnico, porquanto, além das companhias mistas que se formaram com esse intuito, existiam as empresas de fundamento familiar.

Os engenhos centrais deveriam, em princípio, ser localizados de forma a permitir, dentro da capacidade de cada estabelecimento, atendimento ao maior número de lavradores possível. Dentro desse aspecto, a formação de empresas familiares, embora assumindo caráter de renovação tecnológica, aproximava-se das relações mantidas pelos antigos senhores de engenho, que não admitiam “intrusos” em suas propriedades.

Embora tenha sido observada a existência de associações na referida inovação como um todo, não foi possível, neste estudo, esse tipo de identificação, mesmo porque, no funcionamento dos engenhos centrais, não havia, necessariamente, a rigidez de segregação social, própria dos engenhos tradicionais.

A instalação de engenhos centrais, motivada, em última análise, pela queda de preços do açúcar brasileiro no mercado mundial, não obteve a devida atenção das autoridades do país, pois não se cogitou das possibilidades reais de funcionabilidade do empreendimento, que tivera por base a experiência bem sucedida de outros países, a exemplo da Martinica. No Brasil, entretanto, a tentativa teria resultado inverso, à medida que a importação de tecnologia avançada, por si só, não mudaria de forma satisfatória as relações de produção mantidas até então. A esse respeito, é bem ilustrativo o discurso proferido por Rodrigues Seixas na Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, no ano de 1879. Disse o deputado:

Creão-se fábricas centraes que [...] vimos passar n’esta Assembléa, como se ellas fossem os primeiros e principaes

auxiliares da lavoura, como se ellas viessem fertilisar o solo, como se não trouxessem o inconveniente de avesar o lavrador a unico e exclusivo gênero de plantação, o da canna, e influindo com o lucro empenhar todo o esforço em multiplicar sua plantação para ve-la perdida, e ficar na miséria, em virtude da moléstia da canna. Ignorantes e modestos, os lavradores actuaes aceitam e abraçam as promessas feitas com o sorriso nos labios, por meio de pomposos discursos. Prometem-lhes bancos agricolas, mas de que servem estes sem os precisos rendimentos, ao menos para melhor aproveitarem o capital empregado?<sup>19</sup>

Em relação à posição do Brasil no mercado mundial, verifica-se que os poucos engenhos centrais que logravam sucesso no país não foram suficientes para garantir vantagens competitivas, nem mesmo com a tentativa de reorganização do setor açucareiro, realizada por grupos empresariais que, através da fundação de usinas, chegaram a formar verdadeiros oligopólios. Em contrapartida a este avanço de capacidade empresarial, existia um retrocesso hitórico-social na organização da usina, que se aproximava, de forma bem significativa, do engenho tradicional através do retorno ao sistema duplo de cultivo da cana e fabricação do açúcar.

Afora o uso da avançada tecnologia cuja capacidade de produção pode ser comparada com a utilizada nos engenhos centrais mais bem equipados, a usina, tanto quanto o engenho tradicional, surgiu como entidade particular, sem obrigações contratuais com o Governo, e auto-suficiente, desde que, possuidora de canaviais, seu proprietário recebia cana de fora se quisesse, à moda do antigo senhor de engenho, mas despojado das prerrogativas de nobreza.

Deseja-se assinalar que essa tentativa de reorganização da agroindústria do açúcar, além de não viabilizar a concorrên-

---

<sup>19</sup> DIARIO DA BAHIA. Bahia, p. 1, 23 set. 1879.

cia externa, não conseguiu equiparar as condições do referido setor econômico no mercado interno, porque os desníveis regionais ofereciam saldos muitos desiguais. A análise dessa questão implica em um balanço da penetração capitalista no setor canavieiro, que constitui aspecto ainda pouco explorado, requerendo de estudiosos maior atenção. No entanto, sabe-se que, no decorrer do processo de descapitalização, observado no Nordeste, e de desenvolvimento industrial, ocorrido no Centro-Sul, houve ausência de integração da burguesia industrial do setor açucareiro nordestino no mercado nacional. O antigo poder de comando, outrora concentrado em mãos das elites agrárias nordestinas, passou à direção da burguesia industrial do Centro-Sul, onde, a despeito de todas as dificuldades internas, o açúcar, dada a proximidade de mercados consumidores e outras pré-condições favoráveis, alcançaria bons resultados.<sup>20</sup>

Esse fator — mercado consumidor —, quando comparado com o Nordeste, deixa patente que, apesar da aparelhagem técnica introduzida no setor açucareiro da região, esta indústria continuou em posição quase semelhante à situação dos antigos engenhos tradicionais, cuja produção dependia das raras situações satisfatórias da conjuntura externa, com a agravante, ainda, da queda da hegemonia nacional.

Resta-nos avaliar, nessa perspectiva de modernização da agroindústria açucareira, se houve mudanças significativas nas relações de trabalho desenvolvidas na passagem de uma condição histórica para outra, em cujo processo se consideraram três

---

<sup>20</sup> Eul-Soo Pang ressalta a necessidade de “estudo mais profundo para determinar a extensão do impulso no sentido da modernização que o açúcar recebeu do café no Rio de Janeiro e em São Paulo, mas é lícito supor que a interação favoreceu o açúcar. Os senhores de engenho, ainda que não inteiramente empobrecidos, não conseguiram igualar-se aos produtores de café no esforço de transferência de tecnologia [...]”. Cf. PANG, 1980/1981, p. 75.

momentos: o do engenho tradicional, o do engenho central e o deste à usina.

As relações de trabalho mantidas no antigo engenho de açúcar podem ser caracterizadas a partir de dois pontos principais: o monopólio da terra e o domínio patriarcal exercidos pelo proprietário deste centro de produção açucareira.

A figura do senhor de engenho, digno representante da sociedade colonial, sinônimo de riqueza e poder político, situa-se no ápice da pirâmide social de então, vindo, em seguida, a própria família (mulher, filhos, parentes, dependentes), os “agregados” e, numa última escala, os escravos, obedecendo, assim, uma rígida hierarquia social.

Constituindo a população livre do engenho tradicional, havia, além dos agregados ou moradores que viviam em péssimas condições, pequeno grupo de assalariados na prestação de serviços e de “obediência” ao senhor de engenho. Entre estes, figuravam o mestre de açúcar e seus ajudantes (banqueiro, contra-banqueiro, purgador), existindo ainda o caixeiro — geralmente dois, um no engenho e outro na cidade — e feitores, sendo também observada a presença de um sacerdote.<sup>21</sup>

Esta pirâmide social se mantivera no decorrer do Primeiro Reinado, verificando-se, no entanto, o enfraquecimento da preconizada rigidez, à medida que se aproximava o fim do Segundo Reinado e também do Império, quando se acentuou o declínio da economia açucareira, que cederia lugar a novos produtos nacionais, ao desenvolvimento de atividades comerciais e manufatureiras já bem caracterizadas no período republicano.

Assinalando, em linhas gerais, essa metamorfose das relações socioeconômicas mantidas no antigo engenho de açúcar, tem-se que, sendo a vontade do senhor de engenho lei nas suas

---

<sup>21</sup> ANTONIL, op. cit.

terras, senão na região, a depender da importância do engenho e da família nele instalada, muitas injustiças eram feitas às camadas de menor ou de nenhum poder aquisitivo, como no caso de pequenos e médios proprietários, que se viam na contingência de usar a moenda de algum engenho para aproveitamento de suas safras. A respeito, tem-se notícia da prepotência de muitos desses “senhores”, tão prejudicial aos interesses daqueles que dependessem do uso de suas moedas.

Desses lavradores, alguns perdiam toda a cana cultivada por falta de aproveitamento, enquanto outros tornavam-se “fornecedores involuntários” de matéria-prima àqueles senhores menos escrupulosos, que, ao invés de deixarem perder as referidas safras, aproveitavam-nas em benefício próprio.

Em vista da detenção de tanto poder em mãos da elite agrária, dispensa-se a avaliação da mão-de-obra escrava pouco a pouco emancipada pelas leis abolicionistas, uma vez que a passagem para o trabalho livre implicaria apenas numa mudança institucional, sem nenhuma reforma de base que possibilitasse a elevação do nível de vida dessa categoria social.

Com a implantação de engenhos centrais, esperava-se, como se disse anteriormente, solucionar, em grande parte, os problemas da agroindústria açucareira, pensando-se em propiciar — com a divisão de trabalho — melhor aproveitamento da matéria-prima, haja vista que as máquinas introduzidas nos estabelecimentos tinham capacidade técnica, cuja superioridade de produção era incomparável às moendas até então utilizadas, a despeito das tentativas de melhoramentos realizados por diversos senhores de engenho.

A referida inovação — separando cultura e indústria do açúcar — envolvia múltiplos fatores, sendo o primeiro deles a descaracterização da figura do senhor de engenho, que, com raras exceções, encontrava-se endividado, sem crédito, possuidor de terras cansadas, quando não hipotecadas, e sem mão-



de-obra necessária, mesmo diante das tentativas de importação de braços, através da imigração.

Nessas circunstâncias, muitos senhores de engenho, arruinados, tiveram que se submeter aos “contratos” dos engenhos centrais e vender sua cana pelos preços estabelecidos, quase sempre muito baixos, passando a endossar a lista dos fornecedores de matéria-prima.

Nas relações estabelecidas entre fornecedores e empresários — incluindo-se neste grupo alguns proprietários de engenho que, com recursos próprios ou levantados por empréstimo, habilitaram-se à instalação dos engenhos, mas também elementos absolutamente estranhos à classe —, surgiram dificuldades causadas ou pelo próprio antagonismo de interesses ou por prejuízos de ordem material, de que são exemplos as deficiências de capital de giro e as moléstias nos canaviais.

As notícias a respeito de atraso de pagamento pela cana fornecida, de danos econômicos por falta de aproveitamento de matéria-prima, entre outras queixas formuladas por lavradores, constituem prova das irregularidades no desempenho dos engenhos centrais, ressaltando-se fugirem algumas delas à responsabilidade administrativa dos referidos estabelecimentos, muitas vezes também prejudicados por determinados fatores, como, por exemplo, a ineficiência das vias férreas, problema este enfrentado freqüentemente pelos engenhos centrais da Bahia.

De todo modo, o que se deseja assinalar é que essas irregularidades entre lavoura e indústria deram ensejo ao surgimento de dois tipos de associações consideradas básicas para identificação de características comuns e distintas a respeito das relações de trabalho inerentes à organização do engenho tradicional.

A primeira dessas associações foi formada pelo grupo proprietário das usinas, onde se verificou o retorno à concentração das atividades agrícola e industrial, visto que a separação dos referidos setores — introduzida com os engenhos cen-

trais — não obteve os resultados desejados nem para a lavoura nem para a indústria.

Nessa volta ao estilo tradicional da produção açucareira, não existia o “acordo tácito” entre os setores agrícola e industrial observado em projetos para instalação dos engenhos centrais, quando se admitia que a realização do empreendimento visava a reunião de esforços para debelar a crise da produção açucareira no mercado mundial, pelo que se teria que atentar não só para as deficiências de fabricação do açúcar, mas também para os males da lavoura canavieira, pelo menos em nível teórico. Essa preocupação estava absolutamente ausente no grupo usineiro, que, ao adquirir terras para a plantação de suas próprias canas, tinha em vista a obtenção máxima de lucros para a indústria açucareira, pouco importando a “sorte” do agricultor.

Tanto assim que vem a se formar uma coligação açucareira, cuja organização prescreveu não só o monopólio do mercado açucareiro, mas também o domínio sobre a cultura da cana, que foi, pouco a pouco, se concentrando em mãos dos usineiros.<sup>22</sup>

A usina, embora diferisse da tradicional economia açucareira pelo uso de avançada técnica e relações de trabalho assalariado, tinha, como ponto comum ao sistema empregado nos engenhos de cana-de-açúcar, o mecanismo da concentração de terras e capital nas mãos de pequeno grupo, que exercia sobre os trabalhadores engajados em seus domínios o mesmo tipo de exploração detectada nas relações de trabalho mantidas, quer nos engenhos tradicionais, quer no engenho central, porquanto os baixíssimos níveis de remuneração desses trabalhadores alcança-

---

<sup>22</sup> O Decreto n.º 979, de 6 de janeiro de 1903, não obteve a funcionalidade desejada em termos de organização de sindicatos para defesa dos interesses de lavradores, uma vez que os estabelecimentos daí surgidos foram substituídos pela Coligação Açucareira, voltada exclusivamente para os objetivos da classe de usineiros.

vam, às vezes, limites intoleráveis, que não se distanciavam muito das condições de vida precária dos ex-escravos. Destacando-se dos trabalhadores ligados às usinas por vínculos empregatícios, estavam os antigos senhores de engenho transformados em fornecedores de cana, que também se organizavam em associação, com o objetivo de resguardar seus interesses em face da crescente capacidade de barganha dos usineiros.

O fato de se considerarem os fornecedores de cana como uma nova categoria social, surgida com a divisão de trabalho imposta pela instalação de engenhos centrais, requer maior atenção, pois, como ficou visto, em função da desigual distribuição de terras e da rígida hierarquia social prevalentes no contexto da agroindústria açucareira, somente uma elite agrária tinha em mãos os meios necessários ao desenvolvimento da produção açucareira. E assim, a massa rural, ou seja, todos os lavradores de cana sem recursos próprios para fabricar açúcar, utilizavam-se, conforme menção anterior, das moendas dos grandes proprietários, cujo produto nem sempre tinham de volta, desde que não havia normas estabelecidas que fizessem prevalecer os direitos desses usuários, quase sempre prejudicados. Julga-se, portanto, que, sob esse aspecto, o aparecimento de “fornecedores” de cana, ainda que de forma involuntária, antecedeu a introdução de “modernas moendas” de açúcar, constituindo elemento novo, na análise, apenas a capacidade de luta desenvolvida pelo grupo fornecedor, através da fundação de entidades cooperativistas.

Diante do exposto, julga-se que a instalação de engenhos centrais como medida de substituição de formas arcaicas na agroindústria açucareira tem grande mérito no fator evolução técnica, deixando a desejar quanto ao papel desempenhado em função das relações socioeconômicas, uma vez que, nos três momentos historicamente comparados, verificou-se sempre, nas tentativas de melhoramentos introduzidos, a concentração de benefícios em mãos de pequenos grupos.



# Da indústria açucareira na Bahia



Engenho central da Pojuca, 1983  
Detalhe da base da chaminé



## O papel da Província da Bahia na instalação de engenhos centrais

O Decreto Legislativo n.º 2.687, de 6 de novembro de 1875, que autorizava a garantia de juros de 7% ao ano até o capital realizado de trinta mil contos de réis (30.000:000\$) na instalação de engenhos centrais (ANEXO A), implicava em cumprimento de certas condições específicas, que definiam a posição assumida pelo Governo brasileiro em relação ao empreendimento voltado para a modernização da agroindústria açucareira no país.

Com efeito, as diretrizes oficiais estabelecidas nos artigos daquele Decreto Legislativo tendiam a beneficiar o grupo empreendedor do melhoramento, ao tempo em que, preocupando-se em garantir o funcionamento das fábricas, tratavam de proteger o capital empregado nas instalações dos engenhos centrais. No primeiro caso — benefícios aos interessados — situava-se a própria concessão de subsídios, que deixava em aberto a questão de formação de capital empregado, podendo ser este nacional ou estrangeiro, contanto que fosse utilizada, nessas instalações, aparelhagem moderna.

No segundo caso, o Governo brasileiro estabelecia que, para se obter a garantia da lei, seria necessário atender-se a certas cláusulas que tendiam a garantir a funcionalidade da fábrica instalada e, com essa medida, proteger não só os interesses da classe empreendedora, mas também o capital empregado pelo Estado.

O § 1.º do Art. 2.º estabelecia que, para a concessão da referida garantia de 7% ao ano,

[...] serão preferidas as Companhias que, tendo já celebrado ajustes para o mesmo fim com as administrações provinciais, mostrarem, perante o governo Imperial, que se acham associadas aos proprietários agrícolas do lugar onde pretendem estabelecer o engenho central, para lhes fornecerem a quantidade precisa de canas; e, além disto, que as pessoas que se colocarem à frente dessas empresas, ao caráter moral reunam condições de aptidão que afiancem o levantamento do capital preciso para estabelecê-las, e a aquisição de pessoal idôneo para bem dirigi-las em suas diversas operações industriais.

Essas determinações não traduziam qualquer preocupação pelo desenvolvimento da lavoura canavieira. Quando isto acontecia, como no § 3.º do mesmo Art., em que se propunha a reserva de capital para empréstimo “aos plantadores e fornecedores de canas”, era, mais uma vez, uma medida para viabilizar o sucesso do empreendimento, garantindo recursos para não faltar matéria-prima aos engenhos centrais.

O empreendimento, que demandava a aplicação de vultosos capitais, era “animado” exatamente num momento de consumado declínio da indústria açucareira brasileira no mercado mundial, enquanto internamente as elites disputavam o poder de comando do processo político-econômico que então se realizava em diversos setores de desenvolvimento, tendo, como pano de fundo, a passagem do regime monárquico para o republicano. As dissidências entre representantes do setor açu-



careiro e cafeicultores, mencionadas neste trabalho, expressam, de forma simples e clara, não só o empenho de cada uma dessas classes na defesa de seus interesses econômicos, mas também a transferência de poder político do Nordeste para o Centro-Sul. O “assentimento” de declínio político-econômico por parte da elite açucareira, em grande parte arruinada, ocorreu a partir do momento em que esta classe acusou ter seus interesses preteridos pelos dos cafeicultores, que dispunham, no Sul, de maior facilidade de crédito ou de melhores estradas. Essas e outras queixas formuladas pela elite açucareira serviam, na realidade, como uma amostra de ter deixado esse segmento da sociedade brasileira de desempenhar o mesmo papel relevante na organização socioeconômica do país.

Tendo em vista as diferenças regionais do país, em que se incluem as suas características particulares, julga-se que a Lei de 6 de novembro de 1875 deveria ter refletido, de forma singular, nas diversas províncias em que se procurou implantar engenhos centrais. Este é um aspecto interessante a ser melhor fundamentado em estudo dirigido ao problema de apreciação da maneira pela qual cada Província recebia e usava os favores concedidos pelo Governo geral, o que implica em se realizarem as necessárias associações entre, por exemplo, os projetos e as medidas adotadas para funcionamento dos engenhos centrais e a posição assumida, não só nas sessões da Assembléia Legislativa Provincial, aprovando ou não as soluções encaminhadas a julgamento, mas também verificando-se as críticas veiculadas na imprensa local.

Há, enfim, uma série de fatores a serem convenientemente avaliados, uma vez que é preciso considerar as decisões tomadas, geralmente antecedidas de muita discussão, como o resultado de debates políticos. Acresce que, em cada região, existem particularidades a determinar, de forma peculiar as disidências locais conforme a situação econômica da Província, a

divisão de interesses de grupos empreendedores em setores econômicos específicos, entre outros elementos, com peso na análise da questão quanto ao desempenho de cada Província em relação à fundação de centrais. Na impossibilidade de desenvolver esse tipo de abordagem em nível de Brasil, enfocam-se alguns pontos relativos às diretrizes oficiais quanto à instalação de engenhos centrais na Bahia. Aí, avaliando-se, conforme o momento da instalação de modernas fábricas de açúcar, verifica-se, segundo Romulo de Almeida, que a situação financeira era desanimadora em “razão principalmente de dois fatores: os prejuízos materiais da guerra da independência, e a mudança da conjuntura nacional”.<sup>1</sup>

Não se aprofundando este estudo sobre as causas da desarticulação da economia baiana, entende-se, no entanto, que, diante de tantas dificuldades financeiras, freqüentemente citadas nas sessões da Assembléia Legislativa, houve pouca fiscalização oficial no emprego dos subsídios oferecidos para a introdução de engenhos centrais, dando margem ao não cumprimento de cláusulas contratuais e à perda de capital que a declaração de “caducidade” não recuperava.<sup>2</sup> Essa aplicação defeituosa de verbas se torna mais séria se se avalia a situação da lavoura de cana e do pequeno lavrador em relação à intervenção oficial na in-

---

<sup>1</sup> ALMEIDA, Romulo. *Traços da história econômica da Bahia no último século e meio*. Salvador: Instituto de Economia e Finanças da Bahia, 1951. p. 7.

<sup>2</sup> Os decretos de caducidade eram penas aplicadas pelo Governo, quando se constatava falta de cumprimento dos contratos firmados com companhias concessionárias de engenhos centrais. Segundo o regulamento de 24 de dezembro de 1881, o Governo poderia escolher entre a pena de caducidade e a de suspensão temporária da garantia de juros. Assim, se alguma companhia concessionária, apesar de faltosa em relação ao prazo estipulado para entrega da obra, mostrava ter sua responsabilidade, podia conseguir revogação do decreto de caducidade. Ao invés deste, o Governo poderia simplesmente desobrigar-se da garantia de juros, suspensa até a conclusão do empreendimento.

trodução do melhoramento técnico, considerando-se que, mesmo diante do alto custo do empreendimento, as concessões prosseguiram quase aleatoriamente, visto que somente um número muito reduzido delas chegou realmente a se concretizar — enquanto a lavoura se ressentia de recursos e incentivos, a experiência inovadora deixava saldos bem negativos. Assim, mesmo admitindo-se tentativas de reformas no tratamento da lavoura canavieira, pensa-se que esses esforços acabaram insignificantes, diante da euforia em prol da mecanização da indústria açucareira e do dispêndio sustentado pelo conjunto de obras básicas necessárias às instalações em questão. Através da Lei de 1875, teoricamente, o Governo concedia favores, indiscriminadamente, a quem requeresse as vantagens nela previstas. Mas, na realidade, apenas uma “elite” se beneficiava, porquanto somente uma minoria de elementos pertencentes ou estranhos à classe de proprietários rurais conseguia levantar os capitais exigidos pelo empreendimento e arcar com os custos de manutenção da empresa. Assim, a fixação de juros de 7% para “todos” que aplicassem capitais até o teto de trinta mil contos de réis já excluía a maior parte da população de lavradores de cana e proprietários de terra, endividados, quando não completamente arruinados. Desse modo, pode-se certamente afirmar que, nos desdobramentos da política dos engenhos centrais, foram favorecidos determinados grupos econômicos, pois as concessões para a introdução do melhoramento implicavam em utilização de crédito bancário, entre outros fatores, só possíveis mediante a segurança de certas garantias. Tais garantias, quando avaliadas em termos de participação de proprietários rurais interessados na instalação de engenhos centrais, só se poderiam oferecer a uma elite agrária formada por pessoas bem conceituadas e, pelo menos, potencialmente ricas. Essas pessoas, geralmente possuidoras de vastas extensões de terra, dispunham, além disso, de acesso fácil a outras propriedades, graças aos laços de família. Por isso, o § 1º do Art. 2º da Lei de 1875, que previa a

associação de empresas com lavradores do local (em virtude da qual se realizaram contratos de fornecimento de cana) para instalação de engenhos centrais, nem sempre foi cumprido, o que motivou a formação de algumas empresas familiares, de que são exemplos, na Bahia, o Bom Jardim ou, ainda, o engenho central da Pojuca. O problema, no entanto, decorria, em grande parte, da defeituosa estrutura agrária brasileira, que gerou tão desigual distribuição de propriedades e conseqüente poder de decisão inerente ao grupo de privilegiados, que formavam “sociedades fechadas”.

Quando, em 1879, o deputado Artur Rios apresentou à Assembléia Legislativa Provincial um projeto que autorizava o Governo a contratar a fundação de engenhos centrais mediante empréstimo de metade do capital empregado, tomando-se como limite máximo, para cada uma das instalações, a quantia de seiscentos contos de réis, verificou-se mais claramente a posição oficial. Esta, a despeito das sugestões que visavam reformular a política mantida até então, procurava limitar a expansão da distribuição dos subsídios através de barreiras na realidade socioeconômica, desde que, como se afirmou, as concessões para engenhos centrais eram dadas a quem as requeresse. Na prática, porém, os requerentes dessas concessões deveriam preencher certos pré-requisitos que assegurassem o ônus do empreendimento.

Nas discussões suscitadas pelo projeto do deputado Artur Rios, observam-se, por vezes, argumentações usadas por alguns políticos em favor dos interesses da lavoura canavieira, tentando, como se verá, colocar o benefício da introdução do melhoramento técnico ao alcance de maior número de lavradores. No entanto, essas propostas foram refutadas como inoperantes, terminando eliminadas.

Avaliando-se as principais tomadas de posição em vista do projeto, tem-se que, logo na segunda discussão, se criticava

o Art. 1º, que, segundo o deputado Jacome Baggi, “era omisso quando autorizava o Governo a emprestar às empresas que se organizassem para a construção de quatro fábricas centrais até a quantia de 1.200 contos”,<sup>3</sup> muito embora o artigo nada esclarecesse quanto à participação de lavradores na formação de tais empresas.

Sendo assim, essas empresas poder-se-iam formar por indivíduos absolutamente estranhos à classe, o que, com efeito, algumas vezes ocorreu. Com essa exclusão dos lavradores e, conseqüentemente, das vantagens em termos de participação dos lucros auferidos pela industrialização do açúcar, temia Baggi que, no decorrer das relações mantidas entre fornecedores de cana e proprietários de engenhos centrais como simples empresários, sem nenhum vínculo com a lavoura, fosse estabelecido, na requisição da cana, preço inferior ao fixado em princípio, suspeita que se tornou realidade.

Outras falhas apontavam-se no projeto que sofreria algumas emendas. Seu autor, no entanto, discordando da posição assumida por Baggi, explica que “na concessão do empréstimo às empresas que têm de realizar as fábricas, devem ser preferidas aquelas que se levantarem entre os lavadores”, mas pergunta: “Quando e quais lavradores estão no caso de reunir-se para formarem empresas dessa ordem?”<sup>4</sup>

Realmente, os engenhos centrais do projeto Artur Rios seriam, pelo custo previsto, da categoria do Bom Jardim, que se construía em Santo Amaro, na freguesia daquele nome. Desse modo, o empreendimento demandaria grandes esforços e capitais, o que equivaleria a restringir significativamente a participação de lavradores. Questionando sobre este ponto — recurso

<sup>3</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. v. I. p. 129.

<sup>4</sup> Ibidem, p. 130.

financeiro do lavrador, cuja renda era realmente muito baixa —, o deputado Carneiro da Rocha sugeriu, como solução ao problema, a adoção de tetos menores a serem taxados em trezentos contos de réis, tomando por base uma proposta apresentada à Câmara pela Companhia Five-Lille em 5 de junho de 1879, data que corresponde, em realidade, à sessão anterior à da presente discussão. Naquela ocasião, comprometia-se a referida companhia a montar, na Província, engenhos centrais mediante garantia sobre o valor de duzentos e quarenta contos para cada empresa de pequeno porte instalada, para o que julgava Carneiro da Rocha suficiente o valor de trezentos contos de reis. Comungando com esta idéia, o deputado Américo Barreto considerou as instalações de engenhos centrais das proporções de grandes empresas, do tipo Bom Jardim, na Bahia, e Quissamã, no Rio de Janeiro, além de demasiadamente dispendiosas, “inadequadas ao estado da lavoura e às circunstâncias desfavoráveis dos lavradores”. Em seu discurso de 6 de junho de 1879, afirmava Américo Barreto que “as fábricas, que demandem capitães avultadíssimos para sua construção, não libertarão a lavoura, isto é — a classe de lavradores a que se quer beneficiar, — dos males que, há tanto tempo, a fazem definhar”. Naquela oportunidade, expressava, ainda, o deputado seu temor de que

[...] em vez de darem auxílio a essa importante classe de agricultores, as fábricas venham a tornar mais precárias e piores as circunstancias d’elles; pois que, dispondo de pequenos recursos, si não poderão elles encorporar, para construí-las; e assim ellas virão a converter-se entre nós em um como que objeto de simples especulação, de que, avidamente, se utilizarão alguns poucos individuos, estranhos, talvez a classe, a que se deseja favorecer, que podessem dispor de capitais volumosos.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> BARRETO, Américo. Discurso pronunciado pelo deputado Américo Barreto na sessão de 6 de junho de 1879. In: ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do ano 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. v. 2.

Tendo desenvolvido esse raciocínio, declarava Américo Barreto que, com a redução dos custos do empreendimento, um maior número de lavradores poderia, através de pequenas associações e empréstimo da metade do capital garantido pelo projeto, implantar engenhos centrais que teriam o mérito de estender benefícios à classe dos lavradores e, por conseguinte, auxiliar a lavoura.

Essa posição contrária à defendida pelo autor do projeto cujo fim seria “estabelecer fábricas de certa força que venham beneficiar não aqueles que somente estejam na sua circunvizinhança, não a dois ou três proprietários nem a uma família, como o que acontece com a fábrica na Pojuca, mas que aproveitem á maioria dos lavradores das zonas em que fossem assentadas”.<sup>6</sup>

Prejudicando a posição defendida por Américo Barreto, tem-se a permanência do latifúndio na estrutura agrária brasileira e a conseqüente concentração de terras em mãos de poucos — nascimento da elite agrária —, do que resulta a ausência de iguais condições de poder aquisitivo que possibilitasse o nivelamento de oportunidades à classe dos lavradores. Acresce que por *lavrador* se entende toda pessoa dedicada à lavoura, sendo, portanto, o termo muito amplo em seu significado, de vez que nele se incluem não só os médios e pequenos proprietários de terras, mas também moradores ou agregados, simples cultivadores de terras que não lhes pertenciam, cuja exclusão do empreendimento, voltado para o aperfeiçoamento do fabrico de açúcar, dispensa comentário.

Afora essas críticas, julga-se que, embora correndo o risco de falência, desde que, em vista da concorrência, essas pequenas indústrias tendiam a ser “engolidas” pelas grandes empresas, a fórmula era bem aceitável, pelo menos em nível de

---

<sup>6</sup> Ibidem, p. 126.

atendimento a um maior número de lavradores, o que talvez diminuísse o grau de especulação de negócio. Para que essa situação se tornasse concreta, no entanto, seria imperiosa a realização de uma política menos “carregada” de alianças de classe e de reformas de base, em que se procurasse oferecer benefícios à lavoura canavieira.

A argumentação do autor do projeto, contrário, conforme se viu, à proposta de organização de pequenas empresas via associação de lavradores, não é muito conveniente. Dizia o deputado que discordava daquela proposta porque, sendo essas empresas de pequenas dimensões, conseqüentemente de baixa capacidade de produção, atenderiam a poucos lavradores, o que não ocorreria com a implantação de empresas maiores. No entanto, considerando que engenhos centrais de grande porte se haviam, em alguns casos, convertido em empresas familiares, incorrendo, portanto, na falha de falta de atendimento aos lavradores do local, observa-se que, na realidade, a diferença entre um caso e outro é, sobretudo, de poder econômico e social dos grupos empreendedores. Quanto à diferença de capacidade produtiva entre empresas de pequeno ou maior porte, a questão é bastante discutível, porque o desequilíbrio entre capacidade de moagem e fornecimento de matéria-prima depende muito mais de fatores extra-recursos tecnológicos, como, por exemplo, safras ruins, surto de moléstias nos canaviais, qualidade da cana e do caldo obtido, capacidade empresarial no melhor aproveitamento da cana, entre outros, sabendo-se que, nos engenhos centrais da Bahia, houve problemas tanto da falta de matéria-prima, como desperdícios por excesso de fornecimento de cana ou não aproveitamento por quaisquer outros motivos.

Tendo identificado as principais posições assumidas pela Assembléia em relação ao projeto Artur Rios, pensou-se que caberia, finalmente, ao Governo da Bahia o alvitre da questão.



Essa postura oficial, na realidade já traçada pelo assentimento da maioria da Câmara Legislativa, transformou o projeto na Lei de 30 de julho de 1879 (ANEXO B), com base na qual se realizaria o contrato com a Companhia Five-Lille, em 10 de setembro do mesmo ano, para construção de engenhos centrais.<sup>7</sup>

O avanço tecnológico introduzido com os engenhos centrais importou, pelo menos no que se apreendeu no caso da Bahia, em conseqüências sociais a serem consideradas como prejudiciais, uma vez que a iniciativa, além de custar caro ao Estado, não produziu benefícios extensíveis à classe dos lavradores. Pelo contrário, a introdução do melhoramento que tinha por fim modernizar a industrialização do açúcar ocorreu sem que se observasse qualquer alteração nas relações de trabalho desenvolvidas nas propriedades canavieiras, uma vez que, para que isso ocorresse, seriam necessárias mudanças, nas políticas econômicas e sociais, que motivassem melhores condições de vida para o conjunto da população enquadrada como de lavradores. Na realidade, enquanto o Governo baiano viabilizava a industrialização do açúcar através de incentivos à iniciativa privada, a lavoura da cana continuou sempre carente de recursos para atendimento de suas necessidades.

Na defesa da lavoura da cana, em 1876, o deputado José Gabriel Calmon sugeriu que, enquanto não se pudesse desfrutar dos favores contidos na Lei de 6 de novembro de 1875, dever-se-ia encaminhar ao parlamento pedido de isenção de direitos de exportação do açúcar da Província. A cobrança de

---

<sup>7</sup> O contrato, celebrado em 10 de setembro de 1879, entre a Presidência da Província e a Companhia Five-Lille para construção de engenhos centrais na Bahia motivou a publicação de uma série de críticas, rebatidas em editoriais do *Diário da Bahia*. Enquanto as críticas desejavam mostrar que o referido contrato feriria a Lei n.º 1.914, de 30 de julho de 1879, os editoriais questionavam a preferência dada àquela companhia e defendiam as vantagens adquiridas na negociação em favor do Governo e da Província.

imposto sobre o açúcar motivou muitas discussões no seio político, podendo-se observar, freqüentemente, nos debates entre os líderes de então, a luta pela defesa de interesses de classe, na verdade fator determinante das posições favoráveis ou contrárias à taxaço de impostos relativos a diversos artigos produzidos na Bahia.

Essa divergência de interesses no alcance de medidas protecionistas é bem visível no desempenho de deputados defensores da causa do açúcar e de representantes do setor fabril, que tendiam a favorecer as fábricas de tecidos de algodão, através da adoção de medidas que contrariavam os interesses da indústria açucareira ou, pelo menos, descontentavam alguns representantes da classe, a exemplo do Barão de Vila Viçosa.

No período correspondente à instalação de engenhos centrais, observa-se que, junto ao declínio da agroindústria açucareira, existe uma situação de crise financeira na Bahia, fato que serviu de forte argumentação ao grupo opositor das reivindicações da lavoura. Assim, enquanto se tentava, por um lado, usar todos os meios disponíveis para reduzir os direitos de exportação sobre o açúcar, que consegue, por exemplo, a isenção de 1878, os representantes da indústria, em contrapartida, empenhavam-se em proteger as fábricas de tecidos de algodão, fazendo adotar medidas protecionistas. Nesse sentido, determinava-se que o açúcar ensacado em fazenda nacional (sacos de algodão) fosse beneficiado pela redução do imposto, e até isentado de qualquer ônus o produto assim embalado. Discutia-se muito, na Assembléia Legislativa Provincial, sobre as vantagens de se usar ou não o algodão, um tecido nacional, ou a aniagem, esta importada. Observa-se, nesses debates entre os “representantes” da indústria fabril ou do setor açucareiro, o reverter de provas e documentação, com o objetivo de destacar a importância da utilização, como invólucro das mercadorias, do algodão para o primeiro grupo, e da aniagem para o segundo.

Cabe lembrar, ainda em relação à luta pela preservação de prerrogativas econômicas, as dissidências entre produtores de açúcar e cafeicultores. Apesar disso, verifica-se que, diante da adoção de medidas protecionistas tomadas em favor das fábricas de tecido de algodão, com o comprometimento do setor açucareiro, há um momento em que se esboça uma tentativa de acordo entre as duas classes, a esse tempo antagônicas. Em sessão do ano 1883, o Barão de Vila Viçosa, um dos mais fervorosos representantes da lavoura canavieira, mostrando-se sumariamente contrário à imposição do ensacamento do açúcar em sacos de algodão, como meio de se viabilizar a redução dos impostos de exportação, relacionou as vantagens do uso da aniagem como invólucro do açúcar bruto, produto geralmente fabricado para a exportação. Declarou, naquela oportunidade, terem os “protetores das fábricas de tecidos” defendido o uso do algodão como adequado ao ensacamento do café. Mas, por não saber como se posicionar sobre a questão em relação a esta lavoura, procurou o Barão de Vila Viçosa consultar negociantes e exportadores de café sediados na Bahia. Dessa iniciativa, obteve documento apresentado à Assembléia, consistindo este em

[...] uma atestação assignada por muitos negociantes exportadores de café [...] na qual declaram que é preferível o sacco de aniagem ao de algodão, e é aquelle o usado pelos fazendeiros do Rio de Janeiro e de São Paulo. Dispensando-me de ler quanto dizem esses negociantes [prosegue o parlamentar] limito-me a citar nomes das importantes casas commerciaes desta praça, Marinhos & C., Schraman, Stade & C., Johnston Comber & C., Lohmann & C., e outros signatários d’esta declaração.<sup>8</sup>

Refutando o documento assinado por representantes das casas exportadoras de café, em favor da aniagem, o deputado

---

<sup>8</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1883. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1883. 89.<sup>a</sup> sessão, p. 396.

Tosta apresentou, em discurso proferido na Assembléia Legislativa, em 21 de julho de 1883, provas da preferência dada ao algodão. Uma delas, uma carta, procedente da Europa (Portugal) para a Bahia, do negociante Manuel Amaro Lopes, que leu, mostrando que o açúcar embalado em algodão era melhor protegido e mais valorizado no exterior.<sup>9</sup> Como outra prova, exibiu uma circular assinada por exportadores do açúcar da Bahia, dirigida aos lavradores, no intuito de preveni-los quanto à depreciação sofrida no exterior pelo açúcar brasileiro, acondicionado em aniagem. Para fortalecer mais a argumentação, acrescentou o deputado Tosta que a circular era assinada por “quasi todos os exportadores de assucar, alias estrangeiros interessados em favorecer a industria de seu paiz”.<sup>10</sup>

Discutindo durante anos consecutivos acerca dos impostos fixados para o açúcar exportado, esqueceram-se os representantes oficiais de questionar com profundidade sobre os resultados dos engenhos centrais então instalados e, assim, pesar as vantagens que teria o Governo em continuar a expedir concessões para a garantia de capital empregado em tais estabelecimentos.

É bem verdade que, em 1886, o Ministro da Agricultura, Conselheiro Antônio Prado, acusava haver “companhia concessionária de engenhos centraes, que, tendo recebido talvez 700:000\$ (sic) em virtude da garantia de juros, ainda não construiu uma só fabrica”,<sup>11</sup> mostrando que, nesses casos, vinham-se aplicando apenas decretos de “caducidade a vários contratos”; a atitude do Governo, no entanto, variava segundo situações es-

<sup>9</sup> TOSTA. Discurso pronunciado pelo deputado Tosta na sessão de 21 de julho de 1883. In: ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1883. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1883.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> ANNAES DO SENADO DO IMPERIO DO BRASIL. Rio de Janeiro, sessão em 3 de setembro de 1886. p. 61.

pecíficas, informando o Ministro que, quando se constatava a construção de engenho em estado adiantado, mas fora dos termos do contrato — já esgotado, por exemplo —, pressionava-se a empresa faltosa apenas com a suspensão das garantias de juros até a conclusão dos trabalhos, conforme permitia o regulamento de 24 de dezembro de 1881. Mas, considerando-se a freqüência de notícias sobre o uso indevido de capitais destinados ao desenvolvimento de engenhos centrais, julga-se que deveria ter havido maior rigor oficial na fiscalização do cumprimento de compromissos por todos os concessionários para fundação de centrais.

Ao invés disso, observa-se, em 1891, na Bahia, a formulação de um projeto de lei, apresentado à Câmara dos Deputados, para fundação de um Banco de Crédito Real e Agrícola que auxiliaria a lavoura e facilitaria a implantação de fábricas centrais.

Mais uma vez, na discussão do projeto para estabelecimento do referido banco, se argumentou, para viabilização da proposta, com a importância do empreendimento em vista da necessidade de reabilitação da lavoura.

A avaliação sobre o projeto, feita pela Comissão de Finanças e Legislação, deixou claro o desejo de

[...] ver consignadas no presente projeto as bases para o desenvolvimento do espírito de associação entre os agricultores, favorecidas pelo banco; [sic] esta facilitará então os capitais, promoverá a construção de fábricas centrais, elle mesmo o contruirá por sua conta, ou pela dos agricultores, diffundindo-as pelos centros agricolas, onde os lavradores requeiram e proporcionem os meios de trabalho contínuo e duradouro. Somos de opinião que este é o verdadeiro auxílio a lavoura existente, queremos ver disseminados pelos nossos centros de producção esses pequenos engenhos centraes, que serão a salvação da lavoura.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> ANNAES DO SENADO DO ESTADO DA BAHIA; sessões do anno de 1891. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1891. p. 155-156.

Manuel Vitorino, questionando a criação do Banco de Crédito Agrícola, mostrou que os interesses dos agricultores, principalmente do agricultor pobre, foram sempre preteridos, sendo, para este, geralmente dificultada a retirada de qualquer importância dos bancos. Entendia que, de forma alguma, o plano de organização do banco em questão atenderia as necessidades financeiras sentidas pelos pequenos lavradores, criticando, ainda, algumas cláusulas previstas para o funcionamento do estabelecimento que, segundo o deputado, obtivera favores, como o privilégio da exploração das matas do Estado, prejudiciais à lavoura.

A atitude oficial de promover, através de organizações bancárias, não só o desenvolvimento da lavoura em si, mas da industrialização do açúcar foi, em 1902, criticada por Alexandre José de Barros Bittencourt, que assumiu a posição de que

[...] as primeiras necessidades que temos de prover não consistem na fundação de poderosas fabricas de assucar. Com o fim mesmo de produzi-lo com muito maiores vantagens para o agricultor, outras medidas mais urgentes e rasoaveis se apresentam as nossas vistas: n'este caso se acha o melhoramento da cultura da canna, para dotal-a de maior quantidade de materia saccharina, como se praticou na Europa com a beterraba [...] Há imperfeição do tratamento no campo da cultura da canna, baixa proporção do assucar em seu caldo; melhora-la, restituir a canna a riqueza perdida é pois, mais justa aspiração do que desmanchal-a pobre e ruim por centenas de toneladas diárias, em mecanismos que custam centenas de contos.

Não é rasoavel nem curial [dizia Bittencourt] que um Banco de Credito Real, cuja função é quasi que exclusivamente servir de intermediario entre possuidor de immovel e o possuidor do dinheiro, rompa o circulo que lhe é traçado por sua propria indole e natureza, para proteger o grande fabrico, podendo prejudicar a pequena cultura e abalar os seus créditos.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> DIARIO DA BAHIA. Bahia, p. 2, 16 maio 1902.

Esse processo, no entanto, vinha-se desenvolvendo desde o Decreto Legislativo de 1875, uma vez que não se verificou, através deste, nenhum benefício à pequena lavoura canavieira, acreditando-se ser a divisão de tarefas, imposta pelos engenhos centrais, medida lucrativa apenas para os fornecedores de cana, acionistas daquelas empresas. Destacando essa distorção da proposta de recuperação da agroindústria açucareira, consta, na Lei n.º 26, de 30 de dezembro de 1891 (§ 4.º do Art. 8) “a proibição de novas concessões com garantias de juros ou subvenções sem autorização do Congresso”.<sup>14</sup> A partir desse momento, o Governo Federal não baixou mais decretos de concessões para engenhos centrais, o que não evitou que se obtivesse, por outras vias, o apoio oficial para estabelecimento de empresas açucareiras. Nesse caso, situa-se, entre outros Estados, a Bahia, onde o Governo incentivou a industrialização do produto, resultando, do esforço, a instalação de algumas usinas. Essas empresas, geralmente de grande porte, tendiam a incorporar grandes extensões de terras dedicadas às suas próprias plantações — de modo geral, com aplicação de técnicas para tratamento de terra —, o que também contribuiu para o agravamento das contradições entre a cultura da cana e a industrialização do açúcar.

---

<sup>14</sup> BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1891*, Partes I e II. Leis de 24 de janeiro a 30 de junho. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892. p. 70.

## A Estrada de Ferro Santo Amaro: importância para a economia do Recôncavo açucareiro

*Indústria Brasileira*

80

A deficiência dos meios de comunicação sempre foi problema sentido por todos quantos se dedicaram ao cultivo da terra no Brasil, onerando o custo das mercadorias transportadas, às vezes por grandes distâncias, da sua origem até o Império, o que se realizava, de modo geral, pelo braço escravo ou nativo, pela força animal ou, ainda, por via fluvial, a depender da condição particular de cada produtor, bem como da região, observando-se, mesmo nos dias atuais, graves problemas causados pela ineficiência dos serviços de transporte.

A falta de um sistema regular de estradas conduziu ao apoio oficial que, no decorrer do século XIX, promovia os meios legais capazes de incentivar o espírito de iniciativa voltado principalmente para o desenvolvimento das estradas de ferro. Com esse intuito, elaboraram-se leis que concediam isenção de taxas de importação para aquisição de materiais e maquinário necessários à realização do empreendimento, concedendo-se, também, subvenções proporcionais às extensões das estradas e garantias de juros.

Em 1875, a importância dada às estradas como elemento indispensável ao desenvolvimento econômico de regiões foi, mais uma vez, evidenciada em trabalho apresentado à Câmara dos Deputados do Rio de Janeiro, à época capital do Império. Avaliou-se, então, na sessão de 20 de julho do mencionado ano, o resultado de estudo efetuado pelas Comissões da Fazenda, nomeadas especialmente para examinar e diagnosticar a situação da lavoura nacional.<sup>15</sup> Essas Comissões, formadas por represen-

---

<sup>15</sup> PARECER e projeto sobre a criação de bancos de crédito territorial e fabricas centraes de assucar apresentados à Camara dos Deputados na ses-



tantes de várias Províncias — Bahia, Alagoas, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Paraíba —, após realização de pesquisa, detectaram as principais causas que afligiam a lavoura, com prejuízo do seu desenvolvimento, e estabeleceram, em comum acordo, os meios para promover o reerguimento da principal fonte de riqueza nacional.

Para alcançar esse fim, fazia-se necessária a mudança de determinados pontos considerados cruciais para a superação do estado decadente da lavoura, a saber: falta de conhecimento das técnicas agrárias, falta de estradas, elevados impostos de exportação, carência de braços e escassez de capitais. A solução apresentada para modificação desses fatores circunscreveu-se à elaboração de projeto que previa a criação de bancos de crédito territorial e a fundação de fábricas centrais de açúcar.

A respeito do trabalho apresentado pelas referidas Comissões, tem-se a comentar que, embora o estudo realizado fosse extensivo à lavoura nacional, tratando de referir causas do declínio da agricultura de forma geral, existia nele grande preocupação pela indústria açucareira, que, embora em declínio, tinha peso considerável na economia brasileira. A importância dada a esse setor agroindustrial é evidenciada pela própria indicação da instalação de engenhos centrais, investimento de grande porte, que promoveria, por sua vez, a construção de vias férreas. Estas, não só viabilizariam o transporte do maquinário e de materiais necessários à realização do empreendimento, como também seriam o escoadouro da produção açucareira, com cuja reabilitação ainda se acreditava poder contar.

Nesse sentido, as estradas, particularmente as férreas, eram apresentadas como um investimento no futuro desenvolvimento da produção agrícola, devendo, por conseguinte, me-

---

são de 20 de julho de 1875 pelas Comissões de Fazenda e especial nomeada em 16 de abril de 1875. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1875.

recer proteção e apoio oficiais, não significando isso, em princípio, que as estradas de ferro devessem ser construídas pelo Estado. Esta constitui, aliás, questão largamente discutida em relação à Estrada de Ferro Santo Amaro, iniciada por empresa particular e continuada sob a tutela do Estado, que passou a administrá-la, como se verá adiante.

Em 1870, quando a Estrada de Ferro Santo Amaro foi projetada, visava-se, sobretudo, beneficiar a lavoura do município, atendendo-se, certamente, os interesses dos grandes proprietários e, por extensão, bem servir o Recôncavo Baiano, centro de produção açucareira.

A iniciativa havia florescido em momento de crise, quando a lavoura se ressentia da persistente diminuição de braços, ausência de técnicas modernas no cultivo da terra e falta de capitais, em que a estrada de Santo Amaro a Bom Jardim, como inicialmente veio a ser conhecida, seria de qualquer forma um ponto de apoio para a região de Santo Amaro, possibilitando aos agricultores — pensava-se — transportar suas mercadorias de forma mais rápida e econômica. A história da espera do alcance desses benefícios teria, no entanto, longas páginas em que se observa o desenrolar de inúmeras falhas e dificuldades.

A estrada de Santo Amaro, proposta pelo engenheiro Salustiano Antunes, passou depois, por cessão, às mãos do Conde de Sergimirim. Este negociou com o Governo, que, em cumprimento da Lei Provincial de 17 de junho de 1870, contratou com o mesmo a construção da via férrea, garantindo juros de 6% sobre o capital de 1.200 contos “a empresa denominada ‘Animação Industrial’”. Essa companhia, representada até então pelo Conde de Sergimirim e associados, não conseguindo levantar capitais suficientes, passou aos cuidados do engenheiro Hugh Wilson, empresário encarregado do estudo do traçado da obra, que obteve novos favores em vista da garantia de 7% sobre o capital de 1.500 contos.

Apesar disso, o novo contrato “caducou” duas vezes, tendo sido iniciadas as obras de construção em 2 de fevereiro de 1875. A partir daí, os trabalhos foram executados numa marcha bastante lenta até a completa paralisação em 1876, sob a alegação, ainda, de falta de capitais.

Assim é que encontrava-se, em 1878, a referida obra ainda parada, tendo passado à responsabilidade do Estado, cujo representante, o Barão Homem de Melo, ao rescindir o contrato anterior, indicaria para engenheiro dos trabalhos Antonio Augusto Fernandes Pinheiro. Este, embora fosse profissionalmente muito bem conceituado, teve desempenho insatisfatório, tendo sido substituído por Julius Pinkas, no ano de 1880, quando era presidente da Bahia Antonio Bulcão, depois 3º Barão de São Francisco.

A Julius Pinkas, que não chegou, na realidade, a desenvolver um trabalho de assistência regular à estrada de Santo Amaro, sucedeu Jacome Martins Baggi, considerado bom administrador, que introduziu alguns melhoramentos na estrada. Esta, em razão da excessiva despesa e de constantes desastres que vinham ocorrendo em diversos trechos, caiu na descrença geral. Assim, a aplicação de verbas para a via férrea em questão sofreu sérias restrições das várias legislaturas da Assembléia Provincial e ataques constantes tanto da imprensa como da opinião pública. Na realidade, a estrada, em sucessivas administrações, continuaria sempre carente de consertos e reparos intermináveis que exigiriam enormes gastos dos cofres públicos.

A responsabilidade dos prejuízos causados pela estrada de Santo Amaro à Cidade da Bahia deve ser questionada a partir da elaboração do traçado e do estudo para realização do empreendimento.

O plano de organização da estrada, confiado a Hugh Wilson, viria a sofrer críticas na avaliação efetuada pelo engenheiro Fernandes Pinheiro, quando consultado pelo Barão Ho-

mem de Melo, então presidente da Província. Desse exame, foram apontados “erros de arte”, provavelmente do próprio traçado, mas também aumento de verba no orçamento, que conteria engano na despesa relativa a cortes e aterros, ou ainda em relação ao preço estipulado por toneladas de ferro para as obras.

No entanto, a validade dessa análise é profundamente prejudicada pela leitura de documento no qual se acusa o avalista do traçado original de tomar por base, para seu próprio levantamento estatístico da obra, os estudos apresentados por Hugh Wilson.<sup>16</sup>

Outro problema, levantado na Assembléia pelo deputado Garcia Pires, foi a falta de critérios estabelecidos para o planejamento da via férrea em que observou irregularidades, como declara:

[...] vi o mappa apresentado pelo Sr. Wilson, muito posteriormente à rescisão do contracto em que elle tomava uma propriedade de engenho, conhecida por mim de parente meu, de logar distante do município da Villa de S. Francisco, distante do porto uma legua, e a collocava contudo, casa, escravo etc... à margem da estrada de ferro.<sup>17</sup>

Não se tendo dados para calcular a extensão de fatos desse tipo, informa-se que, segundo o Barão de Vila Viçosa, no traçado seguido por Fernandes Pinheiro, modificou-se, completamente, aquele apresentado nos estudos de Hugh Wilson.

Ao defeituoso traçado da via férrea Santo Amaro incorporou-se a deficiência de estudos geotécnicos e topográficos da área destinada ao empreendimento. Esta é, por conseguinte, uma das razões que explica a ocorrência de tantos desmoronamentos e reparos verificados no decorrer dos trabalhos de cons-

<sup>16</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; 65.<sup>a</sup> sessão do anno de 1880. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1880. v. 3, p. 181.

<sup>17</sup> Ibidem.

trução, implicando estes em perda de capital e prejuízos para a lavoura e o Estado.

Com efeito, em 1879, quando se deveria proceder à inauguração da estrada de ferro, verificaram-se sérias acusações dirigidas à direção daquela obra.

Esses clamores de insatisfação — provindos de vários setores sociais e da própria opinião pública — baseavam-se em diversos fatores, sendo o primeiro deles a falta de cumprimento do prazo de abertura ao tráfego, prometido para setembro daquele mesmo ano. O engenheiro chefe, Fernandes Pinheiro, estipularia nova data para a inauguração, constatando-se, então, ao invés da conclusão dos trabalhos, o estado de precariedade da via férrea, onde teriam ocorrido desmoronamentos, e refaziam-se passagens que não ofereciam segurança, a exemplo da ponte elevada sobre o Rio Pojuca. Esta, por causa de erros técnicos, estava sendo construída pela segunda vez. Uma das justificativas apontadas pelo engenheiro para explicar a falta de cumprimento do prazo e os acidentes ocorridos foi o rigor do inverno de 1879. Sua alegação, feita em sessão da Assembléia Provincial realizada em 1880, foi motivo de crítica, por considerar-se ter sido a referida estação uma das menos rigorosas e prejudiciais, naqueles últimos anos, à região.

Deve-se observar, no entanto, que, se o desempenho de profissionais é suscetível de críticas, também merece referência a participação do Estado, porquanto, das diretrizes estabelecidas oficialmente, pode-se avaliar a participação — negativa ou positiva — do Governo na concretização do empreendimento para o qual tantas vezes autorizaria as despesas. Assim, ao se apontarem erros cometidos pelos executores da tarefa de estabelecer, no Recôncavo da Bahia, uma via férrea, deve-se apontar a responsabilidade do Estado na manifestação desses erros.

Fazendo-se uma retrospectiva dos orçamentos apresentados para concretização do plano de estabelecimento da estra-

da de ferro, tem-se o seguinte quadro: os primeiros concessionários haviam calculado o custo da mesma em 1.200 contos, sob juros de 6%, elevados posteriormente para 7% sobre o capital de 1.500 contos.

Quando a execução da obra passou para a administração do Estado, que rescindiu o contrato com Hugh Wilson em favor do engenheiro Fernandes Pinheiro, o orçamento estipulado até então sofreu cortes, passando seu valor para 1.000 contos, sob a mesma taxa de juros garantidos ao anterior concessionário.

Essa diferença de preço verificada no orçamento da obra ficaria, no entanto, registrada apenas no papel, haja vista que dificuldades enfrentadas no decorrer dos trabalhos importaram em considerável aumento de verbas, tornando-se, então, o empreendimento demasiadamente caro para o Estado, que, sem recursos, ver-se-ia na contingência de negociar a via férrea.

Dentre as causas apontadas como responsáveis pelos resultados insatisfatórios da estrada de Santo Amaro para a Província, apontam-se: (i) a própria rescisão do contrato com Wilson, este como representante da iniciativa privada; (ii) a imprecisão de estudos da área para realização da obra, pois, sendo, como realmente foi, administrada pelo Estado, tais estudos não deveriam ter sido feitos por particulares; e (iii) a falta de fiscalização sobre o capital empregado.

Esses pontos estiveram, com maior ou menor frequência e direta ou indiretamente, sempre presentes nas discussões acompanhadas no decorrer da pesquisa documental.

Quando, em 1881, pelo Art. 5º da Lei Provincial n.º 2. 221, de 6 de agosto,<sup>18</sup> o Governo era autorizado, pela primeira vez, a colocar à venda a Estrada de Ferro Santo Amaro, pensava-se

---

<sup>18</sup> MENSAGEM e relatórios apresentados à Assembléa Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado da Bahia. Bahia: Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1894. p. 37.

corresponder essa atitude a uma medida de contenção de gastos. Na realidade, porém, o ato não assumiria esse caráter; dessa medida resultaram outras publicações oficiais que variavam do arrendamento à encampação da obra, conforme fosse mais conveniente para o Estado.

Durante sucessivas gestões continuaria a Estrada de Ferro Santo Amaro a absorver recursos públicos e a sofrer críticas dirigidas ao seu estado deficitário. Verificaram-se, então, constantes saídas de verbas especiais destinadas ao custeio da via férrea e à sua conservação, o que, do ponto de vista econômico, poderia ser considerado indispensável para a manutenção de seus serviços, já de tão baixo nível para as necessidades do município. O que se discute, no entanto, é que, diante da indisponibilidade de recursos financeiros, cuja expressão era tão largamente usada nos debates políticos, continuava-se a autorizar a realização de estudos para construção de ramais ou prolongamentos.

A esse respeito, saliente-se que, na apresentação de projetos para ramais levados à Assembléia por determinados políticos, dever-se-iam analisar melhor esses pedidos. O que, no entanto, ocorria freqüentemente era a discussão de projetos apresentados por determinados deputados que defendiam os pontos de localização considerados mais convenientes, tomando uma decisão que deveria caber ao Estado, após ouvir a opinião de profissionais. Esse fato já preocupava o deputado Artur Rios, que, durante uma sessão da Assembléia Provincial assim se expressou:

[...] não posso deixar de recordar a Ss. Exs. e à assembléia que estamos procurando estabelecer ou autorisar a construcção de ramais para uma estrada, cuja existência é ainda problemática e que, a crer em quanto dizem os órgãos da imprensa e diversas pessoas não ficará prompta antes de dois anos.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. p. 159.

Dentre as justificativas apresentadas para fixação de pontos estabelecidos nesses projetos, estão as razões de economia (menores custos) e de atendimento a diversos engenhos, por exemplo. Na realidade, pensa-se que essas defesas que asseveravam as vantagens de determinadas localizações como “mais convenientes” são discutíveis do ponto de vista político, pois não se sabe em que se baseavam esses cálculos elaborados sem nenhum “juízo de valor”. Parecem, assim, basear-se muito mais em interesses particulares, rotulados, porém, como em favor dos cofres públicos.

Verificou-se, por exemplo, que, em 1891, em uma das propostas apresentadas à Assembléia Legislativa para negociação da Estrada de Ferro Santo Amaro, estipulava-se que o comprador da mesma seria obrigado a construir um ramal no prazo de um ano, ligando essa estrada à vila de São Francisco, que ficaria sendo estação inicial da dita linha.<sup>20</sup>

No momento em que se planejava a construção da Estrada de Ferro Santo Amaro, tinha sido esta localização aconselhada pelo Barão de São Lourenço, quando ministro do Império. Entendia que a estrada deveria partir daquele município, pois, assim, percorreria a parte mais fértil e mais açucareira da Província, não tendo sido, entretanto, sua sugestão acolhida. Foi preciso transcorrer os anos para que fosse considerado conveniente optar por essa decisão.

Em relação às negociações encabeçadas pelo Governo para venda da Estrada de Ferro Santo Amaro, tem-se a observar apenas alguns aspectos considerados relevantes para que se forme uma idéia sobre o questionamento da mesma em nível oficial.

O projeto que autorizava o Governo a vender a estrada de ferro, de autoria do deputado Teófilo Lefundes, foi apresentado pela primeira vez à Assembléia Provincial de 1880, moti-

---

<sup>20</sup> DIARIO DA BAHIA, Bahia, p. 1, 30 out. 1891.



vando muitos debates. Da observação desses debates, depreende-se a divisão da Assembléia em dois grupos divergentes, no tratamento dado à questão, e assim colocados apenas para efeito de estudo no momento.

No primeiro grupo, reunir-se-iam aqueles deputados que se constituíram defensores das acusações dirigidas à Estrada de Ferro Santo Amaro; e no segundo, os que, freqüentemente, punham em xeque as falhas e os problemas inerentes à mesma obra.

Tratavam os primeiros de justificar as falhas apontadas pelo segundo grupo, assinalando, sempre que possível, os benefícios que obteria Santo Amaro da referida estrada. Para tanto, observavam o fato de que, mesmo sem obtenção de retornos imediatos para o Estado, havia boas perspectivas, tendo em vista a tendência de concentração de engenhos centrais na região. Incluíam-se nesse grupo de deputados alguns proprietários, senhores de engenho, que, nas declarações prestadas, diziam preocupar-se, por vezes, em esclarecer a inexistência de interesses pessoais nas decisões assumidas. Não cabe ao presente estudo o aprofundamento do problema, por si só bastante flexível em nível de provas. Pensa-se, no entanto, que o posicionamento do referido grupo, mesmo não defendendo interesses pessoais, estaria, de qualquer modo, relacionado com reivindicações de particulares, geralmente grandes proprietários, com força para pressionar, em benefício próprio, o que se proclamava ser extensivo à lavoura em geral.

Caso típico da interferência de particulares nas decisões tomadas em nível oficial é a estrada de ferro Jacuípe a Passé. Conforme o plano original, esta estrada teria como ponto de partida a povoação de Passé, indo, através de Nossa Senhora de Candeias, até a estação Jacuípe, na ferrovia de Santo Amaro. Nesse sentido, os concessionários haviam entrado em acordo com o Governo do Estado, visando obter privilégio para construção, uso e gozo da referida obra. Quando se procediam aos

estudos de campo para realização do empreendimento, vários proprietários importantes das freguesias de Cotegipe, Passé, Socorro, Montes, São Sebastião e São Pedro do Rio Fundo dirigiram representação ao governador, posicionando-se contra o traçado, que teve de ser mudado em atendimento às solicitações para fazer o percurso de Água Comprida a Feira de Santana.<sup>21</sup>

O grupo de deputados que questionava a situação da via férrea de Santo Amaro baseava-se, sobretudo, nas desvantagens econômicas que representava esta ferrovia para a Província, desprovida de respaldo financeiro para cobrir gastos considerados exorbitantes. Nesse sentido, criticava-se o endividamento da Província, forçada a tomar empréstimo no exterior,<sup>22</sup> usando, além disso, na referida estrada, o dinheiro de impostos — portanto, de todos — em benefício de poucos.

Para fortalecimento dessas alegações, freqüentemente se relacionavam fatos que evidenciavam o não atendimento às necessidades da região, o que, portanto, não justificava o sacrifício do Estado, sempre a despender verbas sem obter nenhum retorno. Com efeito, verificou-se, nos documentos relativos à via férrea Santo Amaro, o registro de diversas queixas, não só

---

<sup>21</sup> BAHIA. Leis, Decretos, etc. Originais das Leis, votadas no anno de 1894. Seção Legislativa. APEB.

<sup>22</sup> Sabe-se que a aplicação de capital estrangeiro no Brasil, no período de que se ocupa este estudo, foi preferencialmente na área de infra-estrutura, em que se ressalta a construção de estradas de ferro. Tratando sobre o tema, José Antônio Saraiva entende que “a decretação de estradas de ferro foi em algum tempo como que uma vertigem, liberais e conservadores votamos estas estradas de ferro que fazem hoje o catálogo de nossas desgraças [...]”. Com essa posição, o Conselheiro Saraiva criticava o desempenho do Governo (geral) em relação às concessões para as referidas estradas, mostrando que a política defendida pelo Ministério da Agricultura consistia em apoiar as obras iniciais, incentivando-se, assim, a conclusão dessas. Cf. ANNAES DO SENADO DO IMPERIO DO BRASIL, 5ª Sessão em 1.º de setembro de 1886. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1886. p. 6 e 7.

dos lavradores ou proprietários de terras, mas também das companhias e empresas que se propunham a instalar, na região, engenhos centrais.

A respeito da diversificação de posturas aqui identificadas nos dois grupos de deputados, tem-se a ressaltar, como ponto comum, a falta de objetividade na condução dos debates, que fogem, por vezes, ao objetivo principal da matéria em questão, para assumir até mesmo caráter de atrito em nível pessoal ou simplesmente político.

Quando, por exemplo, se apresentou à Assembléia, pela primeira vez, um projeto autorizando o Governo a vender a Estrada de Ferro Santo Amaro, discutiu-se muito superficialmente o assunto. Ao invés do questionamento da viabilidade da idéia, de vantagens e desvantagens da proposta, etc., preocupavam-se os principais debatedores com considerações que acusavam ser o referido projeto de oposição ao Governo. A medida, no entanto, foi efetivada, sofrendo constantes emendas na busca de melhor negociação, registrando-se a existência de algumas propostas consideradas inconvenientes aos interesses oficiais.

Alvo de tanta discussão, a estrada de ferro de Santo Amaro a Bom Jardim,<sup>23</sup> malgrado os déficits observados em suas

---

<sup>23</sup> A via férrea de Santo Amaro é também conhecida como “Estrada de Santo Amaro ao Bom Jardim”, conforme denominação dada ao projeto para sua construção. A denominação, no entanto, verificada em diversos documentos consultados do período de 1875-1909, marcos deste estudo, não significa que a estação terminal da estrada tenha sido no Bom Jardim. Pelo contrário, estabeleceu-se, inicialmente, que a mesma estação seria no Jacu, ressaltando-se, ainda, a adição de muitas emendas ao projeto dessa estrada para o estabelecimento de ramais e prolongamentos. O desenvolvimento das obras, alvo, muitas vezes, de críticas pelo ônus acarretado para o Estado, extrapola, no entanto, os limites deste trabalho. Apesar das notícias de projeto visando a venda ou encampação pela União, etc., sabe-se que, só em 30 de setembro de 1918, foi realizado contrato de arrendamento entre o Governo e o engenheiro Artur Hermenegildo da Silva, que posteriormente transferiu os direitos adquiridos para a sociedade denominada

receitas, de declarações da falta de recursos pelo Governo em custeá-la, permaneceria como propriedade do Estado cerca de 29 anos, desde 1880, quando foi elaborado o primeiro projeto de venda, até 1909, quando foi noticiada a sua encampação pela União.<sup>24</sup> Além desta estrada de ferro, teriam o mesmo destino as estradas de ferro de Nazaré e a Centro-Oeste.

Consultando os documentos oficiais, como relatórios de presidentes e governadores de Estado, vê-se que, durante todo esse período, a Estrada de Ferro Santo Amaro sempre apresentou problemas, necessitando, permanentemente, usar dos recursos do Estado, não obstante ter-se instituído, em momento não identificado, que de sua própria renda seria retirada a verba para seu custeio.

Mesmo as notícias colhidas nos relatórios apresentados pelo diretor de obras públicas, Jacome Martins Baggi, cuja administração da estrada foi tida como das mais econômicas, retratam sempre a mesma situação, ora provocada pelas chuvas, ora pela seca ou pelo mau estado das locomotivas, o que, de uma forma ou de outra, implicava em falta de produtos a transportar, redundando em déficits na vida da via férrea.

O fato é que os reparos e a aquisição de materiais para reabilitação da estrada eram fatores de despesas para o tesouro e, quiçá, de manobras políticas, conforme bradava o *Diário da Bahia* em noticiários publicados no ano de 1909, em que se criticava o Governo do Estado, então sob a chefia de Araújo Pinho.

O jornal, que nesses noticiários assumia uma postura oposicionista ao governador, colocou o problema da negociação

---

Companhia Arrendatária da Estrada de Ferro de Santo Amaro. Pensa-se, no entanto, que, apesar de todas essas modificações, a expressão “de Santo Amaro ao Bom Jardim” é a que melhor identifica a referida obra no momento histórico abordado.

<sup>24</sup> DIÁRIO DA BAHIA, Bahia, p. 2, 24 jun. 1909.

da estrada como uma manobra política que visava utilizar a quantia auferida como “remédio heróico” diante da situação aflitiva do Estado na questão.

Alegava-se, principalmente, que as deficiências da via férrea não permitiriam o levantamento de capital em perspectiva, porquanto, dizia-se,

[...] nas diversas vezes em que tem sido avaliada, quer particular, quer oficialmente, não atingiu ainda soma superior a cento e tantos contos, sendo em que uma dellas lhe deram o valor de cem contos apenas [...]<sup>25</sup>.

Além disso, chamava-se ainda a atenção pública para o fato de que, encontrando-se a supracitada estrada em péssimo estado de conservação e em vias de ser alienada, não se tinha justificativa para que, diante daquela situação de proclamada calamidade financeira do Estado, se insistisse na realização de novas obras. No entanto, dizia-se,

S. Ex. pediu — e os Senhores deputados lhe concederam com uma precipitação que nada lhe abona os créditos de legisladores — uma autorização para transigir as estradas do domínio do Estado, a fim de obter meios para desafogar temporariamente o Tesouro e atender a despesas urgentes, como seja o pagamento do funcionalismo público [...]

No dia imediato, porém, abusando da inexperiência [...] dos nossos legisladores estaduais, pede-lhes um crédito de 180 contos, soma por ventura superior ao valor da estrada de Santo Amaro, para o aumento do seu material rodante, reforma de suas oficinas, reparos no leito e outras tantas despesas, que a incompetência de um Governo sem crédito e pouco escrupuloso só pode pretender realizar nas condições precárias a que nos achamos reduzidos.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> DIARIO DA BAHIA, Bahia, p. 2, 28 abr. 1909.

<sup>26</sup> Ibidem.

A atitude, no entanto, bradada com tanta veemência pelo jornal, não seria nenhuma novidade na história da Estrada de Ferro Santo Amaro, palco de semelhantes atos desde o início de sua construção.

Com efeito, quando, em 1883, portanto ainda no Império, o deputado Olavo Góes assumia, perante a Mesa da Assembléia Provincial, postura que autorizava solicitar ao Governo geral a encampação da Estrada de Ferro Santo Amaro, autorizava também, no mesmo documento, o empréstimo de 150 contos de réis, quantia esta a ser empregada em prolongamento da mesma estrada.<sup>27</sup>

A indicação foi lida, apoiada e, sem debate, aprovada, o que mostra que a referência à inexperiência dos deputados, delineada no jornal *Diário da Bahia* em 1909, ou é um teorema das Assembléias Legislativas ou é uma asserção falsa.

Sendo do interesse deste capítulo o questionamento da importância da Estrada de Ferro Santo Amaro, no que diz respeito ao cumprimento de seu objetivo de servir de canal para o progresso da lavoura — principalmente de escoadouro para transportar o açúcar de Santo Amaro e matéria-prima para os engenhos centrais —, pensa-se ter respaldo suficiente para avaliação deste aspecto.

Quando aquela estrada foi projetada, não se cuidou da questão de instalação de engenhos centrais na elaboração do seu traçado em 1870, porquanto o interesse para a implantação do beneficiamento à indústria açucareira surgiria dos estudos realizados pela comissão especial da Fazenda, nomeada em 20 de julho de 1875.<sup>28</sup> Em atendimento às propostas contidas nes-

<sup>27</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1883. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1883. p. 326.

<sup>28</sup> PARECER e projeto sobre a criação de bancos de credito territorial e fabricas centraes de assucar apresentados à Camara dos Deputados na sessão

te trabalho é que o Governo, com base no Decreto Legislativo n.º 2.687, de 6 de novembro do mesmo ano, passaria a subsidiar a instalação de engenhos centrais, que deveriam ser localizados adequadamente, de forma a atender suas necessidades de capacidade de produção.

Com efeito, ao ser efetivada a medida, através de contratos com companhias ou empresas particulares, tendo em vista a concretização do projeto de lei, procurou-se, na Bahia — por motivos óbvios de fertilidade do solo e concentração de propriedades de engenhos — situar esses melhoramentos no Recôncavo Baiano, onde já se cuidava do fortalecimento da infraestrutura com o desenvolvimento da via férrea Santo Amaro. Se a realização desta houvesse sido bem sucedida, certamente poder-se-iam evitar muitas dificuldades sofridas pelos empreendedores do referido avanço técnico.

Mas, com conhecimento de causa, pode-se afirmar que o nascimento do melhoramento voltado para a produção açucareira já iniciara sua história “sustentando nos ombros” o peso das falhas daquela que deveria ser um dos principais pontos de apoio.

Embora a instalação de engenhos centrais tivesse servido de argumento para justificar, em debates, despesas que implicariam num futuro promissor da Estrada de Ferro Santo Amaro, observou-se ter sido o desempenho desta bastante deficitário durante os trabalhos de construção do melhoramento técnico. A esse respeito, verificou-se, por exemplo, crítica aos gastos empreendidos na construção da fábrica central do Bom Jardim, mostrando-se que, se a obra tivesse sido realizada após a via férrea, teria tido custo mais econômico, desde que se sabe que o transporte dos materiais necessários foram conduzidos à custa de muitos sacrifícios.

---

de 20 de julho de 1875 pelas Comissões de Fazenda e especial nomeada em 16 de abril de 1875. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1875.

A falta de organização de serviços em bom nível de atendimento, que, por motivos vários, nunca ocorreu, pelo menos em períodos regulares, constitui, com efeito, causa de muitas irregularidades no desenvolvimento das obras de construção dos engenhos centrais. A título de ilustração, pode-se dizer que a companhia The Bahia Central Sugar Factories Limited — cujo desempenho se critica em capítulo competente — foi, nesse aspecto, bastante prejudicada nas obras do engenho central do Rio Fundo sob sua direção, conforme atestam informações do engenheiro fiscal Francisco de Araújo Barros. Este, em documento<sup>29</sup> enviado ao Presidente da Província, em 1884, acusava ter visto cerca de onze vagões, carregados de tijolos, parados no Porto do Pilar, enquanto a construção do Rio Fundo se encontrava paralisada por falta de material.<sup>30</sup>

Fatos como este implicariam, certamente, em prejuízos, não só em relação a capitais empregados, mas também no retardamento do retorno esperado pela introdução do melhoramento que, atrasando, estaria adiando as chances de competição do açúcar no mercado.

Na tentativa de resguardar esses interesses, enviaram-se às competentes autoridades diversas comunicações em que se pediam providências para os principais problemas sentidos na implantação de centrais.

Com esse intuito, o engenheiro fiscal do engenho central do Rio Fundo, ainda no ano de 1884, em ofício à Presidência da Província, dirigia apelo para que esta providenciasse, com o Diretor de Obras Públicas, a execução de melhor serviço da Estrada de Ferro Santo Amaro, a fim de prosseguir os trabalhos

---

<sup>29</sup> BAHIA, Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio. Fábricas Centrais de Açúcar e Engenhos Centrais. Bahia, Presidência da Província, 1846-1887. Maço 4.596. APEB.

<sup>30</sup> *Ibidem*.



sob sua orientação. O documento<sup>31</sup> mostrava, por outro lado, a necessidade de revisão das tarifas e o desejo de que transitassem, na referida linha férrea, veículos pertencentes à companhia Sugar Factories.

Nesse particular, lembrava o suplicante a insuficiência do “material rodante” da via férrea para dar atendimento ao tráfego, que, principalmente durante a safra, teria movimento superior à capacidade da estrada. O que importa verificar, nesse momento, é, com efeito, não a veracidade da alegação, mas a inoperância do desempenho da Estrada de Ferro Santo Amaro em face das obras realizadas pela supracitada companhia.

Embora essas dificuldades também fossem sentidas no engenho central do Bom Jardim, a esse tempo já em atividade, há algumas diferenças a serem assinaladas.

Ressentiam-se seus proprietários do mesmo problema em relação às tarifas que regularizavam os fretes dos gêneros transportados pela Estrada de Ferro Santo Amaro, cujo valor era considerado excessivo, não só pelo custo em si, mas também em relação a preços estipulados por outras estradas de ferro da Província e do Império, conforme quadro comparativo apresentado pelos peticionários em documento enviado à Presidência da Província.

Neste, além de os empresários atentarem para o excesso de tarifas, pleiteavam licença para entroncar, na estrada de ferro, uma ferrovia que estava em vias de conclusão. Ao ressaltarem a importância dessa medida, cuja finalidade era evitar baldeação de seus produtos, requeriam permissão para utilizar carros da estrada Santo Amaro — em contrapartida ao pedido da companhia Sugar Factories, que era o de usar apenas a estrada para transitar com seus carros — para, por meio de tração, con-

---

<sup>31</sup> Ibidem.

duzirem ou removerem produtos da fábrica, pelo que se comprometiam a reenviá-los com pontualidade à estação.<sup>32</sup>

Esse pedido, que obtivera despacho favorável, constitui prova do prestígio desfrutado pelos empresários do Bom Jardim, que, mesmo diante do atendimento deficitário da estrada de ferro, conseguiram obter favores em relação à mesma, o que talvez se deva ao fato de o engenho central em questão ter sido o primeiro melhoramento desse porte a ser estabelecido na Bahia, por iniciativa particular, sem a obtenção de quaisquer juros ou garantias.

Ainda assim, as dificuldades relativas aos transportes continuaram a preocupar o Visconde de Oliveira e o Barão de Jeremoabo, que, em 1886, protestaram contra o excesso de tarifas da Estrada de Ferro Santo Amaro, alertando, em particular os empresários do Bom Jardim para o preço do frete relativo ao carvão-de-pedra, motivo de queixas desde 1884, mostrando esses que,

[...] apesar do abatimento feito (25%), a importância do frete que pagão os supplicantes na estrada de ferro da estação de Pilar ao Jacu pelo transporte do carvão de pedra equivale ainda assim a quarta parte do que lhes custa este genero posto na estação do Pilar, sendo este agravado por uma despeza enorme que se cobra a título de carga e descarga, importando esta em mil reis por tonelada, quando aliás o carvão transportado pelos supplicantes é acondicionado em sacos de cem quilogramas cada um [...]<sup>33</sup>

A esse aumento de tarifas se atribui a chamada “luta de carros de bois com as locomotivas”, concorrência feita por tro-

---

<sup>32</sup> Ibidem. Maço 4.595, 1886. APEB.

<sup>33</sup> ANNAES DO SENADO BRASILEIRO DA BAHIA, 1.<sup>a</sup> sessão da 2.<sup>a</sup> legislatura de 1 à 30 de setembro e de 1 à 16 de outubro. 5. Rio de Janeiro: Typ. Imperial, 1886. 83.<sup>a</sup> sessão em 2 de setembro de 1886. p. 36.

peiros, que constituiu problema comum a diversas estradas de ferro do Império.

Ainda neste ano de 1886, discutia-se, no Senado brasileiro, sobre a inconveniência de se despender mais dinheiro em estradas de ferro ou em prolongamentos, porque, dizia o Conselheiro Dantas, “com exceção da estrada de ferro D. Pedro II, da de S. Paulo, e talvez alguma outra, todas as mais pensam sobre o Estado, o que tudo ocorre para dificultar as nossas circunstâncias financeiras”. Essa posição, cujo alcance abrangeria a estrada de Santo Amaro, encontraria, como se viu, reforço incondicional na Bahia, onde, apesar das críticas, continuava-se a autorizar a saída de verbas, sempre no intuito de se promover, nesta estrada de ferro, a regularização de um funcionamento que, malgrado os reparos freqüentes, estaria sempre a desejar.

À medida que se passavam os anos, compreendeu-se, conforme disposições relativas à negociação da Estrada de Ferro Santo Amaro, a impossibilidade de manutenção da mesma no âmbito da administração do Estado da Bahia, financeiramente debilitado.

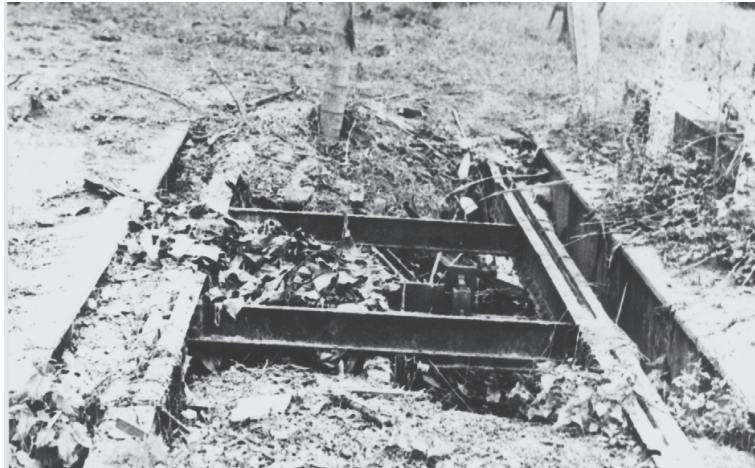
Verificou-se, enfim, que a esperança de saldos compensadores, em conseqüência da circulação de mercadorias provenientes dos engenhos centrais, não se tornaria realidade, nem mesmo diante da contratação de usinas para a região, uma vez que nem a estrada de ferro atingiria os fins para que foi construída, nem os melhoramentos introduzidos na produção açucareira produziram o resultado esperado.

Com efeito, a época do apogeu do açúcar proveniente do Recôncavo Baiano não ressurgiria diante do ensejo dado às centrais.

Embora esses resultados estejam associados a diversas razões, julga-se caber à Estrada de Ferro Santo Amaro, pela ineficiência dos serviços prestados, uma quota-parte da responsabilidade do insucesso dos esforços empreendidos.



# O Recôncavo Baiano e a instalação de engenhos centrais



Engenho central da Pojuca, 1983  
Detalhe da balança



## Considerações gerais

Os engenhos centrais enfocados neste estudo resumem-se, por razões explicáveis, a quatro empresas consideradas principais na industrialização do açúcar no Recôncavo Baiano, onde foram implantados vários desses melhoramentos técnicos. Essa importância atribuída, especificamente, aos engenhos centrais de Bom Jardim,<sup>1</sup> Pojuca, Rio Fundo e Iguape baseia-se no fato de que, no período correspondente ao desenvolvimento da política de implantação de centrais até seu total abandono (1875/1909), estas empresas consideradas são as primeiras tentativas, na Bahia, legalmente vinculadas ao Decreto Legislativo n.º 2.687, de 6 de

---

<sup>1</sup> O engenho central Bom Jardim, que corresponde a uma das antigas freguesias de Santo Amaro, município do Recôncavo Baiano, cujo termo veio a ser associado ao Bom Sucesso (nome pelo qual também era conhecido o Bom Jardim, pela sua localização em terras daquele engenho), foi o primeiro engenho central instalado na Região Norte-Nordeste do Brasil. Seus concessionários e fundadores, membros de proeminente família, ocuparam importantes cargos políticos, desempenhando relevante papel na história da Bahia, como mostra Eul-Soo Pang em seu já citado estudo (PANG, 1979).

novembro de 1875. Esse ato legislativo assinala o momento em que o Governo geral passou a estimular a reorganização da agroindústria açucareira a partir da instalação de engenhos centrais. A disponibilidade de fontes documentais pesquisadas, se bem que lacunosas, conduz a uma regular avaliação dos problemas enfrentados durante a execução dos serviços necessários à instalação desses engenhos centrais, permitindo observar se houve ou não resultados positivos para a região.

Na década seguinte, registram-se notícias sobre o Decreto n.º 10.114, de 15 de dezembro de 1888, que, em princípio, tornava Dr. João Alves Carrilho concessionário de um engenho central denominado Traripe, com garantia de juros sobre o capital de setecentos e cinquenta contos de réis (750:000\$000 rs),<sup>2</sup> projeto que não chegou a se efetivar, tendo sido a concessão declarada caduca através do Decreto n.º 10.340, de 6 de setembro de 1889. Além deste, identificou-se, ainda, o engenho central Maracangalha — propriedade do Barão Moniz de Aragão —, que, pelo Decreto n.º 10.161, de 5 de janeiro de 1889, foi enquadrado na legislação específica com garantia de juros sobre o capital de 400:000\$, depois elevado para 750:000\$ pelo Decreto n.º 219, de 25 de fevereiro de 1890. Esses engenhos centrais, apesar de apenas mencionados neste trabalho, constituem um incentivo à continuação da pesquisa de fontes primárias sobre este tema de estudo, com o intuito de se precisar o exato número de engenhos centrais que funcionaram na Bahia.

---

<sup>2</sup> FALLA com que o Exm. Sr. Des. Aurelio Ferreira Espinheira, 1º Vice Presidente da Província, abriu a 2.ª sessão da 27.ª Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 3 de abril de 1889. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1889. p. 151 e 152.



## Primeira tentativa provincial: Joaquim Fernandes Ribeiro

Ao estudar a industrialização do açúcar na Bahia, deve-se ressaltar que as bases para a proliferação de projetos de empreendimentos voltados para a modernização de engenhos tradicionais foram lançadas pelo negociante Joaquim Fernandes Ribeiro, que, tendo submetido requerimento à Assembléia Provincial, em que demonstrava, às autoridades baianas, a utilidade de sua proposta, aguardou, por trinta anos, o parecer da 1ª Comissão de Fazenda sobre o pedido de privilégio para instalar, na Bahia, o novo sistema de fabricar açúcar.<sup>3</sup> Ao que tudo indica, a 1ª Comissão de Fazenda não se posicionou quanto à idéia apresentada pelo referido negociante, logo transformada, pela Assembléia Provincial, no Projeto 582, pelo qual (art. 1º) ficava

[...] o governo da Provincia auctorizado a garantir o juro de 7% ao anno sobre o capital de 1.500 contos de reis, a quem melhores vantagens offerecer, para o assentamento de tres fabricas para moer cannas e preparar assucar denomidas fabricas centraes.<sup>4</sup>

Posicionando-se contrário a esse fato, o deputado Antônio Euzébio propôs uma emenda à mesa, requerendo a identificação do autor da idéia da implantação de engenhos centrais na Bahia, cujos estudos, apresentados à Assembléia por Fernandes Ribeiro, haviam sido utilizados para elaboração do projeto então discutido.<sup>5</sup> Efetivamente, a Lei n.º 1.385-4, de maio de 1874, decorrente do supracitado projeto, com base na emenda apresentada por Antônio Euzébio, autorizava o Governo da Pro-

<sup>3</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1874. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1874. p. 74.

<sup>4</sup> Ibidem, p. 30.

<sup>5</sup> Ibidem, p. 69.

víncia “a garantir os juros de 7% ao anno, sobre o capital de 1.500:000\$000, ao cidadão Joaquim Fernandes Ribeiro, ou a quem melhores condições offerecer”, para fundação de três engenhos centrais a serem estabelecidos em “Nazaré”, “Santo Amaro” e “São Francisco”, ou seja, no Recôncavo Baiano.<sup>6</sup>

Não se entrando no mérito da questão sobre os termos da proposta de Fernandes Ribeiro e sua posterior associação com a Companhia Pereira Marinho, ressalta-se que a falta de estímulos regionais para realização do empreendimento, entre os quais a ausência de estradas e as dificuldades para obtenção de capitais, foram alguns dos fatores responsáveis pela falta de sucesso dos esforços empreendidos.

Em decorrência, principalmente, da escassez de capitais, viram-se os associados tolhidos de realizar o projeto que despertara tantas expectativas. A garantia do Governo da Província não viabilizava a obtenção de empréstimo na Europa, pelo que se recorreu à proteção estipulada no Decreto Legislativo de novembro de 1875, requerendo-se a concessão da garantia autorizada pelo Governo geral, o que, no entanto, mudava o caráter da iniciativa da implantação de engenhos centrais na Bahia.<sup>7</sup>

Apesar dos esforços para a concretização do plano — três engenhos centrais, depois reduzidos a apenas um, a ser instalado na Cidade de Nazaré —, a iniciativa de Fernandes Ribeiro não logrou sucesso, conforme se verifica através do Decreto n.º 8.032, do ano de 1877, declarando a caducidade da concessão.

<sup>6</sup> BAHIA, Leis, Decretos, etc. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1875. Bahia: Imprensa Econômica, 1875.

<sup>7</sup> Em 19 de janeiro de 1876, os associados Marinho e Fernandes Ribeiro enviaram ao Ministério da Agricultura pedido para obtenção da garantia de 7% ao ano sobre o capital de 1500:000\$000, conforme estabelecia o Decreto Legislativo n.º 2.687, de 6 de novembro de 1875.

É interessante observar uma semelhança básica identificada nos dois decretos, ou seja, a ineficiência da garantia de juros de 7% ao ano para obtenção de resultados satisfatórios. Essa ineficiência, no entanto, deve ser entendida não apenas como problema local, mas através de uma dimensão histórica mais ampla, em que são visíveis as dificuldades impostas não só por escassez de capitais na Bahia, mas, antes, em virtude do caráter da crise financeira no país.<sup>8</sup>

O projeto de Fernandes Ribeiro, apesar do resultado negativo, teve o mérito de corresponder a um esforço animado pela Assembléia Provincial da Bahia anterior ao Decreto Legislativo de 1875, o que evidencia a simpatia das autoridades baianas em relação à iniciativa de reorganização da agroindústria açucareira.

<sup>8</sup> A Guerra do Paraguai (1865-1870), um dos fatores responsáveis pelo desequilíbrio financeiro do país, cuja repercussão se prolongou por longo período posterior, comprometeu definitivamente não só as finanças públicas, mas o estabelecimento de um sistema monetário estável, tendo-se extinguido o Império sem estabelecer-se a ordem financeira necessária à consolidação econômica. Em função das necessidades de ordem econômica, vários estabelecimentos bancários foram criados, mas a política monetária insegura desenvolvida pelo Governo e a ausência de um órgão fiscalizador para regular a capacidade de resgate de notas emitidas permitiam emissões até sem lastro, provocando expansão da moeda com graves reflexos inflacionários, proporcionando, inclusive, condições para crises de solvência, como a de 1875, que levou muitos bancos à falência. Esta crise, que em parte decorreu da insuficiência de moedas para atender as transações ordinárias, dificultando o comércio interno, tem seu quadro agravado pela redução das exportações. Tal situação, internamente delineada não só por fatores climáticos mas pela própria concorrência verificada no âmbito externo, em razão da concorrência internacional, exigiu que o Governo procurasse dotar o país de um mínimo de automatismo, através de uma reforma que o Governo Imperial relutou até o fim em aplicar. Somente com a proclamação da República, foi concedido, durante o governo provisório, poder de emissão a inúmeros bancos, o que provocou no país a expansão do crédito, dando lugar a grande atividade econômica que acarretou enorme pressão sobre o balanço de pagamento. Cf. PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. 26. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981 e FURTADO, Milton Braga. *Síntese da economia brasileira*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1980.

## Os engenhos centrais

### Bom Jardim

*Indústria Bahiana*  
108

A instalação do engenho central do Bom Jardim correspondeu a um enorme esforço realizado pela iniciativa privada. Diante das condições socioeconômicas do país e, portanto, da Província da Bahia — carência de capitais, crise da lavoura atingida pela falta de braços causada pela gradual libertação da mão-de-obra escrava sem substituição plausível, graças ao insucesso das tentativas de migração —, a modernização da agroindústria açucareira empreendida pela elite agrária impunha riscos muito grandes, uma vez que o mercado mundial já não era favorável ao produto brasileiro.

Em vista dessas circunstâncias, entende-se que a simples mecanização dos antigos centros de produção açucareira não viabilizaria a recuperação dos mercados perdidos. É, no entanto, nesse contexto, que se tem de verificar o empenho da família Costa Pinto em construir o primeiro engenho central da Bahia e do Norte-Nordeste.

Essa decisão, tomada desde 1875, quando o Visconde de Sergimirim<sup>9</sup> se dirigiu ao Governo Imperial pedindo garantia de 7% sobre o capital de 700:000\$000 rs — concedido pelo Decreto n.º 6.145, de 10 de março de 1876, — não seria imediatamente levada a efeito. A empresa que, pelo Decreto n.º 6.422, de 22 de dezembro de 1876, teve o prazo para organização ampliado por um ano, só em 22 de outubro de 1877 assinaria contrato com a Companhia Five-Lille para a realização da obra, cujo término fora previsto para setembro de 1879.<sup>10</sup> Essa previ-

<sup>9</sup> BAHIA, Secretaria de Agricultura, Indústria e Comercio. Indústria Açucareira. Bahia, Presidência da Província. Maço 4.595, 1839-1888. APEB.

<sup>10</sup> PANG, 1979, p. 106.

são para entrega do engenho central do Bom Jardim em condições de funcionamento não foi cumprida, só se verificando a inauguração em 21 de janeiro de 1880. O atraso, no entanto, não deve ser atribuído à falta de planejamento ou má orientação nas diretrizes dos trabalhos, mas às dificuldades impostas por circunstâncias desfavoráveis ao empreendimento.

Uma avaliação do período que abrange o momento da assinatura do contrato até a inauguração do Bom Jardim (22/10/77 a 21/01/1880) mostra que, na realidade, logo após aquela formalidade com a Five-Lille, verificaram-se ocorrências imprevistas, o que pode ser evidenciado através do Decreto n.º 6.731, de 10 de novembro de 1877, que concede a segunda prorrogação — por mais um ano — para organização da empresa. Com efeito, oficialmente, o início dos trabalhos da construção do Bom Jardim só veio a ocorrer em 5 de outubro de 1878,<sup>11</sup> muito embora se tenha identificado um documento,<sup>12</sup> assinalando que, antes daquela data (16/06/1878), o Barão de Oliveira — que integrava, juntamente com o Visconde de Sergimirim e Cícero Dantas Martins, a sociedade encarregada da instalação do Bom Jardim — já tratava de assuntos concernentes à realização da obra. Ligavam-se ainda ao empreendimento Francisco Xavier Catilina, Manuel Pinto Novaes e o Barão de Aramaré, que completavam o grupo de fundadores da referida propriedade.

No ano seguinte, 1879, o deputado Artur Rios apresentava à apreciação da Assembléia Provincial, o projeto, já referido neste estudo, para construção de centrais. Essas instalações, com teto de 600:000\$000 rs, seriam efetivadas mediante alternativa que permitia, ao interessado no ramo da indústria açucareira, empregar apenas metade do capital necessário, mobilizando o restante por empréstimo. Se esse recurso, por

---

<sup>11</sup> Ibidem, p. 119.

<sup>12</sup> Ibidem, p. 107.

qualquer motivo, não fosse conveniente ou de fácil acesso, poder-se-ia requerer a garantia de juros de 7% sobre o capital. Com essa proposta, o deputado Artur Rios concedeu aos proprietários do Bom Jardim o beneplácito para utilizar a quantia de 300:000\$000 rs que, no art 4.º do projeto, punha-se à disposição, motivando amplas discussões na Assembléia Provincial. Apesar disso, o projeto, transformado em Lei de n.º 1.914, datada de 30 de julho de 1879, permitia, no seu art. 6.º, o empréstimo ao Bom Jardim.

Ressalte-se que os debates suscitados pela oferta de capital aos empresários do Bom Jardim, cujo benefício, aliás, nunca foi utilizado, têm o mérito de oferecer esclarecimentos sobre o pensamento de alguns membros do Legislativo baiano em relação à Lei de 1875 e à própria instalação de engenhos centrais, podendo-se, nesse sentido, observar o discurso pronunciado, em 10 de junho de 1879, pelo deputado Américo Barreto.<sup>13</sup> Nesse documento, as opiniões sobre a situação do Bom Jardim em relação à oferta do benefício contido no projeto citado são conduzidas de formas bem “desencontradas”, o que demonstra a ausência de um consenso sobre a questão. Segundo declaração do deputado Melo, só teriam “garantia de premio as fábricas que o governo contrata”, o que corresponde a dizer que o Bom Jardim, por ser empresa particular, não poderia obter garantia de juros de 7% sobre o capital empregado, ou receber favores oficiais. Discordando do argumento, Américo Barreto, que se posicionou contra o art. 4º do projeto Artur Rios, acentuou que o engenho central do Bom Jardim não obteve garantia porque seus proprietários não requereram o favor, se bem que a concessão fosse facultativa. Afirmou, ainda, o deputado “não

---

<sup>13</sup> BARRETO, Américo. Discurso pronunciado em 10 de junho de 1879 pelo deputado Americo Barreto In: ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. v. 2.

ter o governo contratado fábrica alguma”, e todas as concessões de garantias de juros terem sido deferidas a empresas de ordem particular.

Esse projeto de 30 de julho de 1879 — transformado em lei em 1914 — dá origem a um contrato realizado com a Companhia Five-Lille que se constituiu em frustrada tentativa, porquanto nenhum engenho central resultou da negociação que suscitou grande campanha opositora, argumentando-se ter sido o acordo prejudicial aos interesses provinciais.

As dificuldades enfrentadas pela família Costa Pinto durante a instalação e o funcionamento do Bom Jardim constituem, no entanto, “verdadeiro atestado” de que a Província da Bahia, independentemente da situação do país no contexto mundial, não oferecia boas perspectivas para a introdução do melhoramento dos engenhos centrais. Tal constatação baseia-se no fato de que, teoricamente, a empresa possuía todas as chances de sucesso do ponto de vista de organização do projeto e de recursos materiais. Dentre esses aspectos, salienta-se sua localização na Freguesia do Bom Jardim, considerada como uma faixa de terra do Recôncavo Baiano essencialmente açucareira, pelo que o deputado Olavo Goes, por ocasião da tentativa provincial de implantação das centrais — iniciativa de Fernandes Ribeiro, portanto, antes do Decreto Legislativo de 1875 —, recomendava fosse instalado naquela localidade um engenho central.<sup>14</sup> A respeito do financiamento da obra, havia-se providenciado capital, tomando-se ao Banco da Bahia empréstimo no valor de 650 contos, a juros de 8%, depois reduzidos para 7%, restando a assistência técnica, que ficara a cargo da bem conceituada Companhia Fives-Lille. O empreendimento, no entanto, foi seriamente prejudicado pelo sucessivo atraso na cons-

---

<sup>14</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1874. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1874. p. 81-83.

trução da Estrada de Ferro Santo Amaro, que acabou onerando o custo inicial do projeto orçado em 700:000\$000 rs para mais de 800 contos de réis.<sup>15</sup> Esse aumento de despesas deve ser explicado não pela distância da empresa em relação ao litoral, conforme se comentava na época, mas pela inoperância do projeto do Governo da Província na construção da Estrada de Ferro de Santo Amaro, que deveria servir de apoio à implantação de centrais. Esse atendimento deficiente da estrada à empresa, as altas tarifas cobradas e, além disso, a falta e a pontualidade na entrega do material necessário ao desenvolvimento normal da obra forçaram os proprietários do Bom Jardim, prejudicados também pela baixa do câmbio,<sup>16</sup> a transportarem pesadas máquinas por tração animal e com grandes sacrifícios.

Ao se inaugurar o engenho central do Bom Jardim, em janeiro de 1880, tornava-se necessário movimentar o capital de giro e obter lucros da comercialização de seus produtos em condições normais, a fim de se começar a repor os gastos, saldando-se, numa primeira etapa, os empréstimos contraídos. A situação da empresa de açúcar era de muitas dificuldades, porquanto, além de dever parte do capital empregado nas suas obras, atravessava uma conjuntura que oferecia, por si só, saldo negativo. Em primeiro lugar, embora o engenho central estivesse em condições de fabricar açúcar — considerado, aliás, de ótima qualidade —, a estrada de Santo Amaro não se encontrava pronta para o escoamento dessa produção. Segundo, a situação da lavoura baiana era desanimadora, e atravessava fase crítica, desde que sufocavam a Província, além das dificuldades de capitais e braços, os problemas de ordem regional, entre os quais

<sup>15</sup> Valor calculado com base em afirmação do Barão de Jeremoabo em artigo publicado, em 6 de junho de 1891, no *Jornal de Notícias*, de que a empresa fora negociada por 400 contos. Cf. PANG, 1979, p. 165.

<sup>16</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA: sessões do anno de 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. v. 1, p. 119-128.



a peste da cana, que, no ano de 1882, prejudicou muito essa lavoura, atingindo, inclusive, as plantações do Bom Sucesso, nome pelo qual também era conhecido o engenho central do Bom Jardim, por se localizar em terras do antigo engenho daquele nome.

É interessante observar que as dificuldades enfrentadas pelos proprietários, na luta pela manutenção do Bom Jardim em funcionamento, devem ser entendidas, ainda, sob o prisma de circunstâncias políticas, que mostram como dissidências partidárias locais interferiam nos negócios da região, uma vez que a recuperação da agroindústria açucareira — conforme se prometia, com a instalação de centrais — deveria ser de interesse geral. Avaliando-se melhor a questão, tem-se que, oficialmente, havia dois grupos posicionados em relação ao Bom Jardim, e bem identificados durante as discussões sobre o “projeto Artur Rios”. O grupo simpatizante, assim identificado por colocar em xeque as dificuldades enfrentadas, advogava sempre as soluções apresentadas para o bom funcionamento da empresa, ressaltando, por exemplo, após a inauguração do estabelecimento, a necessidade da abertura da estrada de ferro ao tráfego. A oposição, negando quaisquer benefícios ao Bom Jardim, insistia em alegar a situação econômica deficiente da Província e a “autossuficiência” financeira da empresa, que não necessitava do favor concedido espontaneamente pelo deputado Artur Rios. Baseavam-se esses políticos, principalmente, no fato de que o engenho central do Bom Jardim já havia levantado o capital necessário às obras, e se encontrava em fase de conclusão.

A verdade, no entanto, é que, com a inauguração do Bom Jardim, em janeiro de 1880, seus proprietários conheceram nova etapa de dificuldades, fazendo-se ainda necessário obter recursos para a ligação da ferrovia da empresa à Estrada de Ferro Santo Amaro, cuja realização dependeria não só de capitais, mas também da própria inauguração da referida ferrovia.

Entre 1884 e 1886, tem-se conhecimento do esforço empreendido pelos empresários do Bom Jardim no sentido de obter redução dos fretes dos gêneros transportados pela Estrada de Ferro Santo Amaro, apelo que, sem resolução, se repetiu em 1886, quando também se lamentava o valor cobrado pelo frete do carvão-de-pedra. Era ainda necessário proceder-se à montagem de uma destilaria, o que só se verificou em 1887, tendo a empresa sofrido muitos prejuízos, sem perspectivas de melhora no ano imediato. Efetivamente, em 1888, com a abolição do trabalho escravo e a conseqüente perda de braços para a lavoura, a situação do Bom Jardim tornou-se insustentável, devendo-se avaliar as dificuldades sentidas naquele momento em função da queda dos preços do açúcar e dos prejuízos causados por secas da região.

Comentando a conjuntura da crise, Cícero Dantas Martins, Barão de Jeremoabo, escrevia, em 1889, ao Engenho Regalo, do Barão de Cotegipe:

[...] vamos da pior forma na lavoura; a safra reduziu-se a menos da metade, os fogos tem-se encarregado da destruição e a futura será nula! Demaes a seca nos flagela com todo o rigor. Triste posição a nossa.<sup>17</sup>

É dentro desse quadro que ocorre a venda do Bom Jardim à Companhia Agrícola Usinas e Terras, realizada em 27 de maio de 1891, tendo tido a família Costa Pinto o prejuízo de mais de 400 contos de réis. Esse episódio é documentado pelo Barão de Jeremoabo no artigo “Uma boa lição”, particularmente interessante por conter descrição de toda a trajetória percorrida para a instalação daquele engenho central.

O aspecto político da história do Bom Jardim é também assinalado através da declaração de que,

---

<sup>17</sup> PANG, 1979, p. 167.

[...] sem favores do governo pedimos o transporte gratuito do material na estrada de ferro, apenas de duas partes, por termos obtido da Companhia inglesa o de um terço.

O presidente do gabinete de 78 “Visconde de Sinimbu” deferiu prontamente nosso requerimento; mas a política e a inveja de nossos inimigos, que sucederam àquele benemérito cidadão, fizeram cessar esse favor dos ministérios, de que fizeram parte os conselheiros Manuel e Rodolfo Dantas.<sup>18</sup>

O documento, apesar das queixas e de deixar bastante claro que o investimento da família Costa Pinto implicou em perda de capital, arcando os proprietários com todos os prejuízos, transmite, nas entrelinhas, a satisfação do cumprimento de uma tarefa, conduzida, se bem que à custa de muita luta, por quase treze anos — se se contar desde o início da construção, em 1878, e se se considerar desde os trabalhos iniciais, em 1875, data do requerimento do Visconde de Sergimirim —, o que, diante das circunstâncias negativas, constitui uma vitória.

A dificuldade de manutenção do engenho central Bom Sucesso decorreu de um conjunto de fatores, entre os quais ressalta a ausência de braços<sup>19</sup> e de capitais em um momento difícil para a comercialização do açúcar.

É interessante, no entanto, observar que, no momento em que ocorreu a transferência do Bom Jardim dos proprietários iniciais para a Companhia Agrícola Usinas e Terras, já se reconhecia a inoperância do investimento de centrais para o país com vistas ao comércio externo, uma vez que o problema não se

---

<sup>18</sup> Ibidem, p. 166.

<sup>19</sup> Ao constatar os efeitos da crise da abolição do elemento servil para a agricultura, ressalta-se a contradição existente entre esta relação de trabalho, baseada no braço escravo, e a proposta do engenho central — como veículo para a industrialização — de empregar nas suas atividades mão-de-obra livre e, através da divisão de tarefas industrial e agrícola, depender do trabalho escravo (lavoura) para funcionamento de suas máquinas.

esgotava nesse nível, o que não impedia de se continuar a investir no setor açucareiro.

Apesar da data inicial da venda do Bom Jardim ser referida como 27 de maio de 1891, em 17 de maio do mesmo ano, Cícero Dantas Martins, Barão de Jeremoabo, já comunicava a João Ferreira de Araújo Pinho a alienação da empresa. Da resposta enviada por Araújo Pinho, em 19 de maio, infere-se alto grau de consciência de problema maior:

Console-se com a certeza que a indústria do açúcar entre nós está condenada, porque não tem mercado. A Europa fechou-nos as portas com ferrolho de impostos proibitivos, a América do Norte fez de leão com seu convênio, e ainda em cima atira-nos o sarcasmo de fazer concessões iguais à Espanha; a nossa produção superabunda às exigências do mercado interior, e portanto [...]<sup>20</sup>

O conhecimento dessa correspondência vem, assim, reforçar a idéia de que a implantação de engenhos centrais foi uma tentativa de reorganização da elite agrária açucareira, visando concorrer em condição de igualdade com a produção estrangeira colocada no mercado mundial. A experiência não deu certo, principalmente para o Nordeste, que, além do mercado externo, encontrou dificuldades internas para expandir sua produção açucareira, que passou a ser liderada pela burguesia do Sul.

## Pojuca

O segundo engenho central construído na Bahia foi o da Pojuca, localizado em Catu, no Engenho Purificação, à margem da linha férrea inglesa (Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco), estabelecimento contratado, à semelhança do Bom Jardim, com a Companhia Five-Lille. Embora não se tenha conhecimen-

---

<sup>20</sup> PANG, 1979, p. 57.

to da data exata da realização desse compromisso, sabe-se que, em 1879,<sup>21</sup> cuidava-se de encaminhar os planos para realização da obra, cuja pedra fundamental foi colocada em 16 de março de 1880,<sup>22</sup> sendo a empresa inaugurada em 18 de novembro desse mesmo ano com uma pontualidade de prazo que fugia à regra dos serviços executados nas demais empresas baianas estudadas. Esse fato, por si só, é um indicador de que os investidores da Pojuca contaram com dificuldades bem inferiores às suportadas durante a execução do projeto Bom Jardim, o que, aliás, sob certos aspectos, é compreensível. Tem-se, por exemplo, favorável à empresa, sua localização à margem de uma estrada de ferro já pronta, o que implicava em maior facilidade na condução de materiais com menor custo. Em relação ao Bom Jardim, a absoluta carência de condução onerou bastante o empreendimento, incorrendo, também, em atraso para o término das obras.

Enquanto os proprietários do Bom Jardim constituíram empresa de caráter estritamente familiar, os empresários da Pojuca formaram uma sociedade anônima que, embora fechada e tendente ao engajamento de familiares, tratara de incorporar maior número de acionistas, o que provavelmente foi benéfico para a formação de maior capital de giro.

Seus fundadores e principais acionistas — Conselheiro José Antônio Saraiva, Coronel José Freire de Carvalho, José

<sup>21</sup> O deputado Américo Barreto, em discurso pronunciado em 6 de junho de 1879, questionava sobre as vantagens de construções de pequeno ou grande porte para engenhos centrais, informando a instalação de empresa “contractada ultimamente, por uma associação de lavradores para a Pojuca com a Comp. Five-Lille [...]”. Cf. ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA: sessões do anno de 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. v. 2.

<sup>22</sup> Nesse mesmo ano de 1880, localizou-se documento enviado ao Governo Imperial pela empresa Pojuca, onde se pedia isenção de direitos de importação para o material necessário à execução da obra Cf. BAHIA. Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio. Fábricas Centrais de Açúcar e Engenhos Centrais. Bahia, Presidência da Província, 1846-1887. Maço 4.596. APEB.

Augusto Chaves, Antônio Ferreira Veloso e Félix Vandemet —, possuidores de grande capacidade administrativa, souberam atrair ao projeto o interesse de pessoas de projeção na sociedade baiana, como é o caso do Conde de Subaé.<sup>23</sup> Acresce que o engenheiro Félix Vandemet, chegado oportunamente ao Brasil em 1879, foi presença de grande valor para o Pojuca, porquanto, além da responsabilidade que tinha, como profissional, pela execução da obra, entrara para a sociedade com a quantia de 250.000 francos. Entre outros sócios que se incorporaram mais tarde à Companhia, estavam Francisco Batista Correia Lima, Guilherme de Meireles Vianna e José Antônio Sepúlveda e Vasconcelos.

Assinale-se que, em 3 de abril de 1882,<sup>24</sup> portanto após a recente inauguração do Pojuca, enviou-se ao Governo Imperial pedido de reforma dos estatutos da empresa, que havia sido implantada sem concessão, significando isto que o estabelecimento, inicialmente, não se enquadrava na categoria de engenho central, que lhe foi conferida pelo Decreto n.º 8.395, de 4 de fevereiro de 1882, que aprovou os seus primeiros estatutos.<sup>25</sup>

Tendo-se examinado os dois primeiros estatutos que regeram as normas do Pojuca,<sup>26</sup> passou-se à leitura de documento referente a 1884, quando se realizou a reunião de uma “Assembléia Geral extraordinária da Companhia Pojuca em 29 de janei-

<sup>23</sup> FALLA com que abriu no dia 1.º de maio de 1880 a 1.ª sessão da 23.ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia o Excellentíssimo Senhor Dr. Antonio de Araujo de Aragão Bulcão, Presidente da Província. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1880. p. 75.

<sup>24</sup> BAHIA, Secretaria de Agricultura, Indústria e Comercio. 1846-1887. Maço 4.596. APEB.

<sup>25</sup> PANG, 1979, p. 148.

<sup>26</sup> Os documentos podem ser consultados em Atos do Poder Executivo, 1884. In: BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis do Império do Brasil de 1884*. Pt. 1, Tomo XXIX; Pt. 2, Tomo XLV. Rio de Janeiro: Tip. Nacional, 1885.

ro”, que fornece valiosas informações.<sup>27</sup> Dispõe este documento de uma relação de acionistas, muitos deles também fornecedores de cana, onde figuram o Banco Mercantil da Bahia, o Banco Emissor e a Companhia Industrial de Melhoramentos da Bahia.

Naquela assembléia, após discutir e aprovar projeto que impunha reforma dos estatutos do engenho central, deliberou-se sobre normas estabelecidas para funcionamento da empresa, distribuídas em sete capítulos, que dispunham sobre recursos financeiros, técnicos, etc. Observou-se a preocupação de reservar verba para manutenção do maquinário em perfeito estado de funcionamento.

O estatuto de 1894 determinava que a administração devia ser exercida por dois diretores eleitos dentre os acionistas, devendo estes, assim como os suplentes, antes de entrarem em exercício do cargo, depositar no cofre da companhia dez ações das quais não poderiam dispor durante o mandato. Havia também o Conselho Fiscal, encarregado de superintender e, ao mesmo tempo, assessorar os atos da Diretoria, apresentando anualmente um relatório sobre o trabalho desenvolvido pela direção. Tinha ainda este Conselho autoridade para convocar, em qualquer tempo, reunião da Assembléia Geral. Qualquer distribuição de verba só seria liberada após consulta ao Conselho Fiscal e com a sua aprovação.

A questão do fornecimento de cana constitui item bem resumido no estatuto, que deixava à escolha da companhia celebrar ou não contratos para aquisição da matéria-prima, estabelecendo, no entanto, que as “dúvidas acerca do peso e da qualidade das canas, resolver-se-iam por árbitro nomeado para ambas as partes, sem nenhum processo”. Quanto ao transporte, seria realizado sem ônus para aqueles que depositassem as canas na margem da linha férrea.

---

<sup>27</sup> DIARIO DA BAHIA, Bahia, p. 3, 2 ago. 1894.

Ainda a respeito do fornecimento de cana e da capacidade de produção do Pojuca ressalte-se que, em 1879, o deputado Carneiro da Rocha, participando de debate sobre as vantagens auferidas por instalações de centrais de grande ou pequeno porte — com o fito de avaliar qual a forma mais adequada à estrutura agrária brasileira —, assumiu postura contrária ao Pojuca, ainda em fase de projeto.<sup>28</sup> A avaliação feita, sobre esse projeto, por Carneiro da Rocha mostrava que o engenho central em questão não prestaria nenhum auxílio a outros proprietários, servindo apenas a seus quatro associados, desde que, destinado a moer 100 toneladas de cana, eram-lhe suficientes as canas de quatro propriedades. No entanto, em uma tabela, publicada em julho de 1902 pelo *Diário da Bahia*, com a relação das empresas açucareiras localizadas na Bahia, consta o Pojuca como capaz de moer 300 toneladas diárias de cana. Com esse aumento de produção, julga-se que o Pojuca passou por transformações mais amplas. A empresa, realmente de origem familiar, ainda que de menor nitidez do que o Bom Jardim, compôs, como já foi referido, para efeitos jurídicos, creditícios, etc., uma sociedade anônima fechada; no decorrer das operações negociadas no engenho central, facilitou-se a participação de pessoas de fora que deviam ter fortes ligações com membros da família fundadora, introduzindo-se também, gradativamente, melhoramentos na empresa.

Essas modificações são assinaladas em fontes esparsas, como é o caso da publicação de um “Parecer do Conselho Fiscal” da companhia, em 1902,<sup>29</sup> avaliando atos da Diretoria, então representada por Manuel Dias de Morais (diretor-caixa) e Kennet Girdwood (diretor-técnico).

<sup>28</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA: sessões do anno de 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. v. 1, p. 119-128.

<sup>29</sup> DIÁRIO DA BAHIA, Bahia, p. 2, 27 ago. 1902.



O Conselho, formado por Guilherme de Meireles Viana e Américo de Souza Gomes, relatou aos acionistas as realizações da Companhia Pojuca referentes às safras de 1901 e 1902. Avaliando os resultados obtidos em benefício da empresa, mostrou que,

[...] apesar dos obices provenientes da crise financeira que atravessamos,[...] das exageradas tarifas de transporte para os productos da lavoura que absorvem mais do terço da renda, e da quasi falta absoluta de mercados para os productos, é sobremaneira lisongeiro o lucro líquido resultante destes nesta safra da importância de rs 45:003\$470.<sup>30</sup>

Em anexo a esse documento, consta relatório da Diretoria, com data de 30 de junho de 1902, tratando da safra de 1901-1902 — quantidade de canas moídas, produção de açúcar, mel, aguardente —, contendo, também, informações sobre transferência de ações, eleições e balanço geral. Expondo sobre a execução dos serviços prestados, a Diretoria participou a conclusão de obras, o que mostra efetivamente a introdução paulatina de melhoramentos no Pojuca.<sup>31</sup> Nesse relatório, fica, sobretudo, bastante claro o cuidado com a conservação do maquinário, mantido em perfeito estado de funcionamento, verificando-se, ainda, a adoção de medidas consideradas vantajosas para a companhia, a exemplo da iniciativa de importar da Europa novo alambique em substituição ao que estava em uso. Assinale-se que o consentimento do Conselho Fiscal para elaboração do desenho, da planta e do orçamento da referida encomenda é prova

---

<sup>30</sup> Ibidem.

<sup>31</sup> As obras empreendidas correspondem a “novas câmaras”, “2 grandes dornas para fermentação de vinhos”, “2 carros para condução de canas”, achando-se mais duas dornas e quatro carros em construção. Salienta-se, ainda, a conclusão do “caminho sem fim” utilizado para o serviço do bagaço da segunda moenda para as caldeiras do referido engenho central Pojuca. Cf. DIÁRIO DA BAHIA, Bahia, p. 2, 27 ago. 1902.

de que a empresa se desenvolvia bem e possuía capacidade aquisitiva, visto que se propunha a importar maquinário; esse propósito de ampliação de capacidade de instalação demonstra, por outro lado, que a produtividade do Pojuca aumentava pelo menos em alguns dos seus setores.

O último parecer do Conselho Fiscal identificado na pesquisa corresponde ao ano de 1904, ocasião em que os mesmos fiscais de 1902 (Guilherme de Meireles Viana, representante do Banco Comercial da Bahia, e Américo de Souza Gomes) relacionam a situação da Companhia durante a safra de 1903-1904, com base no relatório apresentado pela Diretoria.<sup>32</sup> No documento, consta demonstrativo das despesas e aquisições realizadas pela administração, informando-se sobre quantidade de canas moídas, açúcar produzido e, enfim, o balanço geral, em que se observam lucros e perdas decorrentes da supracitada safra.

Essas notícias fornecidas pelo Conselho Fiscal dão a idéia do bom funcionamento do Pojuca, sugerindo que, apesar da deficiência do mercado e de dificuldades da agricultura baiana, especialmente da lavoura canavieira, que, além das secas, sofria a agressão da peste, provocando escassez de matéria-prima, mantinha a empresa uma produção razoável, embora não isenta dos efeitos desses fatores negativos.

As dificuldades enfrentadas pelo engenho, no entanto, ficam implícitas na própria conjuntura do momento, e nas entrelinhas de decisões tomadas, como o aviso de que “aos trinta e um dias do mês de agosto de 1904, deliberou-se em sessão ordinária da Assembléia Geral da Companhia Fábrica Central de Pojuca, pagar as canas de nova safra ao mesmo valor tabelado para a última”.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> DIARIO DA BAHIA, Bahia, p. 3, 30 ago. 1904.

<sup>33</sup> Ibidem.

Ocorre que, justamente durante a safra de 1903-1904, fora estabelecido — através da organização de sindicatos — o monopólio da cultura da cana e da produção açucareira concentrado nas mãos de usineiros. Essa situação, acrescida da falta de crédito para os fornecedores de cana, permitia a fixação de preços sem consulta prévia àqueles, aspecto esse que mostra a espoliação do trabalhador do campo e, mais especificamente, do lavrador de cana, que, na dependência de “terceiros” para aproveitamento de suas safras, precisava vender o produto de seu trabalho por qualquer preço.

## Iguape e Rio Fundo

Estudando-se a implantação de engenhos centrais na Bahia, verifica-se que a lei básica de 1875 — cujos efeitos são considerados insuficientes para gerar a reforma desejada de reabilitação da agroindústria açucareira — foi, muitas vezes, utilizada a título de especulação, por conceder os juros de 7% ao ano sobre o capital empregado.

Pensando em solucionar especificamente esse problema — pelo menos limitando o uso dessas garantias pela especulação —, o Conselheiro Saraiva, aliás, como se viu, um dos empreendedores do engenho central da Pojuca, em 1881, usando das atribuições que lhe conferia o cargo de presidente do Conselho de Ministros e, mais precisamente, o de ministro interino da Agricultura, modificou o valor da subvenção oficial de 7% para 6%.<sup>34</sup> Esse caráter da medida tomada pelo gabinete Saraiva foi definido pelo Decreto n.º 8.357, de 24 de dezembro de 1881, primeiro dos três regulamentos (outros viriam em 1888 e 1889) à Lei de 1875, que se voltava basicamente para a questão do financiamento.

---

<sup>34</sup> PANG, 1980/1981, p. 102-103.

É nesse contexto — regulamentada com maiores detalhes a legislação específica — que deve ser avaliada a contratação com a Companhia Bahia Central Sugar Factories Limited para instalação de engenhos centrais na Bahia. Assinale-se que o Decreto n.º 8.278, de 15 de outubro de 1881, garantia os juros de 6% sobre o capital de 5:600:000\$, à companhia formada por Dennis Blair & Companhia.<sup>35</sup> Esta empresa, organizada em Londres, vem a ser a Bahia Central Sugar Factories Limited, que, através do Decreto n.º 8.601, de 17 de junho de 1882, obteve autorização para funcionar no Império,<sup>36</sup> observando-se que houve redução do projeto inicial de oito para quatro centrais, das quais só foram inauguradas duas: Rio Fundo e Iguape.<sup>37</sup>

Avaliando o papel desempenhado por aquela companhia na execução do Rio Fundo e do Iguape, tem-se a ressaltar que uma das falhas observadas, comum aos engenhos centrais estudados, foi a falta de cumprimento do prazo para conclusão das obras e instalações das fábricas.<sup>38</sup>

Segundo informações de Antônio Joaquim da Costa Couto, engenheiro fiscal do “segundo Distrito dos Engenhos Centrais”,

<sup>35</sup> BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis do Império do Brasil*; de 1881. Pt. II, tomo XLIV. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1882. v. 2.

<sup>36</sup> Em 22 de dezembro 1882, foi realizado contrato entre a Bahia Central Sugar Factories Limited e fornecedores de cana para suprimento do engenho central de Iguape. Cf. BAHIA. Secretaria de Agricultura, Indústria e Comercio. 1846-1847. Maço 4.596. APEB.

<sup>37</sup> FALLA com que o Ilm. e Exm. Sr. Cons. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, Presidente da Província, abriu a 2.ª Sessão da 26ª Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 4 de outubro de 1887. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1887. p. 215.

<sup>38</sup> As faltas de cumprimento de prazos para as conclusões das obras dos engenhos centrais devem ser fator considerado como agravante no acréscimo do custo para as respectivas instalações, uma vez que a demora da inauguração implicava em aquisição de materiais mais caros, mais juros oficiais garantidos e, acima de tudo, perda de lucros por falta de produção. Esse aspecto assume dimensões bem maiores se se considera o fato como atitude comum à instalação de engenhos centrais.

houve uma participação da Companhia Sugar Factories de que, no dia 25 de julho de 1884, deveriam estar concluídas as duas fábricas, assinalando-se que, em março de 1885, deveriam ser entregues todos os engenhos centrais contratados por aquela companhia.<sup>39</sup> Apesar do aviso, as empresas do Iguape e do Rio Fundo não foram concluídas nem mesmo após esgotamento do prazo para entrega de todas as obras a cargo da companhia. Em 1886, no entanto, com o fito de manter a subvenção oficial que sentia a Bahia Sugar Factories estar ameaçada de perder, declarou estarem prontos estes dois engenhos centrais, sendo a inauguração celebrada, respectivamente, em 29 de julho (Rio Fundo) e 2 de agosto (Iguape) do referido ano de 1886.

Essa inauguração, improvisada com sérias implicações para a Província, foi denunciada em 1887,<sup>40</sup> mostrando-se que “o excessivo dispêndio effectuado sem maior critério e sem que fosse respeitado o orçamento submettido à consideração do governo Imperial, absorveu o capital da Companhia antes de ficar terminada a construcção de uma só das quatro fábricas”.<sup>41</sup>

Diante da falta de cumprimento dos compromissos assumidos pela Bahia Central Sugar Factories Limited, o Governo Imperial suspendeu a concessão de garantia de juros através do Decreto nº 9.631, de 28 de agosto de 1886. Essa situação impli-

<sup>39</sup> BAHIA. Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio. 1846-1887. Maço 4.596. APEB.

<sup>40</sup> FALLA com que o Ilm. e Exm. Sr. Cons. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, Presidente da Província, abriu a 2ª Sessão da 26ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 4 de outubro de 1887. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1887. p. 215.

<sup>41</sup> Os quatro engenhos centrais contratados situavam-se em Santo Amaro (Iguape e Rio Fundo), Vila do Conde e Mata de São João, sendo que, desses últimos, tem-se notícia do período de transferência para Santo Amaro pela companhia, que não chegou a desenvolver a construção de tais empresas, que ficaram incompletas. Cf. ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do ano de 1884. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1884. 87ª. Sessão em 25.07.1884.

cava em grandes prejuízos para os agricultores que se haviam comprometido a fornecer matéria-prima para aquelas empresas, pelo que foi organizado um “abaixo assinado” requisitando do Governo a revogação do decreto que suspendera a garantia de juros.<sup>42</sup>

Apesar do mau desempenho dos serviços executados pela companhia inglesa na instalação do Rio Fundo e do Iguape, deve-se assinalar que algumas das falhas cometidas provinham da ausência de recursos materiais e de apoio da infra-estrutura regional que auxiliassem o bom funcionamento dos negócios empreendidos pela Bahia Central Sugar Factories. Em 1884, Francisco de Araújo Barros, engenheiro fiscal do 2º Distrito e informante da construção do Rio Fundo, que vinha sendo levantado junto à estação do Jacuípe, registrou queixas apresentadas pela supracitada companhia em relação aos serviços da Estrada de Ferro de Santo Amaro, que, retardando o transporte de materiais, influía no andamento da obra, provocando prejuízos. A estrada, apesar de inaugurada em 1883, apresentava freqüentes problemas, sendo considerada ineficiente no atendimento das necessidades da região durante o período de safras, mesmo quando se encontrava em boas condições de funcionamento, fato que se explica pelo reduzido número de vagões utilizados. No ano de 1884, requisitara, ainda, a Companhia, revisão de tarifa dos fretes cobrados pelo carvão e outros materiais relativos à construção do Rio Fundo, pedindo permissão para “transitar na referida linha com seus carros e machinas nas horas e ocasiões devidamente marcadas”.<sup>43</sup>

A respeito da ineficiência da via férrea Santo Amaro no atendimento às necessidades dos engenhos centrais, tem-se

---

<sup>42</sup> FALLA com que o Ilm. e Exm. Sr. Cons. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, Presidente da Província, abriu a 2ª Sessão da 26ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 4 de outubro de 1887. Bahia: Typ. Gazeta da Bahia, 1887. p. 216.

notícia de “abaixo-assinado” firmado por fornecedores de cana do Rio Fundo, que, em 1886, prevendo prejuízos para suas safras, em virtude da falta de vagões que serviam àquela via férrea, dirigiram-se às autoridades competentes, pedindo providências. Os signatários do documento apresentavam como sugestão, inclusive, para solução imediata do problema, o uso de vagões do prolongamento da estrada de Alagoinhas, cujo “material rodante”, adaptava-se perfeitamente na estrada deficiente.<sup>44</sup>

O engenho central do Iguape que, junto com o do Rio Fundo, foi dirigido pela companhia inglesa, teria, em decorrência da deficiente administração, de enfrentar problemas não só de ordem econômica mas também social, iniciados quando o estabelecimento se encontrava ainda em construção. Assim, em 1885, em documento aparentemente sem grande importância histórica enviado ao desembargador Espiridião Eloi de Barros Pimentel, então Presidente da Província, o engenheiro residente do Iguape pedia garantia de vida por sentir-se ameaçado por um grupo de trabalhadores, provavelmente contratados por empreitada. O fato torna o incidente interessante, não pela dimensão do desentendimento, mas pelo significado da ação que se desenrola em um momento de transição do trabalho escravo para formas assalariadas, em que operários dispensados por uma companhia revelavam sua insatisfação de forma ameaçadora.<sup>45</sup>

Assinala-se que, nessa ocasião, 1885, a Companhia Bahia Central Sugar Factories Limited já se encontrava, provavelmente, carente de recursos financeiros, uma vez que, no ano seguinte entraria em processo de rescisão do contrato estabelecido para instalação de engenhos centrais.

---

<sup>43</sup> BAHIA. Secretaria de Agricultura, Indústria e Comercio. 1846-1887. Maço 4.596. APEB.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> Ibidem.

Lembre-se que, nesse ano de 1886, as empresas administradas pela Bahia Central Sugar Factories — Rio Fundo e Iguape — foram inauguradas ainda sem condições técnicas de funcionamento, pelo que apresentaram logo defeitos que impediam o desenvolvimento das atividades normais desses engenhos centrais, que passariam, desse modo, a prestar precários serviços à região. Sem usufruir mais de garantia de juros, a Bahia Central Sugar Factories enfrentou, em 1887, conflitos surgidos com fornecedores de cana. Explicando a questão, Antônio Joaquim da Costa Couto, engenheiro fiscal do 2.º Distrito dos Engenhos Centrais, declarou que, por ordem da diretoria daquela companhia, sediada em Londres, seriam interrompidas as atividades da empresa. Em obediência à determinação, deveriam os trabalhadores do Iguape suspender o corte de cana. Alguns fornecedores de matéria-prima, sem observar as regras impostas nos contratos assinados com a companhia, continuaram, após recebimento do aviso — interrupção do corte de cana —, a enviar as canas que se achavam cortadas em suas plantações. Examinando-se os contratos realizados pela companhia para os anos de 1882 e 1883, identificam-se cláusulas que estabelecem que a quantidade de cana a ser fornecida diariamente era determinada pelo gerente da “fábrica”, antes de começar a moagem (art. 3º) e que, quando, por qualquer circunstância, fosse interrompida a moagem (art. 10), os fornecedores seriam avisados com dois dias de antecedência, a fim de suspenderem o corte.<sup>46</sup> Especificam ainda os contratos que, no caso de suspensão repentina por acidente, a companhia era obrigada a receber as canas, que teriam de ser fornecidas naquele dia e no seguinte. Prestando depoimento que visava provar o cumprimento das regras esta-

---

<sup>46</sup> Nesses contratos realizados, respectivamente, em 1882 e 1883, observou-se a queda brusca de fornecedores de cana para a companhia inglesa que contara, em 1882, com quinze engenhos, ficando apenas com três deles no ano seguinte. *Ibidem*.



belecidas em contrato, declarou o representante do 2.º Distrito terem sido pesadas todas as canas encontradas nos desvios, negando qualquer prejuízo para os proprietários, “elucidando” a ocorrência. Eul-Soo Pang, estudando a instalação de engenhos centrais no Brasil, diz que “quando os fornecedores e a Bahia Central Sugar Factories não concordavam quanto ao preço da cana, a matriz em Londres, ordenava a suspensão das operações dos engenhos centrais em funcionamento”.<sup>47</sup>

Apesar dessas interrupções, a companhia mantinha suas negociações com os proprietários, conforme mostra edital publicado no *Diario da Bahia*, em 1893, indicando que os fornecedores do engenho central do Iguape podiam, a partir do dia 16 de outubro daquele ano, iniciar o corte de suas canas.<sup>48</sup>

Em relação a essa época, no entanto, já se pode questionar a chamada divisão do trabalho estabelecida pela doutrina dos engenhos centrais, desde que se observa que as empresas açucareiras ligadas ao Decreto Legislativo de 1875, instaladas na Bahia, fecharam nesse objetivo, formando associações fechadas, que não ofereceram benefícios à lavoura local. Feita a ressalva, considera-se de pouca credibilidade o parecer oficial de 1894, quando se informa sobre as ocorrências da Estrada de Ferro de Santo Amaro, oportunamente se comentando sobre a situação dos fornecedores de matéria-prima para os engenhos centrais. O autor desse documento, Jacome Martins Baggi, então no cargo de diretor das Obras Públicas, declara que

[...] o estabelecimento das Fábricas Centraes, já tendo efficazmente contribuido para resolver o problema da divisão do trabalho na parte relativa à indústria saccharina, desde que os respectivos proprietários, conscios da necessidade de harmonisar os interesses das fábricas com os dos fornece-

---

<sup>47</sup> PANG, 1980/1981, p. 106.

<sup>48</sup> DIARIO DA BAHIA, Bahia, p. 2, 12 out. 1893.

dores da matéria-prima, resolveram pagar esta por preços, que, dependentes dos do assucar, generosamente remuneraram os sacrifícios dos mesmos fornecedores...<sup>49</sup>

Essa mesma posição, mantida em 1896, em defesa dos benefícios obtidos pela divisão do trabalho decorrente dos engenhos centrais com “vantajosa remuneração” para proprietários e fornecedores de cana,<sup>50</sup> não traduz, na realidade, as dificuldades enfrentadas pelo segmento da população que se comprometia com o fornecimento de matéria-prima, porque, mesmo sendo proprietários de terras, se não fossem acionistas de alguma empresa, eram quase sempre excluídos do processo da industrialização do açúcar.

Ao iniciar-se o século XX, há diversas empresas açucareiras na Bahia. Segundo estimativa oficial de 1902, apenas duas delas, Rio Fundo e Terra Nova, não possuíam terras próprias,<sup>51</sup> obedecendo, portanto, à divisão de trabalho estabelecida pelo Decreto Legislativo dos engenhos centrais, observando-se que Terra Nova se enquadrava na categoria de usina,<sup>52</sup> não tendo qualquer ligação com a Lei de 1875.

<sup>49</sup> MENSAGEM e relatório apresentados à Assembléia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado da Bahia, Bahia: Typ e Enc. do Diario da Bahia, 1894. p. 4.

<sup>50</sup> RELATÓRIO apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado em 7 de abril de 1896. Bahia: Typ. do Correio de Noticias, 1896.

<sup>51</sup> DIARIO DA BAHIA, Bahia, p. 2, 1902.

<sup>52</sup> O *Diario da Bahia* publicou, em 19 de junho de 1902, um quadro demonstrativo das empresas açucareiras baianas, retificado, em seguida, no dia 2 de julho do mesmo ano, por conter incorreções. No quadro intitulado “Fábricas Centrais da Bahia” — o termo “fábricas” era de uso indiscriminado para designar engenhos centrais e usinas —, consta nome da empresa, localização, proprietário e capacidade de produção, conforme se observa na estimativa apresentada naquela data.

## Reflexões à margem do problema

Avaliando-se a situação jurídica dos engenhos centrais baianos estudados — Bom Jardim, Pojuca, Rio Fundo e Iguape —, pode-se, em relação à imposição da divisão de trabalho preconizada pelo Decreto Legislativo de 1875, levantar a questão de que, em Bom Jardim e Pojuca, houve desvirtuamento da lei básica, uma vez que esses estabelecimentos utilizaram, de modo geral, apenas a matéria-prima de familiares ou de grupo fechado de associados, deixando de aproveitar as plantações de outros agricultores. Em compensação, foram essas empresas financiadas por iniciativa privada, não incorrendo em ônus ou prejuízo para os cofres públicos.

O Iguape, que se julga, diante das informações oficiais — a exemplo da localização de contrato para fornecimento de cana —, desprovido de terras próprias, deixa uma interrogação. Se a empresa da Bahia Central Sugar Factories não cultivava cana, por que, em 1887, durante a questão entre essa empresa e fornecedores de matéria-prima, mandou a direção pedir ao engenheiro fiscal que suspendesse o corte de cana dos trabalhadores e o recebimento dos fornecedores? Esse fato faz supor, efetivamente, a possibilidade de que Iguape, suprindo-se de parte da matéria-prima própria, adquiria também parte de fora. De qualquer forma, ainda que seja necessário localizar outras fontes documentais para confirmação dessa idéia, resta assinalar que, à primeira vista, apenas o Rio Fundo deve ser considerado receptor de cana para seu funcionamento.

Contudo o desenvolvimento dos trabalhos de moagem desse engenho central — pouco explorado neste estudo, em função do material informativo disponível — não logrou resultado satisfatório, atribuindo-se o fato, principalmente, à falta de harmonização de interesses entre a empresa e os fornecedores de matéria-prima, o que motivou ocasionais conflitos. Sabe-se, por exemplo, que, durante as safras de 1900-1901 e 1901-

1902, esses desentendimentos decorrentes da inobservância a um contrato que fizesse respeitar uma tabela de preços para aquisição da cana resultou em grandes prejuízos para os lavradores.

Por outro lado, em 1902, o engenho central do Rio Fundo, que já se encontrava em péssimas condições de funcionamento, estava arrendado a Antônio de Lacerda,<sup>53</sup> não se tendo conseguido identificar o momento exato em que se verificou essa mudança, o que é de se lamentar, porquanto o exame do documento arrendatário traria, certamente, esclarecimentos para preenchimento de lacunas deixadas no histórico dos engenhos centrais da Companhia Sugar Factories.

Recapitulando alguns fatos interessantes para definir melhor o desempenho da companhia inglesa na Bahia, tem-se que o Governo Imperial, através do Decreto n.º 9.631, de 28 de agosto de 1886, havia suspenso a garantia de juros da Bahia Central Sugar Factories Limited por falta de cumprimento das exigências feitas nas negociações para implantação de seus engenhos centrais, fato que ocorreu após a inauguração “fictícia” das empresas do Rio Fundo e do Iguape. Esta ação gerou, como se viu anteriormente, a organização de movimento reivindicatório, por parte de proprietários da região, os quais, sentindo-se prejudicados por haverem assinado contrato para fornecimento de cana, pediam ao Governo a manutenção da garantia de juros. Apesar dessa pressão, a companhia iniciou seus trabalhos sem uso dessa garantia, funcionando com dificuldade e frequentes interrupções.

Em 10 de janeiro de 1897, pelo Decreto n.º 2.425, suprimiu-se a fiscalização privativa dos engenhos centrais, cujo serviço passou a ser executado pelos fiscais das estradas de ferro. Em obediência a essa disposição, o Iguape e o Rio Fundo passa-

---

<sup>53</sup> DIÁRIO DA BAHIA, Bahia, p. 2, 9 ago. 1902.

ram, por volta de 1899, à fiscalização do engenheiro da Tram-Road de Nazaré, Afonso Glicério da Cunha Maciel, que forneceu importantes declarações sobre a companhia, a partir dessa data.<sup>54</sup> No documento, observa-se que os referidos engenhos do Rio Fundo e do Iguape encontravam-se de novo em gozo da garantia de juros assegurada à Companhia Bahia Central Sugar Factories através do Decreto n.º 635, de 9 de agosto de 1890,<sup>55</sup> cuja concessão, mesmo diante da situação instável daquela companhia, foi renovada.

Descrevendo a situação das duas empresas, diz o engenheiro Afonso Glicério que

[...] achando-se as fábricas oneradas com uma hypoteca regularmente inscripta em favor da Amsterdam Trustées Kantóor, esta promoveu a respectiva execução, que se acha em andamento. Nesse meio tempo, tem-se organizado na Hollanda uma nova companhia denominada Bahia Suiker Fabriken, a quem a exequente, credora hypothecaria, cedeu todos os direitos, por accôrdo na Europa.<sup>56</sup>

Continuando a declaração, diz o autor do relatório ter sido informado pelo

[...] advogado dessa companhia [...] que ela se acha actualmente a requerer ao Governo auctorização para funcconar

<sup>54</sup> BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, no ano de 1908, 20ª da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. p. 44-46.

<sup>55</sup> BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil*. Decretos. Governo provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, julho-setembro de 1890. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

<sup>56</sup> A Amsterdam Trustées Kantóor vinha cobrando £ 142.000, valor correspondente a debêntures emitidos pela Bahia Central Sugar Factories Limited. Cf. BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, op. cit., p. 45.

no Brasil e que, obtida essa autorização prosseguirá na execução iniciada pela companhia cedente afim de adquirir os bens em praça. Consta também que a nova companhia está disposta a empregar os capitais preciosos, devendo um seu representante dirigir-se ao Rio de Janeiro em março próximo afim de regularizar todos os negócios com o governo.<sup>57</sup>

Nessas circunstâncias, apesar da subvenção oficial, o Iguape e o Rio Fundo encontravam-se, a partir de 1899, “inteiramente parados, entregues a grandes e progressivos estragos, e a companhia sem representante no Brasil e fora completamente das obrigações de seu contracto”.<sup>58</sup>

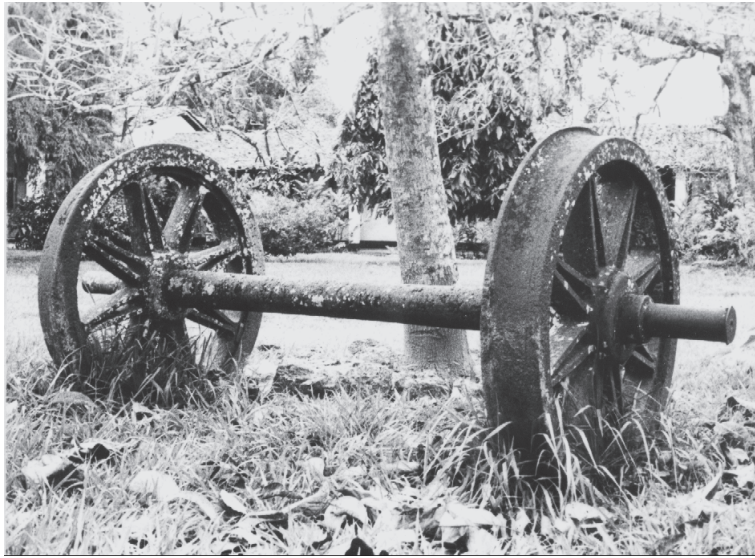
Esta situação, retratada em 1908, quando já se encerrava a política específica dos engenhos centrais,<sup>59</sup> constitui importante depoimento em favor da tese de que a experiência dos engenhos centrais instalados na Bahia — apesar dos esforços empreendidos pelos fundadores do Bom Jardim e do Pojuca — não atendeu as necessidades da população agrícola da região. Os motivos dessa falha devem ser explicados através de um contexto histórico mais amplo, que se buscou assinalar neste estudo. Assim, além da questão dos mercados, ressalta que as causas dos “insucessos dos engenhos centrais”, principalmente em função da divisão das atividades agrícola e industrial, devem ser associadas a diversos fatores negativos, a exemplo da escassez da mão-de-obra para a lavoura, decorrente da própria estrutura agrária brasileira e da situação do país diante das potências mundiais.

<sup>57</sup> Cf. BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, op. cit., p. 44.

<sup>58</sup> Ibidem, p. 45.

<sup>59</sup> No ano seguinte, 1909, seria a rubrica engenhos centrais registrada pela última vez no relatório apresentado pelo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.

## Conclusão



Engenho central da Pojuca, 1983  
Eixo e rodas de um antigo vagão





A decisão do Governo brasileiro de subvencionar a instalação de engenhos centrais só pode ser bem entendida tendo-se conhecimento dos fatores sociais, econômicos e políticos que impulsionaram a execução dessa medida oficial. Assim, o Decreto Legislativo n.º 2.687, de 6 de novembro de 1875, com o intuito de impulsionar a industrialização do açúcar através do aperfeiçoamento técnico do processo de produção empregado nos antigos engenhos, reflete, em primeiro plano, a necessidade de reativar um setor econômico em crise.

É preciso, no entanto, não perder a dimensão de todo um processo histórico desenvolvido no século XIX, quando, internamente, o Brasil passava por importantes mudanças, ao tempo em que desempenhava seu papel no contexto mundial como “nação” recentemente formada, relacionando-se com países representantes do sistema capitalista, o que, efetivamente, deve ser verificado em relação à implantação de engenhos centrais no Brasil.

Avaliando a inserção do Brasil no mercado mundial, consultou-se estudo que assinala esse posicionamento do país, no momento da instalação de centrais, da seguinte forma:

O Brasil havia sido integrado no mercado mundial capitalista controlado pelas diferentes burguesias imperialistas. Sua

integração tinha-se dado sob a égide do capital financeiro internacional. A debilidade social da burguesia que aqui foi se formando a partir do final do século XIX, sua origem rural, seu vínculo econômico e de parentesco com os latifundiários, assim como sua dependência em relação ao capital estrangeiro ao qual estava, desde o início, subordinada, fizeram com que não pudesse se dar no país, um completo processo de industrialização.<sup>1</sup>

O importante a ressaltar é que o aparecimento das primeiras indústrias no Brasil, entre as quais se inclui a mudança introduzida na produção açucareira, ocorre sob circunstâncias muito especiais. Externamente, o Brasil teria de competir com países de relações capitalistas, sofrendo os reflexos da passagem do capitalismo para a fase imperialista. No plano interno, o país enfrentava a crise definida pela desintegração gradual do regime monárquico e pela extinção do trabalho escravo. Essa situação, que implica em mudança do quadro político e social e que trouxe sérios transtornos para a economia do país — até então baseada quase exclusivamente no setor agrícola de exportação —, coincide com o momento em que as oligarquias rurais açucareiras empenhavam-se na tentativa de reorganização da agroindústria açucareira. Essa “tentativa”, empreendida no decorrer dessas mudanças verificadas no país, corresponde ainda à necessidade que sente a aristocracia rural de lutar pela manutenção das prerrogativas desfrutadas durante o regime monárquico, que o declínio das exportações do açúcar tirava-lhes pouco a pouco. Nesse sentido, julga-se que a importação de tecnologia, de capital e de mão-de-obra direcionados para a fundação das empresas açucareiras não corresponde a uma atitude opcional, tomada por alguns senhores mais abastados, de remodelarem seus antigos engenhos de açúcar, mas a esforços realizados pela elite agrária para acompanhar as novas exigências do mercado mun-

---

<sup>1</sup> HARDMAN; LEONARDE, op. cit., p. 45.

dial. A empresa, no entanto, requeria altos investimentos e, conseqüentemente, grandes riscos, pelo que se tornou necessário o incentivo oficial, cuja oferta de juros sobre capital empregado nem sempre foi utilizada, conforme se verifica no estudo de engenhos centrais na Bahia.

Julga-se interessante ressaltar que a política encetada oficialmente para aplicação de recursos na implantação de engenhos centrais tende a ser gradualmente abandonada, à medida que se opera a transição do regime monárquico para o republicano, até ser definitivamente abandonada em 1909.

Esse gradual abandono do apoio oficial dispensado à tentativa de reestruturação da agroindústria açucareira requer ainda estudo mais apurado da documentação específica que trata sobre as modificações introduzidas na política desenvolvida em favor da implantação de engenhos centrais. Uma delas, a título de exemplo, observada ainda durante o regime monárquico, é o Decreto n.º 9.307, de 14 de outubro de 1884, que distribuiu, em três distritos, as Províncias do Império nas quais houvesse engenhos estabelecidos, destinados ao fabrico de açúcar de cana, companhias que gozassem, no todo ou em parte, dos favores mencionados no Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 8.357, de 24 de dezembro de 1881.<sup>2</sup>

Contraopondo-se a esse documento, foi baixado, no início da República, o Decreto n.º 2.425, de 2 de janeiro de 1897, que “suprime a fiscalização dos engenhos centrais”, passando-a para os engenheiros fiscais das estradas de ferro.

Esses dois documentos, que correspondem a dois momentos históricos, assinalam diferenças básicas. Enquanto o Governo Imperial organizou a fiscalização dos engenhos centrais para melhor controle da iniciativa, permitindo, aliás, uma série de

---

<sup>2</sup> BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis do Império do Brasil*; de 1884. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1885. Parte II, p. 475.

regalias aos engenheiros fiscais na condição de informantes junto ao Governo — indenização das despesas eventualmente feitas para locomoção até os engenhos centrais, direito a verba para assinatura de publicações sobre a indústria açucareira, etc. —, o regime republicano impunha que fosse suprimida a fiscalização de engenhos centrais, “cujo serviço passar[ia] a ser desempenhado pelos fiscais das estradas de ferro, sem aumento de vencimentos”.<sup>3</sup> Logo em seguida, 1899, através da Lei n.º 652, de 23 de novembro, em seu art. 26, ratificava-se a vedação ao Poder Executivo para conceder prorrogação de prazo às companhias ou empresas privilegiadas, que tinham garantia de juros.<sup>4</sup>

Deve-se chamar atenção para o fato de que, nesse espaço de tempo, 1881-1899, o Congresso suprimiu, em 1891, pela Lei n.º 26, de 30 de dezembro, artigo 8º § 4º, as concessões com garantia de juros, decisão essa que corresponde a um momento de acentuada crise para a indústria açucareira e de péssima situação para os engenhos centrais, diante da queda dos preços estabelecidos para o açúcar. Essas modificações institucionais, ocorridas em nível nacional, se refletiram na economia baiana, na qual, aos problemas gerais decorrentes da perda do mercado mundial e da competição do mercado consumidor interno, somavam-se as dificuldades de caráter estritamente regional, a exemplo das secas que, por diversas vezes, prejudicaram as safras da lavoura canavieira.<sup>5</sup>

Quanto à importância dos engenhos centrais avaliados, considerou-se, neste estudo, que a experiência fracassou em

<sup>3</sup> BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil*; de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. Parte II, p. 2 e 3.

<sup>4</sup> BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil*; de 1899. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1902. Parte I.

<sup>5</sup> No período de “funcionamento” dos engenhos centrais (1875-1909), tem-se notícia de secas ocorridas em diversos momentos, como a dos anos 1877-1880, que, segundo Caio Prado Jr., foram responsáveis pelo esvaziamento da população do interior do Ceará até a Bahia, em razão das correntes demográ-

termos de benefícios para a lavoura da região em que foram instalados, muito embora tenham promovido a introdução de transportes mais aprimorados, entre outros melhoramentos, que também podem ser criticados em relação ao capital dispensado pelos cofres públicos, como se verificou em relação à Estrada de Ferro Santo Amaro. O Bom Jardim e o Pojuca, engenhos centrais construídos às expensas de seus empresários — o primeiro sem a efetivação da garantia de juros facultada pelo decreto concessor e o segundo sem invocar o Decreto Legislativo básico —, tinham sua área de ação muito limitada, não em hectares, que o sistema latifundiário garantia ser de toda amplitude, mas pela situação das empresas que permaneciam em mãos de grupos, famílias ou sociedades fechadas, formados, a um só tempo, por acionistas e fornecedores de cana, na sua quase totalidade.<sup>6</sup> Esta conclusão habilitava o Bom Jardim e o Pojuca a se suprirem de matéria-prima, passando a ter, apesar de regidos pela legislação específica de engenhos centrais, organização semelhante à

---

ficas que beneficiavam as regiões cafeeicultoras do Centro-Sul. Cf. PRADO JR., op. cit. p. 202. Ressalte-se, no entanto, que as chuvas ocasionalmente também prejudicavam a lavoura da região do Recôncavo. Esse fato é ilustrado por Jacome Baggi, Diretor de Obras Públicas, que, prestando esclarecimentos sobre a Estrada de Ferro de Santo Amaro em 1893, dizia: “As prometedoras esperanças que, com a cessação da prolongada seca desde o começo do inverno passado, animaram o trabalho dos proprietários e lavradores dos municípios de Santo Amaro e S. Francisco, não foram felizmente falazes, porquanto acima de regular pode-se classificar a safra de 1892 para 1893, não obstante terem as chuvas, que abundantemente caíram durante todo o verão passado, posto em risco a realização da colheita esperada, o que necessariamente sucederia, se os primeiros meses do inverno findo não houvessem dado lugar ao corte e carriagens das canas, e se o preço do açúcar não incitasse os lavradores a suplantar, pelo amor do lucro, as dificuldades inerentes ao trabalho em semelhante estação”. Cf. MENSAGEM e relatórios apresentados à Assembléa Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado da Bahia. Bahia: Typ. e Enc. do Diario da Bahia, 1894. p. 1.

<sup>6</sup> A observação da ausência de conflitos entre acionistas e fornecedores de matéria-prima — tão freqüentes no Iguape e no Rio Fundo — assinala, no

das usinas, que constituíam entidades desobrigadas do atendimento da cana de fora, uma vez que geralmente possuíam suas próprias plantações. Já em relação aos engenhos centrais dirigidos pela companhia inglesa, desde o início faltoza das suas obrigações contratuais, julga-se que as informações sobre o seu funcionamento — lembre-se a inauguração fictícia e os conflitos entre a companhia e os fornecedores de cana — são suficientes para comprovar a ineficiência de seus serviços para o Recôncavo Baiano. Nessas circunstâncias, quando a política oficial em benefício dos engenhos centrais foi abandonada em 1909 — data em que se identifica, pela última vez, no Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, a rubrica referente ao assunto —, a experiência na Bahia achava-se concluída.

Em resumo, a instalação de engenhos centrais corresponde, na Bahia, a uma iniciativa impulsionada pela elite agrária, com a participação de grupo estrangeiro representado pela Companhia Bahia Central Sugar Factories Limited.

A função do melhoramento tecnológico, visto como tentativa de retomada da posição perdida no comércio de exportação — intuito esse que se pode associar ao interesse dos proprietários do Bom Jardim e do Pojuca —, foge, no entanto, do campo de ação da companhia inglesa. Esta, negando-se a prestar qualquer contribuição para a economia açucareira regional — o que se atribui à queda da exportação do açúcar brasileiro —, deixa claro o caráter de puro investimento com base especulativa nos negócios realizados com os engenhos centrais.

Em outras palavras, a comercialização do açúcar no mercado mundial não fazia parte da programação da Bahia Central Sugar Factories, uma vez que esse mercado era, ao mesmo tem-

---

Bom Jardim e no Pojuca, esse aspecto da organização dessas empresas, das quais não se tem notícia de “contratos assinados” para fornecimento de cana. Certamente, porque, nestes últimos, os fornecedores eram os próprios associados ou seus parentes e amigos.

po, incentivador da adoção da medida e responsável, em parte, pelo fracasso da iniciativa, desde quando na divisão do trabalho mundial, o Brasil, como os demais países latino-americanos, desempenhava papel definido como fornecedor de matéria-prima. Dentro desse aspecto, pode-se, de imediato, observar que as empresas, mesmo bem sucedidas, não lograriam força suficiente para romper as barreiras estabelecidas pelos monopólios internacionais.

Por outro lado, deve-se fazer justiça ao fato de que os engenhos centrais contribuíram internamente para introduzir modificações mais rápidas nas relações de trabalho, fortalecendo a passagem da mão-de-obra escrava para a categoria de trabalho assalariado, embora a esse respeito se façam algumas restrições. A crítica, nesse sentido, estende-se não apenas ao problema da baixa remuneração dos serviços prestados, mas julga-se que essa substituição se deve muito mais a uma situação emergencial do processo histórico do que a uma imposição “humanitária” do engenho central como entidade. O que parece estar associado ao seu estabelecimento é o fato de a divisão de tarefas imposta pelo engenho central ter quebrado, de certa forma, a hierarquia social que, até então, prevalecia em relação à figura do senhor do engenho — embora empobrecida — bem caracterizada no Nordeste. Este, ao assumir o papel de fornecedor de cana, ingressou numa categoria mais ampla, na qual se incluía o simples trabalhador rural, que, junto ao proprietário de terras, habilitava-se a plantar e vender o produto.

No entanto, não se dispondo de dados estatísticos que apoiem a idéia, julga-se que o capital empregado nesse melhoramento — incluindo-se custo de importação de maquinário, combustível, estradas, etc., e encarecimento final da produção das empresas obrigadas a enfrentar altas tarifas e dificuldades impostas à circulação das mercadorias, entre outros problemas — não compensou os sacrifícios consagrados pelos cofres parti-

culares, nem do Estado. Acresce, ainda, que a falta de cumprimento dos objetivos dos engenhos centrais contribuiu parcialmente para o desequilíbrio da produção açucareira, desde quando a separação das atividades agrícola e industrial, ao invés de promover, como se proclamava, a reabilitação da lavoura, serviu para tornar mais evidente a defasagem entre o cultivo da cana e a produção do açúcar por processos modernos. Essa distinção é ainda valorizada, na medida em que se reconhece não ser ela puramente técnica, mas de significado político e social, como se percebe da análise da projeção de engenhos centrais na estrutura agrária brasileira.



## Fontes e referências bibliográficas

### Fontes manuscritas

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB)

Seção histórica

Agricultura. 1889 (maço 4.635)

Cana-de-açúcar. 1847-1887 (Maço 4.598)

Centro da Lavoura, Indústria e Comércio de Açúcar. 1887  
(Maço 4.591)

Engenhos. 1824-1889 (Maço 4.597)

Fábricas. 1839-1889 (Maço 4.603)

Fábricas Centrais de Açúcar e Engenhos Centrais. 1846-  
1887 (Maço 4.596)

Fábricas (Diversas). 1830-1889 (Maço 4.602)

Lavoura. Falta de Braços da. 1853-1885 (Maço 4.595)

## Fontes impressas

ANNAES DA ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DA BAHIA; sessões do anno de 1873. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1873.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1874. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1874.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1875. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1875.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1876. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1876.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1877. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1877.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1878. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1878. v. 1-2.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1879. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1879. v. 1-2.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1880. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1880. v. 1-3.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1881. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1881. v. 1.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1882. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1882. v. 1-2.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1883. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1883. v. 1.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1884. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1884. v. 1.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1885. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1885. v. 1-2.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1886. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1886. v. 1-3.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1887. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1887. v. 1-3.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1888. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1888. v. 1-4.

ANNAES DO SENADO DO ESTADO DA BAHIA; sessões do anno de 1891. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1891. v. 1-2.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1892. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1892. v. 1-5.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1895. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1895. v. 1-3.

\_\_\_\_\_ ; sessões do anno de 1896. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1896.

ANNAES DO SENADO DO IMPERIO DO BRASIL; 4. sessão da 15. Legislatura de setembro, outubro e appendice. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1875.

\_\_\_\_\_ ; 1. sessão da 16. Legislatura de 26 de dezembro de 1876 a 28 de fevereiro de 1877. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1877. 3 v.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1878-1879. v. 1-4.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1882. v. 3.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1883. v. 1-2.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1884.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1885 v. 1-2.

ANNAES DO SENADO DO IMPERIO DO BRASIL.  
Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1886.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1887.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Typ. do Diario do Rio de Janeiro, 1888.

BAHIA. Leis, Decretos, etc. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1875. Bahia: Imprensa Economica, 1875.

\_\_\_\_\_. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1876. Bahia: Imprensa Economica, 1876.

\_\_\_\_\_. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1877. Bahia: Imprensa Economica, 1877.

\_\_\_\_\_. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1878. Bahia: Imprensa Economica, 1878.

\_\_\_\_\_. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1879. Bahia: Imprensa Economica, 1879.

\_\_\_\_\_. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1880. Bahia: Imprensa Economica, 1880.

\_\_\_\_\_. *Leis e Resoluções da Província da Bahia*; votadas no anno de 1881. Bahia: Imprensa Economica, 1881.

\_\_\_\_\_. *Registros de Leis*. Bahia: Imprensa Economica, 1879.

BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis do Império do Brasil*; de 1875. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1876. Pt. 1-2, v. 1.

\_\_\_\_\_. *Collecção das Leis do Império do Brasil*; de 1881. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1882. Pt. II.

BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das Leis do Império do Brasil*; de 1882. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1883. Pt. II.

\_\_\_\_\_. *Collecção das Leis do Império do Brasil*; de 1884. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885. Pt. II.

\_\_\_\_\_. *Collecção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil*. Decretos. Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, jul./set. 1890. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

\_\_\_\_\_. *Collecção das Leis do Império do Brasil*; de 1891. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892. Pt. I e II.

\_\_\_\_\_. *Collecção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil*; de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. Pt. II.

\_\_\_\_\_. *Collecção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil*; de 1899. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902.

\_\_\_\_\_. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, no ano de 1908, 20º da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

CORREIO DA BAHIA. Bahia, 1876 (ago.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1877 (mar.).

DIARIO DA BAHIA. Bahia, 1875 (nov.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1878/1879 (jan./dez.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1880/1881 (jan./jun.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1886 (maio).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1894 (jul./dez.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1897 (jan./mar.).

DIARIO DA BAHIA. Bahia, 1898 (jul./set.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1901 (jan./jun.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1902 (maio/ago.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1904 (jan./jun.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1908 (jan./fev.).

\_\_\_\_\_. Bahia, 1909 (abr./jun.).

FALLA com que abriu a 56<sup>a</sup>. Legislatura Provincial da Bahia o Excelentissimo Senhor Des. Henrique Pereira de Lucena, Presidente da Província, no dia 1<sup>o</sup> de março de 1877. Bahia: Typ. do Jornal da Bahia, 1877.

\_\_\_\_\_ com que abriu no dia 1<sup>o</sup>. de maio de 1878 a 57<sup>a</sup>. Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o Excellentissimo Senhor Conselheiro Barão de Homem de Mello, Presidente da Província da Bahia. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1878. Mappas.

\_\_\_\_\_ com que abriu no dia 1<sup>o</sup>. de maio de 1879 a 2<sup>a</sup>. Sessão da 22<sup>a</sup>. Legislatura da Assembléa Provincial da Bahia o Excellentissimo Senhor Dr. Antonio de Araújo de Aragão Bulcão, Presidente da Província. Bahia: Typ. do Diario da Bahia 1879. Mappas.

\_\_\_\_\_ com que abriu no dia 1<sup>o</sup>. de maio de 1880 a 1<sup>a</sup>. Sessão da 23<sup>a</sup>. Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o Excellentissimo Senhor Dr. Antonio de Araújo de Aragão Bulcão, Presidente da Província. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1880.

\_\_\_\_\_ com que o Excellentissimo Senhor Conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza abriu a 2<sup>a</sup>. sessão da 24<sup>a</sup>. Legislatura da Assembléa Provincial da Bahia em 3 de abril de 1883. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1883.

FALLA com que o Exm. Sr. Cons. Pedro Luiz Pereira de Souza abriu a 1.<sup>a</sup> sessão da 23.<sup>a</sup> Legislatura da Assembléa Provincial da Bahia, em 9 de abril de 1884. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1884.

\_\_\_\_\_ com que o Exm. Sr. Dez. Esperidião Eloy de Barros Pimentel abriu a 2.<sup>a</sup> Sessão da 25.<sup>a</sup> Legislatura da Assembléa Provincial da Bahia em 1.<sup>o</sup> de maio de 1885. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1885.

\_\_\_\_\_ com que o Exm. Sr. Cons. Theodoro Machado Freire Pereira da Silva abriu a 1.<sup>a</sup> sessão da 26.<sup>a</sup> Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do dia 3 de abril de 1886. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1886.

\_\_\_\_\_ com que o Ilm. e Exm. Sr. Cons. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, Presidente da Província, abriu a 2.<sup>a</sup> sessão da 26.<sup>a</sup> Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do dia 4 de outubro de 1887. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1887.

\_\_\_\_\_ com que o Ilm. e Exm. Sr. Cons. Dr. Manoel do Nascimento Machado Portella, Presidente da Província, abriu a 1.<sup>a</sup> sessão da 27.<sup>a</sup> Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do dia 3 de abril de 1888. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1888.

\_\_\_\_\_ com que o Exm. Sr. Des. Aurelio Ferreira Espinheira, 1. Vice-Presidente da Província, abriu a 2.<sup>a</sup> Sessão da 27.<sup>a</sup> Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 3 de abril de 1889. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1889.

MENSAGEM e relatorio apresentados à Assembléa Geral Legislativa pelo Chefe de divisão reformado, Joaquim Leal Ferreira, Vice-Governador do Estado. Bahia: Typ. e Enc. do Diario da Bahia, 1892.

MENSAGEM e relatório apresentados à Assembléa Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado da Bahia. Bahia: Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1893.

\_\_\_\_\_ e relatório apresentados à Assembléa Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado da Bahia. Bahia: Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1894.

\_\_\_\_\_ e relatório apresentados à Assembléa Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado, em 7 de abril de 1895. Bahia: Typ. do Correio de Notícias, 1895.

\_\_\_\_\_ apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 7 de abril de 1897. Bahia: Typ. do Correio de Notícias, 1897.

\_\_\_\_\_ apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 14 de abril de 1898. Bahia: Typ. do “Correio”, 1898.

\_\_\_\_\_ apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 10 de abril de 1899. Bahia: Typ. do Correio de Notícias, 1899.

\_\_\_\_\_ apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 7 de abril de 1900. Bahia: Typ. do Correio de Notícias, 1900.

\_\_\_\_\_ apresentada à Assembléa Geral Legislativa na abertura da 2. Sessão ordinária da 7. Legislatura pelo Governador do Estado Severino Vieira, em 7 de abril de 1903. Bahia: Of. do Diário da Bahia, 1903.

\_\_\_\_\_ apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado na abertura da 1ª. Sessão ordinária da 8ª. Legislatura pelo Dr. José Marcelino de Souza, Governador do Estado da Bahia. Bahia: Of. do Diário da Bahia, 1905.



MENSAGEM apresentada à Assembléa Geral Legislativa da Bahia na abertura da 2<sup>a</sup>. Sessão ordinária da 9<sup>a</sup>. Legislatura pelo Dr. José Marcelino de Souza, Governador do Estado. Bahia: Of. da Empresa da Bahia, 1908.

PARECER e projeto sobre a criação de bancos de crédito territorial e fabricas centraes de assucar apresentados à Camara dos Deputados na sessão de 20 de julho de 1875 pelas Comissões de Fazenda e especial nomeada em 16 de abril de 1875. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1875.

RELATÓRIO com que o Excelentíssimo Senhor Dr. Venancio José de Oliveira abriu a 2<sup>a</sup>. Sessão da 20<sup>a</sup>. Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 1<sup>o</sup>. de março de 1875. Bahia: [s.n.], 1875.

\_\_\_\_\_ com que o Excelentíssimo Senhor Presidente, Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes, abriu a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 1<sup>o</sup>. de maio de 1876. Bahia: Typ. do Jornal da Bahia, 1875.

\_\_\_\_\_ com que o Excellentíssimo Senhor Conselheiro da Província João Lustosa da Cunha Paranaguá passou a administração da Província ao 2<sup>o</sup> vice-presidente o Exm. Sr. Dr. João Reis de Souza Dantas em 29 de março de 1882. Bahia: Typ. do Diario da Bahia, 1882.

\_\_\_\_\_ com que o Exm. Sr. Dr. José Luiz de Almeida Couto passou a administração da Província da Bahia ao Exm. Sr. Dr. Aurélio Ferreira Espinheira no dia 28 de agosto de 1885. Bahia: Typ. da Gazeta da Bahia, 1885. 18p.

\_\_\_\_\_ apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado, em 7 de abril de 1896. Bahia: Typ. do Correio de Notícias, 1896.

## Referências bibliográficas

ALBUQUERQUE, Marcos Cintra. *Quatro séculos de história econômica brasileira*. São Paulo: Mc Graw-Hill do Brasil, 1977.

ALMEIDA, Romulo. *Traços da história econômica da Bahia no último século e meio*. Salvador: Instituto de Economia e Finanças da Bahia, 1951.

ANDRADE, Manuel Correia de. *Agricultura e capitalismo*. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.

\_\_\_\_\_. *Cidade e campo*. S. Paulo: Brasiliense, 1974.

\_\_\_\_\_. *O planejamento regional e o problema agrário do Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1976.

\_\_\_\_\_. *A terra e o homem no Nordeste*. S. Paulo: Brasiliense, 1973.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. São Paulo: Melhoramentos, 1923.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. Panorama dos engenhos do Recôncavo Baiano. In: *Brasil 500 anos: Encontros na Bahia*. Apres. Waldir F. Oliveira. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2000.

AZEVEDO, Fernando de. *Canaviais e engenhos na vida política do Brasil*. 2. ed. São Paulo: [s.n.], 1958.

BARCIA, Maria Del Carmem; GARCIA, Glória; TORRES-CUEVAS, Eduardo (Grupo de redacción). *História de Cuba - La Colonia: evolución socioeconômica y formación nacional*. La Habana: Política, 1994.

BRANT, Felisberto Caldeira. *Economia açucareira do Brasil no século XIX*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1976.

BRITTO, João Rodrigues et al. *Cartas econômicas e políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia*. Lisboa: Imprensa Nacional, [s.d.].

CALMON, Francisco Marques de Goes. *Vida econômico-financeira da Bahia, elementos para a História, 1808/1899*. Salvador: Fundação de Pesquisas-CPE, 1979.

DÉ CARLI, Gileno. *A evolução do problema canavieiro fluminense*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1942.

\_\_\_\_\_. *O processo histórico da usina em Pernambuco*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1942.

EISEBERG, Peter L. *Modernização sem mudança*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FERNANDEZ, O. S. Lorenzo. *A evolução da economia brasileira*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980. (Biblioteca de Ciências Sociais).

FRAGINALS, Manuel Moreno. *Cuba/España, España/Cuba: história común*. Barcelona: Crítica, 1995.

FREYRE, Gilberto. *Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a paisagem do Nordeste do Brasil*. 4. ed. São Paulo: José Olympio, 1967.

FURTADO, Celso. *A estrutura agrária no subdesenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

\_\_\_\_\_. *Formação econômica do Brasil*. 16. ed. São Paulo: Nacional, 1979.

FURTADO, Milton Braga. *Síntese da economia do Brasil*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1980.

GNACCARINI, José César. *Latifúndio e proletariado: formação da empresa e relações de trabalho no Brasil rural*. São Paulo: [s.n.], 1980. (Teoria e História).

GUIMARÃES, Alberto Passos. *A crise agrária*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. (O mundo hoje, 29).

\_\_\_\_\_. *Quatro séculos de latifúndio*. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1968.

HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDE, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte*. São Paulo: Global, 1982. (Teses, 6).

KANTSKY, Karl. *A questão agrária*. 3. ed. São Paulo: Proposta, 1980. (Proposta Universitária).

MAGALHÃES FILHO, Francisco de B. B. de. *História econômica*. 3. ed. São Paulo: Sugestões Literárias, 1975.

MARIGHELA, Carlos. *A questão agrária no Brasil: textos dos anos sessenta*. São Paulo: Brasil Debates, 1980. (Brasil Estudos, 1).

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Administração & Escravidão: idéias sobre a gestão da agricultura escravista brasileira*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 1999.

\_\_\_\_\_. *Agronomia e técnicas açucareiras: Brasil e Cuba*. In: *Brasil 500 anos: Encontros na Bahia*. Apres. Waldir F. Oliveira. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2000.

MATTOSO, Katia M. de Queiroz. *A Cidade do Salvador no século XIX*. São Paulo: Hucitec, 1978.

MOREAU, Isidore. Indústria saccharina do Brasil. *Correio da Bahia*, Bahia, p. 1-2, 6 nov. 1877.

NOVAIS, Fernando. *Escravidão: uma façanha do capital mercantil*. São Paulo: Brasiliense, 1976. (Cadernos de Debate, História do Brasil, 1).

OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A crise da economia açucareira no Recôncavo na segunda metade do século XIX*. Salvador: FCJA; Universidade Federal da Bahia-Centro de Estudos Baianos, 1999.

OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A Industrial Cidade de Valença: um surto de industrialização na Bahia do século XIX*. Salvador: Centro de Estudos Baianos, Universidade Federal da Bahia, 1985.

PANG, Eul-Soo. *O engenho central do Bom Jardim na economia baiana: alguns aspectos de sua história, 1875-1891*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; I.H.G.B., 1979.

\_\_\_\_\_. Tecnologia e escravocracia no Brasil durante o século XIX; uma reinterpretação. In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1980/1981. Tomo XXX.

PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. 26. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

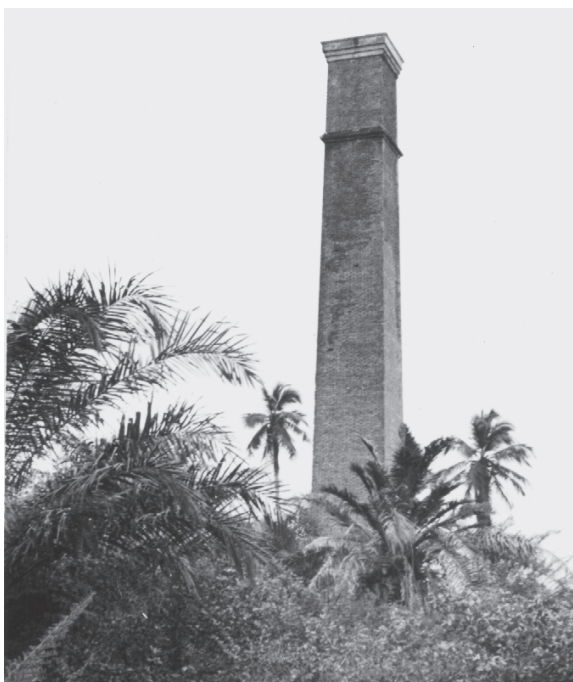
RODRIGUES, J. H. Notas à literatura brasileira sobre o açúcar no século XIX. *Brasil Açucareiro*, n. 26, dez. 1945.

TAVARES, L. M. T.; PURIFICAÇÃO, V. M. P. da; NASCIMENTO, M. de F. Cana de açúcar. In: *A inserção da Bahia na evolução nacional - 1ª etapa, 1850-1889: atividades produtivas*. Salvador: CPE/SEPLANTEC, 1978. v. 2.

TOURINHO, Maria Antonieta de Campos. *O Imperial Instituto Bahiano de Agricultura: a instrução agrícola e a crise da economia açucareira na segunda metade do século XIX*. 1982. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador.



# Anexos



Engenho central do Iguape, 1982  
Vista da chaminé





ANEXO A

Decreto Legislativo n.º 2.687, de 6 de novembro de 1875

*Autorizava o governo para conceder, sob certas cláusulas, ao Banco de Crédito Real que se fundar segundo o plano da Lei n.º 1237 de 24 de setembro de 1864, garantia de juros e amortização de suas letras hipotecárias, e bem assim para garantir juros de 7% às companhias que se propuserem a estabelecer engenhos centrais para fabricar açúcar de cana.*

Hei por bem Sancionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléia Geral:

.....  
.....

Art. 2.º É autorizado o governo para garantir juros de 7% ao ano até o capital realizado de trinta mil contos de réis (30.000:000\$) às Companhias que se propuserem a estabelecer engenhos centrais para fabricar açúcar de cana, mediante o emprego de aparelhos e processos modernos os mais aperfeiçoados.

§ 1.º - Para obter essa garantia serão preferidas as Companhias que, tendo já celebrado ajustes para o mesmo fim com as administrações provinciais, mostrarem, perante o governo Imperial, que se acham associadas aos proprietários agrícolas do lugar onde pretendem estabelecer o engenho central, para lhes fornece-

rem a quantidade precisa de canas; e, além disto, que as pessoas que se colocarem à frente dessas empresas, ao caráter moral reunam condições de aptidão que afiancem o levantamento do capital preciso para estabelecê-las, e a aquisição de pessoal idôneo para bem dirigi-las em suas diversas operações industriais.

§ 2.º - Na execução desta lei o governo procederá de modo que o estabelecimento de engenhos centrais se distribua pelas províncias em que se cultiva a cana, e segundo a importância relativa de cada uma neste gênero de indústria, demonstrada pela quantidade do açúcar exportado.

§ 3.º - No capital a que se conceder garantia de juros ficará compreendido o valor de 10%, que constituirá um fundo especial destinado a ser dado pela empresa, sob sua responsabilidade, por empréstimos, a curto prazo e a juro até de 8% ao ano, aos plantadores e fornecedores de canas, como adiantamento para auxílio dos gastos da produção.

O empréstimo assim feito a qualquer plantador não excederá de dois terços do valor presumível da sua safra, e terá para fiança do reembolso, não somente os frutos pendentes, como também certa e determinada colheita futura, instrumentos de lavoura e qualquer outro objeto não compreendido em escritura de hipoteca.

§ 4.º - Logo que as companhias de engenhos centrais distribuírem a seus acionistas dividendos superiores a 10%, começarão a indenizar o Estado de qualquer auxílio pecuniário que dele tenham recebido.

Essa indenização se efetuará por meio de amortização gradual, e pela forma que for indicada nos contratos celebrados com o governo.

§ 5.º - O governo adotará as medidas necessárias para fiscalizar o fiel cumprimento das obrigações contraídas por essas empresas, tanto na parte relativa aos contratos com o mesmo Governo, como em suas relações com os proprietários agrícolas,

plantadores e fornecedores de cana, aos quais é livre estabelecer em seus ajustes com as companhias as condições de sua indenização por esse fornecimento, estipulando a cláusulas de a receberem em dinheiro, pelo peso e qualidade da cana que fornecerem, ou em certa proporção e qualidade do açúcar fabricado.

§ 6.º - Para conceder garantias de juro, de que trata esta lei, aos engenhos centrais, fica autorizado o Governo, quando não possa realizá-la pelos fundos consignados nas respectivas leis de orçamento, a recorrer a operações de crédito, dando de tudo parte anualmente à Assembléia Geral.

Art. 3.º Ficam revogadas as disposições em contrário.

O Barão de Cotegipe, do Meu Conselho, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos negócios Estrangeiros e interinamente dos da Fazenda e Presidente do Tribunal do tesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em seis de novembro de mil oitocentos e setenta e cinco, quinquagesimo quatro da Independencia e do Império.

Com a rubrica de sua Magestade o Imperador.

*Barão de Cotegipe*

Chancelaria-mor do Império

*Diogo Velho Cavalcante de Albuquerque*

Transitou em 11 de novembro de 1875.

*José Bento Cunha Figueiredo Júnior*

Publicado na Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda em 13 de novembro de 1875.

*José Severiano da Rocha.*

(BRASIL. Leis, Decretos, etc. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1875*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1876. Tomo XXIV, pt. I e II, v. 1, p. 187-191.)



## ANEXO B

Lei n.º 1.914, de 30 de julho de 1879

*[...] Faço saber a todos os seus habitantes que a Ass.<sup>a</sup> Leg.<sup>a</sup> Prov.al decretou e eu sancionei a lei seguinte:*

Art. 1.º Fica o Governo da Província autorizado a garantir o juro de 7% às empresas que se organisarem para a construcção de seis fabricas centraes, com força de moer por dia 200'000 Kilog. de cannas, preferindo aquellas em que entrarem lavradores, ou a emprestar-lhes metade do capital necessário, considerando como limite maximo do capital para cada uma a quantia de 600:000\$000 rs.

Art. 2.º A garantia de juros será concedida pelas quantias que forem sendo applicadas e terá vigor até a amortisação total do capital empregado, mediante as seguintes condições:

§ 1.º - No fim de cada safra pagamento aos accionistas do juro de 7% e amortisação de 5% do capital empregado.

§ 2.º - Quando o rendimento liquido exceder de 15% esse excesso será dividido em duas partes iguaes, pertencendo uma à empresa e sendo a outra rateiada entre os lavradores fornecimentos feitos.

§ 3.º - Concluida a amortisação do capital da empresa esta indennisará a provincia do que houver despendido com a

quantia de juros pagando pela mora um premio que será estipulado no respectivo contracto.

Art. 3.º O emprestimo de que trata o art. 1.º só se effectuará depois que cada empresa tiver realisado metade do capital e com as seguintes condições:

§ 1.º - Approvação pelo Governo das plantas, desenhos e orçamentos.

§ 2.º - Fiança a contento do Governo até a conclusão das obras e depois hypotheca a provincia da fabrica e de todos os seus pertences.

§ 3.º - Pagamento em prestações semestraes ou annuaes dos juros da quantia emprestada, sendo a taxa igual a que pagar a provincia pelas operações de credito de que trata o art. 1.º desta Lei. Este pagamento começará a ter lugar do fim do primeiro anno em que começar a funcionar a fabrica em diante.

§ 4.º - Amortisação annual de 10% do debito primitivo; sendo a primeira no fim do segundo anno depois que começar a funcionar a fabrica.

§ 5.º - Todas as vezes que a fabrica tiver de renda liquida mais de 15% do capital total, esse excesso será dividido em duas partes eguaes, pertencendo uma à empreza e outra dos lavradores fornecedores de canna entre os quaes será repartida na proporção dos fornecimentos que houverem feito.

Art. 4.º O Governo nos contractos fixará o preço das cannas em 7 rs. Pr. Kilogrammas, quando não houver entre as empresas e fornecedores de canna estipulações em contrario.

Art. 5.º As fabricas serão situadas uma na freguesia do Rio Fundo do termo de St.º Amaro, uma no litoral do mmo. termo, uma na freguesia do Iguape, do termo da Cachoeira, e finalmete uma em cada um dos municipios de S. Francisco, Matta de S. João e Nazareth.

Art. 6.º Ficção extensiva aos proprietários do Engenho central do Bom Jardim, actualmente em construção as disposições da segunda parte do Art. 1.º mediante as clausulas dos Art.ºs 3.º e 4.º.

Art. 7.º Para execução desta lei fica o Governo autorizado a fazer as operações de credito necessarias com o premio nunca exedente de 7%, a expedir os necessarios regulamentos, formar os respectivos contractos e a desapropriar p.r conta das empresas os terrenos e propriedades indispensaveis.

Art. 8.º As quantias arrecadadas em virtude dos § 3 do artigo 2.º e 3 e 4 do Art.º 3.º serão applicadas exclusivamente ao pagamento dos juros e amortisação do debito contrahido pela provincia para execução desta lei.

Art. 9.º Revogou-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, [...]

O Secret.º a faça imprimir, publicar e correr.

Palacio da Prov.<sup>a</sup> da B.<sup>a</sup> 30 de julho de 1879; 58.º da Independencia e do Imperio.

*Antonio de Araújo de Aragão Bulcão.*

N'esta Secret.<sup>a</sup> da Presidencia da B.<sup>a</sup> foi publicada a presente lei em 30 de julho de 1879.

*O Secret.º Ernesto Maciel Monteiro.*

(BAHIA. Leis, Decretos. *Registro de Leis e Resoluções*. Maço 2.909. APEB.)

*Os engenhos centrais e a produção açucareira  
no Recôncavo Baiano 1875-1909*  
de Tatiana Brito de Araújo,  
Prêmio FIEB de Economia Industrial,  
é uma edição da Federação das Indústrias  
do Estado da Bahia.  
Impressão e acabamento  
.....  
Salvador, maio de 2002