

O PAPEL DOS INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS INGLESES NO NORDESTE, 1852-1902 (NOTAS PARA UM ESTUDO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA)

*Josemir Camilo de Melo*¹

RESUMO: (Papel dos investimentos ferroviários ingleses no Nordeste, 1852-1902 (notas para um estudo da história ferroviária) - O objetivo geral deste estudo é examinar os efeitos causados pelas ferrovias inglesas construídas no Nordeste açucareiro e algodoeiro (de Alagoas ao Rio Grande do Norte), desde a primeira lei ferroviária, em 1852, até a expropriação e subsequente formação da rede sob o controle de the Great Western of Brasil Railway, no começo de 1900. Por que os investimentos ingleses foram para uma região onde seu principal produto, a cana de açúcar, não era mais rentável, como antes no mercado internacional? A resposta pode ser encontrada nos mecanismos externos, tanto quanto domésticos, como o processo ferroviário na Grã Bretanha e a política brasileira para atrair capital estrangeiro. A idéia é analisar basicamente o impacto das ferrovias sobre a exportação da produção agrícola, bem como o sistema fundiário e as relações de produção, na formação das classes sociais, no Nordeste, no século XIX.

Palavras-chave: Transporte; Agricultura; Capitalismo; Classes sociais; Historiografia

ABSTRACT: (The role of British investments in Northeast Brazil, 1852-1902 (a brief survey on sources and methodology) - The general aim of this article survey both sources and methodology related to British investments in railways in Northeast Brazil, from 1852 until their expropriation and subsequently amalgamation under the rules of the Great Western of Brasil Railway, in the early 1900s. What was the real significance of British investments in a region where the main product, the sugar cane, was no longer profitable on the international market? External and domestic mechanisms are examined, such as the history of the development of the railways in the United Kingdom and the Brazilian policy to attract foreign capital. Railways provoked environmental changes as well as political and social outputs. Original sources have been researched in order to show such outputs, and to verify the importance of the building of the railways. An analysis is made of the impact of the railways on the export of agricultural produce, as well as the landownership system & their inter-relationship in the formation of social classes in the Northeast of the Brazil during the 19th century.

¹ Universidade Federal da Paraíba, Campus Universitário II, Departamento de História e Geografia. Caixa Postal, 10024. 58.109.970, Campina Grande, PB.

Key words: Transport; Agriculture; Capitalism; Social classes; Historiography

Introdução

Para este fim, foram efetivadas pesquisas no Public Record Office em Londres, na seção Foreign Office, que tem séries e fundos importantíssimos, com dados estatísticos sobre produção, política, obras públicas e assuntos congêneres do Brasil. Documentos impressos, mapas e plantas podem ser encontrados lá. A seção Board of Trade (BT) é uma fonte obrigatória não só para os pesquisadores da História Econômica, mas de toda contextura brasileira, incluindo mercado de trabalho, políticas brasileiras, captada pelos agentes diplomáticos ingleses, bem como o grande número de companhias registradas no Joint Ventures Act. Tal documento se torna rico para referenciar os acionistas estrangeiros e brasileiros daquelas companhias instaladas no Brasil no século XIX.

Pesquisou-se o acervo da biblioteca do Museu Britânico (seção North Gallery e divisão de Publicações Oficiais), onde foram consultados os livros azuis brasileiros, ensaios, relatórios e obras raras brasileiras do século XIX. Alguns jomais do Brasil foram lidos na biblioteca de Colindale (Londres), uma seção da Biblioteca Britânica.

Outros documentos britânicos sobre ferrovias anglo-brasileiras foram localizados na biblioteca da London School of Economics da University of London, como a excelente coleção dos British Parliamentary Papers, com relatórios completos dos agentes consulares, com ricas estatísticas. O jornal inglês The Times foi pesquisado através de microfílm, enquanto revistas especializadas em transporte ferroviários, como The Railway Times foram de grande valia. Fontes complementares foram obtidas na biblioteca do Senate House e no Institute of Latin America Studies (ILAS) daquela Universidade.

As pesquisas no Brasil foram levadas a efeito, principalmente, no Recife e no Rio de Janeiro, com alguma pesquisa adicional na Paraíba. O acervo diplomático do Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI) proveu uma rica série de documentos ferroviários, já que o ministro brasileiro, em Londres, era diretor ex-officio de todas as ferrovias inglesas garantidas pelo Estado brasileiro. Consultou-se uma série de documentos ferroviários, resultado da correspondência entre o ministro brasileiro em Londres e a direção das ferrovias. Relatórios técnicos sobre as ferrovias do Nordeste, como a Conde D'Eu, a Natal-Nova Cruz

e Alagoas Railway, fornecem material para acompanhar a função e o papel dos engenheiros brasileiros frente ao capital estrangeiro. Documentos manuscritos sobre empréstimos, leis, contratos, mapas etc. completam a coleção pesquisada no AHL. Também se encontram obras raras, como o ensaio polêmico sobre a encampação das ferrovias, de autoria de José Carlos Rodrigues, o responsável por aquela política. Todo este material é útil para mostrar a política de alianças e interesses no financiamento e na encampação das ferrovias. Outra fonte bastante útil, no Rio, foi o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), onde estão as correspondências do Marquês de Olinda, um dos primeiros acionistas na Recife-São Francisco Railway, junto com Mauá, cujos manuscritos foram largamente usados.

No entanto, o melhor acervo ferroviário do Nordeste se encontra no Arquivo Público Estadual de Pernambuco (APE), pois Recife foi sede de várias ferrovias como a Recife and São Francisco Railway, a Brazilian Street (Tramway) Company que, posteriormente, foram arrendadas à The Great Western of Brazil Railway até 1957. O APE possui um rico acervo de documentos não só provinciais, mas de todo o processo ferroviário local, em 33 volumes do código Estrada de Ferro. Outros códices, neste Arquivo, foram investigados, como os relatórios do Presidente da Província (RPP), Tesouro Provincial (TP), Obras Públicas (OP), e relatórios de várias secretarias, bem como do Porto de Pernambuco (PP), além dos relatórios do Ministério da Agricultura (RMA) e do Ministério da Fazenda (RMF). A seção de jornais possui uma coleção quase que completa do Diário de Pernambuco, além de diversos jornais que proliferaram àquela época.

Outro arquivo estadual visitado foi o Arquivo Público da Paraíba, onde pouca coisa pode ser pesquisada devido à recente implantação dos acervos. Mesmo assim, pode-se ler relatórios do engenheiro fiscal da Conde D'Eu. No Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP) foram encontrados alguns manuscritos como a Acta da Inauguração da Conde D'Eu. Cópias de microfilmes dos relatórios de Presidentes da Província (RPP), tanto da Paraíba como do Rio Grande do Norte, estão disponíveis no Núcleo de Documentação Histórica e Informação Regional (NDHIR) na Universidade Federal da Paraíba (UFPB), em João Pessoa. Para informações sobre Alagoas, considerou-se o livro de TENÓRIO (1979), e os relatórios do Ministério da Agricultura (RMA) e, em particular, os relatórios dos diretores da Alagoas Railway na revista inglesa "The Railway Times", em Londres. Relatórios do Vice-Consulado inglês em Maceió também foram usados.

Hipóteses

Podem se levantar algumas questões tais como: haveria algum modo alternativo de financiamento das ferrovias sem a intervenção e a garantia do Estado? Poderia ter havido algum desenvolvimento econômico sem as ferrovias?" Qualquer que seja a resposta, o Brasil, certamente, não ficaria isolado do resto do mundo, porque já havia sido incorporado ao capitalismo internacional, desde 1846, quando aderiu ao padrão ouro. Portanto não se tratava meramente de matéria de decisão nacional, mas o resultado de forças externas e internas, na busca de um lugar no mercado internacional, no que concerne à divisão internacional do trabalho. Interesses internos estavam representados pelo setor agro-exportador, que dirigiu o Brasil desde 1822 até 1930/45.

As ferrovias foram introduzidas no Brasil para manter e melhorar o papel de uma economia supridora de produtos agrícolas para a Europa. Como, portanto, teriam, elas sobrevivido ao declínio da exportação do açúcar e da produção de algodão, depois do boom de 1860? Teria a cana de açúcar aumentado sua produção após a implantação das ferrovias, apesar da substituição do açúcar brasileiro pelo caribenho e pelo da beterraba no mercado internacional? Por que, então, os ingleses tiveram interesse em investir em ferrovias, numa região em que seu principal produto estava em queda?

De fato, o objetivo dos ingleses não era incrementar a produção agrícola brasileira, mas sim um caso de especulação financeira, de febre de exportação de bens de capital, como as ferrovias. As companhias estrangeiras afetaram a economia do Nordeste tanto no aspecto da construção ferroviária em si mesma (os efeitos da tecnologia) como na relação das ferrovias com a produção local. Tem-se, como certo, que fazendas e engenhos se tornaram cidades quando as ferrovias passaram por suas terras. Este argumento também será examinado com cautela porque parece que nem sempre correspondeu à verdade, ficando restrita a hipótese às cidades "ponta de trilhos". Mesmo porque, outras localidades cresceram sem o serviço das ferrovias. Os capitalistas ingleses estavam interessados no Brasil tanto como um mercado supridor de matéria prima barata, bem como consumidor de produtos industrializados. Além do mais as ferrovias privadas puderam sobreviver a tal aventura devido às franquias estatais, tais como a taxa de 7% de garantia sobre o capital aplicado pelas companhias ferroviárias.

Os investimentos ingleses foram também responsáveis pela organização do mercado de trabalho livre. Como poderia uma empresa

capitalista estrangeira sobreviver dentro de uma formação social escravista e quais foram os efeitos econômicos e sociais sobre o meio-ambiente? Contribuíram as ferrovias para a organização do mercado de trabalho livre? Além da organização da mão de obra livre, as ferrovias não produziram qualquer mudança social sem a devida interferência do Estado. O maior exemplo é a lei ferroviária de 1852, onde o trabalho escravo foi proibido tanto na construção como na operação das ferrovias. Além do mais, a mão de obra livre e mais barata, então existente, foi outra grande atração de capitais estrangeiros, através das ferrovias. A mão de obra era bem mais barata que na Inglaterra, não só em termos de trabalho braçal, mas também com a mão de obra especializada que começaria a substituir os estrangeiros daí em diante. A influência do capital estrangeiro sobre o mercado de trabalho assalariado se deu também através dos efeitos políticos da presença de trabalhadores estrangeiros na organização da classe trabalhadora a nível local, através de protestos e greves.

As ferrovias não só geraram outputs sociais, como mobilidade social, quanto à constituição de um mercado de mão de obra assalariada, mas também contribuíram para a formação de uma classe média de técnicos e engenheiros. Estudos sobre as atividades e discurso dos engenheiros e técnicos ferroviários mostram que eles tiveram a independência de muitas vezes combater o capital estrangeiro em oposição à burguesia e, muitas vezes, argumentaram contra a proteção do Estado.

As ferrovias realizaram um casamento feliz entre o capitalismo industrial estrangeiro e a classe dos latifundiários brasileiros, representantes do setor agro-exportador. Em termos de referência interna, a oligarquia de donos de terra e escravos passou por diversas mudanças para se adaptar econômica e socialmente à nova conjuntura. Seus membros tiveram de mudar sua maneira "aristocrática" de viver para um compromisso de manter sua riqueza, tornando-se acionistas, gerentes, de um novo mundo, trazido pelas ferrovias. Alianças políticas e sociais se realizaram, além dos conflitos, que podem ser analisados através dos discursos progressistas e nacionalistas em função da política ferroviária.

A política de compra das ferrovias estrangeiras pelo governo brasileiro afetou negativamente o tesouro nacional, já que em matéria de financiamento, produtividade, bem como de rentabilidade, quase todas elas trabalhavam no vermelho. O déficit era coberto pela taxa de 7% de juros, o que causava um fluxo, para fora, de reservas monetárias. Teria o Estado agido corretamente ao comprar as ferrovias estrangeiras

sem descontar a taxa de juros anteriormente paga? Esta política só foi possível devido à política de alianças e interesses da burguesia agro-exportadora no Poder e sua política de beneficiar o capital estrangeiro no ato da compra das ferrovias. A contradição reside em que a política de encampação parecia um libelo republicano contra o protecionismo excessivo dado pelo Estado imperial a companhias estrangeiras. A política republicana de encampação que deveria ter sido uma tentativa de parar a evasão de reservas monetárias, tornou-se, de fato, uma boa indenização aos acionistas estrangeiros e a alguns poucos, nacionais.

Abordagem teórico-metodológica

Como o eixo temático deste estudo é a História Econômica e Social do Nordeste, foram usados os conceitos da sociologia dialética para definir classe e frações de classe social, seguindo o modelo apontado por GLUCKSMANN (1977), quando diz que "não existem primeiramente as classes e em seguida as relações entre as classes; as classes não existem nem tampouco se definem fora da luta de classes". O fato de usar este autor não significa que se adotou o conceito de luta de classes no sentido marxista ortodoxo, pois se entende que os conflitos inter-classes e intra-frações de classes serão investigados, no propósito de verificar a formação de classes no Nordeste. É evidente que será tomado como base, para definir a classe dominante, a apropriação dos meios de produção, sem deixar de levar em conta as lutas de frações desta classe em sua formação, que se tomou como referência o setor agro-exportador. O período abordado é por demais complexo para definir a classe dominante como um bloco homogêneo e muito mais ainda para rotular os setores das classes médias.

Antes de as ferrovias começarem a ser construídas no Brasil, numa formação econômico-social escravista, os grupos sociais não passavam de camadas estratificadas pelo ordenamento colonial. Senhores de engenho e de escravos formavam a única classe social definida então existente, embora houvesse um grande número de brancos pobres formando o que aqui é definido de exército rural de reserva, como resultado natural do crescimento demográfico (MELO, 1978). Entretanto, a partir da independência, o Estado necessitou organizar seu aparelho burocrático-militar atraindo, assim, setores da oligarquia rural, anteriormente marginalizados do sistema colonial, como se fora uma cooptação política a fim de evitar conflitos dentro da própria oligarquia, como ocorreu, freqüentemente, nas três primeiras décadas

do Império. Revoltas como a Confederação do Equador (1824) e a revolução Praieira (1848), colocaram blocos da oligarquia local face à face em busca de poderes políticos.

Historiadores reconhecem que a segunda metade do século XIX no Brasil foi, internamente, um período de paz, apesar dos conflitos externos, como a Guerra do Paraguai. Porém é também claro que a principal causa da instabilidade, o exército, recebeu progressivamente melhores tratamentos em termos de salários, pensão, como narrou o General ABREU E LIMA (1983), ao mesmo tempo que oficiais brasileiros substituíram portugueses e mercenários. Oficiais do exército tornaram-se uma ala da classe média, onde os protagonistas eram os técnicos e engenheiros.

É evidente que se faz necessário conceituar o que aqui é chamado de classe média, trabalhando com a teoria da estrutura de classes, principalmente para interpretar o fenômeno histórico sociológico que é o papel dos técnicos e engenheiros a partir da implantação das ferrovias no Brasil. Para PINHEIRO (1977) "As classes médias não podem ser pensadas segundo um conjunto de características elaboradas exclusivamente para uma só classe, individualizada". Este autor reconhece dois tipos de classe média a que ele chama de antigas classes médias (ou pequena burguesia) compreendendo a pequena produção e o pequeno comércio; e as novas classes médias (ou simplesmente, classes médias), "...constituídas pelos trabalhadores assalariados ligados à esfera da circulação do capital e por aqueles que contribuem para a realização da mais-valia: empregados assalariados do comércio, dos bancos, das agências de venda, assim como os empregados (do setor) de serviços. Também é o caso dos funcionários do Estado, do aparelho do Estado (serviços públicos) e dos aparelhos ideológicos do Estado (comunicações, imprensa, educação, etc)". Trata-se de um mercado de trabalho não manual urbano, dentro de uma etapa do capitalismo agro-mercantil, pré-industrial. É aí que se vê a inclusão dos engenheiros e técnicos, a partir da Lei Ferroviária de 1852. Lamentavelmente, PINHEIRO (1977) não utiliza estas duas categorias no seu levantamento censitário de 1872, talvez arrolando tudo sob a variável "Empregados Públicos".

A construção de ferrovias no Nordeste abriu caminho para o nascimento da classe média de técnicos e engenheiros, anteriormente, só empregados como funcionários civis de obras públicas. Antes de a ferrovia inglesa Recife-São Francisco ser construída, Pernambuco recebeu uma equipe de engenheiros franceses, a fim de modernizar o meio-ambiente, trazida pelo bacharel em matemática pela França e

Presidente da Província de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, futuro Barão da Boa Vista. Anteriormente, ele havia contratado mão de obra especializada, cerca de duzentos operários alemães e proibira o uso de mão de obra escrava nas obras públicas (AULER, 1959).

A equipe de engenheiros, dirigida por Louis-Léger Vauthier tinha quadros como Henri August Milet, Buessard, Bolitreau, Portier, Morel, Victor Fournié e Boyer. Antes deles, em Pernambuco, quem dirigia as obras públicas era o engenheiro alemão, Major João Bloem, na década de 1830, principalmente para abrir pequenas rodagens e fundar colônias contra os quilombos. Ao tempo da equipe francesa, um engenheiro inglês August Kerstling tinha sido contratado para abrir uma estrada em direção a Vitória de Santo Antão, 70 km a oeste da capital. Kerstling contratou, também, o serviço de iluminação pública de Recife.

De fato, engenheiros ingleses começaram a substituir a influência francesa, a partir das obras da Recife-São Francisco Railway. Também, em projetos para construir o porto de Pernambuco, onde aparecem Charles Neate (1854), Law e John Blount (1856), Penniston, engenheiro da RSF (1857), Law (de novo, mas sozinho) em 1859 e 1861; ainda Lowden (1859), Martineau, concessionário da Brazilian Street Railway (1860); Charles Neate e C.B. Lane (consultores da RSF) (1832); John Hawkshaw em 1863 e 1873, além de E. O. Mann, (engenheiro da RSF) (1869), Edward de Mornay, concessionário da RSF (1865 e 1869) (MELO, 1980).

O segmento dos engenheiros e técnicos como representantes desta classe média do século XIX se reforça com o quadro de artistas, como pintores, fotógrafos, principalmente os estrangeiros como August Stahl, A. Lettart e J. J Pacheco, além do americano Joseph Evans e do alemão Albert Henschel, todos residindo em Recife e se passando uns à Corte. Convém lembrar a criação da Sociedade dos Artistas Mecânicos Liberais, bem como o Lyceu de Artes e Ofícios, tudo isto no período pré-1850. Há que juntar ainda os técnicos do ferro, os serralheiros e ferreiros como os franceses Albert e Lagarte, as fundições inglesas Aurora, de Starr & Co. e a do Brum, de David Bowman. Esta última recebera uma concessão para uma ferrovia, embora sem realizá-la. Starr era tido como "maquinista", ou seja, fabricante de máquinas para engenhos, no período pré-1850; tornou-se também acionista da Brazilian Street Co (a Recife-Caxangá) (MELLO, 1985).

Em termos de teoria de História Econômica foram aplicadas algumas categorias marxistas, bem como usados estudos da história quantitativa francesa, associados a conceitos da New Economic History (NEH), tais como as ligações backwards/forwards e poupança social

(social savings) para verificar o impacto dos investimentos ingleses tanto na economia como na sociedade. Esta mistura é uma tentativa de compreender o processo histórico como um todo. Apesar de usar certos conceitos da NEH fica-se inteiramente contra a categoria da análise contrafactual, já que isto se assemelha a, apenas, uma economia retrospectiva (MELO, 1983; 1994). Por outro lado, já que se torna necessário compreender o processo ferroviário dentro do modo de produção capitalista, usaram-se alguns conceitos básicos do marxismo, como mais-valia e relações de produção, bem como o conceito que Marx tinha de ferrovia como indústria.

Com respeito à história social, considerou-se o período em estudo como uma transição de uma formação econômico-social pré-capitalista, representada pelas relações de produção escravista, para um estágio de capitalismo financeiro e industrial dominante, naquele momento, a nível mundial. No entanto, vê-se a formação econômico-social pré-capitalista conectada ao capitalismo. Tenta-se mostrar claras ligações entre os fatores externos e domésticos, para uma compreensão dialética dentro do princípio de que a formação econômico-social brasileira era dependente no primeiro estágio do capitalismo, no sistema mercantil. Para a segunda metade do século XIX, as relações de produção capitalista, como assalariamento nas ferrovias, já estão em conflito com o modo de produção, como, por exemplo, a persistência da escravidão.

O início do período ferroviário, no Brasil, representa o estágio do capitalismo industrial, apesar de a economia interna dominante estar ligada ao sistema Internacional, como supridora de matéria prima. Ao mesmo tempo, o país se torna um mercado consumidor de produtos industrializados. Para isto, julga-se que o melhor aparato teórico pode ser encontrado em EL-KAREH (1982), o de uma formação econômico-social dentro do capitalismo.

Aplica-se a categoria marxista de mais-valia para avaliar o montante de capital que foi enviado ao estrangeiro, mais do que aquele revelado por dados estatísticos. Neste sentido, este conceito mostra que a tão falada "modernização" da economia brasileira através das ferrovias e outros investimentos não passou da real exploração da mais-valia realizada não somente sobre a mão de obra não especializada, mas inclusive sobre a força de trabalho especializada, tal como técnicos e engenheiros. Desta maneira é impossível concordar com o conceito da NEH de poupança social, já que o valor real dos salários não está disponível. De fato, as ferrovias criaram um mercado consumidor, contribuíram para aumentar o meio-ambiente social, abriram as portas

da economia brasileira para o capital estrangeiro, mas tais argumentos são de um tipo ideal de história, já que não apresenta qualquer contradição. Este compromisso ideológico está patente dentro do conceito de poupança social, da NEH, o que não passa de manipulação de pura matemática e não uma real compreensão da História (MELO, 1983; 1994).

O "approach" teórico e metodológico é baseado em algumas categorias da História Quantitativa francesa, pois esta providencia métodos inter-disciplinares, compreendendo a economia, a geografia e a demografia. A operação metodológica se dará em quatro níveis de argumentos: a) genético-histórico; b) empírico-descritivo; c) analítico-sintético e d) estrutural-conjuntural, dentro de uma nova maneira dialética, sugerida por Lefebvre, segundo SARTRE (1960).

O primeiro argumento significa o ato de descobrir a origem de um processo (fase a) e o seu sequencial cronológico desenvolvimento. Para isto é necessário descrever empiricamente os eventos (fase b), mas sob uma rigorosa análise científica, objetivo e acurado exame do processo histórico, dentro de um approach sintético (fase c), evitando tautologia. Finalmente, tomando teorias como um princípio norteador serão analisados todos estes passos dentro de um método dialético (fase d), em que o particular e o geral entram em contradições e se ajustam ou se repelem: a estrutura (teoricamente trabalhada) e a conjuntura (empiricamente pesquisada). A intenção é verificar e estudar as mudanças que é o que interessa ao historiador, no dizer de Eric J. Hobsbawm (MELO, 1996). Para completar tais argumentos, serão aplicados as categorias marxistas já mencionadas, bem como mantido o princípio dialético das contradições como uma regra para a obra inteira.

Breve histórico da hegemonia inglesa

A hegemonia inglesa começou com a tática de proteger a esquadra portuguesa que fugiu de Napoleão, obtendo como resultado a abertura dos portos do Brasil. A política diplomática foi o sustentáculo de investimentos, primeiro em mineração e, a partir do fim do tráfico de trabalhadores escravizados da África (Affair Bill Aberdeen), os ingleses investiram, maciçamente, no Brasil. Isto tem sido estudado como modernização, na maneira funcionalista de alguns brasilianistas como GRAHAM (1973), MANCHESTER (1973) e EISENBERG (1977).

A hegemonia Inglesa não deve ser tratada senão como expansão do capitalismo em busca de mercado consumidor para seus

produtos de bens de capitais, bem como da expansão do capital financeiro através dos investimentos em ferrovias, serviço de abastecimento de água e iluminação pública, urbanização, portos, bancos, companhias de navegações, de minas etc. Pretendeu-se analisar a função do capitalismo financeiro inglês no Nordeste do Brasil, comparando sempre que possível com países latino-americanos, como a Argentina e o Peru, para mostrar que a tática usada no Nordeste não era um processo isolado. O Brasil tinha se tornado um campo próspero para os investimentos ingleses. Entre 1823 e 1899 havia cerca de 146 empresas inglesas no Brasil, assim distribuídas: Minas, 41; Navegação, 10; Ferrovias, 27; Urbanismo, 11; Bancos, 5; Seguros, 22; Engenhos centrais, 8; Diversos, 22 (ONODY, 1971).

Por ordem de investimentos, o Brasil liderava na década de 1880. Nas duas décadas seguintes, o líder foi a Argentina que antes vinha em quarto lugar. O Brasil passaria a ser sempre o segundo lugar na preferência dos ingleses. O México sempre ficou em terceiro, alternando-se Cuba, Chile, Uruguai e Peru com o quarto e quinto lugares. A ferrovia sempre foi a mola mestra destes investimentos na segunda metade do século XIX. Até antes era a mineração que mais atraía capitais ingleses. Na década de 1880, por exemplo, as ferrovias correspondiam a 60% dos investimentos. Subiram, na década seguinte, para 62% e, na virada do século, representavam 66% dos 285 empreendimentos britânicos na América Latina. Entre 1900 e 1914, os ingleses ainda investiram em 96 empreendimentos, o que representava um acréscimo de 6,8% ao ano, quando, no período anterior havia sido de 1,9% ao ano (ONODY, 1971).

As ferrovias produziram uma série de mudanças na economia da América Latina e do Brasil, tais como: redução nos custos do transporte, barateamento dos gêneros, transformação do valor de uso em valor de troca, criação de novas mercadorias, incentivo à agricultura de exportação, às minas e produtos naturais. Também foram responsáveis pela facilitação da emigração rural e expansão da fronteira agrícola, bem como o crescimento urbano e criação de um mercado de mão de obra livre em plena formação econômico-social escravista, no Brasil. Também contribuíram para a criação de um mercado consumidor, alterando padrões da cultura material e criando novas relações sociais de produção. A partir daqui procurou-se verificar como os investimentos ingleses contribuíram para o surgimento de classes sociais, como a burguesia agro-industrial, a classe média urbana de técnicos e engenheiros, na administração do capital estrangeiro e a classe dos trabalhadores ferroviários.

Nem tudo foi positivo nessa hegemonia, pois deram prioridade ao capital financeiro e à circulação comercial, não criando, portanto indústria de reprodução de bens de capitais. Assim sendo, reforçaram o sistema agro-exportador sucro-coton-cafeeiro e suas elites.

A construção de ferrovias no Nordeste, principalmente na zona açucareira teve dois diferentes momentos. O primeiro diz respeito à linha pioneira do Recife ao São Francisco (the RSF railway), que vai de 1858 a 1900; e um segundo que se refere à construção e operação das ferrovias Alagoas Railway Company (ARC), Great Western of Brazil Railway (GWBR), Conde D'Eu e a Natal-Nova Cruz (NNC) entre 1880 e 1904. Esta divisão significa duas políticas diferentes que, muitas vezes, são deixadas de lado por *brazilianists*, conforme análise nos comentários bibliográficos.

Os efeitos do capital inglês aplicado em ferrovias no Nordeste (1852-1904) será examinado dentro de um "approach" dialético, onde será estudada a política de financiamento das ferrovias inglesas, desde o *take off* (1850), quando a Inglaterra saía de sua segunda depressão da mania ferroviária e os mecanismos que foram usados pelo Brasil para atrair capital estrangeiro, num período tão difícil como a década de 1850, em face da Guerra da Crimeia e da crise americana de 1857.

O Brasil já tinha tentado lançar um plano nacional de ferrovias desde a década de 1830, porém sem sucesso, devido à falta de capitais. Nos anos 1850, lançou-se a política de garantir o capital estrangeiro, concedendo-se, inicialmente, 5% de juros, acrescidos de 2% posteriormente, perfazendo 7% em ouro, pagos anualmente em Londres. Para tal propósito, o Estado tomou empréstimos na própria Inglaterra, sem o que teria sido impossível a estas empresas sobreviverem, dentro de uma economia escravista, e ainda carrear algum lucro de volta para a Inglaterra.

Comentários bibliográficos

A história dos transportes é uma área da história econômica, cuja bibliografia brasileira é limitada e a regional é infinitamente escassa. Mesmo historiadores da tradicional História Econômica e alguns marxistas, não fazem menção ao processo histórico ferroviário, como PRADO JÚNIOR (1970), que usa duas ou três frases sobre ferrovias e SODRÉ (1970), que analisa a economia imperial em treze páginas, mas evita o tema ferrovias. No entanto, se refere a elas em outra obra, a História da Burguesia Brasileira (1976), onde dedica duas

páginas à sua discussão. FURTADO (1961) é outro que não se refere a tal história no seu clássico *Formação Econômica do Brasil*.

A bibliografia consultada deve ser lida em três estágios, sequenciais e complementares. O primeiro, consiste em documentos produzidos no século XIX pelos engenheiros fiscais, diretores de ferrovias, que mais tarde apareciam publicados como "história" descritiva. Relatórios tais como o de ALMEIDA PERNAMBUCO (1896), ou a descrição analítica de OTTONI (1866); ou ainda PASSOS (1880) são peças de magnitude histórica para a compreensão do desenvolvimento ferroviário no Brasil. Ensaio escritos por brasileiros no estrangeiro, como FERNANDES PINHEIRO (1889) (o contratador de Les Chemins du Fer Compagnie para a Brazilian Southern) que publicou "Les Chemin de Fer". O autor cita informações contemporâneas como a política de proteção ao capital estrangeiro. Trabalhos publicados por técnicos estrangeiros como BRANNER (1887), e VAUTHIER (1950) são obras descritivas sobre o desenvolvimento ferroviário no século XIX.

O segundo grupo de material é composto de obras produzidas fora dos muros acadêmicos, no século XIX. Desde o excelente relatório de RODRIGUES (1902) sobre a encampação das ferrovias ou do crítico "survey" de PALHANO (1922). Esta bibliografia fornece um panorama da realidade histórica e seus intrincados interesses nacionais e estrangeiros, além de outros ensaios como o de PINTO (1949) e o de BENÉVOLO (1952) que são antecedentes de uma história que se tornará científica, mais tarde, conduzida pela universidade.

Em termos de ferrovias nordestinas, a primeira obra monográfica é a de PINTO (1949). O autor, na época funcionário da GWBR e historiador, parte do estudo de velhas rotas e caminhos e tenta escrever uma história social; no entanto a obra se transforma num livro azul e às vezes biográfico. Conflitos sociais, como protestos e greves, não são analisados pelo autor que, entretanto, fornece uma série de dados para o pesquisador, bem como mapas e gráficos para uma melhor compreensão geográfica e econômica.

Outra tentativa de escrever uma história ferroviária vem de BENÉVOLO (1952), que escreveu uma mistura ciência social e literatura baseado em documentos impressos. De fato, é de uma volumosa e mal organizada obra, onde o autor, como funcionário de ferrovia, teve acesso a fontes originais. O autor divide seus tópicos através de legislação ferroviária, principalmente a de 1852 e, daí, vai tomando as cláusulas como título dos capítulos, numa maneira descritiva e desnecessária. As faltas metodológicas cometidas pelo autor podem

muito bem ser desculpadas, desde que ele não fez um estudo acadêmico, "stricto sensu".

O terceiro grupo de bibliografia diz respeito a artigos, ensaios e teses, que vão desde o positivista MATOS (1974), até à interpretação marxista de EL-KAREH (1982) e os trabalhos de FLÁVIO SAES (1981). Autores regionais também são cotados como TENÓRIO (1979), sobre a Alagoas Railway, FERREIRA (1989) com seu estudo sobre a Baturité e MELO (1985) sobre a Conde D'Eu, além de VIANNA (1988), sobre a Ilhéus-Bahia.

O pioneiro dos estudos sobre as ferrovias cafeeiras, o geógrafo MATOS (1974), produziu uma obra consistente, embora muito descritiva, onde falta uma teoria. Ele fez uma descrição empírica daquelas ferrovias, mas não foi capaz de entender a real importância da São Paulo Railway. O autor brasileiro prefere comparar as ferrovias umas com as outras, deixando de lado uma compreensão mais abrangente das ferrovias como passo internacional do modo de produção capitalista, resultado direto da revolução industrial. Segundo ele, o processo da São Paulo Railway parece se tratar de matéria de procedimento doméstico, nacional.

A história ferroviária de MATOS (1974) segue de perto a divisão de DUNCAN (1932) em quatro etapas, baseada na legislação ferroviária, mas acrescenta nova etapa, a de 1880/1891 seguindo o engenheiro Adolpho Pinto. De fato, o primeiro passo começa com a lei 1852 e vai até o "Regulamento" de 1874, quando o Governo tentou controlar as despesas e abusos. Tanto DUNCAN (1932), como MATOS (1974), criaram um novo período que vai de 1874 até 1882, quando uma nova lei, a das sociedades anônimas foi editada. Considera-se, portanto, que isto não passou de período de transição. De fato, uma série de decretos e leis foram lançados desde meados da década de 1870 até o início dos anos 1880, mas o que nenhum dos autores percebeu, foi a pressão feita pelos engenheiros e técnicos, sobre a política ferroviária do Estado, como no Primeiro Congresso Ferroviário realizada em 1882. No entanto, a divisão de MATOS (1974) é mais plausível que a de DUNCAN (1932), que é política. Este indica a queda do Império como a segunda divisão da história ferroviária. O que se pode opinar é que o período de 1874/1889 deve ser visto por inteiro, como uma tentativa de consolidar o papel do Estado sobre as ferrovias estrangeiras. No mais, uma divisão convincente deve estar concentrada nas seguintes etapas: a) 1852/1874; b) 1874/1891 e c) 1891/1904. Este último ano diz respeito à conclusão da encampação e arrendamento das estradas do Nordeste à Great Western of Brazil Railway. Os primeiros anos republicanos

apresentaram contraditórias políticas sobre as ferrovias quando redes, anteriormente planejadas pelo Governo, eram substituídas por uma política de arrendamento e, em seguida, por outra política, a de encampação de companhias estrangeiras.

TENÓRIO (1979) tem no título de sua obra "Capitalismo e Ferrovias no Brasil" já um desvio de delimitação do tema, pois trata de estudar de maneira empírica e factual o processo ferroviário alagoano. Embora seja um grande esforço em recuperar esta história, o livro possui lacunas teóricas, passando por descritivo, por faltar um "approach" científico, sendo mais uma crônica dos eventos ferroviários, além de ter um confuso estilo narrativo e usar dados sem citações, espalhados na obra. Por exemplo, ele cita um "boom" ferroviário na década de 1860, provavelmente confundindo concessões para construir estradas, com a construção em si mesma, já que naquele período a o número de ferrovias permaneceu quase o mesmo. Além do mais, o autor segue BENÉVOLO (1953) em sua explicação sobre a falência das ferrovias, alegando que elas foram implantadas dentro de um passo avançado de sua evolução, sem atentar para análises da integração com outros meios de transporte. Ambos os autores não compreenderam o clássico esquema produzido pela divisão internacional do trabalho, estabelecido a partir da revolução industrial, em que ferrovias coloniais e nacionais do Terceiro Mundo, foram adaptadas para a extração de matérias primas dos centros agrícolas para os portos, em direção às economias centrais. Além do mais, o livro está cheio de tabelas mal cotadas, levando o leitor a alguns erros. A sequência dos capítulos e conteúdo não estão ligados uns aos outros, dentro de uma histórica compreensão.

FERREIRA (1989) vem preencher uma lacuna na história dos transportes no Nordeste. O autor faz um trabalho muito mais de abordagem sociológica do que historiográfica. A costura dos temas não se dá pelo tradicional método cronológico, onde se pode acompanhar o velho princípio da historiografia positivista de causa e consequência. O autor parece trabalhar temas na horizontal e, a partir de cada tema, tenta resgatá-los na vertical, refazendo sua historicidade. Talvez por causa disso, o tema central se torna árido e o método, mais das vezes, se torna uma mescla de narrativas, eivadas de muitas citações, com análises empíricas.

Quanto às fontes, o autor nem sempre teve acesso a fontes originais, usando-as através de PINTO (1949) e do inovador SAES (1981) de onde FERREIRA (1989) parece ter seguido, aproximadamente, o recorte cronológico. Também faltou ao historiador

cearense a obra de BENÉVOLO (1953) onde a EFB é referenciada nada menos de 15 vezes (a EF Sobral, 18 e a Rede Viação Cearense, 5 vezes). Lamentavelmente, lhe faltou, às mãos, a História Financeira e Orçamentária do Império do Brasil, de CASTRO CARREIRA (1980), porque este autor (médico e senador cearense) foi o idealizador da própria EF Baturité, enquanto empresa privada, em 1872. Este autor dedica as páginas 782 a 784 às ferrovias do Ceará. Aí se encontra uma tabela excelente da EF Baturité de 1875 a 1888, cujos números da receita e despesa não batem com os de FERREIRA (1989). Além do mais, este autor repete, aleatoriamente, DUNCAN (1932) de que as ferrovias privadas foram rentáveis e as do Estado deficitárias. Mas, e as inglesas que não atingiam o coeficiente para os 7% ? Além do mais, faltam informações sobre o montante de ações e o valor, bem como o número de acionistas; além de ter tabela com indicadores de fontes errados.

Dentro da melhor literatura sobre ferrovias lançada no Brasil, destaca-se o livro de EL-KAREH (1982) onde são revelados detalhes sobre as ligações entre investimentos no mercado de escravos e posteriormente nas ferrovias. A estrada D. Pedro II foi construída com capital privado, mas não podendo sobreviver à falta de dinheiro, foi comprada pelo Governo. O autor analisa a situação, enfocando os meios que os cafeicultores usaram para diversificar seus capitais aplicados anteriormente, no tráfico de escravos e, como estes não foram suficientes para fazer a estrada subir a serra do Mar. Infelizmente, EL-KAREH (1982) esqueceu de fazer uma referência mais abrangente, que envolvesse a grande crise de 1866 em Londres. O "affair" da D. Pedro II nos mostra já um padrão para a política de encampação que, à época foi estabelecida, embora inocuamente, para a Recife-São Francisco e para outras, mais tarde.

EL-KAREH (1982), baseado em fontes originais, adota como esquema teórico, o conceito que define o Brasil como uma formação econômico social-escravista. Além do mais, de acordo com o marxismo ele considera ferrovia como indústria, mesmo dentro de uma formação econômico social escravista. As contradições entre indústria e escravidão são as peças chaves deste estudo e, por isto, tentou-se usar os argumentos de EL-KAREH (1982) sobre mobilidade social e organização do mercado de trabalho livre.

O estudo do economista SAES (1981) analisa o desenvolvimento de São Paulo através da produção de café e das ferrovias. Este assunto já havia sido considerado por MATOS (1974), mas SAES (1981) tenta verificar como estas integrações ocorreram e

quanto duraram, evitando assim a visão descritiva de MATOS (1974). Vai mais adiante e procura explicar a relação dialética entre café, população e ferrovia. Entretanto, não considera os profundos efeitos causados pela São Paulo Railway sobre as ferrovias cafeeiras do planalto paulista. Todas elas permaneceram como supridoras da companhia britânica que tinha garantido o monopólio da rota São Paulo-Santos até a década de 1940. Entretanto, o autor esclarece o crescimento das ferrovias do interior de São Paulo apontando o período de, 1870/90 como o mais rentável, enquanto que os primeiros anos da República produziram perdas nas finanças. A Sorocabana, por exemplo, teve de se amalgamar com a Paulista e ser comprada pelo Estado no início do século.

Em seu segundo livro sobre a economia cafeeira, SAES (1986) busca identificar "outputs" ferroviários, como as ferrovias cafeeiras e faz algumas comparações entre as ferrovias cafeeiras e açucareiras. Estabelece que a diferença reside no fato que as ferrovias açucareiras não tinham tráfego de passageiro. Isto não ocorrera com as ferrovias cafeeiras, pois o Governo incentivou a imigração para dentro da Província, pelos trens. Talvez SAES (1986) não esteja tão certo, pois algumas fontes de pesquisas apresentam um grande movimento de passageiros. O que ele não captou é que nem sempre havia movimento de mercadorias do porto para o interior, no Nordeste, no mesmo nível de valor das importações. Além do mais, a cana de açúcar é uma atividade sazonal, na razão de seis meses de trabalho industrial por seis de trabalho meramente agrícola e de dispensa de mão de obra o que reduz o poder aquisitivo e a conseqüente queda no tráfego de passageiros. O autor também assume o conceito de ferrovia como indústria, o que muda o foco de interpretação. Usou-se tal argumento na tentativa de introduzir a idéia que as ferrovias produziam mais-valia, mesmo dentro de uma economia escravocrata. As ferrovias tiveram lucros em cima da mão-de-obra nativa não especializada, com respeito à jornada de trabalho, já que não havia leis que controlassem o uso da força livre de trabalho. A jornada durava muito mais do que na Europa e não havia nenhuma experiência anterior no Brasil, que pudesse estabelecer padrões. Além do mais, para completar a mais-valia, nunca tinha havido uma relação de salário com os meios de reposição da força de trabalho, principalmente porque se tratava de uma nova atividade, a industrial, dentro de uma economia primária. Desta maneira, as ferrovias providenciaram quase todos os elementos para uma atividade capitalista.

Voltando a SAES (1986), apesar de se aceitar o seu ponto de vista sobre a New Economic History, principalmente quanto à análise contrafactual, discorda-se quando ele diz que não há números para se analisar os tradicionais meios de transporte. Eles podem ser obtidos para tal aplicação, ou seja, a análise contrafactual. Os dados estão disponíveis em outras fontes de pesquisas, como jornais, literatura da época, almanaques e até documentos diplomáticos estrangeiros, como os relatórios dos consulados ingleses no Brasil, como os que foram encontrados. Há lacunas, mas pode-se fazer projeção para se obter uma média para uma melhor compreensão histórica. No mais, SAES (1986) argumenta que as companhias ferroviárias estrangeiras foram atraídas pela taxa de interesse, mais do que pelo interesse de desenvolver o Brasil, o que parece óbvio.

A bibliografia estrangeira segue a mesma divisão usada com as fontes originais, como ensaios lançados no século XIX, como o livro de BRANNER (1887), e relatórios deixado por viajantes como WELL (1887) e DENT (1888), trabalhando com ferrovias. BRANNER (1887), analisa o desenvolvimento ferroviário com comentários, e mesmo faltando alguns dados, propiciou mapas e tabelas ricamente representativos. Além disto, parecia ser simpático à política de controle do Estado para evitar uma série de abusos, como a Recife-São Francisco tinha feito. Cita leis neste assunto e observa o papel do Governo em empregar somente brasileiros como engenheiro-fiscal das empresas estrangeiras. Uma mudança, provavelmente, conseguida pelos engenheiros nacionais a partir de suas reivindicação, coroada com a criação do Clube de Engenharia, no começo da década de 1880. O autor não esconde seu sentimento nacionalista, quando o Governo brasileiro deu preferência às locomotivas americanas Baldwin, como as melhores para a rede ferroviária do Estado. Apesar de suas críticas contra a política da taxa de garantia de 7%, o autor endossa o ponto de vista de que as ferrovias pioneiras fizeram mal uso do seu capital. É um relatório muito importante, porque é contemporâneo do processo ferroviário.

Uma segunda obra estrangeira sobre as ferrovias brasileiras é o livro clássico de DUNCAN (1932), onde ele tenta verificar a operação das estradas privadas e públicas, para provar que a iniciativa privada teve mais sucesso que a estatal. Vivendo no Brasil, ele propicia ricas fontes originais para dividir a história ferroviária através de fatos políticos e da legislação ferroviária. O primeiro período, 1852-1874, serviu, segundo ele, como uma experiência para o Estado. DUNCAN (1932) toma a queda do Império (1889) como outra data base para sua divisão, o que não tem maior significância que o ano de 1891, quando o

recém criado Governo republicano estabeleceu nova legislação ferroviária. Esta segunda data é mais importante porque o Estado tentou lançar uma rede ferroviária estatizada no Nordeste. As demais divisões de DUNCAN (1932) 1890-1914 e 1915-1930, não são tão claras, já que nenhuma evidência existe que possa mostrar o começo da I Guerra Mundial como fato de mudança na política ferroviária brasileira.

A hipótese central de DUNCAN (1932) está cheia de contradições, já que ele não vê diferenças entre as companhias privadas nacionais e estrangeiras. O que é mais importante é que as tais companhias inglesas faliram em sua obrigação de não atingir a taxa de juros, com suas receitas. Empresas privadas nacionais faliram, como a Sorocabana, em São Paulo, enquanto a ferrovia estatizada D. Pedro II teve boa "performance". Infelizmente, DUNCAN (1932) usa a administração como critério, deixando de lado o importante papel da política do Estado de financiamento das ferrovias estrangeiras. O que teria ocorrido se o Estado tivesse usado todo aquele dinheiro da taxa de juros, tomado emprestado na Inglaterra e usado em suas ferrovias, como a Bélgica tinha feito? Esta é uma pergunta que DUNCAN (1932) poderia ter feito. O dinheiro que sustentou o aparente desenvolvimento da malha ferroviária privada nacional e estrangeira poderia ter sido aplicado às estradas construídas pelo Estado. Então, administração como um ponto isolado de referência é uma versão da escola funcionalista weberiana, o que impede de ver o processo histórico como um todo.

Outro americano que tentou compreender o papel dos investimentos ingleses nas ferrovias brasileiras foi TISCHENDORF (1960), com um descritivo artigo sobre as origens da RSF. Ele se baseou nos originais de minutas das assembleias dos acionistas, lançadas entre 1854 e 1860, não chegando nem a cobrir, pelo menos, a abertura da linha, em 1862. Como se usou aquelas fontes no original, este autor foi de pouco valor, já que ele não produziu hipóteses nem comentários sobre o assunto.

Um dos melhores ensaio estrangeiros sobre as ferrovias brasileiras é o apresentado por ZALDUENO (1975) devido à concisão e às confiáveis fontes, embora a edição seja mal feita em alguns aspectos. O autor critica as empresas que exerceram uma administração escandalosa, apesar das dificuldades ambientais que elas tiveram de enfrentar, como doenças tropicais, o clima etc. Também entende que as concessões ferroviárias foram uma especulação financeira e, como MATTOON (1977), afirma que as concessionários

estavam mais acostumada a vender seus direitos do que mesmo em investir na construção das estradas.

MATTOON (1977), traz uma série de "outputs" ferroviários. No entanto, lhe falta alguma crítica a respeito dos latifundiários paulistas que, segundo ele, não teriam investido nas ferrovias na década de 1850 devido à falta de capitais e de força de trabalho. Ele também diz que aqueles proprietários não tinham visão de empresários para tal processo. De fato, o autor esquece o quão caro deve ter sido para as companhias, subir a Serra do Mar, quando nem os Estados Unidos tinham ainda descoberto uma tecnologia adequada para tal empreendimento. A construção da Dorn Pedro II pode bem ser o melhor exemplo, quando todo montante de capital tinha sido gasto na tentativa de subir a Serra. O Estado encontrou a solução comprando a estrada, mesmo que para isto tivesse de tomar dinheiro emprestado no estrangeiro.

Outro erro de MATTOON (1977) é considerar Mauá como um concorrente forasteiro. Isto é uma visão paroquial já que o autor não associa o interesse dos proprietários, representado pelos dois membros da oligarquia que haviam se juntado à Mauá. Ademais, tal empreendimento era tão caro que o próprio Mauá perdeu cerca de 45.000 libras e, para continuar as obras, a empresa passou às mãos de uma companhia inglesa. O autor, no entanto, confirma que as concessões ferroviárias serviram como especulação financeira, além de denunciar o mecanismo através do qual a taxa de garantia de juros havia sido aplicada na São Paulo Railway, em detrimento das ferrovias cafeeiras, com exceção da Mogiana. O principal interesse do autor diz respeito aos "outputs" ferroviários, os quais no presente artigo são usados como modelo, no estudo das ferrovias açucareiras, através do conceito de "forward linkage", tanto como MILLER (1976) usa com suas "backwards linkages". Tal "approach" é aplicado na parte relativa à organização do mercado de trabalho livre, bem como naquela referente à formação das classes médias e burguesia.

LEWIS (1991) é outro "brazilianist", apesar de seu estudo principal ser sobre as ferrovias argentinas, que tenta fazer algumas comparações entre as ferrovias de São Paulo railways e as argentinas. Impressionado pelo mercado geográfico envolvendo o planalto paulista e o pampa argentino, analisa os mecanismos que levaram ambas as regiões ao processo de industrialização. Para este propósito, evita as correntes tanto da New Economic History, como da teoria da Dependência, já que ambas as correntes negligenciam ferrovias como expressão de industrialização.

O autor usa o método comparativo e trabalha, no caso do Brasil, somente com as ferrovias cafeeiras do planalto paulista, deixando a São Paulo Railway (SPR) fora do seu estudo. No entanto, não tem sucesso em aplicar este método sobre duas realidades tão diferentes: uma história nacional (as ferrovias da Argentina) e um processo histórico regional. Além do mais, deveria ter levado em conta o processo histórico brasileiro da escravidão, onde a acumulação de capital seguiu um caminho diferente do da Argentina. Ainda mais, se dá conta que os sistemas econômicos são bastante diferentes em termos de apropriação do capital: capital estrangeiro na Argentina e nacional em São Paulo. LEWIS (1991) usa o conceito de "backward linkage" para examinar como as ferrovias produziram efeitos tais como explosão ("revolução") demográfica, bem como o crescimento do mercado interno, o comportamento da mão de obra não especializada, tanto quanto o dos funcionários públicos e a mobilidade social. De acordo com MATTOON (1977), LEWIS (1991) apresenta o papel do engenheiro civil e sua subsequente transformação social (algo como o nascimento de uma classe média) como um "output ferroviário".

ALBERT (1985) traz uma pequena contribuição", sobre as ferrovias brasileiras. Suas informações, infelizmente são secundárias, o que pode levá-lo a alguns erros, como, por exemplo, dizer que o Brasil adotou a taxa de juros de 5%, como garantia. Esquece a dinâmica do processo histórico por que tal política foi tomada no começo, mudada logo depois, sendo acrescentados mais 2%, perfazendo 7%. Além do mais, o autor não é claro quando cita a construção da primeira ferrovia brasileira, logo após ter descrito a política da taxa de juros da garantia. Isto dá a entender que a EF Mauá teria sido construída com capital garantido, o que não é verdade. A primeira ferrovia, a Mauá não recebeu qualquer ajuda financeira do Governo, porque a lei só autorizava aquela taxa de juros para estradas intraprovinciais. Outros erros ocorrem naquele trabalho, como dizer que a segunda estrada construída no Brasil foi a Dom Pedro II, quando, de fato, foi a Recife-São Francisco.

MANCHESTER (1973) e LEVINE (1980) têm cometido erros sobre as operações das ferrovias no Brasil. O primeiro autor, por exemplo, diz que as duas primeiras ferrovias, no país, foram construídas com capital inglês. Entretanto, a primeira linha foi a Mauá, construída com recursos próprios. Também diz, que em 1862, a RSF adquiriu autorização para prolongar a linha até às margens do rio São Francisco, quando, de fato, o traçado original da RSF já incluía aquelas margens, que a própria companhia desistiu de prolongar, permanecendo seu

terminal no lugar Una, hoje Palmares. Foi o Estado que assumiu, na década de 1870, com o nome de EF Prolongamento da RSF. Outro erro de MANCHESTER (1973) é que a RSF foi inaugurada em 1875.

LEVINE (1980), por sua vez, é impreciso quando analisa as linhas pioneiras e as outras lançadas depois de 1874. Chega a dizer que as ferrovias, na década de 1850 "confirmaram o papel comercial do Agreste", quando, de fato, os trilhos só alcançaram aquela zona, através de Caruaru, Garanhuns e Limoeiro, nos anos 1880. Também é impreciso quando aponta a fundação da GWBR, em 1881 (incorporação da companhia ou inauguração do primeiro trecho?). Mais adiante escreve que esta companhia (GWBR) "construiu a maioria das linhas existentes no Nordeste". Concluindo, afirma que a GWBR transformou Palmares, quando, de fato, foi a RSF.

EISENBERG (1977) comete alguns deslizos, quando generaliza que Igarassu e o oeste de Goiana, bem como Itambé foram beneficiados pela GWBR. Igarassu não foi afetada pela linha e Goiana, pelo contrário, sofreu uma queda de exportação através do seu canal, desde que a GWBR atraiu para sua linha uma grande quantidade da produção dos engenhos. Este tipo de engano tem contribuído para se ver as ferrovias inglesas como um importante passo para o desenvolvimento brasileiro. Tais historiadores não percebem as contradições na História e, às vezes apresentam a história do Terceiro Mundo como um resultado positivo da modernização levada a efeito pelo capitalismo inglês. De fato, foi uma exploração de recursos e de capital para o que as ferrovias serviram muito bem.

Conclusão

Do ponto de vista geral, este estudo tentou compreender o processo dos investimentos em ferrovias no Nordeste. Tem-se dito que as ferrovias inglesas tinham sido lançadas no Brasil como uma febre de modernização na economia nacional. Então, a questão deve ser feita: por que tal modernização faliu, principalmente quando outras entidades capitalistas tal como bancos e indústrias tinham-se desenvolvido tanto? Uma imediata resposta vem dos defensores da economia liberal que clamam que a interferência do Estado como dono de ferrovias, o levou à falência. Isto parece ser a meta de DUNCAN (1932). Neste artigo pensa-se o contrário; que foi a política do Estado, de financiar ferrovias estrangeiras, que levou ao desastre. Primeiro, devido à febre da especulação sobre os 7% de garantia, pagos em ouro, pelo Estado Brasileiro, em Londres. Tal política levou à especulação de concessões

ferroviárias pela burguesia local. Posteriormente, isto também forneceu uma exploração de mais-valia sobre a força de trabalho local. Outros fatores de produção também foram afetados, tal como terra e madeira, os gêneros e as outras franquias dadas pelo Estado.

O Governo Brasileiro também beneficiou as ferrovias estrangeiras, proibindo o trabalho escravo na construção e operação das ferrovias. O preço de tal força de trabalho seria alto com respeito ao fim do tráfico transatlântico de escravos. Os esforços do Governo em proibir o uso de escravos em obras ferroviárias, era para atrair investidores estrangeiros, principalmente capitalistas ingleses, já que o Reino Unido tinha pressionado o Brasil para acabar com a escravidão.

A construção de ferrovias no Brasil foi, então, desviada da idéia original pregada pelo Império Brasileiro, que pretendia construir uma rede ferroviária nacional ligada a rios como o São Francisco. Ao contrário, isto foi convertido num negócio financeiro com altos dividendos distribuídos entre acionistas ingleses, cujos lucros vinham, não de rendas líquidas do tráfego, mas, dos 7% de garantia, dados pelo Governo brasileiro.

Referências bibliográficas

- ABREU E LIMA, J.I.de. *Sinopse ou dedução cronológica dos fatos mais notáveis da história do Brasil*. 2. ed. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1983.
- ALBERT, B. *South America and the world economy from independence to 1930*. London: MacMillan Press, 1985.
- ALMEIDA PERNAMBUCO, J.J. *Histórico da estrada de ferro Central de Pernambuco*: Recife, 1896.
- AULER, G. *A Companhia de operários (1839-1843)*. Recife: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, 1959.
- BENÉVOLO, A. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Recife, 1952.
- BRANNER, J.C. *The railways of Brazil. A statistical article*. Chicago: Railway Age Publishing, 1887.
- CALAÇA, F.J.G. *Sucinta notícia sobre a estrada de ferro Prolongamento e a estrada de ferro Caruaru* (Apresentada ao Exmo. Sr. Desembargador Presidente da Província de Pernambuco pelo Director Engenheiro Chefe (...)). Recife, 1884.
- CÂMARA, J.E.da. *Caminhos de ferro nacionais*: Bitola preferível. Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1923.
- CASTRO CARREIRA, L.de. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. 2. ed. Brasília: Senado Federal, 1980.

- CORREA FILHO, V. *Evolução ferroviária do Brasil*. In: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954. p.373/390.
- _____. *Grandes vultos da nossa engenharia ferroviária*. In: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954, p. 229-357.
- COSTA, C.X.de A., ACIOLI, V.L.C. *José Mamede Alves Ferreira: sua vida - sua obra, 1820-1865*. Recife: APEJE, 1985. p.13.
- CUNHA GALVÃO, M.da. *Melhoramentos dos portos do Brasil*. Rio de Janeiro: 1869.
- _____. *Notícias sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1869.
- DENT, C. *A year in Brazil*. London, 1886.
- DUNCAN, J.S. *Public and private operation of railways in Brazil*. New York, 1932.
- EISENBERG, P. *Modernização sem mudanças. A indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- EL-KAREH, A.C. *Filha branca de mãe preta: a companhia da estrada de Ferro D. Pedro II (1855/1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- FERNANDES PINHEIRO, M. *Les Chemin de Fer*. In: NERY, S.T. *Le Brésil en 1889*. Paris: 1889, p. 383-439.
- FERREIRA, B.G. *A estrada de ferro de Baturité, 1870-1930*. Fortaleza: UFC, 1988.
- FREYRE, G. *Ingleses no Brasil*. São Paulo: José Olympio, 1948.
- _____. *O Recife e o Conde da Boa Vista*. In: *Um Tempo do Recife*. Arquivo Público Estadual, Recife, 1978, p. 285-287.
- _____. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1960.
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Lia, 1961.
- GLUCKSMANN, A. *Nem todos somos proletários*. In: *Ensaio de Opinião*. Rio de Janeiro. n.4, p.74-104, 1977.
- GRAHAM, R. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- JESUS, J.P.de. *Rápida notícia sobre as estradas de ferro*. In: *Dicionário Histórico, Geográfico, Ethnográfico do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.
- LASSANCE CUNHA, E.A. *Estudo descritivo da viação férrea do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.
- LE COCQ, N. V. *Breves observações sobre as estradas de ferro urbanas e suburbanas*. Rio de Janeiro, 1893.
- LEVINE, R. *A velha usina. Pernambuco na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

- LEWIS, C. *Public policy and private initiative: Railway building in São Paulo, 1860-1889*. London: ILAS University of London, 1991.
- MANCHESTER, A.K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- MARX, K. *O Capital: livro segundo*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira (s/data) v.3.
- MATOS, O. *Café e ferrovia*. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.
- MATTOON, R. *Railroads, coffee and big business in São Paulo, Brazil*. HAHF, v.57, n.2, 1977.
- MELLO, J.A.G.de. *Diário de Pernambuco. Arte e Natureza no 2º Reinado*. Recife: Massangana/Fundação Joaquim Nabuco, 1985.
- _____. *Ingleses em Pernambuco*. (História do cemitério britânico do Recife e da participação dos ingleses e outros estrangeiros na vida e na cultura de Pernambuco no período de 1813 a 1909. Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, Recife, 1970.
- MELO, J.C.de. *A ideologia da new economic history*. *Raízes*. n. 2-3, UFPB, 1983, p.177-181.
- _____. *A lavoura canavieira em Pernambuco e a expansão do capitalismo britânico (1870-1890)*. Recife, 1978. dissertação (Para obtenção do título de mestre). Universidade Federal de Pernambuco.
- _____. *Controvérsias sobre a "New Economic History"*. *Raízes*, n.9, UFPB, p.97-116.
- _____. *Ingleses na Paraíba: The Conde D'Eu Railway*. *Revista Grão*, UEPB, n.4, p.81-97.
- _____. *The effects of the British investments on the railways of the North-East Brazil, 1852-1902*. (Londres, 1990) (Inédito).
- _____. BRANDÃO, M.V. HOBSBAWM, E. J. *História, ideologia e política*. (Entrevista concedida a). *Arius*, v.6, n.5, UFPB, p.37-42.
- MILLER, R. *Railways and economic development in Central Peru, 1890-1930*. In: MILLER, R. et al., *Social and Economical Change in Modern Peru*. London: 1976. p.27-52.
- ONODY, O. *Quelques aspects historiques des capitaux étrangers au Brésil*, In: *L'Histoire Quantitative du Brésil de 1800 à 1930*. (Colloques Internationaux du CNRS, Paris). 1971.
- OTTONI, C. *Esboço histórico da estrada de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: 1866.
- PASSOS, F.P. *As estradas de ferro do Brasil: as estradas de ferro do Brasil em 1879*. Rio de Janeiro, 1880.
- PEREIRA DA COSTA, F.A. *Dicionário biográfico de Pernambucanos célebres*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1982.

- PINHEIRO, P.S. Classes médias urbanas: Formação, natureza, intervenção na vida política. In: FAUSTO, B. (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*, São Paulo: Difel, 1977. 2 V. Tomo III O Brasil Republicano.
- PINTO, E. *História de uma estrada-de-ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.
- PRADO, C., Jr. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1970.
- RODRIGUES, J.C. *Resgate das estradas de ferro do Recife e da Bahia ao São Francisco*. Rio de Janeiro, 1902.
- SAES, F. A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- _____. *As ferrovias de São Paulo, 1870/1940*. São Paulo: Hucitec/INL/MEC, 1981.
- SARTRE, J.-P. *Critique de la raison dialectique*. Paris: Gallimard, Tome I, 1960.
- _____. *Questão de método*. Rio de Janeiro, Difel.
- SILVA, G.G.da. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1986.
- SODRÉ, N.W. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1970.
- _____. *História da burguesia brasileira*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1976.
- TEIXEIRA, P.P. *A Fábrica do Sonho. Trajetória industrial de Jorge Streef*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- TENÓRIO, D.A. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Maceió: UFAL, 1979.
- TISCHENDORFF, A. *The Recife and S. Francisco Pernambuco railway Co. (1854-1860)*. In: IAEA, 13:4, 1960, p.87-94.
- TURAZZI, M.I. *A euforia do progresso e a imposição da ordem. A engenharia e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX*. Rio de Janeiro: COPPE/Marco Zero, 1989.
- VAUTHIER, L.L. Revista Científica. In: *O Progresso. Revista Social, Literária e Científica*. Anno I, Tomo I, n.1, jul. 1946, 2.ed., Recife, 1950, p.109-122.
- VIANNA, I.L. *A estrada de ferro Ilhéus-Conquista e a lavoura do cacau na Bahia*. Recife, 1986.
- WATTS, A.J. *A Colônia Inglesa em Pernambuco. Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano*, v.39, p.163-170, 1945.
- WELL, J. *Exploring three thousands miles through Brazil*. London, 1887.
- ZALDUENO, E. *Libras y rieles*. Buenos Ayres: El Colóquio, 1975.