

ARQUIVOS

Coletânea de documentos para a História da Amazônia

173. Henrique

RESPONSABILIDADE

DA

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO AMAZONAS

COLABORAÇÃO PERMANENTE DO
Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas
Diretoria do Arquivo e Biblioteca Pública
Departamento Estadual de Estatística

JUNHO DE 1950

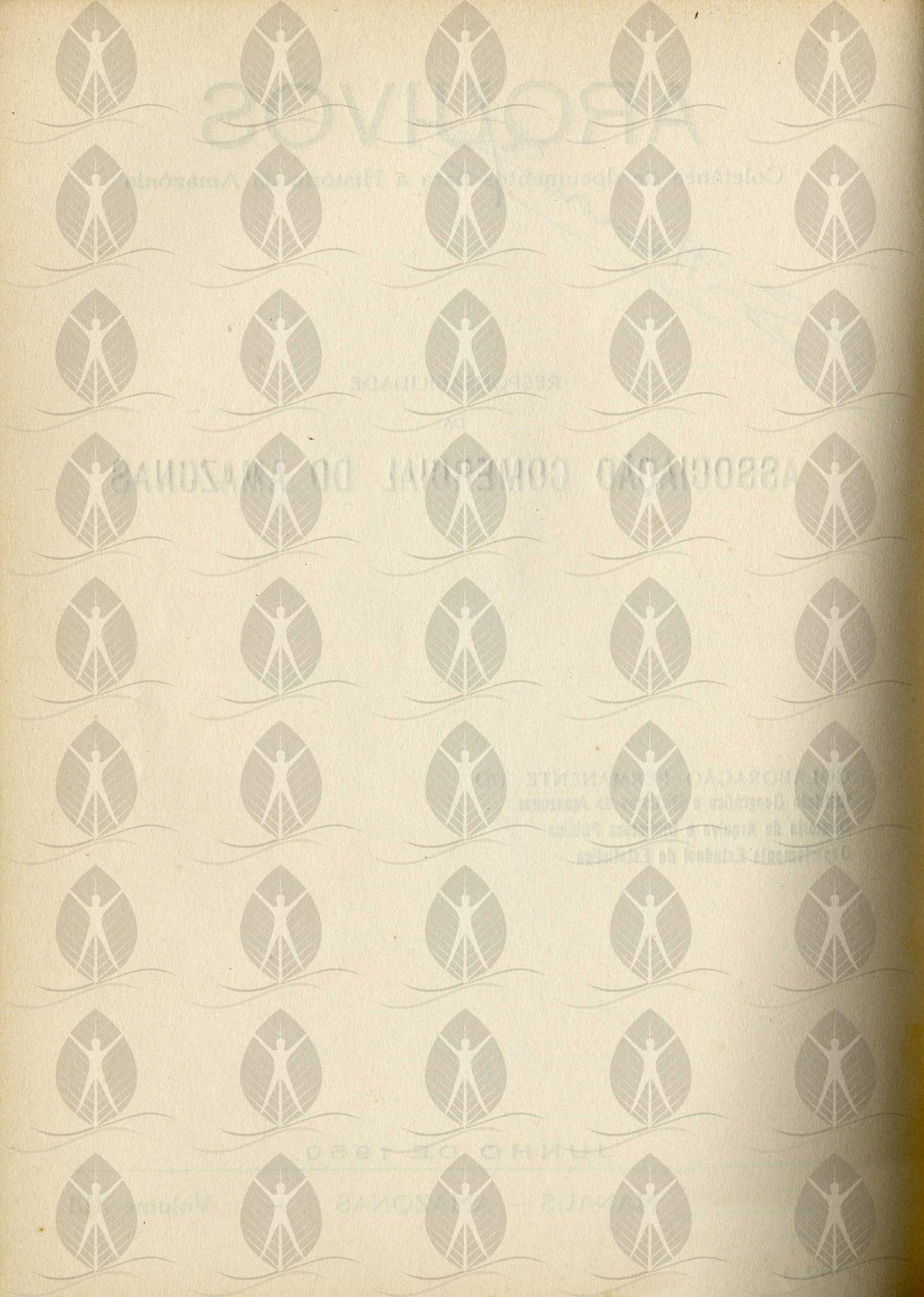
Ano 4

—

MANAUS — AMAZONAS

—

Volume XIII



AGNELO BITTENCOURT

Do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

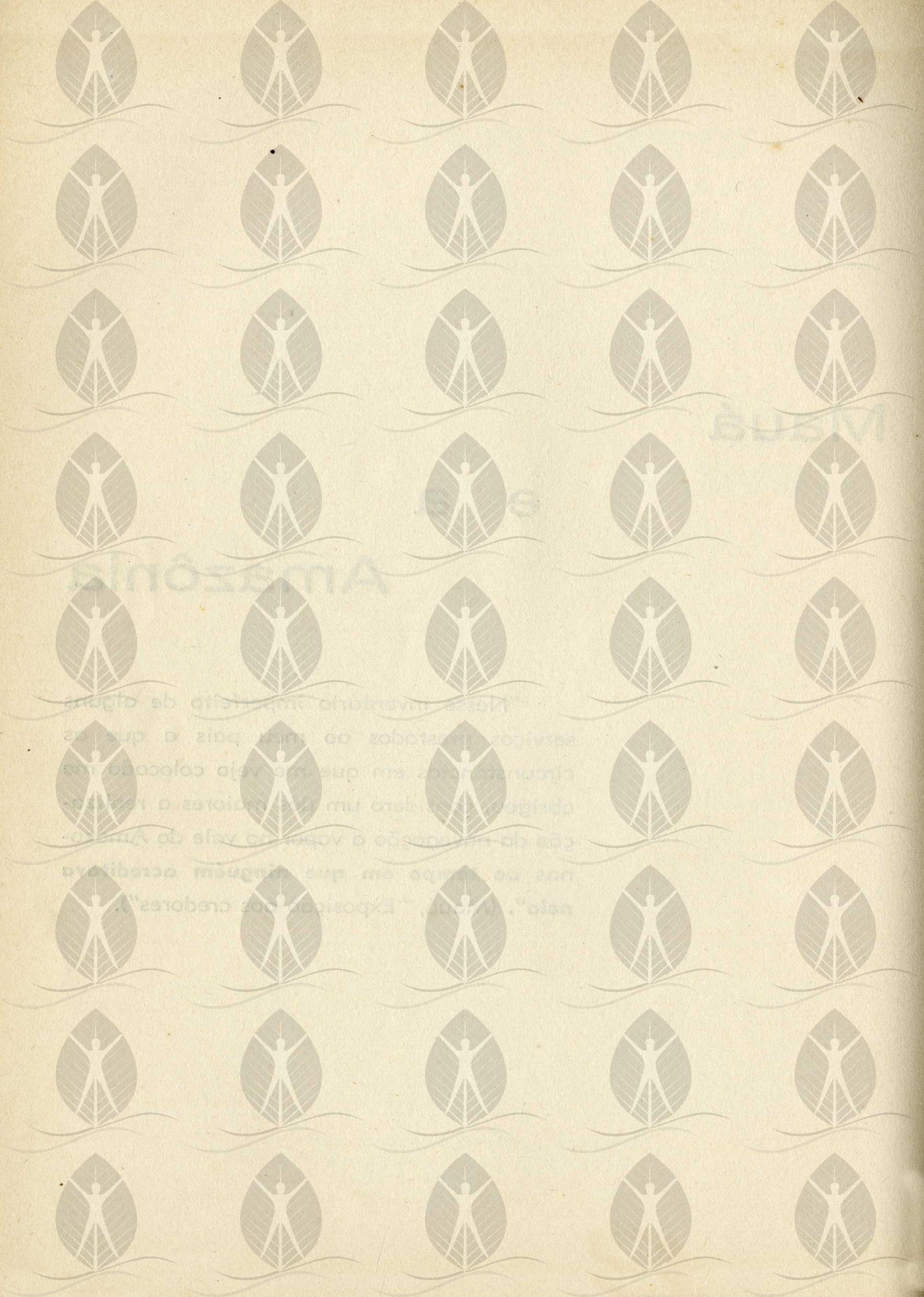
Mauá

e a

Amazônia

Especial para «ARQUIVOS».





I

A PERSONALIDADE DE MAUÁ

Irineu Evangelista de Souza fez-se à custa de seus ingentes esforços. A necessidade foi a sua grande mestra, pois que ficara órfão em plena meninice. Tinha apenas treze anos, sabendo somente ler, escrever e contar, quando se empregou em uma casa comercial, onde trabalhou durante um quadriênio.

Tão correto era o seu procedimento que o patrão o considerava o empregado de maior confiança, entregando-lhe as chaves do cofre. O estabelecimento padece um grande revés, nos seus negócios. É liquidado, sendo um dos seus credores o inglês Ricardo Carruthers, também negociante. João Rodrigues, seu ex-patrão, apresenta-o a Carruthers, dizendo-lhe: "Em retribuição ao seu relevante favor, entrego-lhe aqui uma jóia". Irineu é acolhido pelo inglês e começa a trabalhar em um horizonte mais amplo. Pouco tempo depois, foi escolhido para sócio-gerente. Era ainda imberbe "pondo-me assim, tão cedo — diz êle na sua "Exposição aos Credores" —, na carreira comercial em atitude de poder desenvolver os elementos que, por ventura, se aninhavam no meu espírito". (1).

Irineu Evangelista aproveitava as horas do seu descanso para estudar. Aprendeu consigo mesmo. Conseguiu falar e escrever corretamente a língua inglesa.

Desde 1.º de janeiro de 1836, tendo apenas 23 anos de idade e menos de 7 de permanência na casa Carruthers & Cia., adquirira perfeita prática dos negócios. No ano seguinte, Carruthers, retirando-se para a Inglaterra, deixou

Irineu na suprema direção de sua firma, apesar de, nela, também trabalharem velhos empregados ingleses.

A casa encerrou suas atividades mercantis em 1846, retirando Irineu seus lucros no valor aproximado de mil contos de réis, ou seja, o resultado de 10 anos de especulações felizes. Não tinha 33 anos e já era um milionário.

Experiente e sagaz, senhor da praça do Rio de Janeiro, quer pela confiança que impunha, quer pelo seu dinheiro, não quiz passar o resto da vida desfrutando a fortuna, avultada para aquela época. Voltou suas vistas para as indústrias de que necessitava o país. Lembrou-se do que havia observado em 1840, quando de sua primeira viagem à velha Albion. Vieram-lhe à lembrança as grandes fundições de Bristol, ficando na sua convicção que a "indústria que manipula o ferro, era a mãe de tôdas". (2).

Já havia passado o bom tempo de efetuar o comércio de importação de países europeus, de cuja procedência as manufaturas, em geral, pagavam taxas alfandegárias bem módicas, máximè da Inglaterra, que era tão somente de 15%. A reforma tarifária de 1844, para incrementar a indústria do país, elevou de muito aquelas taxas, que oscilavam de 20% a 60%. Todavia, direitos menos pesados que os adotados no Velho Mundo.

Irineu Evangelista, com a agudeza do seu espírito mercantil, viu, nessa política defensiva dos nossos interesses econômicos, o momento de multiplicar

sua fortuna, ao mesmo tempo criar e incrementar novas fontes de bem estar. Várias foram as iniciativas a que se lançou, a partir de 1850, que foi o ano do seu aparecimento na vida pública. Para levar avante seus empreendimentos, que seriam, certamente, consubstanciados em contratos com o Governo do Império, teve de se aproximar de Ministros de Estado e de outras autoridades, conquistando-lhes o aprêço e a confiança. Começou, naquele ano, pela fundação de uma fábrica de tubos para esgoto, e um estaleiro para construção naval, na Ponta da Areia, em Niterói. Dêsse estaleiro desceram 72 navios, "alguns dos quais — como nos diz Cláudio Ganns — auxiliaram transporte de tropas brasileiras contra Rosas e Oribe, e outros prestariam serviços assinalados da guerra do Paraguai; ainda outros que iniciaram, na costa do Brasil, o sistema de navegação a vapor, concorrendo com navios ingleses. Ainda aí desceu a carreira o rebocador a vapor para servir na barra do Rio Grande do Sul e navios para o tráfego do Amazonas". (3).

Como acontece, geralmente, aos grandes pioneiros, Irineu Evangelista não foi bem compreendido. Teve inimigos, mesmo dentro dos Ministérios. O próprio Imperador não o olhava com simpatia, acreditando-o talvez um visionário ou um grande especulador do trabalho alheio. Os fatos mostraram não ser nem uma, nem outra coisa. A verdade, porém, é que as indústrias tão prósperas na Ponta da Areia tiveram um grande golpe com a franquia e as facilidades alfandegárias da importação de objetos de ferro e aço, culminando o revés com outro maior: o incendio das oficinas.

Observe-se que em 1850 findara o tráfico de africanos, pelo cumprimento das medidas enérgicas tomadas pela Inglaterra, em consequência do bill Aberdeen, chegando a ser bombardeados e afundados navios negreiros, no porto da Bahia. Os capitais, que se iam formando, até então eram de preferência empregados na aquisição de escravos. Media-se a capacidade de um capitalista pelo número de seus servos. Daí por diante, o negócio não pareceu tão lucrativo aos donos de cafezais e canaviais.

A **mercadoria** encarecera e aqueles capitais procurariam outros empregos.

A um industrial, de olhar profundo, esta conclusão seria lógica. E, para o futuro Barão de Mauá, a criação de um Banco de crédito, como financiador das iniciativas em que o dinheiro fôsse a mola do trabalho, impunha-se. O Banco do Brasil, criado ao tempo de D. João VI, andava adormecido, imprestável, incapaz de amparar os surtos daquelas iniciativas.

Homem de dinheiro e de influência no comércio, Irineu chamou a si o encargo de reorganizar a instituição creditária, lubrificando melhor sua engrenagem e fazendo passar o seu capital de Cr\$ 2.000.000,00 para Cr\$ 10.000.000,00. Assumiu sua direção, extinguiu a remuneração da Diretoria e alargou os auxílios à agricultura e às indústrias. Três anos depois, as transações do Banco atingiam o valor de Cr\$ 300.000.000,00, movimento êsse que se refletiu na majoração das rendas públicas.

Em 1854, passando o Banco à outra fase de sua vida, o grande industrial e financista retira-se e funda sua casa bancária, para prosseguir, mais à vontade, seus negócios, no que sofreu enorme oposição do governo, talvez êste receioso da concorrência ao Banco do Brasil. Mas, êste mesmo governo não podia negar a Irineu Evangelista os seus méritos e a largura dos seus empreendimentos, desde as águas do Amazonas às do Prata. Não podia deixar de recompensar o homem que realizara, em pouco tempo, serviços coletivos de largo alcance para a vida política e administrativa do país. Fê-lo Barão e, mais tarde, Visconde de Mauá.

Nenhum outro homem teve, no Brasil, maior capacidade de movimento, de iniciativa e de direção do que o Visconde de Mauá. (4) Não se sabe quando repousava. Corria de um extremo a outro do Brasil tratando dos seus negócios. (5).

Fora de sua assombrosa atividade mercantil ainda lhe sobrava tempo para outros trabalhos. Dada sua competência, foi convidado para fazer parte da

Comissão que elaborou os regulamentos do Código Comercial, em 1850, quando tinha 37 anos de idade, mas a visão e a experiência de um economista de 60.

Mauá escreveu muitos relatórios referentes à direção de suas empresas. Sustentou debates no Parlamento, quando Deputado Geral pelo Rio Grande do Sul. Escreveu, em 1878, uma exaustiva monografia intitulada "Meio Circulante do Brasil". Durante mais de 20 anos, foi o **homem do dia, primus inter pares**, nos círculos econômicos e financeiros do país. Em dada ocasião, valeu o Governo Imperial de grande abertura no pagamento de compromissos avultados do Tesouro, aos banqueiros Rothschild.

Mas, a sorte adversa vinha rondando os negócios de Mauá, sobre tudo por falta de apoio do governo. Isto, de um lado. Por outro, os corvos de todos os tempos apareceram. Começaram os grandes prejuízos, salientando-se os da São Paulo Railway, que foi um motivo de desembolso de Cr\$ 16.000.000,00!

Eram inevitáveis a moratória e, depois, a falência, sendo decretada em 25 de junho de 1878. Reabilitado três anos depois, em 30 de janeiro de 1884 foi pelo Des. Miguel Calmon, juiz íntegro, abraçado na sala de audiências. (6).

Os atos de Mauá se revestiam de absoluta honestidade, que é comprovada, pelo esforço que fez, para pagar os seus credores, no total de 90%, sendo 65% no período da moratória e 25% no interregno da falência. Para isso, teve até de vender jóias do casal, no valor de Cr\$ 1.000.000,00.

O rapaz que saíra milionário da casa Carruthers & Cia. era, então, um homem de 65 anos de idade, pobre, alquebrado, mas de mãos limpas e alma serena, tendo na consciência a consolação de haver sido um grande patriota.

Mauá criou era nova, na base de um industrialismo revolucionário para a nossa vida econômica e política.

Vejamos, agora, num rápido bosquejo, a contribuição desse homem ao progresso da Amazônia.

II

MAUÁ E A AMAZÔNIA

O Amazonas é um caudal que alaga a Terra. Para ser possível o desenvolvimento econômico de sua bacia, o desenvolvimento da navegação surge como uma imposição geográfica indissociável. Em meados do século passado, esse imperativo tornou-se sensível e atuante, expresso nas vozes e nos esforços que reiteradamente visaram inaugurar e manter na região linhas regulares de barcos a vapor. A navegação a vapor não poderia deixar de ser um fator decisivo do progresso, naquele mundo de águas e de florestas. Para vencer as grandes distâncias e servir as populações ribeirinhas, além de assegurar o domínio político e econômico do Brasil na região, era essa maneira de transporte o remédio supremo, a medida urgente. Para o conseguir, puzeram-se em campo, ao findar a primeira metade do século XIX, alguns patrícios nossos, distintamente, João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha, Bernardo de Souza Franco, Carneiro de Campos, João Maurício Wanderley, Tavares Bastos.

Vai o problema ao Parlamento, na mesma ocasião em que se tratava da elevação da Comarca do Alto Amazonas à categoria de Província. É esta criada pela Lei n.º 582, de 5 de setembro de 1850. No dia seguinte, a Lei n.º 586 autorizava o Governo Imperial a estabelecer a navegação a vapor no Rio Amazonas e seus afluentes. Iam-se abrir novos horizontes à Amazônia.

A Lei assegurava, no contrato a ser lavrado com quem melhores vantagens oferecesse, a cláusula de **privilégio exclusivo**. Aberta a concorrência, Mauá apresenta-se e não tem competidor. Assina o compromisso, em virtude do Decreto n.º 1.037, de 30-8-1852, garantindo-lhe a execução por 30 anos e uma subvenção de 160 contos na 1.ª linha e igual a que o Perú viesse a dar, na 2.ª.

O próprio Mauá historiou os motivos de sua participação no empreendimento, acentuando que fôra atraído para o mesmo em virtude de apêlo que lhe dirigira o Ministro do Império, Visconde de Monte Alegre, isto após ter o govêr-

no anunciado, durante meses, sem que ninguém se habilitasse, achar-se autorizado a contratar mediante a concessão das vantagens citadas. "Oferecidas as ações da empresa ao público — esclarece Mauá —, não encontrei, subscritores nem para a metade do capital necessário". (7).

O Decreto n.º 1.055, de 20 de outubro daquele ano, aprovou os Estatutos da **Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas**, cujo contrato foi aprovado, pelo Parlamento, por Decreto n.º 934, de 29-10-1853, quando essa empresa já havia iniciado suas viagens.

Foi o vapor "Marajó", de grandes rodas laterais, que deu começo à navegação contratada, partindo de Belém, sede do serviço, a 1.º de janeiro de 1853 e chegando a Manaus a 11 dêsse mês.

A gente da cidade vira, dez anos antes, o "Guapiassú", que foi o primeiro barco a vapor a subir o grande rio. Tal era apenas uma visita, enquanto que o comparecimento do "Marajó" marcava o início de viagens efetivas e regulares. Esse acontecimento abriu uma nova época de prosperidade para a região.

O percurso Belém-Manaus constituiu a **1.ª linha**, para ser efetuada mensalmente. A **2.ª linha** foi inaugurada a 1.º de setembro dêsse ano, entre Manaus e Nauta, no Peru, ainda com o navio "Marajó", para o que, no percurso fora do Brasil, a Companhia fez contrato com o governo daquela República, em 4 de setembro de 1825 e a terminar em julho de 1858. Esse contrato foi renovado em 9 de julho do ano seguinte. A **3.ª linha** se estabeleceu em 1855, com viagens para o Tocantins. A **4.ª linha** coube ao Rio Negro. (8).

Cumprir não deixar esquecido que esses rios, como todos os mais da grande bacia, eram ainda pouco estudados, sob o ponto de vista da navegação. Não havia profissionais da **praticagem**, de modo que, muito mais do que hoje, corriam os navios riscos de naufrágios e repetidos encalhes sobre pedras e baixios. Para evitá-los, no Rio Negro, máxime no verão, viajava-se somente de dia.

As despesas de instalações, em Belém, e aquisição de novas unidades para o serviço, quase tôdas construídas na Ponta de Areia, em Niterói, eram consideráveis. Apesar disso, a Empresa ia distribuindo dividendos. É o diretor Irineu Evangelista de Souza quem nô-lo afirma em seu relatório de 22 de março de 1855, referente ao biênio de 1853-54: "Os lucros elevam-se a Cr\$ 471.097,32 e o dispêndio, abrangendo os quatro dividendos à razão de 12% sobre o capital Cr\$ 419.640,18".

Mas, o **privilégio exclusivo** que a lei outorgara a Mauá a fim de garantir as inversões feitas, pelos 30 anos da concessão, era um embaraço à iniciativa particular, que tinha, na prosperidade da Companhia, um estímulo ao seu desejo de explorar êsse gênero de negócio. Por outro lado, aspirava-se veementemente a abertura do Amazonas aos navios de tôdas as bandeiras.

Mauá ia ter forte decepção, pois não tinham ainda decorrido três anos de assinatura do contrato, por um empreendimento que ninguém queria, quando é advertido pelo Ministro Paulino de Souza de que o Governo teria de modificar sua atitude, com referência à navegação do Amazonas. Mauá adianta na sua "Exposição aos Credores": "... o Sr. Visconde do Uruguai, que me honrava com sua amizade e confiança, (...) fez-me sentir que a política do governo em relação ao Amazonas tinha de sofrer modificação; que se aproximava a época em que seria preciso declarar o grande rio aberto ao comércio do mundo, para evitar complicações políticas que se consideravam possíveis e até prováveis, além de que, era forçoso ao governo imperial harmonizar a sua política com as idéias do século, que condenavam a exclusão ao comércio do mundo vasto território banhado pelo Amazonas e seus afluentes". (9)

De fato, no ministério seguinte, a Companhia de Navegação e Comércio era convidada a aceitar a revogação da cláusula do **privilégio exclusivo**, em troca de outras vantagens, entre as quais a promessa, que não foi senão bem mais tarde cumprida, do aumento da subvenção.

A atitude de Mauá neste passo tem sido discutido e merece ser aqui devidamente apreciada. Para julgá-la é mister considerar a navegação do Amazonas na época simultaneamente em seu aspecto político e em seu aspecto comercial, pesados os interesses públicos, configurados na política do Império, e também os interesses privados, respeitáveis, de Mauá e dos demais acionistas.

Acusou-se Mauá de ter oposto obstáculos à abertura do Amazonas às bandeiras das nações amigas. Castro Rebelo, referindo-se à resistência do governo em aceitar e proclamar a terminação do regime de clausura do grande rio, indaga: "É possível negar-se que influíssem nessa resistência os interesses de Mauá, concretizados no privilégio de que gozava a empresa organizada por êle?" (10).

Assim Mauá explicou os acontecimentos e a sua atitude: "Estava em minhas mãos ser exigente: era isso, porém, contrário ao meu modo de ser, — nem o mais pequeno obstáculo criei à nova política do governo que me era anunciada; — apenas fiz sentir a S. Excia. (o Visconde do Uruguai) que, sendo o aumento da navegação a vapor uma necessidade, contentar-me-ia com o aumento de subvenção que o maior serviço demandava. Travou-se luta no ano seguinte entre mim e o governo quanto à cifra do aumento de subvenção, pelo aumento do serviço e abandono do privilégio, subsistente nessa época até 1882. Tive de ceder à exigência peremptória do Marquês do Paraná, que me honrava com sua amizade e exercia sobre mim grande influência". (11).

Em 1854, Mauá desistiu do privilégio. Ora, antes de 1852, quando foi incorporada a Companhia do Amazonas, já existia o problema da abertura do rio. Depois, quando não mais subsistia o privilégio, quando se tornaram efetivas as compensações proporcionadas a Mauá, o problema continuou a existir. É a luta a que êste se refere, quanto à subvenção, é até certo ponto perfeitamente defensável, sem que essa maneira de ver importe em endossar o evidente exagêro de Alberto de Faria: "Foi graças a Mauá que em 1867 se pôde afinal abrir o Amazonas às marinhas do mundo". (12)

Cumprе lembrar os antecedentes da questão.

Baseada nas advertências dos agentes diplomáticos do Império, a política brasileira quanto ao Amazonas era a da expectativa cautelosa. Impunha a prudência que não se desatendessem certas manifestações norte-americanas, possíveis de evoluir para franco intervencionismo, numa época em que os Estados Unidos atravessavam uma fase de expansão. Em 1850, o tenente Maury, cujo nome iria adquirir tanta evidência na questão, começava a sua campanha pela abertura do Amazonas. O nosso ministro em Washington, Teixeira de Macedo, chegou a dizer, em ofício de 26 de dezembro de 1850: "Não há para mim a menor dúvida de estar hoje a atenção dos homens políticos dêste país dirigida para qualquer empresa com o fim de se apoderarem do Amazonas". (13).

Para a defesa de sua soberania, o Brasil tinha de, em primeiro lugar, promover por seus próprios meios a navegação e a colonização da bacia amazônica, enquanto no plano internacional prosseguia sua política de contemporição.

Esta a razão da Lei n.º 586, concedendo vantagens a quem se incumbisse da consecução daqueles objetivos. Esta deve ter sido também a causa de lograr aprovação, nesses mesmos dias, o projeto de elevação da comarca do Alto Amazonas à categoria de Província. Êste foi ainda o motivo do apêlo de Monte Alegre a Mauá para encarregar-se da incorporação de uma companhia que, sobre exigir farto capital, visava enfrentar o desconhecido. "Quando Mauá obteve privilégio exclusivo para estabelecer a navegação a vapor no Rio Amazonas — observou Castro Rebelo, — ninguém, realmente, no país, além dêle, podia tentar, em iguais condições, a mesma empresa". (14) Com efeito, militavam a favor de Mauá, além do seu crédito e ainda, no rol de suas empresas, o estabelecimento de construção naval de Ponta de Areia, que lhe possibilitou a constituição de sua frota fluvial do Amazonas. (15).

Era justo, pois, que, modificada a política imperial, oferecesse o govêrno, que o procurara, compensações razoáveis.

x x x

De resto, a clausura do Rio Amazonas não podia continuar, quer diante da política adotada pelo govêrno imperial no Rio da Prata, pugnando pela liberdade dêste, que em face dos tratados dos Estados Unidos com a Bolívia, Peru e Venezuela, franqueando seus caudais (da bacia amazônica) aos navios dêsses países, quer ainda em face da campanha levantada pela imprensa e no Parlamento. Tavares Bastos foi o campeão dessa cruzada nos seus livros.

A viagem do Tenente Maury, da Armada norte-americana, no Amazonas, da qual decorreu o seu trabalho transcrito do "Correio Mercantil", do Rio de Janeiro, em 1853, estimulou os cuidados do Govêrno Imperial.

Como tornar efetivos os Tratados de que acima falamos se a chave da penetração fluvial estava em poder do Brasil, que parecia não disposto a seguir, ali, a mesma política de liberdade de navegação em águas platinas? Surgiram entendimentos que se foram tornando cada vez menos cordiais. Os Estados Unidos queriam **entrar** e a Bolívia, Peru e Venezuela desejavam **sair**.

"Em janeiro de 1863, aparecia um decreto do presidente Lincoln, mandando executar o tratado comercial entre os Estados Unidos e a Bolívia. Os termos dêsse tratado eram pouco amistosos para o Brasil, pois se baseavam em princípios contrários a seu direito de soberania sôbre os rios do seu território". (16).

Ademais, a internacionalização dos rios comuns a mais de um Estado passara em julgado pela Convenção de Paris, de 1856. Não podia, assim, perdurar o regime da clausura do Amazonas, em face do novo direito dos povos ribeirinhos, regime que o Decreto n.º 3.749, de 7 de dezembro de 1816, faria cessar.

Com a renúncia de Mauá ao "privilegio exclusivo", reformou-se o contrato, de acôrdo com o Decreto n.º 1.445, de 2 de outubro de 1854, para vigorar a

1.º de janeiro de 1855. Novos encargos lhe foram atribuídos. Além do estabelecimento das linhas Belém-Baião (Pará) e Manaus-Santa Izabel (Rio Negro, Amazonas), fixou-se à Companhia a obrigação de fundar doze colônias às margens do Amazonas e alguns de seus afluentes, dando-se-lhe, em compensação, 140 léguas quadradas de terras devolutas, à sua escolha.

x x x

A Companhia, não recebendo o aumento da subvenção que lhe foi prometida quando da cassação do seu privilégio, senão anos depois, não sofreu abalo com isso, não logrando, todavia, distribuir dividendos nos anos de 1856 e 1857. Os lucros das viagens, apenas com exceção da linha do Rio Negro, mostravam-se animadores. Além disso, as Províncias do Pará e do Amazonas sempre lhe consignavam, em seus orçamentos anuais, auxílios razoáveis. Era visível o progresso da empresa, como o aumento das necessidades comerciais da região. Daí, novas linhas e o desdobramento de outras, que, por sua vez, exigiam maior aparelhamento.

O Decreto legislativo n.º 934, de 29 de agosto de 1857 autorizou o govêrno a inovar, mais uma vez, o contrato da Companhia. O Decreto n.º 1.988, de 10 de outubro do mesmo ano tornou efetiva essa autorização. Por êle, o govêrno exonerou a Companhia das obrigações da colonização, que vinha dando prejuízo; concedeu a extinção da 4.ª linha, a terminação da 2.ª em Tabatinga e a redução da 1.ª a uma viagem por mês. O Decreto n.º 2.107, de 20 de fevereiro de 1858 restabeleceu o número anterior de viagens na 1.ª linha e o Decreto n.º 2.591, de 9 de maio de 1860, aumentou o número de viagens entre Manaus e Tabatinga.

Além das embarcações miúdas, a Companhia, em 1861, dispunha de sete boas unidades: "Marajó", "Rio Negro", "Monarca", "Tapajós", "Cametá", "Tabatinga", e "Solimões", que eram insuficientes para atender às necessidades da Planície.

Nesse ano, Mauá consegue a elevação do capital da empresa para

Cr\$ 2.000.000,00 e a aprovação de novos estatutos, em virtude do Decreto n.º 2.827, de 14 de dezembro. Pelo Decreto n.º 3.152, de 11 setembro de 1863, foi a Companhia autorizada a aumentar o capital para quatro mil contos.

Em 1872, Mauá, como maior acionista, viria a constituir em Londres a **Amazon Steam Navigation Company**, para suceder à Cia. de Navegação e Comércio do Amazonas, com o capital de £600.000, o que foi aprovado pelo Decreto n.º 4.735, de 7 de junho de 1871. O Decreto n.º 5.020, de 18 de julho de 1872, autorizava a nova entidade a funcionar no Brasil.

x x x

Não foi sem vencer sérias resistências que Mauá conseguiu o prometido aumento da subvenção. Numa passagem de sua Autobiografia declara: "A lógica e a moralidade administrativa mandavam que, sem demora, fôsse consignada **verba suficiente**, para o que ofereci a exame os livros da companhia e todos os menores detalhes. Longe, porém, de ser atendido — lutei dois anos, suspensos os dividendos aos acionistas por não serem possíveis, até que, em 1857, S. Excia. o sr. Marquês de Olinda fez inteira justiça à companhia devido talvez à presença no ministério do homem de idéias **mais claras em finanças** que eu tenho conhecido no Brasil (já se compreende, é Souza Franco, que me fez sempre inteira justiça), e que, sendo êle de mais a mais paraense, compreenda melhor que outros a navegação a vapor naquelas águas". (17)

E não foi sem razão que disse Mauá constituir a subvenção como "um adiantamento ou verdadeiro custeio com que o Estado concorre para **arrecadar uma renda**, assim no que toca aos cofres gerais como aos provinciais, **sete vezes maior** do que a que para êles entrava há apenas 23 anos, antes de ser introduzido êsse meio de aperfeiçoamento da locomoção". (18).

Mauá pedia o razoável, levando-se em conta a precariedade de um capital sujeito a riscos, pois, até hoje (e lá se vai quase um século!), o destino, geralmente, de um navio na Amazônia é o

naufrágio, em consequências de paus e pedras que atravancam os rios.

Os membros do governo de então escrupulizavam quando se tratava de dinheiros públicos. O Marquez de Paraná, a propósito do assunto, dirigindo-se ao seu amigo Irineu Evangelista, disse-lhe: "... não há governo que lhe negue o necessário, **mas não quero que se diga que, por sermos amigos seus, estamos prontos a lhe dar quanto pede**". (19).

Tavares Bastos, se foi o campeão do serviço de navios a vapor no Amazonas; se foi ainda uma das vozes mais autorizadas no combate à clausura do grande rio, não deixou de ser de opinião negativa ao aumento do auxílio (então de .. Cr\$ 720.000,00). Em "O Vale do Amazonas" escreveu: "A Companhia recebe tão largas subvenções do governo geral, e tem fruido tantos favores, que fôra lícito esperar vê-la empenhada em prestar serviços não retribuídos nem exigidos. O seu procedimento porém, excede a tôda expectativa. Nem sequer se tem ela incumbido de explorações nos tributários do Amazonas, não obstante dispôr de vapores apropriados, que estão em descanso no porto do Pará". (20). Seguem-se outros ataques, chegando enfileirar algarismos para demonstrar que o aumento da subvenção importava em um outro monopólio, vindo à baila, subvenção menor, para viagens mais longas, concedida pelo governo à **Companhia Brasileira de Paquetes**. Anos antes, no ardor polêmico das "Cartas do Solitário", reflexionando sôbre os auxílios oficiais recebidos pela empresa de Mauá, exclamava: "Só isto basta para a companhia prosperar. Pode-se pois afirmar que tal subvenção importa tanto como um privilégio. Atualmente o vale do Amazonas é para essa companhia o mesmo que o Industão foi para a das Índias: ela navega-o, explora-o, compra, vende, governa". (21).

E' preciso dizer que o ponto de vista Tavares Bastos não era sistemático. Visava sômente a subvenção. Tanto isso é verdade que, simultâneamente ao combate que fazia ao vulto da subvenção, dizia: "A Companhia do Amazonas é a melhor do mesmo gênero no Brasil. O

seu serviço é perfeitamente regular. Os seus paquetes têm boa marcha, boas acomodações, asseio e serviço dignos de elogio. São mais próprios para essa navegação que os vapores peruanos. A sua direção, desempenhada no Pará pelo Sr. M. A. Pimenta Bueno, cavalheiro dotado de grande atividade, energia e aptidão administrativa, nada deixa a desejar. A Companhia do Amazonas é superior à Companhia Costeira (Brasileira de Paquetes), e honra o Brasil". (22).

x x x

Tal subvenção seria, por muitos anos ainda, mesmo depois de Mauá, o motivo de ásperos ataques à Companhia. Como observou Cláudio Ganns (23), o debate deslocou-se do tema do "privilégio exclusivo" para o do montante do auxílio oficial, considerado pelos opositores excessivo. Na verdade, êste auxílio proporcionava à Companhia, já sólida pelos seus recursos de capital e de crédito, tendo o prestígio e a diligência de Mauá a assistí-la, posição vantajosa relativamente a outras emprêsas que viessem a ser constituídas sem essas vantagens.

Citemos dois casos, que já apreciamos em publicação anterior. (24).

Em 1867, o comerciante João Augusto Corrêa incorporou a **Companhia Fluvial Paraense**. De ação limtiada, a princípio, aos rios próximos de Belém—Guamá, Mojú, Capim, Acará — a emprêsa prosperou, ampliando seus serviços. Em algumas linhas entrou em clara concorrência à Cia. do Amazonas. Foi o bastante: esta a absorveu em 1870.

Em 1869, a **Companhia Fluvial do Alto Amazonas**, dirigida por Alexandre Paulo de Britto Amorim, inicia suas operações. Chegou a conhecer uma fase de prosperidade. Em 1874, todavia, viu-se na contingência de fusionar-se à **Amazon Steam** (Decreto n.º 5.575, de 21-3-1874), transferindo-lhe o contrato para navegação dos rios Madeira, Purús e Negro (aprovado pelo Decreto n.º 3.898, de 22-6-1867).

Verberando a continuidade da atribuição de vantagens unilaterais ao concorrente mais poderoso, em 1885, a **Cia.**

Pará e Amazonas, que viria a ser absorvida pela **Amazon Steam** em 1892, observava, em memorial dirigido ao governo do Império, que as subvenções dadas a esta serviam "principalmente para prejudicar seus competidores" e acrescentava: "**como invariavelmente ela há feito até o presente**". (25).

Com estas considerações, parece válida a opinião de que a política da Cia. do Amazonas importou em continuado esforço pelo monopólio.

x x x

Quanto a acusação de ter Mauá procurado obstar a abertura do Amazonas, impedindo assim a concorrência estrangeira, nenhuma afirmação incriminatória poderá ser articulada senão à base de suposições. Êle próprio respondeu aos que veiculavam, à época, semelhante versão, num de seus relatórios:

"A idéia da livre navegação do Amazonas adquire de dia em dia mais importância, e acredito que em época próxima será satisfeita uma aspiração, de que a meu ver não podem resultar senão benefícios, uma vez precedem a essa medida as cautelas que o caso requer". "...encaro a abertura do Amazonas como a aurora da nossa prosperidade".

"A atividade do comércio, o desenvolvimento da agricultura que êsse grandioso fato estimular, o aumento da massa dos consumidores e produtores que dêle provier, são outros tantos elementos seguros para o incremento de nossa receita e o meio mais rápido de ressarcirmos o pesado sacrifício que nos custou a introdução no Amazonas de colonos europeus assalariados". (26).

x x x

Algumas notas, finalmente, sôbre as tentativas de colonização levadas a efeito por Mauá na Amazônia — êsse "pesado sacrifício" a que êle se refere.

Já vimos que essas tentativas foram oriundas de obrigação contratual. Os relatórios de Mauá manifestam, seguidamente, o fracasso dêsse esforço, consubstanciado nas colônias **Mauá**, abaixo do lugar Paredão, em frente à confluên-

cia do Solimões com o Rio Negro, e **Itacoatiara**, à jusante da cidade dêste nome, no rio Amazonas. Chegaram a ser introduzidos, nessas colônias, até 1854, 1.661 colonos portugueses e, mais tarde, 30 chineses.

O malogrado ensaio de colonização já havia consumido até junho de 1857, cêrca de 264 contos. O presidente da Província do Amazonas em sua Exposição de 26 de fevereiro de 1857 esclarecia a respeito da colônia "Mauá": "... dissolveu-se de todo em julho passado, sem que durante a sua existência de quase dois anos apresentasse uma só das vantagens prometidas. Os colonos engajados não eram os mais próprios para a lavoura do país; porém estou convencido de que, além desta causa, — falta de preparo prévio das terras e má direção do estabelecimento também influíram para o resultado final da dissolução dela". (27).

A de Itacoatiara, onde chegaram a funcionar uma serraria e uma olaria, foi dada em arrendamento a um particular em 1859 ou 1860.

- (1) "Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & Cia. e ao público". Edição organizada e prefaciada por Cláudio Ganns, sob o título "Autobiografia", Zelio Valverde, ed. Rio, 1942, pág. 101.
- (2) Mauá, ob. cita., pág. 107.
- (3) Cláudio Ganns, Prefácio à "Exposição aos Credores", pág. 45.
- (4) Para dar uma idéia da atividade de Mauá, vale reproduzir a relação de suas empresas, assinalando os períodos em que estiveram sob seu contrôle. Ponta da Areia (1846-70), Rebocadores do Rio Grande (1849-50), Gás do Rio (1851-65), Serviços no Prata (1850-51), Cia. Fluminense de Transportes (1852), Banco do Brasil (1851-53), Estrada de Ferro Mauá (1852-72), Cia. de Navegação do Amazonas (1852-72), Estrada de Ferro de Pernambuco (1853), Estrada de Ferro da Bahia (1853), Diques Flutuantes (1852), Mauá, Mac Gregor & Cia. (1854-64), Canal do Mangue (1855-58), Luz Elétrica (1854-64), Montes Aureos (1862), Cia. de Cortumes (1860-69), Estrada de Ferro Santos-Jundiá (1855-68), Estrada de Ferro. D. Pedro II (1855), Caminho de Ferro da Tijuca (1856-68), Cia. Jardim Botânico (1861-68), Estrada de Ferro Paraná a Mato Grosso (1871-74), Cabo Submarino (1872-74), Abastecimento d'Água (1874-77), Estrada de Ferro do Rio Verde (1875), Banco Mauá & Cia. (1867-78). V. Claudio Ganns, ob. cit., pág. 105.
- (5) Em fins de 1873 esteve em Manaus. Assinale-se o donativo que fez, de 5 contos de réis, às escolas locais.
- (6) Alberto de Faria, "Mauá". Série "Brasiliiana". Rio, 1933. Pág. 490.
- (7) Mauá, ob. cit., pág. 143.
- (8) Agnello Bittencourt, "Notas históricas sobre a navegação do Amazonas". In "Boletim da Associação Comercial do Amazonas", N. 96, julho-1949, pág. 25.
- (9) Mauá, ob. cit., pág. 144.
- (10) Castro Rebelo, "Mauá". Rio, 1932. Pág. 21
- (11) Mauá, ob. cit., pág. 144.
- (12) Alberto de Faria, ob. cit., pág. 207.
- (13) Fernando Saboia de Medeiros, "A liberdade de navegação do Amazonas". Série "Brasiliiana". Rio, 1938. Pág. 50.
- (14) Castro Rebelo, ob. cit., pág. 29.
- (15) Dos barcos da Cia. do Amazonas, foram construídos na Ponta da Areia: "Marajó", "Rio Negro", "Monarca", "Cametá", "Tabatinga", "Icamiaba"; o "Solimões" foi feito nos Estados Unidos; o "Tapajós", em Liverpool.
- (16) Fernando Saboia de Medeiros, ob. cit., pág. 230.
- (17) Mauá, ob. cit., pág. 145.
- (18) Mauá, ob. cit., pág. 146.
- (19) Mauá, ob. cit., pág. 145.
- (20) Tavares Bastos, "O Vale do Amazonas". Série "Brasiliiana". Rio, 1937. Pág. 184.
- (21) Tavares Bastos, "Cartas do Solitário". Série "Brasiliiana". Rio, 1938, Pág. 505.
- (22) Tavares Bastos, "O Vale do Amazonas", pág. 176.
- (23) Claudio Ganns, ob. cit., pág. 74.
- (24) Agnello Bittencourt, ob. cit., págs. 27 a 29.
- (25) Torquato Tapajós, "Província do Amazo-

nas — Navegação direta”. 1.^a Série. Rio, 1886. Pág. 41.

(26) Mauá, “Relatório da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas apresentado à Assembléia Geral dos Acionistas

em 27 de maio de 1863”. Rio. Pág. 20.

(27) Exposição do Presidente João Pedro Dias Vieira. In “Relatórios da Presidência da Província do Amazonas”. Rio, 1906. Vol. I, pág. 546.





AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - [Lei nº 9.610/98](#)). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM

Secretaria de
Estado de Cultura



CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA