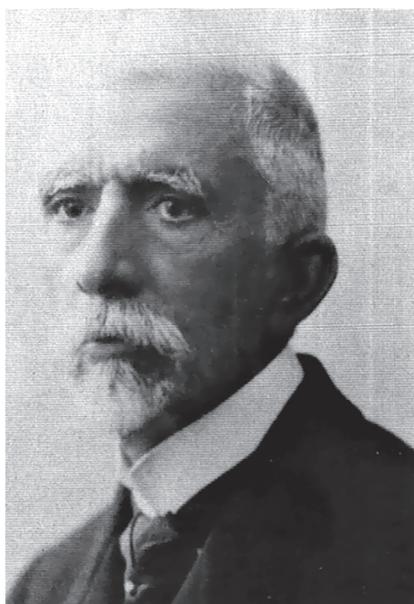


Ernesto Deocleciano e o desenvolvimento econômico da Região Centro-Norte do Ceará e da Região Oeste do Rio Grande do Norte

CARLOS NEGREIROS VIANA*



1 Introdução

Na atual conjuntura, quando o Município de Sobral volta a passar por uma fase de intensa dinamização econômica, decorrente, sobretudo, da instalação de novas indústrias em seu território, seria o momento mais do que oportuno para relembrar o papel pioneiro de Ernesto

* Mestre em Economia pela UnB. Professor do Curso de Ciências Econômicas da UFC/Campus de Sobral.

Deocleciano de Albuquerque na industrialização sobralense, bem como a relevância do seu caráter empreendedor para o desenvolvimento econômico da Região Centro-Norte do Estado do Ceará e da Região Oeste do Estado do Rio Grande do Norte.

Assim sendo, o objetivo precípua deste artigo é o de demonstrar, através de aspectos de sua vida e de seus empreendimentos, o papel fundamental desempenhado pelo Coronel Ernesto Deocleciano no desenvolvimento econômico da Região Centro-Norte do Ceará e da Região Oeste do Rio Grande do Norte.

2 O coronel Ernesto Deocleciano de Albuquerque

Ernesto Deocleciano de Albuquerque, nascido em Aracati, a 20/05/1841, era filho de Carolina Sacha de Albuquerque Mello, aracatiense, e de Deocleciano Ernesto de Albuquerque Mello, natural do Rio Grande do Norte (ARAÚJO, 1983; AMARAL, 1949).¹

Em 1854, com 13 anos, foi de Aracati para Sobral, levado pelo Coronel José Saboya, irmão de sua mãe, para trabalhar, como caixeiro, no estabelecimento comercial que ali possuía (AMARAL, 1949).²

Exerceu essa profissão por seis anos e, em 1861, abriu sua própria casa comercial. Em 23/03/1880, aceita, como sócio, Miguel Cialdini, seu antigo empregado (IBIDEM).

Atuando no comércio de exportação e importação, o seu estabelecimento comercial não cessou de se expandir durante a sociedade com Cialdini e após o seu rompimento. Comprava e exportava ele produtos como couros, peles e algodão, ao mesmo tempo que importava artigos ingleses, sobretudo tecidos, que eram revendidos em toda a Zona Norte do Ceará (AMARAL, 1949; LUSTOSA DA COSTA, 1987).

Como cotonicultor e exportador de algodão, logo montou seu próprio negócio de beneficiamento desse produto: de início, de forma manual, e, posteriormente, fazendo uso de máquinas de prensar. É oportuno lembrar que, o primeiro descaroçador de algodão movido por um locomóvel a vapor, a entrar em atividade na Região Centro-Norte do Ceará, foi de sua propriedade (LUSTOSA DA COSTA, 1987).

Em 1879, em resposta a uma solicitação do Presidente da Província, José Júlio de Albuquerque Barros, instalou o primeiro sis-

tema de iluminação pública de Sobral, com base na utilização de lâmpadas contendo gás “globo” ou “nafta” (AMARAL, 1949).

Foi a partir das atividades de beneficiador e exportador de algodão que o Cel. Ernesto Deocleciano decidiu instalar uma fábrica de fiação e tecelagem em Sobral, o que se tornou possível através de uma sociedade com Cândido José Ribeiro, industrial do ramo têxtil no Maranhão (VIANA, 1988).

A construção dessa fábrica teve início em 02/01/1893 e terminou em julho de 1895, tendo sido inaugurada no dia 14 desse mês, para se tornar o estabelecimento industrial que mais tempo passou em atividade na história industrial do Ceará, já que funcionou durante mais de 110 anos (AMARAL, 1949; ARAGÃO, 2002).

Em 1894, Ernesto Deocleciano, juntamente com Antônio Regino do Amaral, José Figueira de Saboya e Silva, João Frederico Ferreira Pimentel e Vicente Adeodato Carneiro, constitui a “Empresa Carril Sobralense”, com o objetivo de explorar o transporte urbano, em Sobral, através de bondes puxados a burro (ANDRADE, 1992).

No “Relatório do Ano de 1896 Apresentado à Assembleia Geral de Acionistas do Banco do Ceará em 01/03/1897”, na seção que relaciona os acionistas daquele estabelecimento bancário, instalado em Fortaleza, em 1893, pode-se constatar que Ernesto Deocleciano de Albuquerque, em 1896, é um dos seus 219 acionistas e que possui 100 ações (do total de 10.000 ações), no valor total de 10 contos de réis (VIANA, 2006).

Quando, devido aos constantes déficits financeiros apresentados a partir de 1890, o Governo Federal decidiu arrendar as estradas-de-ferro de Baturité e de Sobral, Ernesto Deocleciano conseguiu o arrendamento dessa última, em 1897, para a firma “Saboya, Albuquerque & Cia.”, da qual era sócio comanditário e seu filho Vicente e seu sobrinho e primo João Thomé de Saboya e Silva (depois Presidente do Estado do Ceará, de 1916 a 1920), sócios solidários (AMARAL, 1949).

Para quem foi, durante muito tempo, o maior detentor de apólices da “Dívida Pública da União”, no Estado do Ceará, não foi difícil prestar fiança de 50 contos de réis para garantir o arrendamento, que durou até 1909, quando foi transferido à empresa “South American Railway Construction Company Limited” (IBIDEM).

Arrendada a ferrovia, ele pôs todo o seu empenho na normalização do tráfego de Camocim ao Ipu, o que veio trazer imensos bene-

fícios, não somente para a “Fábrica de Sobral”, pelo transporte mais rápido e barato de seus tecidos para as regiões consumidoras do Norte do Estado, mas também para a própria região, ao facilitar o escoamento de sua produção agrícola (LUSTOSA DA COSTA, 1987).

É oportuno salientar que a história da “Fábrica de Sobral” continuará visceralmente ligada ao dessa ferrovia, mesmo quando cessar esse arrendamento, em 1909, sobretudo, quando, através de prolongamentos, ela passar por Crateús (em 1912), pela Ibiapaba (em 1918), até atingir a Estação de Oiticica, na fronteira com o Piauí (em 1932), o que expandirá e consolidará a ação polarizadora de Sobral sobre o Oeste cearense e vastas regiões do Piauí e Maranhão (ANDRADE, 1974).

Ao mesmo tempo que arrendava a “Estrada-de-Ferro de Sobral” a Ernesto Deocleciano, o Governo Federal lhe concedia o agenciamento do “Lóide Brasileiro”, no porto de Camocim, e duplicava o número de navios a servirem àquele porto. Para explorar essa atividade, ele constituiu a firma “Albuquerque & Cia.” (LUSTOSA DA COSTA, 1987; AMARAL, 1949).

Na época em que se tornou agenciador do “Lóide Brasileiro” em Camocim, Ernesto Deocleciano adquiriu grandes salinas em Chaval, que pertencia, então, ao Município de Granja (AMARAL, 1949).

No ano de 1899, Ernesto Deocleciano trouxe, do Aracati para Sobral, o artesanato do chapéu-de-palha de carnaúba. Ao introduzir essa atividade artesanal em Sobral, ele talvez não vislumbrasse a dimensão econômica e social que ela viria a assumir no futuro, não apenas em Sobral, mas em muitos municípios circunvizinhos a ela, a ponto de torná-la “A Capital Mundial do Chapéu-de-Palha” (GIRÃO & SOARES, 1997).

Em 1910, o Coronel Ernesto Deocleciano voltou a atuar como empresário do setor ferroviário. Nesse ano, ele, juntamente com os seus filhos Vicente (1874-1947) e Humberto (1879-1924), constituiu a firma “Albuquerque & Cia.”, em Natal, Rio Grande do Norte, com o objetivo de construir e explorar a “Estrada-de-Ferro de Mossoró” (EFM) (ROSADO, 2000).

Essa ferrovia, que teve seu primeiro trecho, que ia de Porto-Franco a Mossoró, inaugurado em 19/03/1915, teria Vicente Saboya de Albuquerque, como seu principal acionista, até sua morte, em 1947 (IBIDEM).

Com a construção e exploração da EFM, cresceria, ainda mais, o seu prestígio no Rio Grande do Norte. Não seria demais lembrar que um

irmão seu, Euclides Deocleciano de Albuquerque, foi Vice-Presidente da Província do Rio Grande do Norte, por nomeação de 16/02/1878, deputado, em cinco biênios, e Presidente da Assembleia Legislativa, e que outro seu irmão, Francisco Tertuliano de Albuquerque, foi rico salineiro em Mossoró (AMARAL, 1949).

No Rio de Janeiro, Ernesto Deocleciano era sócio da “Construtora Humberto Saboya & Cia.”, juntamente com os filhos Humberto, engenheiro, e Vicente, empresário com livre acesso ao poder central, o que permitiu que tal firma obtivesse lucrativos contratos com o Ministério da Viação e Obras Públicas e com a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), para a construção de açudes e estradas (LUSTOSA DA COSTA, 1987).

Ao ser instalado o “Banco de Crédito Agrícola de Sobral”, em 08/01/1921, Ernesto Deocleciano se tornou um dos seus acionistas. Em 31/12/1922, quando esse estabelecimento bancário contava com 159 sócios, que possuíam 2.353 ações, no valor total de 235:300\$000, ele era detentor de 50 ações, que valiam, em seu total, cinco contos de réis (CORREIO DA SEMANA, 1923).

Na vida pública, Ernesto Deocleciano foi chefe do “Partido Republicano Conservador Cearense” (PRCC), Presidente da Câmara dos Vereadores de Sobral, e um dos vice-presidentes do Estado do Ceará, de 1896 a 1900, quando do primeiro mandato do Comendador Nogueira Accioly (AMARAL, 1949).

Dois de seus filhos e um genro também militaram na política: Vicente foi deputado federal, de 1918 a 1920; José Saboya (1871-1950), que, apesar da grande liderança política que exercia na Região Centro-Norte do Estado nunca quis se candidatar a cargos no poder legislativo ou executivo, tendo apenas assumido, por pouco tempo, o posto de Secretário do Interior e Justiça, quando era Presidente do Estado, João Thomé de Saboya e Silva, seu primo; e João Marinho de Andrade, marido de sua filha Maria Carolina, foi deputado estadual, Prefeito de Fortaleza e deputado federal (IBIDEM).

O Cel. Ernesto Deocleciano e sua prima Francisca Carolina, que era filha do Cel. José Saboya, casaram, em Sobral, em 28/01/1865, e tiveram oito filhos: Maria Carolina, Joaquina, José, Vicente, Ernesto Esperidião, Antônia Ernestina, Humberto e Massilon (IBIDEM).

Quando faleceu, em 23/11/1922, deixou grande patrimônio, cujo inventário foi o maior que já se processou no fórum de Sobral, em todas as épocas (IBIDEM).

3 Ernesto Deocleciano e a iluminação pública de Sobral

Em 19/03/1879, em carta confidencial, o Presidente da Província do Ceará, José Júlio de Albuquerque Barros, propõe à Câmara de Sobral que se faça uso de gás “globo” ou “nafta”, que seria, segundo ele, mais moderno que o querosene, para iluminar logradouros públicos naquela cidade (ARAÚJO, 1983).

Para viabilizar sua proposta, José Júlio (o futuro Barão de Sobral) fez o governo provincial adquirir 200 lampiões, providos de receptáculos para o armazenamento de gás, e 100 latas de gás “globo” ou “nafta” e pediu ele a cooperação do Cel. Ernesto Deocleciano para conseguir 200 postes de aroeira ou de outra madeira de lei, nas matas de suas terras, nos quais deveriam ser acoplados os lampiões (IBIDEM).

Seis dias depois de ter recebido a carta do Presidente da Província, em 25/03/1879, a Câmara de Sobral firma contrato, no valor de 14 contos de réis, com Ernesto Deocleciano, para que ele realize a primeira tentativa, na cidade, de iluminação pública com gás “globo” (IBIDEM).

Em 17/10/1879, a título de experiência, é iluminada, com gás “globo”, a frente da residência do Cel. Ernesto Deocleciano, que se situava na Rua do Campelo (atual Rua Ernesto Deocleciano), em frente à Praça do Mercado (atual Praça Dr. José Saboya) (IBIDEM).

Segundo Amaral (1949), após essa experiência, começaram os trabalhos de assentamento dos postes nos lugares em que se supôs mais úteis. O critério adotado, no entanto, conforme esse autor, não deu bom resultado, pois variando a distância de um poste a outro, a iluminação se mostrou ineficiente. Além do que, o gás “globo” não se mostrou tão adequado como se esperava.

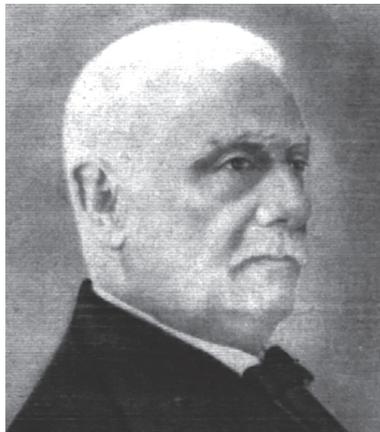
Apesar dessas deficiências, a cidade de Sobral somente, em 1895, teria um novo sistema de iluminação pública implantado. Esse sistema seria inaugurado, naquele ano, pelo Intendente Alfredo Marinho de Andrade, ainda fazendo uso de muitos dos antigos postes, assentados por Ernesto Deocleciano, e de muitos dos antigos lampiões sustentados por eles, que passaram a consumir querosene (IBIDEM).

4 “A fábrica de Sobral”

Em 14 de julho de 1895, a firma “Ernesto & Ribeiro”, de propriedade de Ernesto Deocleciano de Albuquerque e Cândido José Ribeiro³, inaugura uma fábrica de fiação e tecelagem em Sobral.



Ernesto & Ribeiro - Sobral - Ceará.
Arquivo: José Alberto Dias Lopes.



Cândido José Ribeiro

Dessa data até 1898, não se dispõe de nenhuma informação sobre a firma “Ernesto & Ribeiro” e sobre a “Fábrica de Sobral”.

Em 1899, a firma “Ernesto & Ribeiro” tinha um capital social de 600 contos de réis e sua fábrica empregava 185 pessoas (65 homens, 90 mulheres e 30 crianças) e produzia, anualmente, 960.000m de tecidos de algodão ou domésticos brancos, lisos ou acolchoados, e 20.000kg de fios para redes, tudo no valor de 560 contos de réis (ALMANAQUE DO CEARÁ DE 1900).

Dois anos depois, em 1901, a firma “Ernesto & Ribeiro” continua a apresentar o mesmo capital social de 600 contos de réis e a “Fábrica de Sobral”, a produzir as mesmas quantidades de tecidos e fios, 960.000m e 20.000kg, respectivamente, em 122 teares e 4.656 fusos, fazendo uso de força de 150 CV, porém empregando, agora, 191 pessoas (65 homens, 96 mulheres e 30 crianças) (ALMANAQUE DO CEARÁ DE 1902).

Em 1904, a “Fábrica de Sobral” produzia os seguintes tipos e marcas de tecidos: tecidos de algodão-Clavinote, Onça, Touro e Veado (em três tipos); riscados-Ubajara, Itaqui e Iracema; Azulita; Sobral; Linho Azul e Mariposa. Seria bom ressaltar que a “Fábrica de Sobral”, nesta época, já produzia os fios coloridos que eram utilizados na fabricação de seus tecidos em cores (LIVROS CONTÁBEIS DA “ERNESTO & RIBEIRO” DE 1905).

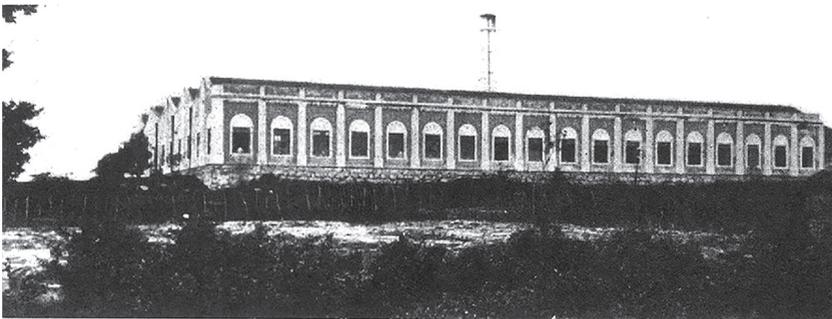
Em 12/11/1923, em decorrência do falecimento do Coronel Ernesto Deocleciano de Albuquerque em 1922, é constituída uma nova sociedade, que passará a funcionar sob a firma “Viúva Ernesto, Ribeiro & Cia.”, com um capital social de 500 contos de réis (JUCEC, 1924).

A “Fábrica de Sobral” produzia, em 1927, os seguintes tipos e marcas de tecidos: tecidos de algodão – Clavinote, Onça, Touro e Veado (três tipos); riscados – Itaqui e Zephiro; Meruoca; Itauna; Sobral; Condor; Rádio; atoalhados e mesclas (LIVROS CONTÁBEIS DA “VIÚVA ERNESTO, RIBEIRO& CIA.” DE 1928).

Em 22/08/1932, ocorre a cessão e transferência de direitos do sócio solidário Cândido José Ribeiro a Vicente Saboya de Albuquerque. Com isso, Ribeiro se retira da sociedade proprietária da “Fábrica de Sobral”, que fundara juntamente com Ernesto Deocleciano.⁴ Somente dois anos após, a firma “Viúva Ernesto, Ribeiro & Cia.”, constituída em 12/11/1923, como já vimos, passa a ter a denominação de “Ernesto,

Sabóia & Cia.”, com o capital social de 500 contos de réis, e tendo como sócios solidários: Ernesto Miranda Saboya de Albuquerque, filho do Dr. José Saboya, com uma participação de 20 contos; Maria de Soledade Pessoa de Saboya, sua mãe, com 90 contos; e Vicente Saboya de Albuquerque, com 90 contos. O restante do capital social estava dividido entre os 33 sócios comanditários (JUCEC, 1934).

Em 1934, a “Fábrica de Sobral” produziu 800.000kg de tecidos, fazendo uso de 4.000 fusos, 125 teares e 227 operários, no que consumiu 180.000kg de algodão (ALMANAQUE DO CEARÁ DE 1934).



Fachada frontal e posterior da fábrica de tecidos.

Arquivo: José Alberto Dias Lopes.

Em 31/07/1947, a sociedade em comandita simples “Ernesto, Sabóia & Cia.” é transformada em uma sociedade anônima, denominada de “Cia. de Fiação e Tecidos Ernesto Deocleciano” (CFTED).

Nesse mesmo ano (21/08), a CFTED amplia seu capital social de Cr\$ 500.000,00 para Cr\$ 5.000.000,00, com base na incorporação de reservas. Até essa data, a companhia tinha permanecido com o mesmo capital social de 1923, passando apenas por uma conversão de mil-réis para cruzeiros (JUCEC, 1947).

Ainda em 1947, a CFTED iniciará a construção da “Usina Dr. José Sabóia”, que se concretizará em 1952 e permitirá que esta firma forneça energia elétrica, não só à cidade de Sobral, mas também a inúmeros núcleos urbanos vizinhos a ela, por um período que se estenderá até a primeira metade da década de 1960 (IBIDEM).

No final da década de 1940, após a morte de Vicente, em 1947, e a do Dr. José Saboya, em 1950, o controle acionário da CFTED estava com Ernesto Miranda Saboya de Albuquerque,⁵ Maria de Soledade Pessoa de Saboya (respectivamente filho e mulher do Dr. José Saboya) e Thomaz Marinho de Albuquerque Andrade (filho de Maria Carolina e do Dr. João Marinho de Andrade). A partir de 1951, o seu controle acionário é assumido por esse último acionista, juntamente com José Carneiro Silveira, seu cunhado (ARAGÃO, 2002).

Em 1952, segundo Almeida (1989), quando a firma “Cia. Comercial e Industrial Norte Brasileira”, da qual é diretor-presidente Ernesto Miranda Saboya de Albuquerque, passa por uma elevação de seu capital social, de Cr\$ 4.000.000,00 para Cr\$ 10.000.000,00, representado por 10.000 ações comuns ao portador, no valor unitário de mil cruzeiros, a “Cia. de Fiação e Tecidos Ernesto Deocleciano” se torna a sua maior acionista, com 1.539 ações e créditos subscritos de Cr\$ 1.539.000,00, seguida do seu supracitado diretor-presidente, com 930 ações e créditos subscritos de Cr\$ 930.000,00.

Em 22/11/1952, a Diretoria da CFTED decide elevar o seu capital social de Cr\$ 5.000.000,00 para Cr\$ 12.000.000,00, por achar aquele insuficiente para atender ao plano de expansão que vinha se implementando na companhia, com a instalação de uma usina termelétrica, eletrificação do maquinismo já instalado e montagem de uma moderna seção destinada à fabricação de morins, panamás e outros tecidos da mesma categoria, o que equivalia à instalação de uma nova fábrica, incluindo fiação, tecelagem com teares automáticos, tinturaria e seções de alvejamento, acabamento e mercerização (JUCEC, 1952).

Em 1954, o capital social da CFTED seria ampliado para 15 milhões de cruzeiros e, em 1956, passaria por uma nova expansão, atingindo 20 milhões de cruzeiros. Essas duas elevações do seu capital social se basearam em emissão de ações ordinárias e preferenciais (ARAGÃO, 2002).

A “Fábrica de Sobral” produziu 3.389.512m de tecidos e 112.171kg de fios em 1956, 2.991.049m de tecidos e 180.512kg de fios em 1957, 2.662.934m de tecidos e 211.811kg de fios em 1958 e 3.599.056m de tecidos e 200.014kg de fios em 1959 (VIANA, 1988).

Em 1961, a CFTED promove novo aumento de capital social, que de 20 milhões de cruzeiros passa para 40 milhões de cruzeiros. Nesse ano, ela também passa a explorar, industrial e comercialmente, óleos vegetais, gorduras, sabões, ceras e outras matérias-primas regionais (IBIDEM).

Em 1963, foi apresentado à SUDENE um projeto de reequipamento dos setores de intermediários e de tecelagem. Após passar por uma reformulação orientada por aquela entidade, ele somente foi aprovado em 1967. Com isso, foram adquiridos uma conicaleira e teares automáticos (ARAGÃO, 2002).

Anda no ano de 1963, no dia 12/12, o capital social da CFTED foi elevado de Cr\$ 120.000.000,00 para Cr\$ 150.000.000,00 (IBIDEM).

Ao longo da década de 1960, algumas marcas de tecidos fabricados pela “Fábrica de Sobral” eram: Uirapuru, Floresta, Ideal, Deocleciano, Esportex, Paraibana, Xingu, Flórida, Mar Azul e Marítima (mesclas) e Itaquí. Além de tecidos, ela ainda produzia sacos para cereais, que eram exportados para o Maranhão, Pernambuco e Paraíba (IBIDEM).

Na supracitada década, a CFTED já havia transferido sua sede para Fortaleza, com o objetivo de facilitar os fechamentos de negócios e os contatos com clientes no exterior.

Em 1973, a CFTED, tendo Thomaz Marinho de Andrade, como Presidente, e Francisco José Andrade Silveira, como Diretor, apresentou um novo plano de reequipamento à SUDENE. Esse plano tinha por objetivo promover uma expansão do seu setor de fiação, que foi orçada em 115 milhões de cruzeiros, dos quais cerca de 45 milhões de cruzeiros deveriam ser captados através do sistema 34/18 (IBIDEM).

Essa expansão do setor de fiação permitiria que a “Fábrica de Sobral” atingisse uma produção anual de fios de algodão da ordem de

3.970.560kg, que deveria se destinar totalmente ao mercado externo. Além do que, os resíduos dessa produção (estopa e desperdícios) poderiam ser comercializados no mercado nacional (IBIDEM).

Com a aprovação desse plano, a CFTED passa, a partir de 1973, a ter, no mercado externo, a destinação de parte de sua produção de tecidos e fios (IBIDEM).

Ainda na década de 1970, a “Fábrica de Sobral” passava a fabricar: tecidos para lençóis, para fraldas, para gaze, para camisaria em geral, e fios para malharia.

A grande prosperidade vivida pela CFTED, na década de 1970, permitiu que ela iniciasse a década de 1980, empregando 850 operários, que produziam, diariamente, 7.300kg de fios de algodão, título médio NE 18, e 15.000m de tecidos de algodão (IBIDEM).

Essa próspera fase, no entanto, seria abalada, em 04/05/1980, quando irrompe um incêndio no setor de fiação, provocado por um curto-circuito, que acabaria por destruir, totalmente, 18 cardas de alta produção, seis passadores, três maçarqueiras, 22 filatórios e todos os aparelhos do laboratório, causando um prejuízo no montante de 150 milhões de cruzeiros (IBIDEM).

Em decorrência desse incêndio, o setor de fiação passou cerca de 60 dias fora de atividade e os altos investimentos realizados, na década de 1970, para a obtenção de uma produção de fios, com elevada tecnologia e competitividade, foram estancados (IBIDEM).

Como o sinistro não afetou outros setores da “Fábrica de Sobral”, tais como o parque de descaroçamento, a fábrica de óleo e a tecelagem, essa última continuou operando, normalmente, para atender as encomendas já contratadas com a clientela (IBIDEM).

Simultaneamente a isso, a diretoria da CFTED elaborou um plano de reconstrução da fábrica e solicitou ao Cel. Virgílio Távora, então Governador do Estado, a sua intervenção junto à SUDENE, para que essa entidade liberasse recursos do FINOR para a aquisição dos equipamentos necessários para montar um novo setor de fiação. Além disso, foram pedidos, ao governo estadual, a isenção de tributos de sua competência, por prazo de cinco anos, período julgado como necessário para a revitalização da produção, bem como o enquadramento da CFTED no “Programa de Recuperação de Empresas”, mantido pela Secretaria de Indústria e Comércio do Estado do Ceará (IBIDEM).

A partir do início da década de 1990, no contexto de abertura comercial vivido pela economia brasileira, imposto pela globalização, a CFTED implantou transformações profundas tanto na esfera da produção quanto na sua estrutura de pessoal. Com o apoio do BNB, ela realizou um reequipamento radical da tecelagem em 1993. Com isso, esse setor substituiu “teares de lançadeiras” por “teares a jato de ar”, que produziam nove vezes mais e com uma velocidade seis vezes maior que os anteriores. A consequência óbvia dessa modernização tecnológica, que custou 10 milhões de dólares, foi a geração de um desemprego estrutural, que eliminou 600 postos de trabalho, já que a “Fábrica de Sobral” teve reduzido, de 1.000 para 400, o seu número de funcionários (IBIDEM).

Em 14/07/1995, a CFTED comemora o centenário de inauguração da “Fábrica de Sobral”, que contava, naquela data, com 650 funcionários e produzia 160 mil kg de fios e 500 mil metros de tecidos mensais. O seu capital social, naquela ocasião, era de R\$ 1.290.180,00 e ela tinha uma diretoria composta por: Victória Maria de La Concepcion (Presidente); Eugênio César Perdigão Pamplona (Diretor); Raimundo Nonato Cavalcante (Gerente Industrial); e Fernando Antonio Lima e Silva (Gerente Administrativo) (IBIDEM).

Na data comemorativa do seu centenário, os Correios homenagearam a CFTED com a emissão de um selo de postagem alusivo ao evento (IBIDEM).

Com a implantação do Plano Real, em 1994, que promoveu uma sobrevalorização cambial e uma elevação das taxas de juros, a CFTED passou a viver uma fase muito crítica, como o setor têxtil e muitos outros setores no Brasil (calçados, bens de capital, eletrodomésticos, produtos de higiene e limpeza e autopeças), à época. Essa fase crítica culminou com o pedido de autofalência da CFTED em 22/01/1996 (JUPEC, 1996).

De 1996 a março de 2006, a CFTED funcionou como massa falida. Nesse período, os dois fatos dignos de nota relativos à história da “Fábrica de Sobral” são a ocorrência de um incêndio nela, em 2003, e o seu arrendamento, de 2004 a 2006, à firma paraibana “Ômega Indústria Têxtil Ltda.”

Em março de 2006, a “Fábrica de Sobral” encerra definitivamente suas atividades, que se estenderam por mais de 110 anos, o que a tornou o estabelecimento industrial a permanecer mais tempo em atividade na história industrial do Ceará.

5 A “Empresa Carril Sobralense”



Praça do Mercado - Sobral - Ceará.

Arquivo: José Alberto Dias Lopes.

Em 1894, foi constituída a “Empresa Carril Sobralense”, com o objetivo de explorar o serviço de transporte urbano, com base em bondes puxados a burros, em Sobral (ANDRADE, 1992).

A ideia de constituir essa firma surgiu quando Ernesto Deocleciano, Antônio Regino do Amaral, José Figueira de Saboya e Silva, João Frederico Ferreira Pimentel e Vicente Adeodato Carneiro souberam que Lourenço Pereira de Sousa, proprietário de uma ferro-carril, que explorava o transporte de cargas e passageiros da estação localizada em Putiú (Baturité), pertencente à “Viação Férrea de Baturité”, até o centro daquela cidade, resolveu encerrar as atividades de sua empresa e por à venda os equipamentos que a compunham (IBIDEM).

Com o objetivo de adquirir aqueles equipamentos para a “Empresa Carril Sobralense”, viajou à Baturité Vicente Adeodato Carneiro, seu futuro administrador, que realizou a transação e providenciou o transporte deles para Sobral. Para esse fim, foram utilizados os vagões dos trens da “Estrada-de-Ferro de Baturité”, que os conduziram até o porto de Fortaleza. Dali, eles embarcaram em navio que os transportaram até Camocim, de onde seguiram de trem para Sobral (IBIDEM).

Os trilhos da “Empresa Carril Sobralense” se estenderam da “Estação Ferroviária de Sobral” até à praça, onde se localizava o Teatro São João, obedecendo o seguinte itinerário: Estação da E.F.S., Praça do Patrocínio, Rua Conselheiro José Júlio, Travessa do Xerez, Rua Cel. José Saboya, Igreja do Rosário, Rua do Campelo (atual Rua Ernesto Deocleciano), Rua Senador Paula (atual Rua Dom José), e, por fim, Praça do Teatro São João. Posteriormente, os trilhos dessa empresa de bondes foram prolongados até o Santo Cruzeiro, na Cruz das Almas (atual Av. Dr. Guarany) (IBIDEM).

Segundo Frota (1959), essa ferro-carril “dispunha de três ou quatro bondes, com capacidade para trinta passageiros cada um”. Havendo também, segundo esse autor, bondes para o transporte apenas de carga, que diferiam, dos que transportavam passageiros, por não terem cobertas nem bancos.

Ainda de acordo com o supracitado autor, a “Empresa Carril Sobralense” teria encerrado atividades em 1918, não fazendo, porém, ele nenhuma referência a quem pertencia ela, naquela ocasião.

6 Ernesto Deocleciano e as Estradas-de-Ferro de Sobral e Mossoró

6.1 A “Estrada-de-Ferro de Sobral”

Em 1897, o Governo Federal resolve arrendar a Estrada-de-Ferro de Sobral (EFS), que apresentava uma situação deficitária desde 1890. Essa decisão foi tomada após o Senado ter rejeitado a dotação de 200 contos para essa ferrovia, o que acarretou a renúncia da comissão que a administrava (Pereira & Lima, 2009).

No dia 08/09/1897, a firma “Saboya, Albuquerque & Cia.” deu entrada, na Secretaria do Ministério da Viação, de uma proposta de arrendamento da EFS. Essa firma, que foi constituída com a finalidade de obter esse arrendamento, tinha o Cel. Ernesto Deocleciano, como sócio comanditário, e João Thomé de Saboya e Silva (seu sobrinho e primo) e Vicente Saboya de Albuquerque (seu filho), como sócios solidários (PEREIRA & LIMA, 2009. AMARAL, 1949).⁶

Na sua proposta de arrendamento, a “Saboya, Albuquerque & Cia.” oferecia, ao Governo Federal, a condição de lhe repassar a cada

seis meses, em dinheiro em espécie, o valor de 10% das receitas brutas auferidas, por ela, na exploração da EFS (PEREIRA & LIMA, 2009).



Vicente Saboya de Albuquerque.
Arquivo: José Alberto Dias Lopes.

A proposta foi aceita e, após o Cel. Ernesto Deocleciano prestar fiança de cinquenta contos, em apólices da “Dívida Pública da União”, o contrato foi assinado, em 01/11/1897, com o arrendamento devendo se dar por 60 anos (AMARAL, 1949).

Em 1897, quando foi arrendada, a EFS tinha a extensão de Camocim ao Ipu e somente em 1897 a “Saboya, Albuquerque & Cia.” receberia a autorização do Governo Federal para prolongá-la até Crateús. No entanto, como o Governo Federal rescindiu, em 1909, o contrato de arrendamento da EFS com a referida firma, o trecho Ipu – Crateús somente foi concluído e inaugurado em 1912, na gestão da “South American Railway Construction Company Limited”, firma inglesa a quem a EFS esteve arrendada de 1910 a 1915 (PEREIRA & LIMA, 2009).

Simultaneamente ao arrendamento da EFS, o Governo Federal concedeu, a Ernesto Deocleciano, o agenciamento do “Lóide Brasileiro” no porto de Camocim, o que levou aquele empresário a constituir a firma “Albuquerque & Cia.”, com o objetivo de explorar essa atividade (LUSTOSA DA COSTA, 1987).

No período em que permaneceu arrendada à empresa “Saboya, Albuquerque & Cia.”, a EFS apresentou o seguinte movimento financeiro:

Quando 1 - Movimento Financeiro da EFS de 1897 a 1909.

	Receita	Despesa	Saldo
De 01/11 a 21/12/1897	64:988\$110	37:636\$6765	27:351\$345
1898	362:595\$980	269:737\$860	92:858\$120
1899	413:363\$682	266:068\$513	147:315\$169
1900	456:357\$310	320:228\$127	136:129\$183
1901	322:307\$870	289:307\$016	33:000\$854
1902	321:865\$710	250:376\$967	71:488\$743
1903	313:497\$750	244:607\$323	68:890\$427
1904	337:295\$350	237:697\$488	99:597\$862
1905	347:941\$550	244:778\$676	103:162\$874
1906	415:982\$060	260:816\$540	155:165\$520
1907	516:759\$780	267:655\$533	249:104\$247
1908	453:772\$870	284:403\$099	169:369\$771
1909	497:848\$670	271:984\$829	225:863\$841

Fonte: Anuário Estatístico do Ceará de 1917, de Guilherme de Sousa Pinto, p. 200.

Pelo Decreto nº 7.669, de 18/11/1909, os contratos de arrendamento das estradas-de-ferro de Baturité e Sobral deveriam ser rescindidos, respectivamente, com as firmas “Novis & Porto” e “Saboya, Albuquerque & Cia.” (PEREIRA & LIMA, 2009).

Essa decisão do Ministério da Viação e Obras Públicas tomou, como base, o argumento do Dr. Zózimo Barroso do Amaral, engenheiro-chefe dos trabalhos de construção e prolongamento da “Estrada-de-Ferro de Baturité” (EFB), de que uma empresa estrangeira construiria com maior rapidez o prolongamento dessa ferrovia até o Cariri. Tal decisão acabou por afetar a EFS, já que passou também a ser objetivo daquele Ministério a fusão administrativa dela com a EFB, dando origem à “Rede de Viação Férrea Cearense”, depois apenas “Rede de Viação Cearense” (RVC), cujo arrendamento seria concedido, em 04/02/1910, à “South American Railway Construction Company Limited” (IBIDEM).

6.2 A “Estrada-de-Ferro de Mossoró”

Em 1910, Ernesto Deocleciano constituiu, em sociedade com seus filhos Vicente e Humberto, a firma “Albuquerque & Cia.,” que teria o objetivo de construir e explorar economicamente a “Estrada-de-Ferro de Mossoró” (EFM), segundo concessão que o governo do Rio Grande do Norte lhe tinha feito em 25/08 daquele ano (ROSADO, 2000).

Somente, em 31/08/1912, teria início a construção da EFM, cujo primeiro trecho, que se estendia de Porto-Franco (antiga Oficinas) a Mossoró, seria inaugurado em 19/03/1915 (IBIDEM).

Ainda na década de 1910, é constituída a “Companhia da Estrada-de-Ferro de Mossoró”, que substituirá a firma “Albuquerque & Cia.” como proprietária dessa ferrovia, tendo ainda, no entanto, Ernesto Deocleciano e Vicente, como maiores acionistas (IBIDEM).

É oportuno lembrar que a “E.F. de Mossoró”, no trecho compreendido entre essa cidade e a de Areia Branca, foi construída exclusivamente com recursos financeiros de Ernesto Deocleciano e seus supracitados filhos.⁷ Já o trecho que se estendia de Areia Branca ao ponto terminal dela, em Barriguda (depois Alexandria), contou também com recursos dos outros acionistas da “Cia. da Estrada-de-Ferro de Mossoró” (IBIDEM).

Ao falecer, em 01/05/1947, ainda na condição de maior acionista da supracitada companhia, Vicente Saboya de Albuquerque não teve a felicidade de ver a EFM chegar em Barriguda (IBIDEM).

7 Ernesto Deocleciano e a introdução do artesanato de palha de carnaúba em Sobral

No ano de 1899, o Cel. Ernesto Deocleciano trouxe do Aracati, sua terra natal, para Sobral, algumas artesãs para produzir chapéus-de-palha de carnaúba (GIRÃO & SOARES, 1997).

À época, certamente, ele não poderia imaginar a relevância econômica e social que essa atividade artesanal viria a ter não somente para o Município de Sobral mas também para muitos municípios, em seu entorno, no futuro.

A partir da década de 1940, quando a economia sobralense entra num processo de estagnação, da qual somente sairia em meados da

década de 1990, a produção artesanal e, posteriormente, de forma industrial, de chapéus-de-palha, bem como a de outros artefatos de palha, responderia, em grande parte, pela geração de renda e emprego naquele município.

A difusão das atividades artesanais de artefatos de palha de carnaúba ocorreu simultaneamente em municípios circunvizinhos a Sobral e, neles, essas atividades também passaram a ter grande peso na geração de renda e de emprego.

Se a produção desses municípios já se dirigia a Sobral, antes de 1954, a partir de onde seria destinada à comercialização, com a instauração de processos industriais no acabamento dos chapéus por Guilherme Ehrich, naquele ano, o encaminhamento, para lá, da produção regional, para fins de acabamento e posterior comercialização, acentuou-se, ainda mais, a ponto da cidade de Sobral passar a ser conhecida como “A Capital Mundial do Chapéu-de-Palha”, de meados da década de 1950 em diante.

Por volta de 1997, o Município de Sobral e mais 18 municípios próximos produziam 25 tipos de chapéus-de-palha, que eram exportados para todo o Brasil, bem como para a Espanha, Portugal, França, Canadá, Estados Unidos, Israel, Japão, Nigéria, Venezuela, Argentina e Portugal (GIRÃO & SOARES, 1997).

Naquele ano, as principais firmas que ali produziam e comercializavam chapéus-de-palha eram: “Guilherme Menezes Indústria e Comércio Ltda.”; “Francisco Evaristo Bezerra”; e “Ehrich, Indústria e Comércio de Chapéus Ltda.” (IBIDEM).

Notas:

- 1 A família Saboya descende de Gabriel Augeri e Madalena Boccardo, que chegaram, no Aracati, no início do século XVIII, oriundos da freguesia dos santos Cosme e Damião, no Arcebispado de Formi, Reino do Piemonte, Casa D'El Rei da Sardenha. A partir de seus netos, o sobrenome "Augeri" foi substituído pelo de "Saboya", patronímico da região de onde procediam os "Augeri" (AMARAL, 1949).
- 2 O Coronel José Saboya, que era bisneto de Gabriel Augeri e Madalena Boccardo, nasceu em Aracati, a 12/07/1800, e casou, em Sobral, em 23/11/1824, com Joaquina Figueira de Mello, filha de Jerônimo José Figueira de Mello e Maria do Livramento Vasconcelos. Tendo se transferido de Aracati para Sobral, ali se tornou próspero comerciante, vindo a ser o seu estabelecimento comercial o primeiro a exportar, do Acaraú para Recife, algodão, sola, couros salgados e peles de carneiro e cabra, fazendo uso do patacho "Emulação", embarcação de dois masts, de sua propriedade. Em Sobral, também foi Presidente da Câmara (1841-42) e Juiz Municipal, cargo que assumiu em 1847. Faleceu, em Sobral, em 01/08/1970. Era pai de Vicente Cândido Figueira de Saboya (o Visconde de Saboya) (IBIDEM).
- 3 O Cel. Cândido José Ribeiro, nascido em Caxias (Maranhão), a 21/08/1857, era filho do ali comerciante Clementino José Ribeiro e de Maria Costa Nunes Medeiros Ribeiro (A Economista de 1936). Após estudos na Inglaterra, dedicados "às ciências comerciais", retorna a Caxias e dá início a sua vida profissional como comerciante (IBIDEM).
Posteriormente se transferiu de Caxias para S. Pedro, onde instalou o "Engenho Central", que viria a ser, então, o mais importante estabelecimento açucareiro do Estado do Maranhão (IBIDEM).
Com sua mudança de S. Pedro para S. Luís, ingressou na antiga firma "Bento Dias, Irmão & Cia.", onde trabalhou por vários anos e da qual se desligaria para constituir a firma comercial "Ribeiro, Gandra & Cia.", depois transformada na "Cândido José Ribeiro & Cia.", que tinham, ambas, como objetivo, a comercialização de tecidos e artigos de armarinho (IBIDEM).
Tendo adquirido, em S. Luís, duas fábricas do setor têxtil (A "S. Amélia" e a "S. Luís"), constituiu ele a firma "Cândido Ribeiro & Cia.", que gerirá até seu falecimento, naquela cidade, em 31/07/1933 (IBIDEM).
Segundo Cunha Vasco (1905), as fábricas "Santa Amélia" e "S. Luís" apresentavam agregadamente, em 1905, um capital de 1.300 contos de réis, 7.000 fusos, 214 teares, 400 operários e força motriz de 300 C.V.
Pelo "Censo Industrial de 1907", a "Cândido Ribeiro & Cia." possuía, naquele ano: uma tecelagem ("Fábrica Santa Amélia"), com um capital de 620 contos de réis, que empregava 271 operários, que produziram 250 mil metros de tecidos de algodão, utilizando uma força motriz de 180 C.V.; e uma fiação (A "Fábrica S. Luís"), com um capital de 800 contos de réis, que empregavam 138 operários, que fabricavam 240 mil kg de fios, fazendo uso de uma força de 300 C.V. Consta, no "Censo de 1920", que a "Fábrica S. Luís" era, até parte da segunda década do século XX, uma das três fábricas do Brasil, que produziam, exclusivamente, fios de tecer (linhas de bordar, tricotar, tecer e coser). As outras duas pertenciam, respectivamente, às firmas "Cia. Industrial Maranhense", de S. Luís, e "A. Malboisson", de Salvador.
Além dos supracitados empreendimentos, Cândido José Ribeiro esteve vinculado a vários outros, como: as fábricas que antes pertenceram às firmas "Cia. Industrial Caxiense" e "Cia. União Caxiense", bem como a "Fábrica Sanharó", todas do ramo têxtil de algodão e localizadas em Caxias; a "Fábrica Santa Isabel", pertencente à "Cia. Fabril Maranhense", também daquele ramo e situada em S. Luís, da qual foi sócio-fundador e gerente; a "Fábrica S. Rita", de beneficiamento de arroz, em S. Luís; e, por fim, a "Fábrica Camboa", tecelagem de algodão localizada em S. Luís, que foi adquirida e posta novamente em funcionamento pela firma "Cardoso, Ennes & Cia.", da qual ele era sócio, após aquele estabelecimento industrial interromper suas atividades em 1928 (Guimarães et Alii, 2010).

- Cândido José Ribeiro, além de ter pertencido ao “Conselho Consultivo do Estado Maranhão”, também teve papel atuante na diretoria da “Associação Comercial”, daquele Estado, no período de 1889 a 1899, tendo exercido a vice-presidência daquela instituição no exercício de 1890 (IBIDEM).
- 4 Segundo matérias publicadas na revista “A Economista” de 1936, nas páginas 982 e 983, a firma “Sabóia de Albuquerque & Cia.”, da qual Vicente Saboya de Albuquerque era sócio, era proprietária da “Fábrica Camboa”, localizada em Camboa do Mato, em S. Luís (Maranhão). Essa fábrica, que teve sua construção iniciada em 01/07/1888 e sua inauguração em 01/01/1890, pertencia à firma “Cia. de Fiação e Tecidos Maranhense”, constituída em 17/10/1887, e foi a primeira fábrica desse ramo a ser instalada em S. Luís e a segunda, no Maranhão (Guimarães et Alii, 2010). Após uma paralisação em suas atividades em 1928, foi adquirida pela firma “Cardoso, Ennes & Cia.”, organizada por Cândido José Ribeiro, que a reinaugurou em 20/07/1931 (IBIDEM). Nesta data, contava ela com 300 teares, para produzir riscados e brins, 05 batedores, 01 esfarrapadeira, 01 abridor, 01 carreteadeira, 04 urdideiras, 03 engomadeiras e 06 remeteadeiras, e dispunha de 1.500 operários e 300 HP de força (IBIDEM). Com base nas fontes supracitadas, não foi possível saber quando a firma “Sabóia de Albuquerque & Cia.”, com sede na cidade do Rio de Janeiro, a adquiriu: se antes ou depois do falecimento de Cândido Ribeiro em 31/07/1933.
- 5 Ernesto Miranda Saboya de Albuquerque constituiu, em 1936, a firma “Saboya de Albuquerque Industrial Ltda.”, com o objetivo de extrair e beneficiar quaisquer óleos vegetais. Em 1943, essa sociedade por cotas é transformada em sociedade por ações com denominação de “Cia. Comercial e Industrial Norte Brasileira”, com um capital social de quatro milhões de cruzeiros, dividida em 4.000 ações ordinárias, no valor de Cr\$ 1.000,00 cada uma. Os dois maiores acionistas dessa empresa eram Ernesto Miranda Saboya de Albuquerque com 3.500 ações, no valor total de três milhões e quinhentos mil cruzeiros, e Vicente Saboya de Albuquerque, seu tio, com 200 ações, no valor total de 200 mil cruzeiros (ALMEIDA, 1989).
- 6 É oportuno lembrar que Trajano Saboya Viriato de Medeiros era primo e sobrinho de Ernesto Deocleciano e primo de Vicente e de João Thomé. Mais conhecido como o idealizador da “Cia. Industrial de Algodão e Óleos” (CIDA), Trajano de Medeiros, através da firma “Trajano de Medeiros & Cia.”, foi proprietário da “Metalúrgica e Construtora”, que era a segunda maior fábrica de equipamentos de transporte do Brasil no início do século XX. Ali eram produzidos vagões, peças e equipamentos auxiliares para ferrovias (VIANA, 1994).
- 7 Para a inauguração do primeiro trecho dessa ferrovia, a firma “Albuquerque & Cia.” comprou das “Fábricas Beldwing”, localizadas na Filadélfia (Estados Unidos), o seguinte material rodante: duas locomotivas, carros de carga (abertos e fechados) e carros de passageiro. Para montagem das duas locomotivas, vieram, dos Estados Unidos, Euclides Pinto Martins, que também serviria de intérprete entre a tripulação do vapor “Peter Hand”, que trouxe o equipamento, e os engenheiros da EFM, e um engenheiro-mecânico norte-americano. Já para a montagem dos carros de carga e de passageiro foi contratado o espanhol José Cela, residente em Camocim, no Ceará (ROSADO, 2000).

Referências bibliográficas

A ECONOMISTA DE 1936.

ALMANAQUE DO CEARÁ, coleção de 1873 a 1961.

ALMEIDA, M.I.R. **A história da indústria de óleos vegetais no Ceará.** Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989.

AMARAL, A. **Para a história de Sobral.** Rio de Janeiro, 1949 (Datilografado).

ANDRADE, P.M. de. **Sobral: humor e prosa.** Fortaleza: S.E., 1992.

ANDRADE, T.M. de. **“Discurso comemorativo do 80º ano de inauguração da Companhia de Fiação e Tecidos Ernesto Deocleciano.”** Sobral, 14 de julho de 1974.

ARAGÃO, E.F. **O fiar e o tecer. 120 anos da indústria têxtil no Ceará.** Fortaleza Sinditêxtil – FIEC, 2002.

ARAÚJO, Pe. F.S. **Cronologia sobralense.** Sobral : Ed. UVA, 1983, vol. III.

BRASIL, Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento de 1920.

CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL (1909).

CORREIO DA SEMANA. Sobral 04/02/1923.

COSTA, L. da. **“Ernesto Deocleciano”.***In:* Diário do Nordeste, Fortaleza, Domingo, 22/03/1987.

CUNHA VASCO. **A indústria do algodão. Relação das fábricas de fiação e tecelagem existentes nos Estados Unidos do Brasil em 31 de junho de 1905.** Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1905 (Reimpresso em CIB, Boletim 1094 – 1905, pp 365-368 e tabelas).

FROTA, J.T. da. **A história de Sobral.** São Paulo : Pia Sociedade de São Paulo, 1959.

GIRÃO, G.G.S.M e SOARES, N.M. Sobral - **História e vida.** Sobral: Ed. UVA, 1997.

GUIMARÃES, M. de L. e SARDINHA, M.R.V. e SARDINHA, C.G.. Vaz. **Cândido Ribeiro – o maior industrial do Maranhão dos séculos XIX e XX.** São Luís : EDUFMA, 2010.

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DO CEARÁ. **Prontuários históricos** (vários anos).

PEREIRA, J.H. e LIMA, de A.S. de. **Estradas de ferro no Ceará**. Fortaleza: S.E., 2009.

PINTO, G. de S. **Anuário Estatístico do Ceará de 1917**. Fortaleza: S.E., 1917.

ROSADO, V. **A engenharia nacional passou por Mossoró seguindo os passos do sonho grafiano. Dicionário dos guerreiros da grafiana saga ferroviária de Mossoró ao São Francisco (Fascículo IV). Vicente Saboya de Albuquerque e o Rio Grande do Norte**. Coleção Mossoroense, Série C, vol. 1178. Mossoró : Fundação Vingt-Un Rosado, dez./2000.

VIANA, C.N. **A indústria têxtil de algodão do Ceará (1981-1973): uma experiência de industrialização fora do Centro-Sul**. Brasília, Dissertação de Mestrado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Economia da Universidade de Brasília (1988).

_____. **“Thomaz Pompeu de Souza Brasil: o homem de empresas”**. In: Revista do Instituto do Ceará. Fortaleza, 2006.

