



MAUÁ

o desafio inovador numa sociedade arcaica

Por singular coincidência, a reedição de *Exposição aos credores e ao público*, empreendida pela Fundação Ulysses Guimarães, veio como que a propósito da atual conjuntura política e econômica do Brasil. Coisa extraordinária. Fato inusitado. Mauá foi um dos maiores financistas do século XIX: aos 47 anos controlava, na Europa e nas Américas do Norte e do Sul, dezessete megasempresas cujos ativos eram muito superiores a todo o orçamento do Estado brasileiro. Mas, por ser afetado por uma crise provocada por esse mesmo Estado, achou por bem abrir-se, por livre e espontânea vontade, ao julgamento de seus concidadãos: *"a explicação é ao mesmo tempo um direito e um dever [...], pois ambiciono ser julgado pela verdade verdadeira e não pelas interpretações da maledicência"*.

Irineu Evangelista de Sousa, o visconde de Mauá, com grandeza não cogitou de fugir para outro continente, nem de albergar-se na chicana política de seus correligionários. Pediu uma moratória de três anos, desfez-se de suas empresas e de seus bens pessoais, e pagou tostão a tostão a quantos se habitaram na disputa de seu patrimônio. Há quem assevere que sua fortuna, convertida a valores atuais, corresponderia a cerca de sessenta bilhões de dólares.

Vale para Mauá a mais completa figura de *self-made man* produzida pelo país em todos os tempos. E esperamos que valha também para todos quantos se aplicam à vida pública no Brasil, o ensinamento do grande jurista Miguel Reale em sua já clássica *Introdução à Filosofia*: *"os valores são [...] algo que o homem realiza em sua própria experiência e que vai assumindo expressões diversas e exemplares, projetando-se através do tempo, numa incessante constituição de entes valiosos"*.

Earle Diniz Macarthy Moreira

FUNDAÇÃO
ULYSSES
GUIMARÃES



MAUÁ

o desafio inovador numa sociedade arcaica



O PENSAMENTO POLÍTICO **BRASILEIRO**

2ª EDIÇÃO

BRASÍLIA
Fundação Ulysses Guimarães

2013

Editora

Fundação Ulysses Guimarães

Coordenação

Eliseu Lemos Padilha

Organização

Elisiane da Silva

Gervásio Rodrigo Neves

Liana Bach Martins

Colaboração

Alexandre R. Almoarqueg

Arte e diagramação

Riciély Soares

Revisão de texto

Tayana Moritz Tomazoni

Revisão

Jolie de Castro Coelho

T447 Mauá : o desafio inovador numa sociedade arcaica / Organizado por: Elisiane da Silva; Gervásio Rodrigo Neves; Liana Bach Martins. – Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011. (Coleção O Pensamento Político Brasileiro; v.4).

228 p.

ISBN 978-85-64206-03-8 (Coleção completa)

ISBN 978-85-64206-07-6

1. Política : Brasil. I. Silva, Elisiane da. II. Neves, Gervásio Rodrigo. III. Martins, Liana Bach. IV. Fundação Ulysses Guimarães. V. Título.

CDU 32(81)

Biblioteca: Márcia Piva Radtke.

CRB 10/1557

Agradecimentos

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

Fundação Biblioteca Nacional

Sumário

Palavra do presidente da Fundação.....	9
Apresentação dos organizadores.....	11
Prefácio.....	13
I - Cronologia da época (1810/1889).....	15
II - Cronologia de Irineu Evangelista de Sousa (visconde de Mauá).....	26
III - Pensamento de Irineu Evangelista de Sousa (visconde de Mauá).....	33
III.1 - Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C e ao público.....	37
Estabelecimento da Ponta da Areia.....	43
Companhia de rebocadores a vapor para o Rio Grande.....	47
Companhia Iluminação a Gás do Rio de Janeiro.....	48
Serviços prestados à política do Brasil no Rio da Prata.....	52
Companhia fluminense de transporte.....	55
Banco do Brasil.....	56
A estrada de ferro de Petrópolis, vulgo Mauá.....	58
Navegação a vapor do Rio Amazonas.....	69
Estrada de ferro do Recife A.S. Franco.....	78
Estrada de ferro da Bahia.....	84
Companhia diques flutuantes.....	85
Companhia de cortumes.....	87
Companhia luz esteárica.....	89

Montes Aúreos Brazilian Gold Mining Company.....	90
Estradas de ferro de Santos a Jundiaí.....	91
Estrada de ferro D. Pedro II.....	104
Caminho de ferro da Tijuca.....	108
Botanical Gardens Rail Road Company.....	112
Estrada de ferro de Antonina a Curitiba.....	114
Estrada de ferro do Paraná a Mato Grosso.....	117
Cabo submarino.....	131
Abastecimento de água à capital do império.....	135
Estrada de ferro de Rio Verde.....	138
Serviços prestados a agricultura.....	142
Banco Mauá & C.....	154
Bibliografia.....	228

Palavra do presidente da Fundação

Este volume da coleção *O Pensamento Político Brasileiro*, que reúne ideias de quinze personalidades que contribuíram para a composição do cenário político nacional em sua época, apresenta ao leitor um controvertido personagem: Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido por visconde de Mauá.

O texto selecionado e aqui transcrito, *Exposição aos credores e ao público*, editado em 1878 e reeditado posteriormente várias vezes com o título de autobiografia, não trata de sua vida pessoal e do seu histórico, mas sim dos resultados de seu papel pioneiro como um empreendedor que transformou o capital mercantil e financeiro em plantas industriais e em obras de infraestrutura. Um exemplar projeto de nação que respondia isolado e solitário ao espírito de seu tempo.

Esta obra é apenas uma das faces da participação de Irineu Evangelista no processo de modernização de uma sociedade arcaica, ainda colonial, nos meados do século 19. Sua leitura será certamente o início da reflexão sobre os complexos condicionantes que se impõem a um empreendedor no contexto da sociedade de uma época.

Mauá foi um inovador, enraizado, contudo, nos mecanismos do passado, vivendo na tentativa de rompê-los. Foi o novo empresário do II Império e, como tal, buscou aprofundar vínculos entre a atividade parlamentar e os interesses empresariais de modernização. O objetivo de Mauá era, com isso, garantir não só as encomendas que o Estado lhe propunha, mas também os juros mais baixos e as subvenções necessárias para continuidade de seus empreendimentos - um quadro não muito distante do contemporâneo.

A proposta da Fundação Ulysses Guimarães com esta publicação é a de abrir, por meio do exemplo de Mauá, uma ampla e criativa análise sobre a construção da sociedade e, conseqüentemente, da vida política brasileira.

Eliseu Padilha

Presidente da Fundação Ulysses Guimarães

Apresentação dos organizadores*

Irineu Evangelista de Souza, barão e depois visconde de Mauá, foi, como tantos outros, um exemplo de homem que viveu à frente do seu tempo, em um país que não estava preparado para acolher seus empreendimentos. Nascido na província do Rio Grande do Sul, cedo foi viver na capital, onde aprendeu os ofícios do comércio. Como aprendiz, caiu nas graças de seus patrões e, com eles, entrou em contato com as práticas mais modernas do capitalismo adotadas pela grande potência econômica da época: a Inglaterra.

Após viagem a este país, inicia o Estabelecimento de Fundição e Estaleiros Ponta da Areia, em Niterói, a primeira fundição brasileira, que atuou na área da indústria pesada por meio de um estaleiro e de uma caldeiraria. A fundição fabricava navios, máquinas para utilização na indústria do açúcar, locomotivas etc.

Associado ao capital inglês, Mauá expande seus negócios para as mais diferentes áreas, como serviços de urbanização na capital, estradas de ferro no Rio de Janeiro, em Pernambuco e em São Paulo, além de uma companhia de navegação no Amazonas. Chamado pelo governo brasileiro, investe pesado no Uruguai e funda o Banco de Mauá, patrocinando investimentos brasileiros naquela região.

Entretanto, nem sempre o sucesso o acompanhou. Enfrentou diversas crises que acabaram levando seus empreendimentos à falência, o que resultou na solicitação de moratória em 1875.

* A obra "Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica" tem como base o texto escrito pelo próprio Visconde de Mauá - "Exposição aos credores e ao público" - publicado em 1878 e transcrito pela Editora Zelio Valverde, em 1943, com notas de Claudio Ganns, membro do IHGB (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro).

Mauá enfrentou, ao longo dos anos, a oposição daqueles que não queriam mudanças na estrutura econômica brasileira. Além disso, o próprio governo abandona-o à própria sorte na época da realização dos investimentos no Uruguai e ainda deixa de realizar as encomendas que viabilizariam a indústria da Ponta da Areia. Seus sócios ingleses também o abandonam, retirando-se das empresas sem prestar-lhe satisfação.

Na tentativa de explicar aos seus credores as razões da moratória e das dificuldades financeiras que levaram as suas principais empresas à falência, Mauá escreve e publica, numa espécie de desabafo, a Exposição aos credores e ao público. É este o texto** que apresentamos aos leitores para que possam conhecer o Brasil do II Império e o papel histórico de Mauá, refletindo sobre os fatos apresentados.

Elisiane da Silva

Gervásio Rodrigo Neves

Liana Bach Martins

** Nota de transcrição:

Os textos transcritos nesta segunda edição da coletânea O Pensamento Político Brasileiro são os mesmos apresentados na primeira edição. Todavia, tivemos de realizar a correção de erros gráficos e de outros erros resultantes de diagramação, o que não alterou as ideias originais do autor.

Prefácio

O legado de dignidade do primeiro grande industrial brasileiro

“O melhor programa econômico de governo é não atrapalhar aqueles que produzem, investem, poupam, empregam, trabalham e consomem”. A atualíssima e sábia frase, por mais estranho que possa parecer, foi pronunciada no Brasil Imperial do século 19. Portanto, é fácil concluir que o autor foi um homem muito à frente de seu tempo, lúcido, consciente e capaz de vislumbrar os rumos e tendências da História. Estamos falando de um gaúcho de Arroio Grande, que passou quase toda a vida no Rio de Janeiro; uma personalidade cuja obra e empreendedorismo tiveram amplo impacto positivo na economia brasileira: Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá. A coletânea de textos, neste livro, atesta a relevância e a grandeza de sua vida e obra.

Foi ele o primeiro industrial brasileiro e, ainda, competente banqueiro, político e diplomata. Em 1846, entregou-se ao empreendedorismo, instalando uma fábrica de navios na cidade fluminense de Niterói. Transcorrido apenas um ano, era proprietário e gestor do maior complexo fabril do país, empregando mais de mil pessoas. Construía navios, caldeiras para máquinas a vapor, engenhos de açúcar, guindastes, prensas, armas e tubos para encanamentos de água.

Também foi desbravador e pioneiro na implantação de importantes serviços públicos, como as companhias de navegação do Rio Grande do Sul e do Amazonas. À época, já sabia o que muitos insistem em ignorar até hoje: um território com as dimensões do nosso não pode prescindir do transporte ferroviário. Por isso, em 1852, construiu a primeira ferrovia nacional, ligando Petrópolis ao Rio de Janeiro. Nesta cidade, em 1854, implantou uma companhia de gás para a iluminação das ruas. Outra iniciativa sua culminou com a implantação da primeira rodovia asfaltada brasileira, a *União e Indústria*, entre Petrópolis (RJ) e Juiz de Fora (MG).

O barão de Mauá já enxergava com lucidez as possibilidades de negócios com capital multinacional. Assim, em sociedade com investidores britânicos e cafeicultores paulistas, construiu a Recife and São Francisco Railway Company, a Ferrovia Dom Pedro II (depois Central do Brasil) e a São Paulo Railway (Santos-Jundiaí). Também fez desencadear a instalação do canal do mangue, no Rio de Janeiro, e dos primeiros cabos telegráficos submarinos entre o Brasil e a Europa. Não bastasse todo esse investimento, fundou o Banco Mauá, MacGregor & Cia. com filiais não só em várias capitais brasileiras, mas também em Londres, Nova Iorque, Buenos Aires e Montevidéu.

Empreendedor de tal envergadura, obviamente também tinha sólidas posições ideológicas. Deputado pelo Rio Grande do Sul em vários mandatos, liberal e abolicionista convicto, jamais escondeu sua firme posição antagônica à Guerra do Paraguai. Ao contrariar interesses da Coroa e do conservadorismo então dominante no país, tornou-se um dos principais desafetos do sistema. Por isso, suas fábricas foram alvo de sabotagens criminosas, e seus negócios foram comprometidos por uma legislação casuística que sobretaxava as suas importações. Apesar das inúmeras dificuldades, pagou todas as dívidas advindas da derrocada que lhe impuseram.

O barão de Mauá despediu-se da vida praticamente sem bens, mas deixou como legado o valor da dignidade, o significado socioeconômico do empreendedorismo como o mais importante vetor da justiça social e da prosperidade, e a crença indefectível no trabalho, acima das vicissitudes políticas. Sua memória é inspiradora para todos aqueles que militam na indústria e nas atividades produtivas em geral. Adicionalmente, suas convicções e trajetória ressaltam o mérito da democracia como fiadora da liberdade de fazer, pensar e agir.

Paulo Skaf

*Presidente da Federação e do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo
(Fiesp/Ciesp).*

I – Cronologia da época (1810/1889)

	MUNDO	BRASIL
1810	Início das insurreições nas colônias espanholas. Revolta camponesa no México, liderada pelo padre Hidalgo.	D. João assina com a Inglaterra o Tratado de Comércio e Navegação, pelo qual diminuía a tarifa dos produtos ingleses que entravam no Brasil.
1811	Paraguai e Venezuela tornam-se independentes da Espanha.	As tropas portuguesas, comandadas por d. Diogo de Souza, invadem a Banda Oriental do Uruguai, dando início à primeira campanha da Cisplatina.
1812	Estados Unidos declaram guerra à Grã-Bretanha devido às restrições de venda de mercadorias impostas pela Coroa britânica aos americanos.	
	Em junho, Napoleão inicia a invasão à Rússia, mas bate em retirada em novembro, diante do rigoroso inverno.	
1813	Napoleão é vencido pelas forças europeias coligadas, na Batalha de Leipzig em outubro.	
1814	Capitulação de Paris. Abdicação de Napoleão em abril. Exílio na ilha de Elba.	
1815	Termina a guerra entre Estados Unidos e Grã-Bretanha.	Langsdorff volta ao Brasil em missão exploratória oficial.
	Após fuga da ilha de Elba, Napoleão entra aclamado em Paris. É o período conhecido como Cem Dias.	O Brasil é elevado à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves.
	Napoleão perde a batalha de Waterloo para os exércitos europeus coligados, sendo exilado na ilha de Santa Helena.	O príncipe Maximiliano inicia expedição científica pelo Brasil (até 1817).
	Congresso de Viena redefine as fronteiras da Europa.	
1816	Províncias Unidas do Rio da Prata (Argentina) declaram sua independência da Espanha.	A missão francesa chega ao Rio de Janeiro trazendo artistas, naturalistas, arquitetos.
		O naturalista Auguste de Saint-Hilaire junta-se à missão francesa. Após alguns meses no Rio, inicia viagem pelo Brasil, a qual durou até 1820.

1817	José de San Martín declara a independência do Chile.	Spix e Martius iniciam expedição naturalista.
		Eclode a Revolução Pernambucana, influenciada pelas ideias liberais e contra o domínio português.
1819	O venezuelano Simón Bolívar proclama a independência da Colômbia.	Tomada de Montevideu pelas tropas portuguesas, comandadas pelo gen. Lecor.
	Primeira viagem de um barco a vapor entre a Europa e a América.	
1820	Inicia-se o ciclo das Revoluções Liberais na Europa.	José Artigas, insurgente uruguaio, é derrotado pelo exército português na Batalha de Taquarembó.
	Explode a Revolução do Porto, em Portugal, exigindo o retorno do rei d. João VI e uma Constituição.	O Uruguai é incorporado ao Brasil, com o nome de Cisplatina.
1821	México declara-se independente da Espanha.	
	Napoleão Bonaparte morre no exílio.	A Corte portuguesa retorna a Lisboa, com d. João deixando o príncipe d. Pedro como regente do Brasil.
	Começam os movimentos de independência da Grécia, dominada pelo Império Otomano.	As Cortes portuguesas dividem o Brasil em províncias autônomas e estabelecem que d. Pedro parta em viagem pela Europa.
1822		D. Pedro anuncia que ficará no país (9 de janeiro: "Dia do Fico").
		D. Pedro proclama a Independência do Brasil (7 de setembro).
1823		Reunião da Assembleia Constituinte. O novo projeto de Constituição limita o poder de d. Pedro. Insatisfeito, envia suas tropas ao plenário e dissolve a Constituinte.
1824		É outorgada a primeira Constituição do Brasil.
		Em Pernambuco, eclode movimento republicano e separatista (Confederação do Equador) contra a dissolução da Assembleia Constituinte e a Constituição de 1824. Logo é sufocado pelo exército imperial.

		Imigrantes alemães estabelecem-se em Nova Friburgo (RJ) e São Leopoldo (RS), dando início à colonização germânica no Brasil.
1825	Na Inglaterra, é inaugurada a primeira estrada de ferro com locomotiva a vapor do mundo.	D. Pedro I paga 600 mil libras à Corte portuguesa e assume dívida de 1,4 milhão de libras com a Inglaterra para que Portugal reconheça o Império do Brasil.
	Peru torna-se definitivamente independente da Coroa espanhola, mas permanece unido à Colômbia.	Tem início a Guerra da Cisplatina. Os uruguaios, comandados por Lavalleja, revoltam-se contra a dominação brasileira e têm o apoio da Argentina.
	Simon Bolívar conquista a independência da região Sudeste do Peru, que passa a se chamar Bolívia.	
1826	Morte de d. João VI, de Portugal. O herdeiro d. Pedro I, do Brasil, abdica em favor de sua filha d. Maria da Glória.	Para reconhecer a independência do Brasil, a Inglaterra força o país a assinar um tratado abolindo a escravidão a partir de 1830.
		Batalha de Ituzaingó, com a derrota das forças imperiais.
1827	Peru declara-se Estado independente da Colômbia.	Criação dos primeiros cursos jurídicos do Brasil em São Paulo, no Convento de São Francisco (futura Faculdade de Direito do Largo de São Francisco) e em Olinda, no Mosteiro de São Bento (futura Faculdade de Direito de Olinda e, posteriormente, Faculdade de Direito do Recife).
1828	D. Miguel destitui a sobrinha, d. Maria, iniciando uma disputa pelo trono português.	
1830	Revoluções liberais têm início na França, com a deposição do rei Carlos X e a subida ao trono da dinastia de Orleans. As revoluções se espalham pela Europa.	O tráfico de escravos fica proibido no Brasil, mas a lei fica apenas no papel.
1831	Revolução liberal na Itália. Mazzini funda o movimento Jovem Itália.	O naturalista Charles Darwin passa por Fernando de Noronha e pela Bahia durante expedição científica pelo globo terrestre.

		Após críticas sobre o empréstimo feito à Inglaterra e após a desestabilização da economia, d. Pedro I abdica e nomeia seu filho como príncipe regente.
		Brasil é governado por uma Regência Trina Provisória.
		Diogo Feijó, ministro da Justiça, assina lei que proíbe o tráfico de escravos no Brasil, o que não impede que negros sejam trazidos para o país.
1832	O Parlamento inglês realiza reformas políticas, ampliando o direito de voto a donos de pequenas propriedades e fazendas.	
1834	Fim da escravidão nas colônias britânicas.	No Pará, eclode levante popular de negros, mestiços e índios contra a ordem estabelecida pela elite de Belém (a Cabanagem).
	Em Portugal, d. Miguel é derrotado, restabelecendo-se o trono para d. Maria.	Aprovação do Ato Adicional, que estabelece Assembleias Legislativas Provinciais, transforma a Regência Trina em Una e introduz o voto direto e secreto.
	Morte de d. Pedro I, em Portugal.	
1835	Rosas chega ao poder na Argentina, ficando na presidência até 1852.	O padre Feijó torna-se regente uno, permanecendo no poder até 1837.
	Oribe chega ao poder no Uruguai, com o apoio de Rosas.	No Rio Grande do Sul, rebeldes liderados por Bento Gonçalves invadem Porto Alegre, querem a destituição do presidente da província e a criação de um regime federalista. Tem início a Revolução Farroupilha ou Guerra dos Farrapos, que durou 10 anos.
1836	O americano Samuel Morse cria o código telegráfico formado por traços e pontos.	Durante a Guerra dos Farrapos, o general Antônio de Souza Netto proclama a República Rio-Grandense. Bento Gonçalves é preso.
1837	A princesa Vitória é coroada rainha da grã-Bretanha e Irlanda.	Começa a fase áurea da literatura romântica indianista brasileira. Destacam-se autores como Gonçalves Dias e José de Alencar.
		Bento Gonçalves assume a presidência da República Rio-Grandense.

		Na Bahia, explode a Sabinada, que terminará em 1838. A revolta pretende transformar a província em uma república independente do Brasil.
1838		Araújo Lima é eleito regente uno, ficando no cargo até 1840.
		No Maranhão, Raimundo Gomes, Francisco Ferreira e Cosme (líder de 300 negros libertos) comandam uma série de saques. A Balaiada terminou em janeiro de 1841.
1839	Tem início a Guerra do Ópio, entre Inglaterra e China.	Liderados pelo general Davi Canabarro e pelo revolucionário italiano Giuseppe Garibaldi, os farroupilhas conquistam Laguna, em Santa Catarina, e lá proclamam a República Juliana, de curta duração.
1840	Governo inglês concede independência ao Canadá.	Dom Pedro II, então com 14 anos, assume o Império do Brasil.
	O primeiro selo postal do mundo, emitido na Inglaterra, entra em circulação.	Os conservadores aprovam a Lei Interpretativa do Ato Adicional, que garantia ao governo o direito de anular as leis feitas nas províncias.
1841	James Ross descobre a Antártida.	Pacificação do Maranhão, com o fim da Balaiada.
1842	Fim da Guerra do Ópio. A Inglaterra anexa Hong Kong.	Revolução Liberal em São Paulo e Minas Gerais.
1844		Fim dos Tratados de 1810 com a Inglaterra. Pela Tarifa Alves Branco, o Brasil impõe protecionismo alfandegário.
1845	Crise no abastecimento agrícola da Irlanda, que perdurou até 1851, deixa mais de 6 milhões de pessoas sem alimentação adequada.	Inglaterra promulga o Bill Aberdeen, que permite a seus navios interceptar e inspecionar embarcações brasileiras, para coibir o tráfico de escravos.
1846	Estados Unidos declaram guerra ao México, em disputa pelo território de Rio Grande (atual Califórnia).	Fundação dos Estaleiros da Ponta da Areia pelo visconde de Mauá.
1847	O Exército americano ataca a Cidade do México durante a guerra de conquista territorial.	Adoção do sistema parlamentarista no Brasil.

	Karl Marx, Friedrich Engels e Stefan Born fundam a Liga dos Comunistas, origem da Internacional Comunista.	
1848	México cede o Texas, a Califórnia e o Novo México aos Estados Unidos, após dois anos de guerra.	Em Pernambuco, os liberais pregam uma nova Constituição e entram em choque com conservadores. Tem início a Revolta da Praieira.
	Marx e Engels publicam o <i>Manifesto Comunista</i> , em que declamam os trabalhadores do mundo a lutar por seus direitos.	
	Estouram revoluções liberais na França, nos reinos italianos, na Áustria e na Alemanha.	
1849	Começa a corrida ao ouro na Califórnia.	O governo termina com a Revolta da Praieira.
1850	Expansão das estradas de ferro.	Liberais querem redigir uma nova Constituição e entram em choque com conservadores.
		Lei Eusébio de Queiroz extingue o tráfico negreiro no país.
		O governo promulga uma nova Lei de Terras, extinguindo o regime de concessão de sesmarias.
1851	A Grande Exposição Internacional das Obras da Indústria, em Londres, apresenta as mais modernas tecnologias industriais.	Guerras Platinas: o Brasil derrota o exército de Oribe, do Uruguai, e apoia a ascensão de Venâncio Flores, do Partido Colorado.
	Plebiscito aprova Constituição francesa, apresentada pelo presidente Luís Napoleão Bonaparte, após golpe em que anula a Carta anterior.	
1852		Guerra contra o argentino Rosas, que é derrotado na batalha de Monte Caseros pelas tropas brasileiras aliadas ao uruguaio Urquiza.
1853	Luís Napoleão Bonaparte coroa-se imperador da França, sob o nome de Napoleão III.	Política de Conciliação no Brasil, com a alternância dos Partidos Conservador e Liberal na chefia do Gabinete.

1854	Tem início a Guerra da Criméia: disputa entre o Império Otomano, a França e a Rússia pela proteção dos santuários na Terra Santa.	É inaugurada a primeira estrada de ferro brasileira, entre a Baía de Guanabara e Petrópolis, na Serra do Mar.
	Conferência de Berlim, na qual os países colonizadores (EUA, Grã-Bretanha, Bélgica, Portugal, Alemanha, etc.) dividem o território africano sem respeitar a história e a etnia dos povos colonizados.	
1856	Conferência de paz em Paris leva a Rússia a aceitar a desmilitarização do mar Negro como condição para o fim da Guerra da Crimeia.	Tem início a construção da primeira estrada pavimentada do Brasil, a estrada de Rodagem União e Indústria, ligando a cidade mineira de Juiz de Fora a Petrópolis, na Região Serrana do Rio de Janeiro.
1857	Em 8 de março, na cidade de Nova Iorque, um ataque incendiário da polícia causa a morte de 129 operárias da fábrica Cotton.	
1858		Inaugurada a Estrada de Ferro d. Pedro II, ligando o Vale do Paraíba, principal produtor de café, ao Rio de Janeiro.
1859	Tem início o processo de Unificação da Itália, liderado pelo Reino do Piemonte, com a anexação de territórios sob o poder dos austríacos.	
	Tem início a construção do Canal de Suez, no Egito.	
1860		Decadência do café no Vale do Paraíba do Sul. Expansão das lavouras no Vale do Tietê, no oeste paulista.
1861	Vítor Emanuel, rei do Piemonte-Sardenha, é reconhecido como primeiro rei da Itália unificada.	
	Tem início a Guerra da Secessão, quando os sete estados do Sul dos Estados Unidos formam confederação independente dos demais estados do país.	
1862	O presidente Abraham Lincoln assina a libertação dos escravos nos Estados Unidos.	Incidentes diplomáticos resultam no rompimento diplomático entre Brasil e Inglaterra (Questão Christie).

1863	É inaugurado o metrô de Londres — primeiro meio de transporte subterrâneo do mundo — com cinco estações.	Após arbitragem do rei da Bélgica favorável ao Brasil, o embaixador inglês Christie pede desculpas ao imperador.
	O presidente Abraham Lincoln assina a Proclamação da Emancipação, que liberta todos os escravos dos estados confederados.	
1864	França ocupa o México e impõe o arquiduque austríaco Maximiliano como imperador.	Intervenção brasileira no Uruguai, que resultou na destituição do presidente Aguirre do Partido Blanco e sua substituição, em fevereiro do ano seguinte, pelo colorado Venâncio Flores.
		Em dezembro, o presidente paraguaio Solano López aprisiona o navio brasileiro Assunção e invade o Mato Grosso.
1865	O presidente Abraham Lincoln é assassinado em Washintgon.	Formação da Tríplice Aliança entre Brasil, Argentina e Uruguai contra o Paraguai.
	Fim da Guerra de Secessão.	Batalha do Riachuelo, o maior conflito naval da Guerra do Paraguai.
1866		O exército paraguaio é destruído na Batalha do Tuiuti.
1867	Fundação do Império austro-húngaro.	Retirada da Laguna. Brasileiros fracassam na tentativa de penetrar na província do Mato Grosso, tomada pelos paraguaios.
	Rússia vende o Alasca para os Estados Unidos, por US\$ 7,2 milhões.	Inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí.
1868		Caxias organiza o ataque final aos paraguaios, conhecido por Dezembrada — série de batalhas, entre elas a do Itororó e a do Avaí.
1869	Têm início as obras do Canal de Suez, no Egito.	Aliados da Guerra do Paraguai entram em Assunção e selam a vitória.
1870	Começa a Guerra franco-prussiana, em disputa pela sucessão do trono do Império espanhol.	Fim da Guerra do Paraguai, com a morte de Solano Lopez.
	Unificação italiana, com a anexação dos Estados Pontifícios ao Reino da Itália.	Manifesto Republicano no Rio de Janeiro.
1871	Tratado de Frankfurt encerra a Guerra franco-prussiana, resultando na cessão das regiões francesas da Alsácia e da Lorena para a Prússia.	Lei do Ventre Livre liberta os filhos de escravos nascidos no Brasil.

	Fundação do Império alemão.	
1872		Início da Questão Religiosa: interdição das irmandades ligadas à maçonaria.
1873		Fundação do Partido Republicano na Convenção de Itu.
1874		Primeiros imigrantes italianos chegam a São Paulo.
		Eclode a Revolta dos Muckers, na colônia alemã de Sapiranga, no Rio Grande do Sul.
1875		Fundação das colônias de conde D'Eu e princesa Isabel, na região nordeste do Rio Grande do Sul, em regime de pequena propriedade para imigrantes italianos.
1876	Invenção do telefone, por Graham Bell.	
1878	Invenção da lâmpada elétrica, por Edson.	
1879	Início da Guerra do Pacífico (século 19) confrontando o Chile às forças de Peru e Bolívia.	
	Alemanha forma aliança com o Império austro-húngaro.	
1880		Joaquim Nabuco funda a Sociedade Brasileira contra a Escravidão e torna-se o maior porta-voz do abolicionismo.
1881		Concessão do direito de votar e ser votado aos acatólicos e estrangeiros naturalizados: Lei Saraiva.
1882	Alemanha, Itália e Império austro-húngaro formam a Tríplice Aliança.	A borracha passa a obter destaque na economia nacional.
1883		Fundação da Confederação Abolicionista.
1884	Começa a guerra sino-francesa, motivada por disputas comerciais e territoriais.	Libertação dos escravos pelo Amazonas e Ceará.
1885	Conferência colonial internacional, em Berlim, resulta em divisão dos territórios extraeuropeus.	Libertação dos escravos com mais de 60 anos: Lei dos Sexagenários.
	Karl Benz cria em Mannheim o primeiro motor movido à gasolina e aperfeiçoa a "carruagem sem cavalos".	

1886		Tem início a chamada Questão Militar, que coloca o Exército contra o Império.
1887		Assinados convênios entre Brasil e Europa para a vinda de mão de obra.
1888	Grã-Bretanha e Alemanha iniciam a partilha da África Oriental.	Lei Áurea: a princesa Isabel assina a lei que liberta os escravos (13 de maio).
		Discurso de Benjamin Constant na Escola Militar lança a "senha pública" para o golpe que derrubaria a Monarquia.
1889	Primeiro congresso socialista, em Paris, quando se funda a Segunda Internacional Operária.	Proclamação da República por Deodoro da Fonseca.



II – Cronologia de Irineu Evangelista de Sousa (visconde de Mauá)

1813 (28 de dezembro): Nasce Irineu Evangelista de Sousa, filho de João Evangelista de Ávila e Sousa e Mariana de Jesus Batista, na localidade de Arroio Grande, distrito de Jaguarão, no Rio Grande do Sul, fronteira com o Uruguai.

1819: O pai, estancieiro, é assassinado por ladrões de gado.

1820: Irineu é alfabetizado pela própria mãe, Mariana de Jesus Batista de Carvalho, recebendo os primeiros ensinamentos de português e matemática.

1821: Viúva, sua mãe casa-se com João Jesus e Silva e é obrigada pelo marido a entregar o filho Irineu à guarda do tio Manoel José de Carvalho, enquanto a irmã mais velha, Guilhermina, é obrigada a casar-se com apenas 12 anos.

1822: Após o casamento da mãe, Irineu, então com nove anos, viaja com outro tio, José Batista de Carvalho, capitão de navio, para o Rio de Janeiro.

1824: Trabalha como caixeiro na loja de tecidos do comerciante português Antônio Pereira de Almeida, que atuava no tráfico de escravos e era financiador de uma fábrica de pólvora para a Coroa.

1828: É promovido a guarda-livros, aos 15 anos, na casa comercial de Antônio Pereira de Almeida.

1829: É contratado pela empresa importadora do comerciante escocês Richard Carruthers, após a falência de Antônio Pereira de Almeida. O escocês o orienta nos estudos de Economia Política, proporcionando-lhe uma visão mais abrangente do capitalismo industrial que estava em pleno desenvolvimento na Inglaterra.

1836: Torna-se gerente da casa comercial Carruthers & Cia.

1837: Com o retorno de Richard Carruthers à Inglaterra, Irineu torna-se sócio da empresa, dirigindo os negócios no país. Adquire uma chácara em Santa Teresa. A imprensa denuncia seu envolvimento no movimento Farroupilha ao ajudar revolucionários rio-grandenses a fugir das prisões do Rio de Janeiro.

1839: Viaja ao Rio Grande do Sul, quando convida sua irmã e sua sobrinha, Maria Joaquina de Sousa, a “May”, para morar em sua casa no Rio de Janeiro.

1840: Realiza a primeira viagem à Inglaterra a negócios, onde toma contato com a nova realidade capitalista e as invenções da Revolução Industrial.

1841: Casa-se com a sobrinha, Maria Joaquina, com quem tem 18 filhos ao longo de 40 anos. Dos 18 filhos, 11 permanecem com vida.

1844: A Lei Alves Branco entra em vigor, aumentando os impostos de importação sobre produtos estrangeiros. A medida cria dificuldades para as empresas importadoras, como a Carruthers & Cia.

1845: Liquida os negócios da Carruthers & Cia.

1846: Entra em um novo negócio, fundando o Estabelecimento de Fundição e Estaleiros Ponta da Areia, em Niterói, para atuar na indústria pesada. Este empreendimento resultou na maior e mais importante indústria do Brasil em todo o período do Império.

1848: Eusébio de Queiroz, ministro da Justiça, convida Irineu para a comissão que redige o Código de Comércio do Império, publicado em 1850, o qual proíbe o comércio de escravos.

1849–1850: Inicia a Companhia de Rebocadores Barra do Rio Grande, com embarcações construídas na sua fábrica da Ponta da Areia.

1849: Mauá é eleito presidente da Comissão da Praça de Comércio do Rio de Janeiro e recebe do imperador o Hábito da Ordem de Cristo.

1850: Promove o encanamento das águas do rio Maracanã, na cidade do Rio de Janeiro, fornecendo os encanamentos para esse fim.

1850: É agraciado pelo imperador com a Ordem da Rosa.

1851: Funda a Companhia de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro, cujo controle deteve até 1855. Organiza o segundo Banco do Brasil.

1852: Funda a Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas (baseado num contrato de concessão de direitos de exploração por 30 anos), a Companhia Fluminense de Transportes e a Companhia de Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida como Mauá (a primeira ferrovia do país, que vai do Porto Estrela, em Guia de Pacobaíba, no município de Magé, até Petrópolis).

1853: É um dos principais investidores nas estradas de ferro de Pernambuco (Recife & São Francisco Railway Co.) e da Bahia (Bahia & São Francisco Co.).

1854 (25 de março): Acenderam-se os primeiros lampiões a gás na cidade do Rio de Janeiro.

1854 (30 de abril): Na presença do imperador Pedro II do Brasil e de autoridades, inaugura-se o primeiro trecho (14 km) da Estrada de Ferro de Petrópolis, entre o porto de Mauá, na baía de Guanabara, e a estação de Fragoso, na raiz da serra da Estrela (Petrópolis), na então província do Rio de Janeiro. Na mesma data, recebe do imperador o título de barão de Mauá, cujo brasão é um dos únicos da nobreza brasileira a ter uma simbologia e a fazer referência ao meio industrial.

1855 – 1856: Exerce o cargo de suplente de deputado. No período, cria uma colônia agrícola para trabalhadores na então província do Amazonas e inicia as conversações com investidores para a construção de uma ferrovia de Santos a Jundiáí, na então província de São Paulo.

1855 (30 de abril): Juntamente com 182 investidores, forma a Mauá, MacGregor & Cia, instituição financeira que conta com filiais em várias capitais brasileiras e em Londres, Paris, Nova Iorque, Buenos Aires e Montevidéu.

1856: Investe no Caminho de Ferro da Tijuca, empresa que entra em falência em 1868.

1857: É eleito deputado pelo Partido Liberal. As instalações da Ponta da Areia são destruídas por um incêndio criminoso.

1858: Inauguração da *Estrada de Ferro Dom Pedro II* (depois Estrada de Ferro Central do Brasil).

1860 (3 de dezembro): Passa por novo período de dificuldades financeiras que atingem também seus empreendimentos. Entra em vigor a tarifa Silva Ferraz, que reduziu as taxas sobre as importações de máquinas, ferramentas e ferragens no Brasil.

1861 (6 de maio): Adquire as fazendas Cáguaçu e Capuava para o capitão João José Barbosa Ortiz e suas irmãs Escolástica Joaquina e Catharina Maria, por 22.500 contos de réis. As propriedades, na região de Pilar, freguesia de São Bernardo, estendiam-se de Santo André até Rio Grande da Serra.

1861: Nova eleição para deputado.

1862: Obteve a concessão para a exploração do transporte urbano por bondes na cidade do Rio de Janeiro, organizando a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico. Os direitos dessa empresa são transferidos para uma companhia de capital norte-americano, a Botanical Garden's Railroad (1866), que inaugura a primeira linha entre o Jardim Botânico e Botafogo (1868).

1863: Vende as suas ações da São Paulo Railway (depois Estrada de Ferro Santos-Jundiaí).

1864: É reeleito para um terceiro mandato como deputado.

1867 (1 de janeiro): Funda o banco *Mauá & Cia.*, que sucedeu a Mauá, MacGregor & Cia.

1867 (4 de abril): Inaugura a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Início do processo de falência de Mauá.

1871: Investe na Estrada de Ferro do Paraná.

1872: Inicia novas colônias agrícolas na província do Rio de Janeiro. Inauguração do cabo telegráfico submarino.

1872: Último mandato como deputado.

1874: Organiza a Companhia de Abastecimento de Água do Rio de Janeiro, que opera até 1877.

1874 (26 de junho): Recebe do imperador dom Pedro II o título de visconde, com grandeza, de Mauá.

1875: Requer, perante o Tribunal de Comércio do Império, moratória aos credores por três anos.

1876: Rompe com o Partido Liberal, renunciando ao mandato de deputado.

1877: Encerra as atividades da Fundição e Estaleiro da Ponta da Areia.

1878: Publica o artigo *O meio circulante do Brasil*. Encerra as atividades do Banco Mauá.

1879: Elabora e publica o livro *Exposição aos credores e ao público*, explicando as razões da moratória e das dificuldades financeiras que levaram as suas principais empresas à falência. Sua autobiografia está incluída nesta obra.

1882: Os trilhos da Estrada de Ferro de Petrópolis chegam até a cidade de Petrópolis.

1883: Viaja para Londres, tentando encontrar solução para a sua situação financeira.

1884 (26 de novembro): Aos 70 anos de idade, após ter liquidado as dívidas com os seus credores, recebe carta de reabilitação de comerciante e passa a exercer a atividade de corretor de mercadorias, especialmente na área do café, mudando-se para Petrópolis.

1889 (21 de outubro): Falece em Petrópolis, na então província do Rio de Janeiro, às vésperas da Proclamação da República.

III – Pensamento de Irineu Evangelista de Sousa (visconde de Mauá)¹

Irineu Evangelista de Sousa, agraciado com os títulos de barão e visconde de Mauá, foi uma personalidade ímpar no Império Brasileiro. Em um período no qual a atividade econômica estava voltada para a agricultura de exportação, em especial o café, ele preocupou-se em dotar o país de uma infraestrutura que lhe pudesse alavancar o desenvolvimento. Otimista, vislumbrava um futuro auspicioso para o Brasil. Para ele, era importante otimizar os investimentos nas áreas prioritárias, como em transportes e na indústria, para que houvesse o crescimento do país.

Mauá começa a trabalhar muito cedo, como caixeiro, recebendo as primeiras aulas teóricas e práticas de seu segundo empregador e, mais tarde, sócio, Richard Carruthers, que o inicia nos padrões técnicos do capitalismo inglês. Posteriormente viaja à Inglaterra e conhece a modernidade da indústria daquele país, e, ao voltar ao Brasil, compra a Fábrica Ponta da Areia, em Niterói, e ali organiza a primeira indústria metalúrgica, produzindo navios e maquinário em geral. Mauá atua como homem de negócios, industrial, banqueiro e político em um país no qual o capitalismo engatinhava, dominado pelas práticas mercantilistas coloniais. Por ser um país com pequeno mercado interno, Mauá associa-se a capitalistas ingleses e ao Estado (Império), recebendo encomendas estatais de navios e armas que eram produzidos em seu estaleiro e na indústria de metalurgia-mecânica, ambos instalados na Ponta

¹ Comentário dos organizadores.

de Areia. Investia nos serviços públicos da capital do Império: na canalização do rio Maracanã, no abastecimento de água, na iluminação pública, no transporte urbano, e nas estradas de ferro e navegação em outras províncias. Também esteve a serviço do Estado brasileiro no Uruguai, por ocasião da fundação do Banco Mauá naquele país.

Após 1870, seus negócios entram em decadência, levando-o a múltiplas falências. Em parte esta situação decorre da mudança de posição da Inglaterra em relação às regiões extraeuropeias, de passar a investir diretamente ao invés de compartilhar com intermediários locais. Além disso, no Brasil, com o fim da Guerra do Paraguai, o governo deixa de fazer encomendas de navios e armas à Ponta de Areia, trazendo prejuízos aos acionistas de sua empresa.

Não bastassem os entraves financeiros, Mauá diz-se cercado de adversários, de pessoas que invejavam o seu sucesso e que, por isso, moviam-lhe uma guerra constante; homens medíocres que não entendiam o alcance de seus projetos; políticos, como escreve na sua obra, *“acomodados e burocráticos, tão somente desejosos de desfrutar sua posição e ver o país permanecer na mesma marcha incerta e vagarosa”*.

Em *Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & Cia. e ao público*², Mauá faz uma reflexão global sobre sua existência, uma espécie de autobiografia na qual expõe seus desgostos e amarguras: *“não é um desabafo, é um gemido que esta exposição encerra, e o gemer é privilégio de quem sofre...”* É um acerto de contas de Mauá com os credores, com o público e sobretudo consigo mesmo.

Mauá analisa os seus 32 anos de vida pública. Começa pela indústria da Ponta da Areia e passa por diversos outros

² A edição escolhida para reprodução foi publicada em 1943, no Rio de Janeiro, pela Editora Zelio Valverde, com notas de Claudio Ganns, membro do IHGB.

empreendimentos urbanos e rurais, pela construção de inúmeras ferrovias e pela implantação de casas bancárias no Brasil e no exterior. Faz um balanço financeiro dos seus negócios: um homem sofrido que se sacrificara por uma causa, a modernização material de seu país. O relato expressa a luta entre o progresso e o atraso e expõe as razões dos fracassos de seus empreendimentos, enfatizando as ações contrárias de um Estado que considerava ausente por não prestar auxílio à modernização do país, e também limitador, por cercear e tolher a livre iniciativa através de uma legislação sufocante aos empreendedores.

Maringoni, em sua obra *Barão de Mauá, o Empreendedor*, afirma:

Irineu Evangelista de Sousa foi um homem de seu tempo dotado de audácia, habilidade e visão únicas. Sua capacidade para coordenar diversas iniciativas concomitantes e complexas ficam como um prelúdio de uma economia industrial complexa, que só teria lugar no Brasil a partir de 1930.

Um tempo que reconheceria a essência do que foi o visconde de Mauá: um empreendedor que olhava para o futuro.

EXPOSIÇÃO

VISCONDE DE MAUÁ

CREDORES DE MAUÁ & C

E
AO PUBLICO

RIO DE JANEIRO

Typ. Imp. e Const. de *J. Villeneuve & C*

61 — RUA DO OUVIDOR — 61

1878

III.1 — Exposição do visconde de Mauá aos Credores de *Mauá & C.* e ao público

Na primavera da vida havia eu já adquirido, por meio de infatigável e honesto labor, uma fortuna que me assegurava a mais completa independência.

Um dos melhores tipos da humanidade, representado em um negociante inglês³ que se distinguia pela *inteira* probidade da velha escola de *moralidade positiva*, depois de provas suficientes da minha parte em seu serviço, escolheu-me para Sócio Gerente de sua casa, quando era eu ainda *imberbe*, pondo-me assim, *tão cedo*, na carreira comercial, em atitude de poder desenvolver os elementos que por ventura se aninhavam em meu espírito. Bastaram vinte anos de atividade sem repouso,⁴ além do preciso para recuperar a perda de forças, que o lidar contínuo, acompanhado da necessária meditação, opera no organismo que suporta a pressão dessas lides, para assegurar-me uma renda superior a 50 contos anualmente, se fora o capital empregado nos títulos mais bem garantidos que nosso país possui, ao liquidarem-se as transações de um forte comércio de importação e exportação de cujo movimento me constitui o centro, além do quinhão *proporcional* que a outros sócios tocara em partilhas.

Tal era a minha posição na ocasião a que me refiro, e vão contados 32 anos⁵. Não me fora preciso até então nodoar

³ Mauá refere-se a Ricardo Carruthers — seu ex-patrão e sócio —, que o ajudou no começo da carreira e a quem ele era grato.

⁴ Tendo começado a trabalhar em 1823 e entrado para a casa Carruthers Irmãos, por volta de 1829, Mauá encerrou as transações dessa firma comercial em 1845. A liquidação da firma durou ainda alguns anos.

⁵ Já que a Exposição data de 1878, Mauá se refere ao ano de 1846. Nascido em 1813, Mauá teria, nessa época, apenas 33 anos.

meus dedos com tinta, escrevendo petição alguma a nenhum representante de autoridade administrativa do meu país.

Já se vê que, ao engolfar-me em outra esfera de atividade, possuía eu uma fortuna satisfatória — que me convidava a *desfrutá-la*.

Travou-se em meu espírito, nesse momento, uma luta vivaz entre o *egoísmo*, que em maior ou menor dose habita o coração humano, e as ideias generosas que em grau elevado me arrastavam a outros destinos, sendo a ideia de vir a possuir uma grande fortuna, questão *secundária* em meu espírito, posso dizê-lo afoitamente, com a mão na consciência e os olhos em Deus.

Não preciso dizer-vos que errei, e errei grosseiramente, a vós, credores do Banco Mauá & C., que suportais comigo as consequências do erro que cometi optando por uma nova vida de atividade sem exemplo em nossa terra, e muito rara em outros países, onde *outros elementos* auxiliam os esforços da iniciativa individual vigorosa para alcançar altos propósitos, em bem dos interesses gerais, que eu *afianço* ter sido o pensamento *dominante* que atuou em meu ânimo, rodando todas as outras considerações *muito abaixo desse nível*.

Tem-se o direito de ser acreditado na hora mais amarga da existência, quando se acham destruídas pela metralha assoladora do infortúnio todas as aspirações; quando a *realidade* interpõe sua autoridade, afastando da mente todas as ilusões; quando um espírito filosófico (no verdadeiro sentido da palavra), guiado por uma razão assaz clara para apreciar o *que vale*, e para o que serve a habitação terrestre, no inverno da vida, mede a sangue frio o curto espaço que medeia entre o *presente* e um *futuro* tão *próximo*, que exclui apreciação do que ele *pôde dar*.

Não é nesta hora solene, em que a vítima de um grande e não merecido infortúnio vem dar explicações àqueles que têm o *direito* de exigi-las, que eu me lembraria de fazer uma narrativa infiel dos

fatos com que julgo do meu dever ocupar vossa atenção, quando a *verdade* aliás tem sido o escudo que me tem amparado em todas as vicissitudes de uma longa vida. Na nova esfera de trabalho, a que a *força do destino* me arrastou, coube-me em partilha *intervir* na realização de muitos e importantes cometimentos. Não é por certo a fatuidade, que seria na verdade ridícula nas circunstâncias em que me vejo colocado, que me induz a recordar serviços prestados ao país e obriga-me a entrar na apreciação de *alguns* atos de que fui instrumento, deixando ainda em silêncio muitos que podiam aparecer com vantagem, desde que indiretamente atuavam na vida financeira e econômica do Brasil; limito-me aos que têm bastante *notoriedade pública*, provocando abertamente sobre eles qualquer contestação, a fim de responder cabalmente aos impugnadores, enquanto a fria lousa não cobre os restos fatigados que servem de invólucro a alma de um ente, que teve durante toda a sua vida como ponto fixo de sua maior aspiração — fazer algum bem — e que arrojado agora da posição em que desempenhava essa missão, se vê atirado ao *banco dos acusados!* A explicação das causas que possam ter influído no desastre, que eu considero *grande*, porque não sou o único que sofre, e os interesses de terceiros afetados tocam-me no *fundo da alma*.

Em tais circunstâncias, a *explicação* é ao mesmo tempo um direito e um dever, e sendo certo que nem todos esses cometimentos tiveram resultado favorável, tornar bem conhecidas as causas que atuaram, é outro direito e outro dever, pois ambiciono ser julgado pela verdade verdadeira, e não pelas interpretações da maledicência.

Na idade avançada em que me acho⁶, em presença do acontecimento que motiva esta exposição, *realizado pelo modo*

⁶ Tinha Mauá, nessa ocasião, 65 anos. A referência logo a seguir relaciona-se à decretação de sua falência, requerida judicialmente e aberta em 25 de junho de 1878, no Juízo Especial da 1ª Vara do Comércio da Corte. A suspensão de pagamentos tinha sido feita a 17 de maio de 1875, seguida da moratória concedida pelo Tribunal do Comércio em 21 de junho de 1875, por um prazo de três anos.

por que foi resolvido, não posso ter outro objeto em vista senão salvar do naufrágio aquilo que para mim vale mais do que quanto ouro tem sido extraído das minas da Califórnia — um nome puro, pois persisto em acreditar que o infortúnio não é um crime.

Entre as empresas que criei e as que tiveram existência devida aos meus esforços e a auxílios que lhes prestei — bem como alguns serviços de vulto, quer pessoais, quer os que se basearam no meu crédito pessoal, e ulteriormente nos recursos da casa Mauá durante o segundo período da minha vida financeira, que começou há 32 anos, nem todos foram acompanhados de resultado favorável, e o histórico daqueles de que vou ocupar-me o deixará provado.

Quanto o permite a recordação possível em momento de tamanha atribulação a marcha cronológica⁷ dos fatos a que me refiro foi a seguinte:

Estabelecimento da Ponta da Areia.

Companhia de Rebocadores para a Barra do Rio-Grande.

Companhia de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro.

Serviços prestados à política do governo imperial no Rio da Prata, a pedido dos ministros.

Companhia Fluminense de Transportes.

Companhia da Estrada de Ferro de Petrópolis (vulgo Mauá).

⁷ A Exposição subordina-se realmente, quase toda, a uma ordem estritamente cronológica, como se verifica nas datas abaixo, pelo começo e fim em que os empreendimentos aludidos estiveram sob o controle de Mauá: 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 Baía, 1853; Diques Flutuantes, 1852; Mauá, Mac Gregor & Co., 1854-66; Canal do Mangue, 1855-58; Luz Esteática, 1854-64; Montes Áureos, 1862; Cia. de Curtumes, 1860-69; Estrada de Ferro Santos a 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 de Paraná a Mato Grosso, 1871-74; Cabo Submarino, 1872-74; Abastecimento de Água, 1874-77; Estrada de Ferro do Rio Verde, 1875; Banco Mauá & Cia., 1867-78.

Companhia Navegação a Vapor do Amazonas.

Serviços prestados à organização da Estrada de Pernambuco em Londres.

Serviços prestados à realização da Estrada de Ferro da Bahia.

Companhia Diques Flutuantes.

Companhia de Curtumes.

Companhia Luz Esteárica.

Montes Áureos Brazilian Gold Mining Company.

Estrada de ferro de Santos a Jundiáí.

Serviços prestados à Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Serviços prestados ao Caminho de Ferro da Tijuca.

Botanical Garden's Rail Road Co.

Exploração da Estrada de ferro de Paraná a Mato Grosso.

Cabo Submarino.

Abastecimento de água à capital do Império.

Estrada de Ferro do Rio-Verde.

Banco Mauá & C.: suas ramificações dentro e fora do país.

Serviços prestados à agricultura.

Nem esta lista é completa, nem são aí contemplados serviços menos diretos prestados aos esforços de outros no sentido de levarem avante melhoramentos materiais do país, em que não apareci que seria longo enumerar.

As *verbas* que vou analisar constituem, pois, uma parte de um grande ativo de fatos praticados durante 32 anos, decorridos depois que eu tive a fraqueza de deixar-me arrastar por ideias em que o bem público ou o progresso do país tinham

o predomínio. — A necessidade de entrar nessa apreciação agora, apesar de serem tão pouco favoráveis ao exercício das faculdades intelectuais os momentos de angústia que atravesso, é palpitante; a simples nomenclatura de fatos de tal ordem nada explica, pois trata-se de destacar desses fatos a influência que eles exerceram nas finanças da casa Mauá, para bem ou para mal, a fim de que o seu conjunto estabeleça a contraprova que faça desaparecer as impressões injustas que a malevolência, com que sou perseguido há muitos anos, possa ter criado.

Não me proponho a fazer praça de serviços prestados, porém a restabelecer a verdade dos fatos, explicando-os devidamente, e dando lugar a que meus inimigos gratuitos compreendam a enormidade de sua conduta, ou, se ainda continuarem em seus iníquos propósitos, venham impugnar qualquer desses fatos.

Começarei as apreciações em que vou entrar pelo Estabelecimento da Ponta da Areia.

Estabelecimento da Ponta da Areia

Visitando pela primeira vez a Inglaterra em 1840, ainda no período da atividade comercial a que me referi, logo em caminho de Falmouth para Londres tive de afastar-me da estrada mais curta, a convite de um companheiro de viagem (o falecido João Morgan)⁸, para visitar um grande estabelecimento de fundição de ferro e maquinismos, em Bristol, que pertencia à firma de um seu irmão. Era precisamente o que eu na *mente* contemplava como uma das necessidades *primárias* para ver aparecer a indústria propriamente dita no meu país; por isso aceitei gostoso o convite. Era já então, como é hoje ainda, minha opinião que o Brasil precisava de *alguma indústria* dessas que podem medrar sem grandes auxílios, para que o mecanismo de sua vida econômica possa funcionar com vantagem; e a indústria que manipula o ferro, sendo a mãe das outras, me parecia o alicerce dessa aspiração.⁹ Causou-me forte impressão o que vi e observei, e logo aí gerou-se em meu espírito a ideia de fundar em meu país um estabelecimento idêntico; a construção naval fazia também parte do estabelecimento a que me refiro.

Quando tive o pensamento de mudar de rumo na direção de minhas ocupações, foi a primeira ideia¹⁰ que tratei de realizar — entendendo-me previamente com o então ministro do Império o conselheiro Joaquim Marcelino de Brito¹¹, sobre o

⁸ O inglês John Morgan foi mais tarde, pessoalmente, o concessionário, na Bahia, dos serviços ferroviários a vapor do Paraguassu (decreto imperial n° 3590, de 17/1/1866), que, mais adiante, foram transferidos para a companhia inglesa “The Paraguassu Steam-Tram-Road Ltda.” (Decreto n° 3905, de 3/7/1867).

⁹ Registre-se a antevista profética de Mauá em relação à siderurgia como base das outras indústrias do Brasil.

¹⁰ “O “Jornal do Comércio” de 28 de novembro de 1844 noticiava: “O Sr. Pedro Toulouis acaba de ser encarregado pelo Governo, dos trabalhos preliminares para o encanamento do Rio Maracanã, a fim de abastecer de água os chafarizes desta Capital”.

¹¹ Marcellino de Britto foi Ministro do Império de 3 de maio de 1846 a 22 de maio de 1847. O contrato com Mauá para o fornecimento foi celebrado, afinal, em 18 de agosto de 1846. O decreto legislativo n° 506, de 23/9/1848, autorizou o governo imperial a pagar-lhe a importância dos tubos de ferro, fornecidos e a fornecer, e a fazer as despesas necessárias para a conclusão das obras do encanamento do Rio Maracanã. O artigo 16 da lei 555 de 15/6/1850 (orçamento) declarou que a autorização acima fosse extensiva às despesas que o governo houvesse de realizar “com a desapropriação dos terrenos generativos das águas potáveis que abastecem a capital”.

encanamento das águas de Maracanã, que estava resolvido, serviço que me foi por *S. Ex. garantido*. Com essa base comprei a *miniatura* do que então já se chamava *Ponta da Areia*; dei-lhe logo grande desenvolvimento, a ponto de, já no fim do *primeiro ano*, representar o estabelecimento quatro vezes o capital empregado primitivamente, o que, desequilibrando minhas finanças, porque a liquidação de antigos empregos era vagarosa — obrigou-me a pedir às câmaras o primeiro empréstimo de 300 contos para o estabelecimento, que me foi prontamente concedido, dividido o reembolso ao Estado em onze prestações anuais com os mesmos juros que o Estado pagava — o que foi religiosamente cumprido, achando-se a dívida e os seus juros pagos no fim do prazo. Pouco tempo antes, porém, tudo mudara em relação ao estabelecimento. A legislação sobre artefatos de ferro se foi modificando.¹² Navios a vapor e alguns de vela, dos que a Ponta da Areia conseguiria fornecer (72 nos primeiros onze anos de sua existência), tiveram ingresso do estrangeiro *livres de direito*! Da mesma forma entraram maquinismos a vapor e ainda outros, de sorte que a concorrência com os produtos similares do exterior tornou-se impossível e o estabelecimento decaiu. No entanto havia eu, aproveitando-me de um momento em que o espírito de associação dera alguns passos para a frente, convertido o estabelecimento em uma companhia, ficando o capital invertido nessa época (1.250 contos) representado em ações — guardando eu, porém, dois quintos das mesmas.

Dezoito meses mais tarde, pavoroso incêndio devorava a quase totalidade dos edifícios.¹³

¹² Pelo decreto n° 1411, de 15/7/1854, foram aprovados os estatutos da sociedade anônima da Cia. Ponta da Areia, redigidos por Mauá em 18 de maio de 1854. À companhia foram transferidos pelo seu proprietário, todos os direitos do antigo estabelecimento — os prédios e terrenos foram avaliados em 250 contos, excluídos os armazéns, oficinas, maquinismos e materiais existentes. O total dos bens transferidos foi avaliado em 500 contos. A nova sociedade teria o prazo de 20 anos e, além dos seus objetivos anteriores, cuidaria da Iluminação a Gás de Niterói, logo que o decreto fosse aprovado pela Assembleia Provincial.

¹³ O incêndio ocorreu em 24 de junho de 1857.

Nessa ocasião cometi um grande erro, em vez de contentar-me com o prejuízo (500 contos) além de um valor maior em moedas — pouco menos de metade dos lucros que havia auferido — e deixando que os novos interessados sofressem a perda proporcional que lhes tocava, procurei dar nova vida ao estabelecimento industrial e até consegui do corpo legislativo novo empréstimo¹⁴ com as mesmas condições anteriores, que teve de ser pago integralmente por mim em seus vencimentos, impossibilitado o estabelecimento de concorrer com a mínima parte.

Infelizmente o período de prosperidade até aquela época percorrido fazia pesar sobre mim o que em nossa terra se chama — inveja; soprava rijo sobre todos os meus passos esse vento maligno, que até leva em sua derrota o hábito pestilento da calúnia. Restaurando-se as oficinas com dispêndio de mais do dobro da quantia obtida do Estado — achavam-se elas preparadas para *produzir* em grande escala os variados produtos que ali se manipulavam; porém falharam em sua *totalidade* as encomendas do governo, e o serviço particular era mínimo; foi, portanto, preciso fechar as portas das oficinas à *míngua de trabalho*.

A tenacidade que Deus plantou em minha alma era, porém, indomável; visitando a Europa mais tarde, e observando nessa classe de estabelecimentos o aumento de serviço que desempenhavam os *braços mecânicos* — impelidos pela força do vapor, resolvi fazer nova tentativa para pôr em movimento o grande estabelecimento. Vão esforço! o trabalho não acudiu, e, concluída uma canhoneira que ali se fabrica por conta do Estado, é forçoso fechar as oficinas com prejuízo avultado, além daquele que já fora suportado. Os gritos da inveja e da maledicência ficam satisfeitos, o grande estabelecimento

¹⁴ A 26 de junho de 1857, Mauá requer novo empréstimo à Câmara dos Deputados, que lhe foi concedido pelo decreto n° 933, de 26 de agosto do mesmo ano: 300 contos amortizáveis depois do quinto ano, em prestações anuais de 50 contos.

industrial morre!¹⁵ A legislação aduaneira não permite viver mantendo-se apenas pequenas fábricas de consertos que têm empregado capital insignificante. — Em vez de lucro esta ideia favorita de épocas felizes, que afaguei com tamanha perseverança, desfalcou minha fortuna em mais de *mil contos*, além do prejuízo que outros interessados suportaram¹⁶.

¹⁵ Em fins de 1862 — como aconteceu com outras empresas suas — a do Gás e a da Navegação do Amazonas —, Mauá fez ainda uma tentativa de passar a “Ponta da Areia” a capitais ingleses. A operação já estava inteiramente ajustada quando sobreveio a “questão Christie”, que também resultou em acusações a Mauá por ele ter ficado ao lado da Inglaterra (H. Lyra — “História de D. Pedro II”). Não sendo possível evitar a ruptura das relações diplomáticas, Mauá interrompe todas as negociações para realizar a transferência da “Ponta da Areia” — como diz no seu relatório de março de 1863. E, desde aí, fica decididamente ao lado do seu país, optando agora por ir até o tesoureiro da comissão popular a fim de angariar fundos para o Estado, na hipótese de uma guerra externa.

¹⁶ Na Biblioteca Nacional encontram-se os relatórios da Cia. da Ponta da Areia.

Companhia de rebocadores a vapor para o Rio Grande

Visitando a minha província natal¹⁷, alguns anos depois de montado o estabelecimento da Ponta da Areia, tive de reconhecer que a *barra*, por onde se opera a totalidade do comércio lícito de importação e exportação, sem um possante rebocador continuaria a ser o sorvedouro de navios: — reuni, pois, os principais negociantes e fazendo-lhes ver que, embora com pouco benefício direto, não compreenderiam seus interesses se deixassem de auxiliar a ideia e que eu tomaria as ações que não fossem subscritas, concorreram os negociantes da cidade do Rio Grande com a maior parte do capital necessário, subscrevendo eu o resto, e em curtos meses ali apareceu um dos melhores vapores de sua classe que tem entrado na barra da Província, construído na Ponta da Areia sem benefício. Infelizmente não deixara lucro o serviço dos reboques e *cansaram-se* os outros interessados, encarregando-me de vender o navio ao próprio governo, o que foi fácil, sendo como era um excelente vaso o *vapor Rio-Grande*; assim terminou essa pequena empresa sem maior prejuízo para os interessados¹⁸.

¹⁷ O autor refere-se à Província do Rio Grande do Sul, onde nascera, e ao porto de Rio Grande, de difícil navegação.

¹⁸ Parece que a empresa de Mauá foi substituída por outra, composta de negociantes da cidade do Rio Grande, com estatutos votados em Assembleia no dia 27 de julho de 1853. Os estatutos foram aprovados pelo decreto imperial n° 1414 de 19/7/1854, pois esta outra empresa tinha por fim “estabelecer um ou mais vapores de reboque na barra da mesma província”.

Companhia Iluminação a Gás do Rio de Janeiro

Entre as companhias que criei foi esta uma das que mais prosperou: daí a guerra do costume. Desgraçadamente entre nós entende-se que os empresários devem perder, para que o negócio seja bom para o Estado, quando é justamente o contrário que melhor consulta os interesses do país. Basta dizer que o resultado favorável anima a criação de outras empresas. E nem faltou tal incentivo neste caso; no fim de alguns anos, reconhecendo-se que era lucrativa a empresa, não faltaram proponentes para a Baía, Pernambuco, Maranhão, Pará, S. Paulo, Rio Grande do Sul, e não sei se mais alguma outra província do Império. — No entanto, a lógica abstrata, falhou como sucede quase sempre em questões de finanças. — Se tal preço é bom para o Rio de Janeiro, por que o não será para outras localidades? Esse preço e daí para cima foi pois a base de todos os outros contratos. Qual foi o resultado? Dividendos insignificantes para uns e nenhum para outros; em outras palavras, a depreciação ou a ruína dos capitais empregados! E, no entanto, esses cálculos foram apreciados por capitalistas e por engenheiros na Europa!

Vamos, porém, à empresa cuja posição financeira tive de criar. Contratado por mim em 11 de Março de 1851 o primeiro perímetro da iluminação que abrangia o centro em que maior consumo devia *esperar-se* (31 milhas), pelo preço de 27 réis por hora, ou 9\$000 por mil pés cúbicos, que me pareceu, depois de bastante estudo, preço remunerador, procurei associados.¹⁹ Não encontrei um só! Foi só depois de 25 de Março de 1854, em que a luz do gás mostrou o seu brilho em algumas ruas e praças da capital, que pude conseguir a organização da companhia, sendo apenas subscritas cerca de metade das ações; e ainda assim com condições onerosas para mim — tais como: preço fixo para todas as obras que o contrato

¹⁹ A Cia. de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro teve os seus estatutos aprovados pelo decreto n.º 1179, de 25/5/53, com o capital de 1.200 contos em 4 mil ações de 300\$000, e com privilégio por 20 anos. O concessionário obrigou-se a estender 31 milhas de canos em tubos de ferro.

impunha (que foi largamente excedido) e o juro de 6 % aos capitais alheios até a conclusão delas. — Finalmente, desenvolvendo-se o *consumo*, a empresa prosperou e eu julguei de conveniência para os interesses dos acionistas estender a iluminação a outros bairros da cidade, e novo contrato foi assinado²⁰.

Assegurada a prosperidade da companhia pela marcha do tempo, foi a empresa transferida para Londres, com vantagem dos capitais engajados, continuando na posse proporcional de ações os acionistas que preferiram e abandonando eu todas as vantagens excepcionais que o contrato original me garantia; eis o histórico da empresa brasileira.

A empresa inglesa não foi menos feliz²¹; ela estende pelas ruas da capital 200 milhas de encanamento geral, que fornece profusamente a bela *luz a quem dela se quer utilizar* — tem o privilégio do *melhor e mais barato*, pois ainda hoje é *preferida* a todos os outros agentes ou elementos conhecidos que fornecem luz, e que livremente concorrem. Antes de concluir minhas observações sobre esta empresa, seja-me permitido trazer ao conhecimento do público um fato que a ela se prende e cuja importância ninguém poderá desconhecer.

Desde que o estabelecimento da Ponta da Areia ficou montado para *produzir* em grande escala, havia-me eu aproximado dos homens de governo do país em demanda de *TRABALHO* para o estabelecimento industrial, cômico de que essa proteção era

²⁰ Pelo decreto 1495, de 20/12/1854, obteve aprovação do aumento de mais 300 contos, representados por mil ações de 300\$ cada uma. A esta aprovação ainda se referem os decretos ns. 3456, de 27/4, 1666, de 3/11/1855, e 2149, de 24/4/1858, que autorizam a Cia. a elevar o seu fundo social para £ 2.000.000. O decreto n° 2954, de 19/5/1860, aprovou a novação do contrato até então existente (de 28/10/1854), para estabelecer no Jardim Botânico do Passeio Público o sistema de queimar por contador.

²¹A “The Rio de Janeiro Gás Company Limited”, empresa inglesa organizada para substituir a empresa que estava encarregada da iluminação a gás da capital do Império, foi autorizada a funcionar no Brasil pelo decreto 3456, de 27/4/1865. Foi autorizada também a elevar o seu capital para £ 750.000, pelo decreto 5249, de 5/4/1873. Mas o artigo 7.º, § 2.º da lei n° 3141, de 30/12/1882, declarou sem efeito o contrato celebrado em 21 de abril de 1879 com a referida companhia, estabelecendo as normas para a nova concorrência pública.

devida, mormente precisando o Estado dos serviços que eram solicitados, em *concorrência* com encomendas que da *Europa* tinham de ser enviadas, e já foi dito quanto o estabelecimento prosperou no período em que essa proteção lhe foi dada. As relações adquiridas então puseram-me em contacto com quase todos os homens eminentes; de quase todos mereci atenções, e de alguns fui amigo sincero, merecendo-lhes igual afeto. Em 1851 compunha-se o ministério em sua totalidade de homens de Estado que me tinham no mais alto apreço.²² Declarando eu, em conversa, a um dos ministros, que fazia estudo havia meses sobre a questão da iluminação a gás da capital, fui informado que uma proposta se debatia em conselho de ministros, e estavam mesmo a ponto de ser assinadas as respectivas condições, sendo uma delas, o preço de 31 RÉIS por hora de iluminação.

Como se tratava de um serviço público, declarei-me desde logo *concorrente*, e assegurei que minha intervenção importaria não pequena economia aos cofres públicos e à bolsa dos particulares, segundo os *dados* de que já estava de posse. Asseguraram-me que minha proposta pelas garantias de execução seria preferida e que só lhes restava a *dificuldade* de desembaraçarem-se do outro proponente, que felizmente está vivo²³; alguém mais sabe do fato, além de que nos papéis velhos da secretaria da justiça, talvez exista a outra *proposta*.— Assim colocado em relação a esta empresa, era-me fácil obtê-la fazendo qualquer *concessão*. Concluídos, porém, meus estudos em poucos dias, apresentei minha proposta fixando o preço de 27 réis; mostrou-se o Sr. conselheiro Eusébio de Queiroz

²² O ministério em 1851 era composto: do Visconde de Monte Alegre, na pasta do Império e presidente do Conselho; de Eusébio de Queirós, na Justiça; de Paulino de Souza (Uruguai), nos Estrangeiros; de Rodrigues Torres (Itaboraí), na Fazenda; de Manoel Vieira Tosta (Muritiba), na Marinha, e de Manoel Felizardo, na Guerra. É presumível que a confidência fosse para o próprio presidente do Conselho, seu “íntimo”, como ele o declara em outra passagem da “autobiografia”.

²³ A correspondência ao “amigo ausente” (Silva Paranhos), no “Jornal do Comércio” de 6 de janeiro de 1851, diz quais eram os concorrentes: “Os primeiros pretendentes a essa empresa foram Milliet & Comp.; seguiram-se-lhes, pouco depois, outros dois: Mr. Charollais e os Srs. Ireneo & Cia., proprietários da fábrica de fundição da Ponta da Areia, todos, ao que parece, bem habilitados e alguns recomendados especialmente.

altamente satisfeito, qualificando em termos honrosos para mim — o meu procedimento. — Em poucos dias fui chamado à secretaria da justiça em hora adiantada da tarde pelo Sr. conselheiro Eusébio, achando-se presente um Sr. doutor em medicina, que supponho fora consultado sobre as condições científicas do contrato²⁴; aceitei-as todas, e o assunto ficou resolvido. O que, porém, escapa à compreensão do maior número é que esses 4 réis por hora de iluminação de gás, multiplicados pelos 25 anos de consumo do artigo, acumulando-lhe os competentes juros semestrais, como é de boa prática mercantil, eleva a cifra poupada ao Estado, e aos consumidores, ou, em outras palavras, ao país, a mais de *doze mil contos*!! Vão estas observações em traslado aos que vociferam contra a empresa, e contra o seu fundador, depois que se soube que era lucrativo esse emprego de capital, e cada um que diga em sua consciência se foi ou não um grande serviço que tive a fortuna de prestar ao país apresentando tão *oportunamente* proposta mais vantajosa.²⁵

²⁴ Uma informação do “Jornal do Comércio” de 24 de novembro de 1850 traz indícios denunciadores desse médico: “S. M. o Imperador dignou-se assistir na quarta-feira à tarde, a uma das lições de química do Sr. Dr. em medicina, Francisco Ferreira de Abreu, há pouco chegado da Europa, onde foi estudar a expensas da província do Rio Grande do Sul, de onde é filho. A lição teve lugar em uma das salas do pavimento térreo do Museu Nacional e versou sobre os preliminares necessários para o estudo do gás de iluminação e vantagens da introdução dessa indústria no Brasil”.

²⁵ O “Jornal do Comércio” de 26 de março de 1854 noticia: “Iluminação a gás. — Começou ontem, nas ruas S. Pedro, Sabão, Rosário, Ouvidor, Direita e Largo do Paço. Todas essas ruas se apinharam de povo. Não se ouvia senão uma observação: — Como é que estivemos privados por tanto tempo desse imenso melhoramento!

Em verdade o contraste que apresentavam os antigos candeeiros de azeite ao lado dos brilhantes lampiões de gás tornava ainda mais notável a diferença da luz.

A distância em que se acham os novos lampiões, pareceu a todos bem calculada. Nas praças que não têm o centro iluminado, como o largo do Paço, seria conveniente colocar um grande facho. As luzes laterais não chegam ao centro, por fortes que sejam”.

O mesmo jornal, a 18 de maio do mesmo ano, acrescentava: “Iluminação a gás. — Já estão iluminadas as seguintes ruas: Direita, Violas, S. Pedro, Sabão, Alfândega, Hospício, Rosário, Ouvidor, Assembleia, Carioca, Ciganos, Conde, Lavradio, Arcos, Mangueiras, Passeio, Sta. Luzia, S. Joaquim, Largos do Paço, Rocio, Lapa e Campo de Santa Ana. Na Cidade Nova: ruas Formosa, Flores, S. Pedro, Sabão, Rocio, Pequeno e Aterrado. O número de lampiões nas ruas e largos acima especificados, é de 637. Ainda não chega à terça parte do total que excederá de 2.000 lampiões”.

Serviços prestados à política do Brasil no Rio da Prata

Passaram-se anos desde que a revolução do Rio Grande ficou dominada, não pelas armas, mas, sim, por um apelo ao patriotismo dos briosos Rio-Grandenses que se haviam empenhado nessa luta fraticida, por erradas apreciações, e devido, por ventura, à *imprevidência* dos que empunhavam o timão do Estado na época.

Depondo as armas, dizia o chefe militar da revolução em sua proclamação aos que o acompanhavam: — “Um poder estranho ameaça a integridade do Império; em tais circunstâncias, somos todos Brasileiros”²⁶. Nobres palavras que denunciavam o móvel de que se fizera uso para conseguir aquele resultado.—Desde então o poder absorvente de Rosas não nos deu trégua com sua política inquietadora, conseguindo, porém, o seu hábil ministro nesta corte, o general Guido²⁷, adiar qualquer manifestação declaradamente hostil, enquanto melhor preparava o ditador seus elementos de ação, iludindo-nos a ponto de ser desaproveitada aquela ocasião *oportuna* de fazer baquear o elemento pessoal infenso que nos ameaçava.

²⁶ O general David Canabarro, em ativo pundonor patriótico, no seu manifesto, datado de Ponche Verde, em 28 de fevereiro de 1845, diz textualmente aos seus comandados: “Um poder estranho ameaça a integridade do Império e tão estólida ousadia jamais deixaria de ecoar em nossos corações brasileiros. O Rio Grande não será o teatro de suas iniquidades e nós partilharemos a glória de sacrificar os ressentimentos criados no furor dos partidos, ao bem geral do Brasil”.

²⁷ O general Thomaz Guido foi ministro da Confederação Argentina, no Rio, desde 15 de julho de 1841. Já havia firmado em nome da “República Argentina”, a Convenção Preliminar da Paz, em 27 de agosto de 1828. Em 26 de maio de 1830, assinara, no Rio, o “auto de aprovação” da Constituição Política do Uruguai. Manteve com o barão de Cairu (ministro dos estrangeiros) longa correspondência, de 4 de abril de 1846 a 18 de janeiro de 1847, relativa à Independência do Uruguai. O general Guido pediu os passaportes, que lhe foram imediatamente devolvidos em outubro de 1850, ficando as relações do Império com a Argentina rotas até 1852.

O ministério, de que fazia parte o grande *homem de Estado*²⁸ Paulino José Soares de Souza, depois Visconde de Uruguai, cabeça política como não temos tido *meia dúzia* desde a separação da mãe-pátria, compreendeu a gravidade da situação, e tratou de quebrar a força dos elementos que se preparavam para hostilizarnos. Desde o começo de 1850 acompanhei todas as evoluções da política do Brasil no Rio da Prata, pela confiança com que me honraram os Srs. ministros.

Em meados desse ano declarou-me o Sr. Conselheiro Paulino que, posto a atitude da legação argentina se tornasse cada dia mais pronunciada, o Brasil *não estava preparado para aceitar a luva*, e cumpria ao governo reunir, sem fazer barulho, os elementos precisos para dar o golpe, a fim de nos não vermos empenhados em uma guerra duradoura, que seria funesta às finanças do Império. S. Ex. me fez saber que, abandonado o governo da praça de Montevidéu pela França, embora fossem minguados os recursos que lhe eram ministrados, inevitável seria sua queda e completar-se-ia o domínio de Rosas na república, perdendo o Brasil a sua base de operações na guerra inevitável que se aproximava; que era preciso a todo o transe sustentar a praça com recursos financeiros, enquanto não estava o Brasil preparado para fazer a guerra — e que o governo confiava em mim para prestar os auxílios indispensáveis como suprimentos por mim feitos.²⁹ O tratado secreto com o representante do governo da praça nesta corte estabeleceu a importância desses auxílios, que foram por mim fielmente entregues, sem

²⁸ Paulino de Souza havia entrado para o Ministério dos Estrangeiros em 8 de outubro de 1849, substituindo Araújo Lima (Olinda); nesse posto ainda se conservou no ministério seguinte, até a queda do gabinete, em 6 de setembro de 1853. Permaneceu, portanto, na chefia da nossa política externa, por ele admiravelmente dirigida, cerca de quatro anos seguidos; por isso e pelos seus talentos, pôde dar-lhe uma orientação luminosa.

²⁹ Os tratados com o Uruguai, representado por D. André Lamas — outro homem eminente que se conservou a vida inteira amigo e admirador de Mauá —, são diversos: o primeiro, secreto, existente no arquivo do Itamaraty, é de 6 de setembro de 1850, e nele o negociante Ireneo de Souza também figura; o segundo é de 12 de outubro de 1851.

que a menor partícula de benefício daí me proviesse.³⁰ Bem pelo contrário, reconhecendo que os recursos fornecidos não bastavam para conseguir o fim que se tinha em vista, e seguro de que o governo imperial não podia recuar, tendo eu nessa época sobra de recursos, tratei de auxiliar *eficazmente* a defesa da praça, com recursos que *bastassem*, não certamente com o juro arbitrado pelo governo imperial para seus empréstimos, porém com módico juro relativo, desde que era o *mínimo* corrente em Montevidéu sendo meu pensamento concorrer para o triunfo da política do Brasil no Rio da Prata.

Preparado o Brasil para fazer a guerra, moveu as suas forças de mar e terra, e em poucas semanas tinha baqueado o poder tirânico, que com mão de ferro dominara durante vinte anos ambas as margens do Prata, e nos ameaçava ousadamente.

Ao terminar a guerra achei-me comprometido com uma soma assaz forte ao débito do governo oriental, e o estado econômico da república, que tive de apreciar nessa ocasião, representando um verdadeiro cadáver, causou-me sério receio de a perder; tive em seguida de entranhar-me nas veias econômicas enfraquecidas dessa sociedade, criando-me os perigos que em 1868 produziram o primeiro choque violento na posição da casa Mauá. — Ao *pecado original*, de ter posto pé nesse país, fui sem dúvida arrastado por motivos nobres; as inspirações do patriotismo, quando são guiadas pelo *entusiasmo*, não conhecem limites aos sacrifícios; só pode compreender a força desse sentimento quem o possui entranhado em sua alma; são poucos os que o sentem *deveras*. Na época em que dei esses passos as sobras do meu ativo punham-me a coberto de qualquer eventualidade.

³⁰ De fato assim foi. A nota do governo Oriental ao do Brasil, de 3 de abril de 1852, sobre os auxílios secretos, declara que as importâncias foram entregues por Ireneo de Sousa, textualmente, “sem o menor desconto a título de juro, comissão ou qualquer outro interesse”.

Companhia fluminense de transporte

Nada tive que ver originariamente com a organização desta empresa, que aliás em seu começo parecia satisfazer uma das necessidades da viação urbana, que prometia vantajoso resultado ao capital empregado.³¹

Fossem, porém, quais fossem as causas, em poucos anos reconheceu-se nela um desastre financeiro, e não podendo eu resistir a pedidos de influências da época, tive de vir em seu auxílio com capital igual ao que se havia despendido, encarregando-se de lhe dar vida um amigo em quem eu confiava.

Vão esforço: no fim de alguns anos tive de carregar com a máxima perda que o mal resultado evidente dessa tentativa acarretou.

Pouco foi o que se pôde salvar da liquidação resolvida pelos acionistas e perdura um prédio, que, por não ter tido oferta aceitável, ainda não foi vendido, e hoje se acha arrendado a outra empresa.

³¹ A Cia. Fluminense de Transportes foi autorizada a incorporar-se pelo decreto 1015, de 17/7/1852, sendo aí aprovados os respectivos estatutos ou bases, que foram assinados em 12 de junho do mesmo ano pelos seus fundadores: Cyrino Antonio de Lemos, João Duarte Lisboa Serra e Thomaz José de Castro. A este último, pelo decreto 790, de 28/5/1851, havia sido concedido privilégio para que "somente a companhia que ele viesse a organizar" pudesse usar por doze anos os carros de quatro rodas no transporte de café e outros gêneros. Esse privilégio foi aprovado pela resolução legislativa constante do decreto 624, de 12/9/1851.

Banco do Brasil

(Anterior ao atual)

A ação vigorosa e vontade decidida do ministério, que conseguira o triunfo do Brasil no Rio da Prata, desviando o perigo de que estávamos ameaçados, foi a mesma que algum tempo antes conseguira pôr termo ao contrabando de Africanos.³²

Acompanhei com vivo interesse a solução desse grave problema: compreendi que o contrabando não podia reerguer-se, desde que a *vontade nacional* estava ao lado do ministério que decretava a supressão do tráfico.

Reunir os capitais, que se viam repentinamente deslocados do ilícito comércio, e fazê-los convergir a um centro donde pudessem ir alimentar as forças produtivas do país, foi o pensamento que me surgiu na mente ao ter a certeza de que aquele fato era irrevogável.

Apresentei-me, pois, em campo com a ideia de criar uma grande instituição de crédito.³³ Brusca e violenta oposição assaltou-me por todos os lados; compreendi que se tratava dos *vencimentos dos cargos de diretores*. — Fiz um movimento ousado de frente alterando os estatutos, tornando esse cargo não remunerado; foi água na fervura — os pretendentes que

³² O ministério foi chefiado, de início, de 29 de setembro de 1849 a 11 de maio de 1852, por Araújo Lima (Olinda) e, a partir de 6 de outubro 1849, por Monte Alegre. A lei de repressão ao tráfico dos africanos é de 1850. O decreto n° 731, de 14/11/1850, de Euzébio de Queiroz, ministro da Justiça, regula a execução da referida lei.

³³ O início do Banco do Brasil data da vinda de D. João VI, mas só funcionou em 1809 e liquidou-se em 1829. Na Regência (ministro Araújo Viana, de 13 de setembro de 1832 a 2 de junho de 1834), foi novamente autorizada a sua criação (lei 59, de 8/10/1833), mas a subscrição das ações não pôde realizar-se. A iniciativa de Ireneo de Souza, com outros capitalistas e comerciantes, é de 1851; portanto, realmente, era a segunda fase do processo de criação do Banco do Brasil. A terceira começa em 1853, com a lei da fusão dos Bancos (Comercial e do Brasil). A quarta fase foi a iniciada por Leopoldo Bulhões, com a sua reforma de 1905. Os promotores da segunda fase, além de Mauá, foram: Darrigue Faro (Rio Bonito), J. M. Pereira da Silva e Pimenta Bueno.

formigavam retiraram-se da arena, e consegui formar uma diretoria composta dos melhores nomes da praça, como é sabido, diretoria que com pequena alteração me acompanhou durante a vida curta do primitivo Banco do Brasil. Realizou esse estabelecimento transações de cerca de trezentos mil contos em dois anos e meses, liquidando-se sem perda de um vintém para os seus acionistas, pela amálgama dos interesses nele concentrados na atual instituição de crédito do mesmo nome.³⁴

³⁴ A junção do antigo Banco do Brasil (segunda fase) com o Banco Comercial — para dar origem ao Banco do Brasil (terceira fase) — foi iniciativa de Rodrigues Torres (Itaboraí), que a esta junção se referiu como necessidade imediata no seu relatório de Ministro da Fazenda, em 1853, convertendo-se na lei n° 683, de 5 de julho do mesmo ano. Novo decreto, n° 688, de 15/7/1853, aprova a deliberação tomada pelo governo de fazer um empréstimo aos dois bancos da Corte, em bilhetes do Tesouro, sob caução da dívida pública. Afinal, o decreto n° 1223, de 31/8/1853, havia concedido a incorporação de um banco de depósitos, descontos e emissão, ato que resultou na fusão de os dois bancos existentes em o novo Banco do Brasil. O capital foi de 30 mil contos divididos em 150 mil ações, das quais 80 mil já pertenciam, pelo acordo, aos bancos existentes pelo valor do capital efetivo de cada um (5 mil contos do Comercial e 8 mil do Banco do Brasil).

A estrada de ferro de Petrópolis, vulgo Mauá

No estado de descrença em que se encontravam os ânimos, a respeito da introdução das vias férreas ainda em 1850, foi ousadia empreender a construção da sua primeira, embora pequena estrada; procurar obter uma garantia de juros geral ou provincial era simplesmente inútil nessa época; vencer, porém, as resistências, era a meu ver indispensável, e um pano de amostra do melhoramento me pareceu o meio mais adequado.

Já nessa época era eu proprietário do estabelecimento da Ponta da Areia, que absorvera forte proporção dos meus recursos, e concessionário da *Empresa do Gás*, recebida também com frieza e descrença (e que se executava à custa do meu capital e crédito até que parte da cidade ficou iluminada em 25 de Março de 1854, pois só então encontrei associados); não tinha eu, pois, capital disponível para esse outro cometimento.

Depois de feitos os estudos de reconhecimento pelo engenheiro Guilherme Bragge³⁵, que executava por minha conta as

³⁵ Gilberto Freyre realizou estudo sobre a influência dos técnicos franceses e ingleses no Brasil, citando alguns dos estrangeiros trazidos por Mauá para o Brasil. Na Ponta da Areia, Mauá teve como auxiliar o engenheiro Thomaz Buttler Dodgson (ver capítulo: “Diques Flutuantes”); na Cia. de Gás, o Sr. Bartlett James; na Estrada de Ferro Mauá, os engenheiros Guilherme Bragge e Roberto Milligan; no estudo do prolongamento da Estrada de Ferro até Três Barras, o engenheiro Web; no estudo da estrada Santos a Jundiá, os engenheiros Brunlees (Brunlees depois passou para a estrada D. Pedro II), Fox e Dordam; na estrada da Tijuca, Thomaz Cockrane, que foi o iniciador, e o engenheiro Guilherme Gilbert Ginty; na estrada Paraná a Mato Grosso, o engenheiro William Lloyd; no fornecimento de águas, o Sr. Gotto, sem contar Carruthers, seu antigo patrão, e Mac Gregor, seu sócio na casa bancária. A preferência por técnicos estrangeiros, resultante da “formação inglesa”, não excluía, entretanto, em Mauá, o apreço pelos técnicos brasileiros, como por exemplo, por Antonio Rebouças (estrada de Antonina a Curitiba), por Francisco Pereira Passos (estrada Mauá) e por Couto de Magalhães (do Rio Verde). Outro aspecto interessante a esse respeito seria o resultante das criações industriais de Mauá, as quais, quando postas em dúvida, apoiavam-se quase exclusivamente em auxílios bancários e financeiros que ficavam sob sua responsabilidade e, quando lucrativas, transferia ele o lucro, quase sempre a capitais ingleses, para vir aplicá-lo aqui em outras iniciativas fascinantes. Nesse sentido, seria curioso examinar a influência técnica que estes profissionais provavelmente tiveram em nosso meio depois de serem transformadas companhias como “The Rio de Janeiro Gas Company”, a “Amazon Steam Navigation”, a “Montes Áureos Brazilian Mining Co.” ou as que foram criadas desde o início sob a bandeira inglesa, como “The Brazilian Submarine Telegraph Co.”, ou ainda aquelas cujos capitais foram obtidos na Inglaterra (estradas de Pernambuco, Baía e S. Paulo Railway Co.) ou nos Estados Unidos (Botanical Garden’s Rail Road Co.).

obras de gás, e sendo o traçado da raiz da Serra à Mauá, *por mim escolhido*, atendendo aos inconvenientes da direção à Vila da Estrela, que interesses locais apontavam como preferível, teve lugar o levantamento da planta pelo engenheiro Roberto Miligan, sob a responsabilidade e direção de Bragge. Em seguida obtive da presidência da província o privilégio exclusivo em uma zona lateral de cinco léguas ao longo da linha projetada, única concessão possível nessa época.³⁶

Resolvi desde logo arrostar os preconceitos; e tendo conseguido que me auxiliassem nomes que gozavam de estima pública, como os dos Srs. Militão Máximo de Souza (hoje Barão de Andaraí), Collaço de Magalhães (depois Visconde de Condeixa), Manoel Corrêa de Aguiar e João Ignacio Tavares ³⁷ (a quem me ligavam laços da mais fraternal amizade desde a juventude, até que sua alma, tipo de pureza e bondade, foi colher a recompensa de suas virtudes na mansão dos justos) foi oferecida ao público a subscrição do capital que se julgou necessário, e, elevando-se a dois terços dos dois mil contos a subscrição, ficou o resto a meu cargo.

³⁶ A concessão inicial da Província do Rio de Janeiro para a construção da estrada (ato do Presidente Couto Ferraz) tem a data de 27 de abril de 1852.

³⁷ Outros desses nomes eram acionistas, como Simão de Porciúncula, Joaquim da Fonseca Guimarães e J. Frias. Nas atas da Cia. existentes na Biblioteca Nacional, consta que os seus acionistas, em 29 de maio 1852, eram ainda: Issac Carruthers, como representante da firma Carruthers & Co., José Antônio Pimenta Bueno, José Jeronymo Pereira de Mesquita, Bernardo Casemiro de Freitas, Dr. Cândido Borges Monteiro, Porfirio Ferreira Nunes, Luiz Augusto Ferreira de Almeida, João Antonio de Miranda e Silva, Theophilo Benedito Ottoni, Manoel Ferreira Pinto, Antonio Ribeiro de Queiroga, Francisco Antonio de Carvalho Ribeiro, Leopoldo Augusto da Câmara Lima, José Antonio dos Santos Xavier, J. H. Weitzmann, Manoel da Costa Faria e Thomaz Frilding, como procurador de Howden, Hewlands & Co. No total eram 1310 ações. Na terceira ata, de 22/12/1852, passam a constar novos acionistas: o Visconde de Paraná e o Dr. Cruz Jobin. O total das ações era de 1521 (nessa ocasião foram eleitos para o Conselho Diretor os magistrados Paraná e Pimenta Bueno, que imediatamente renunciaram em virtude de disposição legal). O capital foi aí aumentado para cinco mil contos. Na sexta ata, de 12/2/1855, consta que Mauá, por estar representando a Mauá, Mac Gregor & Cia., era detentor de 6.537 ações. Na oitava ata, de 29/4/1856, Mauá fala na necessidade do “plano inclinado” na Serra da Estrela. Na nona ata, de 25/9/1857, precisando Mauá ausentar-se do país, há registro de que foram eleitos diretores: Manoel Pereira Pinto, presidente; Alexandre Taylor, vice-presidente; e José Miranda Ribeiro, secretário.

Pelos estatutos foi-me confiada a responsabilidade inteira da direção da companhia, e jamais em nosso país se levou empresa ao cabo com mais fervorosa dedicação.

Em pouco mais de vinte meses, depois que os trabalhos foram encetados³⁸, se abria ao trânsito público a estrada de ferro de Petrópolis, vencidas todas as dificuldades que um *primeiro trabalho* desse gênero acarretava! Nessa ocasião coube-me a honra de dirigir a S. M. o Imperador estas palavras, em 30 de abril de 1854:

“Senhor! A diretoria da companhia — Navegação a vapor e estrada de ferro de Petrópolis — vem render graças a Vossas Majestades pela honra que se dignaram conferir à estrada, vindo assistir à solenidade de sua inauguração. Vinte meses são apenas contados desde que Vossas Majestades honraram com suas augustas presenças o primeiro acampamento dos operários da companhia; coube-me então a distinta honra de depositar nas mãos de Vossa Majestade um humilde instrumento de trabalho,³⁹ do qual Vossa Majestade se não desdenhou de fazer uso, como para mostrar aos seus súditos que o *trabalho*, esta fonte perene da prosperidade pública, era não só digno de sua alta proteção, porém mesmo de tão extraordinária honra!

“Este exemplo, Senhor, não foi perdido, ele fez vibrar em nossos corações o entusiasmo, e o entusiasmo é esse sentimento um tanto indefinível, mas que, uma vez despertado em corações generosos, não há mais sacrifícios de que estes não sejam capazes, não há mais obstáculos que não saibam vencer.

³⁸ Os serviços tiveram começo de execução a 29 de agosto de 1852.

³⁹ Trata-se da pá, com cabo de jacarandá e incrustações de prata, e do carrinho de jacarandá, que serviram para D. Pedro II abrir o primeiro corte da Estrada de Ferro, atualmente no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, por doação do próprio Mauá, conforme consta da ata da sessão de 29/9/1854. No carrinho há uma placa de prata com os dizeres: “O primeiro corte da Estrada de Ferro de Petrópolis, por S. M. I., o D. Pedro 2º, no dia 29 de agosto de 1852. Empresário e Presidente — Ireneu Evangelista de Souza. Encarregado da Fatura da Estrada, o engenheiro civil William Bragge”.

“Hoje dignam-se Vossas Majestades de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo ecoará na mata do Brasil prosperidade e civilização, e marcará sem dúvida uma nova era no país. Seja-me permitido, Imperial Senhor, exprimir nesta ocasião solene um dos mais ardentes anhelos do meu coração: esta estrada de ferro, que se abre hoje ao trânsito público, é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará mais senão quando tiver assentado a mais espaçosa das suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas! Ali se aglomerará, para ser transportada ao grande mercado da corte, a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza pública os terrenos banhados por essa imensa artéria fluvial, o rio de S. Francisco e seus inúmeros tributários. É então, Senhor, que a majestosa baía, cujas águas beijam com respeito as praias da capital do Império, verá surgir no seu vasto e abrigado ancoradouro navios sem conta. É então, Senhor, que o Rio de Janeiro será um centro de comércio, indústria, riqueza, civilização e força, que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo!

“Uma proteção eficaz aos primeiros passos deste meio de locomoção admirável, que tem contribuído tão poderosamente para a prosperidade e grandeza de outros povos, fará com que seja uma realidade, e porventura em época não mui distante, esta visão que me preocupa.

“Dignai-vos, Imperial Senhor, de acolher os ardentes votos que faz a diretoria da companhia, que leva a efeito no Brasil a primeira estrada de ferro, pela glória do reinado de Vossa Majestade, pela ventura da augusta Família Imperial e pela prosperidade de grande nação cujos destinos se acham confiados à alta sabedoria e paternal solicitude de Vossa Majestade”.

O pensamento exarado, de levantar esta empresa a mais espaçosa de suas estações, à margem do Rio das Velhas, em

ponto conveniente a serem vencidas as dificuldades da sua junção com as águas do Rio de S. Francisco, carece hoje de explicação.

A grande estrada de ferro, que depois tomou o nome de D. Pedro II, era ainda um mito, uma ideia em embrião⁴⁰.

O pensamento da estrada de ferro de Petrópolis levava, pois, em suas entranhas o seguimento da via férrea na direção que os estudos melhor justificassem, até alcançar aquele grande *desideratum*, e estudos completos que importaram em algumas dezenas de contos, até as imediações das Três Barras, no Rio Paraíba, foram efetivamente executados pelo engenheiro Web, depois de obtido do governo imperial privilégio exclusivo das cinco léguas laterais ao longo da linha⁴¹, privilégio que abandonei sem indenização alguma, a pedido do Visconde do Paraná, quando foi contratada a primeira secção da estrada de ferro D. Pedro II, e teve de organizar-se a companhia que a tinha de executar.

A estrada de ferro de Petrópolis, que punha a capital do Império (à qual faltam algumas condições de salubridade), em contacto com o belo e restaurador clima de nossas montanhas, facilitando aos que necessitam reparar a sua quebrantada saúde, uma mudança radical de condições atmosféricas em menos de 4 horas, viu-se sem apoio que lhe assegurasse renda líquida por alguns anos. Nem a residência da Família Imperial naquela amena região durante a estação calmosa lhe assegurou elementos de vida derivados do trânsito de passageiros, o qual ficou aquém

⁴⁰ O decreto 641, de 20/6/1852 autorizava o governo a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo da Corte, fosse terminar em Minas Gerais e em S. Paulo. O decreto n° 1598, de 9/5/1855, ordenava que a execução do contrato celebrado pelo ministro do Brasil em Londres para a execução de uma parte do caminho de ferro a que se refere o decreto acima fosse entregue a uma companhia organizada na Corte. O decreto n° 1599, da mesma data, aprovava os estatutos da Cia. Estrada de Ferro D. Pedro II.

⁴¹ Decreto n° 1088 de 13/12/1852. Privilégio por 80 anos. A estrada iria de Petrópolis a Três Barras, e daí até Porto Novo do Cunha.

de todos os cálculos razoáveis, o que aliás foi por mim previsto, pois sempre acreditei que só depois que a companhia União e Indústria executasse a estrada comum de rodagem, contratada por um cidadão prestante e ativo, que a morte nos roubou tão prematuramente⁴², podia o movimento, em que eu depositava inteira confiança, vir alimentar a pequena via férrea; e esta teve de esperar demasiado longo tempo até que essa outra empresa pôde vencer as suas maiores dificuldades⁴³.

Reconhecida a insuficiência temporária de renda líquida, tive de requerer ao corpo legislativo uma modesta garantia de juros por dez anos.⁴⁴ O chefe do ministério, que aliás me honrava com sua amizade, era contrário a essa pretensão, e procurou dissuadir-me de a apresentar; retorqui-lhe com vivacidade que não desistia, pois nisso cumpria um dever para com os que me haviam acompanhado com seus capitais na realização do pensamento iniciado que encerrava o futuro da prosperidade do Brasil, e acrescentei que os legisladores tomassem a responsabilidade moral de rejeitar o pedido, pois o capital empregado na empresa se estava aniquilando pela falta de renda, o que, sem dúvida alguma, era maior perda para o país, que mais ganhava em amparar e dar vida a esse capital, mormente sendo o apoio pedido por curto prazo, que seria ainda encurtado, por desnecessário, muito antes de se findarem os dez anos.

A discussão de assunto na Câmara dos Srs. deputados foi curta e feliz; — contra a pretensão pronunciou-se um nobre

⁴² Refere-se ao engenheiro Mariano Procópio Ferreira Lage.

⁴³ A aspiração já era antiga — a ligação rodoviária para Minas —, tanto que o decreto n° 16, de 2/71838 já garantia, com os mesmos privilégios dos empréstimos nacionais, aquele decreto que fora definido pela Assembleia Provincial “para a construção da estrada entre o rio Paraíba e a capital da Província”. O decreto n° 1031, de 7/8/1852, havia concedido a Mariano Procópio Ferreira Lage privilégio por cinquenta anos para incorporar uma companhia que construísse, conservasse e melhorasse duas linhas de estradas em Minas Gerais, que começariam em Paraíba e iriam até Porto Novo: uma às margens do Rio das Velhas, passando por Barbacena com ramal para S. João D’El Rey, e outra passando por Mar de Espanha e indo até Ouro Preto.

⁴⁴ Na sessão de 26 de junho de 1856.

deputado, cujo nome me escapa,⁴⁵ e impugnou a concessão, a pretexto de que se não podia sobrecarregar o país com semelhante despesa—; levantei-me com algum calor e fiz sentir à Câmara a fraqueza da impugnação, perguntando se era lícito negar-se um pequeno auxílio à primeira estrada de ferro construída no Brasil, no mesmo momento em que se pagava a um artista (Tamberlick) 81 contos para ouvirem-se suas belas notas por 4 meses!

A apóstrofe não foi perdida, ninguém mais disse palavra, e a votação mostrou uma maioria a favor da garantia, votando pela mesma três dos ministros, os Srs. conselheiros Nabuco, Paranhos e Pedreira.

Lembro-me que nessa mesma tarde, visitando o Sr. Visconde de Paraná⁴⁶, me disse ele, no tom de amigável repreensão, que às vezes assumia com seus amigos: — Então você teve a habilidade de dividir o ministério com a sua pretensão? — Não, Ex., observei, nem uma palavra disse eu aos seus colegas a esse respeito — é a ideia que triunfa! — E acredita que passará no senado? — Não sei, é claro que não, se V. Ex. se opuser. Eu, porém, cumpri o meu dever, e isso é sempre uma satisfação.

O certo é que na seguinte sessão do corpo legislativo, levantando-se um vulto eminente de nossa política no senado⁴⁷ para combater a resolução, disse ele, entre outras cousas: trata-se de uma empresa perdida; o Estado não é tutor dos particulares; — quem empregou mal seus capitais, que os perca. No entanto,

⁴⁵ Trata-se de J. M. Pereira da Silva. O “esquecimento” de Mauá, para não lhe mencionar o nome, é evidentemente proposital.

⁴⁶ Aqui há um lapso na memória de Mauá: Paraná (Honório Hermeto Carneiro Leão) — ministro, chefe do Gabinete da Conciliação (6 de setembro de 1853 a 3 de setembro de 1856) — foi feito visconde com grandeza em 26 de junho de 1852, à volta da sua missão do Rio da Prata; nessa ocasião já era Marquês, por decreto de 2/2/1854.

⁴⁷ Parece tratar-se de Itaboraí (Rodrigues Torres), que se desaviera com Mauá em virtude da interpelação deste, na Câmara, sobre os negócios do Banco do Brasil (em 7 de maio de 1857), o que forçou aquele a demitir-se da presidência do referido estabelecimento de crédito em 20 de junho de 1857, função que exercia com grande prestígio, por nomeação de Paraná, desde 24 de agosto de 1855. Itaboraí era então senador antigo pela Província do Rio de Janeiro desde 1844.

o senado parece que teve escrúpulo de condenar por tal forma o nascente espírito de associação no Império; não votou contra: — arquivou a resolução da câmara temporária!

Felizmente, três anos mais tarde (ano e meio apenas depois que se abria ao trânsito público a estrada de rodagem), podia eu declarar aos acionistas da de Petrópolis, em relatório anual que lhes li, que a garantia de juros não era mais necessária! A renda líquida ostentava-se satisfatória. Ia em andamento, porém, nessa ocasião a construção da estrada de ferro D. Pedro II e tive de aconselhar aos acionistas que destinassem o excesso da renda, além de um módico dividendo de 6% ao ano, para resgatar ações da companhia, à vista da ameaça que as condições da grande empresa deixava antever de mais tarde absorver as cargas da província de Minas. Os acionistas votaram a ideia por mim proposta, o que determinou ficar o capital da companhia reduzido à *metade*⁴⁸ antes que a ameaça se convertesse em realidade, conservando assim a empresa elementos de vida, visto que com menor renda podia realizar o seu modesto dividendo.

A companhia União e Indústria, porém, nesse momento decisivo, consultando exclusivamente os seus interesses, contratou com o governo imperial entregar à estrada de ferro de D. Pedro II, todas as cargas que de Minas transportava. Parecia que um mal fado pesava sobre a companhia Mauá, que, sem o menor auxílio dos cofres públicos, hasteara a bandeira do grande melhoramento, pois, enquanto a outra, de simples rodagem, era amparada com favores os mais excepcionais que jamais foram concedidos a empresa alguma no Brasil, — empréstimo de *seis mil contos depois perdoado* — encampação do seu contrato com dispêndio de mais *três mil contos* dos cofres públicos, e afinal um contrato com a estra-

⁴⁸ O Decreto n° 2646, de 19/9/1860, aprova os novos estatutos da Companhia de Navegação por Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, ampliando para trinta anos o privilégio de dez anos que lhe havia sido concedido para a navegação por vapor entre esta estrada e o porto de Mauá.

da de ferro de D. Pedro II, por dez anos — que lhe assegurava nova recomposição de seu capital, — a estrada de ferro de Petrópolis (talvez por tê-la o público crismado com o nome de Mauá) era entregue ao extermínio!

Minha opinião naquele transe doloroso na vida dessa companhia, achando-me fora do Brasil, foi que se levantassem os trilhos e se vendesse em hasta pública o material da empresa: foi-nos, porém, prometido *algum apoio* na então próxima reunião do corpo legislativo.

A promessa não foi cumprida e a empresa foi vegetando, até que se observou que o tráfego de estações intermediárias antes de chegar ao Paraíba ia aumentando, e afinal se descobriu que se tinham criado novos elementos de vida. Entregando eu a outras mãos a direção da empresa conservei-lhe todavia o *carinho* tão natural nesse caso, e por ocasião de minha última visita à Europa, ouvindo falar do caminho de ferro do Rigi na Suíça, pedi ao Sr. Dr. Passos de o ver e examinar, tendo em vista vencer a grande dificuldade da Serra, diminuindo, assim, as horas de viagem e portanto tornando mais fácil a comunicação entre a corte e Petrópolis. De volta da Europa, convencido daquela possibilidade, pedi e obtive da Assembleia provincial garantia de juros por 600 contos, julgados necessários *antes de feitos os estudos*; realizados estes, porém, pelo próprio Dr. Passos,⁴⁹ reconheceu-se que o dispêndio de 1.200 contos era necessário para construir-se um caminho de ferro na Serra, nas condições de solidez e duração indispensáveis; dispunha-me a arrostar mais esta contrariedade, e nova petição foi endereçada à Assembleia provincial, quando *surgiu uma concessão* do

⁴⁹ Trata-se do notável engenheiro Francisco Pereira Passos, que trabalhou com Mauá em 1872 na estrada de ferro Petrópolis (estudos sobre a parte da Serra) e foi mais tarde o remodelador do Rio de Janeiro (1902-1906). A concessão de Mauá para a construção de planos inclinados na Serra da Estrela, outorgada pelo decreto nº 2834, datava de 12/10/1861. O contrato, firmado ainda por Mauá, com a Província do Rio de Janeiro para a respectiva construção da estrada de ferro de Petrópolis era de 12/8/1872.

governo imperial a um *empresário* para realizar outra *estrada* de ferro que, partindo da corte, fizesse *concorrência* com a que do litoral aspirava subir a serra.⁵⁰

Esta concessão desorientou-me. O tráfego novamente criado, o que podia razoavelmente esperar-se em um prazo assaz longo, não podia *dividir-se* sem importar para isso a ruína de uma ou de *ambas as empresas!*

A concessão foi por mim encarada como desastrosa para a estrada de ferro de Petrópolis. *Desanimei*, e ninguém dirá que não era preciso ter muita fé para ir tão longe! A nova ideia foi abandonada.

Que a estrada tem atualmente condições de vida não é duvidoso, revelada, porém, a intenção de criar-lhe outra concorrência ruinosa, quem pode garantir-lhe o *futuro*?

Isto quanto à empresa em se: direi agora algumas palavras quanto às minhas relações *financeiras* com ela.

Conservando cerca de um terço das ações, porque desde o começo a dúvida se apoderou dos espíritos, tive de suportar o prejuízo da falta de renda de um grande capital, e perdendo a esperança quanto ao futuro pela ameaça de absorção do tráfego a que me referi aproveitei-me da resolução da companhia de amortizar parte do seu capital, e *para esse fim* dispus da quase totalidade das ações que possuía por cerca de metade do capital realizado.

Adicionando esse prejuízo ao que resultara da falha de renda durante os *primeiros seis anos* em que não foi possível fazer dividendo algum, a cifra total da perda que tive de suportar elevou-se a mais de 600 contos, que se multiplicam com os créditos que lhe correspondem a uma verba exorbitan-

⁵⁰ Privilégio de nova estrada de ferro que, saindo da Corte, passando por Petrópolis, devia dirigir-se a Águas Claras.

te; ninguém dirá que só nesta empresa eu não paguei *bem caro* a minha teima em ver aparecer no Brasil o grande melhoramento!

Os resultados que colhi da realização da primeira estrada de ferro do Brasil não foram muito para cobiçar!⁵¹

⁵¹ A estrada de ferro Petrópolis, depois Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, foi afinal absorvida pela "Leopoldina Railway".

Navegação a vapor do Rio Amazonas

Foi esta uma das grandes empresas que criei.

Na época em que ninguém acreditava em empresas, foi anunciado pelo governo achar-se autorizado a contratar esta navegação, mediante *subvenção e privilégio exclusivo*.⁵²

Ninguém se apresentou, não obstante as folhas diárias repetirem o anúncio durante alguns meses!

Amigo pessoal e dedicado de um dos ministros⁵³ deste período de *descrença*, fui instado para encarregar-me da missão civilizadora que esse fato levava em suas entranhas, e aceitei um contrato pelo qual modestos favores me foram concedidos, avultando, porém, entre eles o *privilégio exclusivo* da navegação do *Amazonas e seus afluentes* por trinta anos, ao passo que o serviço obrigatório que o contrato impunha era mínimo, e assim era preciso, desde que o capital que se empregava ia arrostar o *desconhecido*.⁵⁴

Oferecidas as ações da empresa ao público, não encontrei subscritores nem para metade do capital necessário. Foi sempre um dos defeitos radicais do meu modo de se contemplar com energia, e mesmo entusiasmo, os serviços de que me encarregava sem dúvida no intuito de colher honesto proveito, porém como ninguém pode desconhecer, correndo risco de perder assim o capital já adquirido, quando me fiz empresário, como o bom nome que começava a aparecer. Na criação dessas

⁵² Lei n° 586, de 6/9/1852, art. 2.°, § 1°. Na despesa, a lei n° 582 havia elevado a comarca do Alto Amazonas, na província do Grão-Pará, à categoria de Província.

⁵³ Monte-Alegre, então presidente do Conselho, era detentor da pasta do Império e referendara o ato da criação da Província do Amazonas. Mauá se declarava amigo íntimo de Monte-Alegre.

⁵⁴ Decreto n° 1037, de 30/8/1852, concedeu a Ireneu de Souza privilégio exclusivo, por 30 anos, para a navegação a vapor do rio Amazonas.

empresas não esqueci jamais o interesse público que o objeto da concessão representava.

Neste caso, como nos anteriores (primeira estrada de ferro e iluminação a gás), ficou a cargo de meus recursos financeiros e de crédito grande parte do capital necessário, único meio de levar avante o pensamento que se tinha em vista realizar.⁵⁵

Funcionou com vantagem esta empresa desde o seu começo; o modesto serviço foi, porém, julgado insuficiente e os interesses da região amazônica exigiram imperiosamente maior desenvolvimento.

Prestei-me quanto era possível, e sucessivamente novos vapores fundeavam na capital do Pará por conta da companhia.

Em seguida o Sr. Visconde de Uruguai, que me honrava com sua amizade e confiança, como já tive ocasião de dizer, tratando de assunto internacional, 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, forçoso era ao governo imperial harmonizar a sua política com as ideias do século, que condenavam a exclusão ao comércio do mundo do vasto território banhado pelo Amazonas e seus afluentes⁵⁶. 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. Ex. que, sendo o aumento da navegação a vapor uma necessidade, contentar-me-ia com o aumento de subvenção

⁵⁵ Decreto n° 1055, de 20/10/52, aprovou os Estatutos da Cia. de Navegação do Amazonas.

⁵⁶ Paulino de Souza, já nessa época (antes de 6 de setembro de 1853, pois até aí havia sido ministro dos Estrangeiros), antecipando-se à aplicação do princípio da liberdade de navegação nos rios internacionais, só fixado claramente no tratado de Paris, em 1856, sentia, com visão penetrante, o rumo inteligente que se devia imprimir à nossa política internacional, a fim de poder-se, com segurança moral e garantia de êxito, utilizar do mesmo princípio para a navegação no Rio Prata.

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 de serviço e abandono do privilégio, subsistente nessa época até 1882. Tive de ceder à exigência peremptória do finado Marquês de Paraná, que me honrava com sua amizade e exercia sobre mim grande influência; — a navegação do Amazonas é agora uma necessidade reconhecida e provada, me disse S. Ex., o aumento que se lhe oferece parece ao governo *bastante*; se, porém, o primeiro ano do *novo serviço* provar que não chega, não haverá governo que lhe negue o necessário, mas não quero que se diga que, por sermos seus amigos, estamos prontos a dar-lhe quanto pede. À vista desta promessa, aceitei o segundo contrato.⁵⁷

Realizaram-se meus receios: *no fim do primeiro ano* levei à evidência que o aumento de serviço deixava a empresa sem benefício algum disponível aplicável a dividendo.

A lógica e a moralidade administrativa mandavam que, sem demora, fosse 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. Ex. o Sr. Marquês de Olinda fez inteira justiça à companhia,⁵⁸ devido talvez à presença no ministério do homem de ideias mais claras em finanças que eu tenho conhecido no Brasil (já se compreende que me refiro a Souza Franco —⁵⁹ que me fez sempre inteira justiça), e sendo ele de mais a mais Paraense, compreendia melhor que outros a necessidade da navegação a vapor naquelas águas.

⁵⁷ O decreto legislativo n° 726, de 3/10/1853, aprovou o contrato celebrado para a navegação do Amazonas. O decreto n° 1445, de 2/10/1854, inovou o contrato anteriormente celebrado. Mauá desistiu, então, do privilégio.

⁵⁸ O decreto legislativo n° 934, de 29/8/1857, autorizou o governo a inovar, outra vez, o contrato celebrado com a Cia. do Amazonas, o que só veio a realizar-se pelo decreto n° 1988, de 10/10/1857.

⁵⁹ Souza Franco foi ministro da Fazenda, de 4 de maio de 1857 a 12 de dezembro de 1858.

E, no entanto, ainda o ano passado, tendo de renovar-se o contrato que findava no dia 1º de novembro, que poeira se não levantou em ambas as câmaras! E isto quando se tratava da continuação do mais importante, do mais útil e do mais produtivo serviço de navegação a vapor que existe no Império!

Ficou demonstrado que a subvenção é 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 eles entrava há apenas 23 anos! antes de ser introduzido esse meio aperfeiçoado de locomoção, que conseguiu encurtar as distâncias, e pôr em rápida e regular comunicação os centros de produtos naturais com a capital.

Desconheceu-se que o invento sublime, cuja aplicação prática honra o século em que vivemos, desempenhando metade, senão dois terços do *trabalho das sociedades* que o põem ao serviço de sua civilização e progresso, — o vapor — não pôde ser utilizado como *força motriz*, nem em terra, nem realizando a locomoção sobre a água, sem considerável dispêndio, que inevitavelmente tem de ser *custeado* pelos interesses que ele desenvolve à sombra de sua potência criadora, porém que no intervalo é necessário esperar esse desenvolvimento.

Não se quis atender a que o emprego de tão poderoso instrumento de atividade humana, *somente à custa* dos interesses que cria, tem suas exceções que patenteiam a necessidade por tempo mais ou menos longo, de auxílios, aliás no presente caso, tirados da *própria renda* criada pelos elementos que são arrancados a florestas virgens.

Não basta que existam *germens de riqueza* derramados, ou concentrados em localidades favorecidas pela natureza, para que estes possam ser postos em contribuição desde logo, e pagar o custeio de seu maior e longo desenvolvimento

que reclama a aplicação do vapor. Mesmo entre as velhas sociedades, onde o produto do trabalho acumulado de muitos séculos representa riqueza pública, em grande escala se tem reconhecido a necessidade de animar a navegação a vapor mediante avultados auxílios pecuniários, que temporariamente pesam sobre o ser coletivo, até que, criadas riquezas *suficientes*, apareçam elementos de tráfego ou interesses capazes de suportar os encargos que serviço tão dispendioso determina, restituindo então com usura os adiantamentos que lhes foram feitos.

A aplicação destes princípios entre nós determinou os fortes compromissos nacionais decretados pelos poderes públicos no intuito de promover grandes melhoramentos, pelo emprego da força motriz a vapor, assim por terra, como a destinada a facilitar e baratear o trânsito fluvial, e mesmo o interoceânico.

A necessidade de converter em riqueza os grandes elementos naturais disseminados sobre a extensão de um território tão vasto como o que compreende o Brasil, onde a população é comparativamente escassa, deu lugar a várias concessões amparadas com a garantia do Estado ou subvenções a companhias nacionais e estrangeiras, que se encarregaram de dar execução a empresas destinadas a conseguir tão importante fim.

A concessão, que me foi feita em relação à empresa, teve por objeto o aproveitamento de riquezas, já criadas pela natureza, sob a forma de produtos naturais, e que jaziam *perdidas* no território banhado pelo vasto oceano fluvial que corta em todas as direções a região privilegiada, na extrema setentrional do Império. Era uma tentativa que a experiência devia confirmar e regular para o futuro. Dessa empresa nasceram outras, que vieram incorporar-se a ela por força dos seus interesses recíprocos, e todo esse serviço acha-se hoje executado pela *Amazon Steam Navigation Company*, que eu criei em Londres,⁶⁰ e, talvez por

⁶⁰ Com o capital de £ 600.000 em 1870.

ainda aparecer meu nome como principal interessado, tem essa empresa suportado a guerra que lhe foi movida. Cessa hoje essa causa, trata-se hoje só dos credores da casa Mauá, e Deus queira que seja melhor compreendido o interesse brasileiro de *primeira ordem* que essa empresa representa e se não recuse dar àquele mundo de riquezas naturais o impulso que ele está reclamando.

Cumprir não desconhecer que o *emprego de capital* exige imperiosamente três condições essenciais, para convidá-lo a introduzir-se no mecanismo de que ele é a força motriz indispensável tratando-se da criação da riqueza.

A 1ª é a *renda*, que deve ser proporcionada aos riscos que podem razoavelmente prever-se.

A 2ª condição de qualquer emprego de *capital* é a sua conservação em valores que o representem, dada a hipótese de uma liquidação do negócio, ou dos interesses industriais em que se achar ele envolvido.

A 3ª condição, finalmente, é o lucro a que tem direito qualquer aplicação das economias de cada indivíduo a fins industriais, pelos quais visando ele a maiores interesses, vê o seu capital exposto a maiores riscos. O *del credere*, que corresponde a tais empregos, é uma aspiração justa e fundada que os acompanha; sendo certo que eventualidades previstas e não previstas podem sobrevir, e sobrevêm muitas vezes, na gestão mais honesta e mais bem calculada de interesses que se prendem à vida econômica do país. Esse lucro adicional é, pois, tão legítimo como qualquer outro, e dele colhe o país uma quota dos benefícios, mais ou menos importante, na parte da renda pública derivada do *imposto*.

Da sã aplicação destes princípios nasce, na prática, a necessidade de destacar dos lucros *eventuais* a empregos que envolvem algum risco, certa *porcentagem*, que em prazo determinado represente o capital por meio de uma acumulação

pausada; e está claro que, se o prazo da concessão for *curto*, o quociente de acumulação tem de ser *maior*, para assegurar a representação desejada no fim do prazo; ao passo que a acumulação de longo fôlego não só anima o projetado emprego, mas, com *menor quota* de amortização anual, realiza aquele importante fim.

A companhia atual, na qual se acham representados também os interesses criados por sua antecessora, precisa de uma certa e determinada renda em proporção do capital já empregado, e do que for ainda de mister empregar em desempenho dos encargos que lhe são impostos.

Ora, tratando-se de um serviço em que a experiência de longos anos apresenta dados práticos e positivos, desaparece o terreno das conjeturas, das esperanças fundadas em quimeras, ou em cálculos sujeitos a eventualidades que se interpõem, não poucas vezes para patentear quanto são eles falíveis.

A missão da empresa está definida nos recursos limitados que lhe ministra a mesquinha concessão que lhe foi feita, que ainda depende de aprovação do corpo legislativo, isto é, transportar com celeridade de umas para outras localidades os produtos naturais no vale do Amazonas, e as mercadorias necessárias ao seu consumo.

Só por meios indiretos poderá a empresa ir além desses serviços, o que, aliás, está em seu interesse, desde que tem propriedades territoriais de grande extensão nessa região que lhe convém aproveitar, e entrou para esse fim em consideráveis dispêndios, como é público e notório.

Neste inventário imperfeito de alguns serviços prestados ao meu país a que as circunstâncias em que me vejo colocado me obrigam, considero um dos maiores a realização da navegação a vapor no vale do Amazonas no tempo em que *ninguém acreditava nela*.

Quando os poderes públicos decretaram primitivamente as concessões, tratava-se de uma experiência que podia falhar; os resultados podiam não corresponder às previsões.

Os fatos vieram dar razão à política previdente e atilada que semeou para colher, pois a colheita apareceu, e o vale do Amazonas que, embora represente a mais vasta circunscrição do território pátrio, contém uma população insignificante, não obstante, já restitui aos cofres públicos em grossa torrente, e com enorme lucro, os *adiantamentos* que para tão importante mister foram sabiamente decretados, sem falar no bem estar social, e grandioso incremento da riqueza pública e particular que esse fato determinou.

Falar de *economias* quando se trata de empregar capital a *grande juro* é um dislate econômico que não merece as honras de uma discussão séria.

Ninguém pode contestar que os valores criados pelo capital que forma a base da existência da *Amazon Steam Navigation Company* o foram em virtude dos contratos com o governo imperial que terminaram no 1º de novembro passado.

Estes valores em sua máxima parte não têm outra aplicação; destruí-los, como pretendem alguns dos nossos sábios, negando-lhe a renda suficiente, seria a maior das injustiças, e, comprometendo-se com isso interesses avultados que ao país pertencem, seria, além disso, um erro econômico dos mais grosseiros.

Os grandes interesses que se *presumia* ter eu auferido da organização desta empresa, influíram mais que muito no ânimo de alguns para guerreá-la; pois bem, está decretada a minha morte civil, escolhendo-se o modo mais duro para ser ela realizada! — a contabilidade da casa está à vista de todos, examinai-a e vos convencereis que se acha representado em ações da empresa ou transferidos meus direitos a credores de pelo menos o *dobro*

dos lucros que em qualquer hipótese eu podia ter obtido de semelhante concessão.

Nenhum benefício colhi, pois, do grande capital e insano trabalho que durante um quarto de século dediquei à ideia; tal é a justiça dos homens!...

Estrada de ferro do Recife A. S. Franco

Feitas as concessões primitivas aos Srs. de Morney⁶¹ sem que o meu auxílio fosse direta ou indiretamente reclamado, escrevi eu, não obstante, a meu sócio e íntimo amigo, o Sr. de Castro,⁶² indivíduo que me era inteiramente dedicado: “Trata-se de levar avante a primeira companhia inglesa para vir construir *estradas de ferro no Brasil*, — não deixe pedra sobre pedra para que o resultado nada deixe a desejar, pois disso dependerá que muitas outras naveguem nas mesmas águas, e você conhece minhas ideias a respeito”.

Com efeito, devido à minha posição social no Brasil, que já então se reconhecia de algum mérito na Inglaterra, foi o meu sócio procurado para fazer parte da mesa de diretores, o que na Inglaterra *precede* à organização das companhias anônimas.

Em seguida, tratando-se de incorporar a companhia e por esse meio recolher o capital necessário à realização da empresa, surgiu toda a sorte de dificuldades, o que deu lugar a repetidos adiamentos em ser a companhia *lançada no mercado*, como se diz na Inglaterra.

⁶¹ O decreto n° 1030, de 7/8/1852, concedeu privilégio exclusivo aos irmãos Morney (Eduardo e Alfredo) para a construção do caminho de ferro de Pernambuco (de Recife a Água Preta). Condições: prazo de noventa anos, privilégio de zona de cinco léguas de cada lado da estrada e garantia de juros de 5% sobre o capital que fosse necessário, ficando o ato dependente de aprovação do Parlamento, o que foi feito pelo decreto legislativo n° 670, de 11/9/1852. Tendo o decreto legislativo de 3/10/1853 autorizado a modificar a primitiva concessão, foi isso feito pelo decreto n° 1245, de 13/10/1853. O decreto n° 1246, da mesma data, aprovou os estatutos da Companhia “The Recife and S. Francisco Railway”, dando-lhe autorização para funcionar no Império. A Província de Pernambuco, pela lei n° 153, de 21/9/1854, garantiu mais 2% sobre o capital da empresa que, com a garantia do governo Imperial de 5%, assegurava aos irmãos Morney 7% de rendimentos. Os irmãos (decreto 1053, de 13/10/1852) obtiveram também o privilégio por dez anos para a fatura e a venda de aparelhos que eles próprios haviam inventado, destinados ao fabrico de açúcar.

⁶² José Henrique Reynell de Castro era “companheiro de infância” e, desde 1840, sócio de Ireneo na firma Carruthers, de Castro & Cia., de Manchester.

Vencidas, porém, essas dificuldades, uma por uma, foi afinal aproveitado um ensejo favorável e a companhia ficou organizada com feliz êxito.

Para isto se conseguir, porém, foi necessário que meu sócio, que recebia constantemente de mim as *positivas* seguranças de que a garantia do Brasil era o que havia de mais sólido no mundo financeiro, e iludindo-se ele quanto à possibilidade de levantar dinheiro sob garantia de *títulos* que eram por mim tão alto colocados, subscreveu um número extraordinário de ações, incompatível com o estado de nossas finanças na ocasião; acusando-o eu de se ter excedido, encontrou ele defesa nas próprias palavras com que eu o havia impellido a dar todo o apoio imaginável à criação da primeira empresa de estradas de ferro para o Brasil; e assegurou-me que o fato de ter ele subscrito tão grande número de ações sendo, como foi, sabido logo no *Stock-exchange*, causara a melhor impressão, influenciando decisivamente na subscrição do necessário capital, não só entre os *investors bona fide*, porém mesmo pelos *jobbers*, e que eu só o devia censurar se o resultado não correspondesse ao esforço; calei-me e tive de aguentar a pressão que o fato fazia pesar sobre minhas finanças, pois desde logo se reconheceu ser impossível levantar dinheiro sobre essas ações.

Infelizmente a companhia caiu nas mãos de *maus empreiteiros*, a pior desgraça que pode acontecer a empresas semelhantes.

Os cálculos dos engenheiros foram também baseados mais no que estava escrito nos livros que tratam de construções de estradas de ferro, e em algum *galope* que deram no terreno sobre que tiveram de levantar plantas da via férrea a construir, do que na apreciação bem averiguada das dificuldades a vencer; foi, pois, contratada a construção da estrada sob a base desses dados imperfeitos ou talvez *infiéis*, reconhecendo-se em curto

prazo que tinham os contratadores de perder; como isso era duro, trataram logo de mistificar a execução do serviço, e vendo que ainda assim o prejuízo seria grande, *abandonaram a empreitada*, e ainda em cima foram demandar a companhia em Londres; o caso é que o pleito terminou, no fim de *alguns anos*, por uma composição!

No entanto, desde o começo dessa desinteligência o crédito da companhia ficara prostrado na praça de Londres, pois para logo dominou a convicção no publico inglês de que o capital *garantido* era insuficiente, e iam rota batida caindo as ações a ter pouco valor no mercado.

No entanto, tratando-se da *garantia do Brasil* assim calcada aos pés no grande mercado monetário europeu, alguns espíritos refletidos compreendiam que isso nos fechava a porta para levantar capitais na Europa para o mesmo fim, e mui sensatamente foi votada no Brasil a lei que permitiu ou facultou a troca dos nossos títulos que levavam em Londres essa garantia de 7 % por apólices da dívida pública interna de 6 % de renda.

Foi um bom pensamento que alcançava um grande fim de utilidade pública, suspendendo a depreciação de títulos que representavam o crédito em Londres, e em última análise em vez de pagar 7 em ouro ficava o Brasil pagando 6 % em seu papel moeda inconvertível. Ainda hoje não atino com que fundamento foi essa lei revogada.

Fui o *primeiro* a aproveitar-me da faculdade legal, e o tesouro público nacional teve de entregar-me mil contos em meu nome e no do meu velho amigo Giles Loder (7 copthal court) além de uma forte soma de conta de terceiros, o que me ajudou a resistir à pressão financeira que resultou desse emprego exagerado de capital, devido à minha ansiedade de ver progredir a ideia por mim amparada neste caso de fazer aparecer o capital europeu na construção de estradas de ferro do Brasil.

A execução dessa lei salvou-me de um prejuízo avultadíssimo!

Tratou-se em seguida de garantir empréstimos às estradas de ferro em construção, na razão de uma *terça parte do capital empregado*; conseguindo-se que a lei fosse votada sem maior dificuldade.⁶³

Passando a lei, aproveitou-se dela a estrada de que trato, e contratou o empréstimo de £ 400,000 com essa garantia.

Os infortúnios da empresa, os sacrifícios que havia feito e roubos talvez de que fora vítima, elevando o desfalque entre a soma do capital garantido e a cifra efetivamente despendida a £ 601,000 tratou-se de fazer novo esforço perante o Governo Imperial para obter acréscimo de garantia.

Desde logo declarei a meu sócio que, como foi dito, era membro da diretoria em Londres, que até lá não os podia acompanhar.

Levamos mais de ano a discutir esse ponto, querendo meu sócio convencer-me, obtendo, porém, apenas da minha parte neutralidade. — Como agente da companhia no Brasil, limitei-me a apresentar algum papel que me era enviado, sem dar passo perante meus amigos, e tanto que, sendo eu o agente autorizado da companhia com todo o prestígio que então me rodeava, teve a diretoria de mandar ao Brasil mais de uma vez agentes especiais para tratar da questão.

Quando aqui chegou um deles, o Sr. Bramah, era ministro da agricultura o ilustre cidadão que hoje está na presidência do conselho, ele que diga se em alguma ocasião lhe toquei em semelhante assunto.⁶⁴

⁶³ Lei n° 2183, de 5/6/1858. Os juros desse empréstimo seriam abatidos da garantia fornecida pelo Estado, que era o seu fiador, a partir de 1° de junho de 1860, em virtude do acordo celebrado em Londres, em 10 de abril de 1860. Pelo acordo ficou assentado que o próprio governo imperial faria diretamente o empréstimo aludido. O contrato de empréstimo foi aprovado pelo decreto n° 2700, de 28/11/1860.

⁶⁴ O presidente do Conselho, em 1878, era Cansansão de Sinimbu, que fora ministro da Agricultura, de 30 de maio de 1862 a 9 de fevereiro de 1863.

No entanto, algumas semanas depois de aqui chegar esse agente especial da companhia, apresentava-se ele no meu escritório com a carta de S. Ex. que lhe prometia em nome do governo imperial o acréscimo de garantia sob as condições estipuladas nessa carta.

Desde esse momento pronunciei-me abertamente a favor do cumprimento da promessa: era a palavra do governo do meu país dada ao estrangeiro: cioso como sempre fui do crédito do Brasil, não tinha mais que hesitar. Levou ainda alguns anos antes que essa garantia adicional se tornasse efetiva pela definitiva aprovação do corpo legislativo,⁶⁵ fiz tudo quanto estava ao meu alcance a favor, desde que a promessa foi dada, e aconselhei mesmo a diretoria, nos últimos tempos, que me permitisse nomear um hábil advogado para coadjuvar-me, no que ela consentiu.

Vencida a campanha, foi questão entre mim e a diretoria quanto à cifra que me deviam arbitrar pelo trabalho que tive; “Para mim nada quero lhes disse (estão vivos todos os diretores da companhia em Londres menos um, e este trabalho será lá lido); quanto, porém, aos serviços do vosso advogado sem a mínima exageração valem £ dez mil”.⁶⁶ Depois de alguma hesitação foi essa quantia entregue aos meus agentes, e passou intacta a quem havia desempenhado aquele encargo.

Quantas pessoas no Brasil *sabem hoje de todos esses fatos* em

⁶⁵ A lei n° 1507, de 26/9/1867, autorizava o governo a emprestar mais 150 contos à companhia, para aumento do trem rodante da Estrada. Pela lei n° 1767, de 9/7/1870, foi o governo autorizado a conceder a garantia de juros de 5% para o capital adicional dispendido, até a importância de 4.316:977\$770. Por acordo celebrado em Londres, em 20 de agosto de 1870, entendeu-se que a referida lei dizia respeito à garantia de 5% sobre o capital adicional de £ 488.660. Por isso é que, acrescida ao capital primitivo, a garantia geral de 5% foi sobre £ 1.685.660, e a suplementar de 1% (provincial) foi apenas sobre £ 1.200.000, autorizada pela lei provincial n° 153, de 21/9/1854.

⁶⁶ O advogado mais assíduo nessa época, e que cuidava com a maior dedicação dos interesses de Mauá, era o Conselheiro Francisco Octaviano.

que tive de intervir relativamente a estradas de ferro do Recife a S. Francisco? Talvez uma dúzia, e, no entanto ninguém dirá que é uma verba tão pequena dos serviços que tive a fortuna de poder prestar ao meu país que deva passar sem reparo.

Estrada de ferro da Bahia

A respeito desta empresa⁶⁷ podia na verdade passar despercebida, como passou, minha intervenção, porque foi ela prestada mais ao amigo que se pôs à frente do pensamento do que à ideia.

O fato é que, modesto, porém por ventura necessário auxílio pecuniário, foi por mim prestado, e essa dezena de milhares de libras esterlinas só puderam ser-me devolvidas depois que a companhia ficou organizada em Londres.⁶⁸

Só por se tratar de uma estrada de ferro menciono este fato.

⁶⁷ A lei n° 725, de 3/10/1853, autorizou o governo a conceder a construção de uma estrada de ferro, desde o litoral da Bahia até Juazeiro ou a outro ponto do rio S. Francisco. O decreto 1299, de 19/12/1853, concedeu o privilégio por noventa anos a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto — sogro de Francisco Otaviano e proprietário da empresa do “Correio Mercantil” — ambos amigos de Mauá.

⁶⁸ O decreto n° 1344, de 11/3/1854, declara que o prazo de um ano para constituição da empresa excetuava os casos de força maior. O decreto 1602, de 16/5/1855, fixa provisoriamente o capital necessário à construção da estrada em £ 1.800.000. A “Baia and S. Francisco Railway” foi assim organizada em Londres nesse mesmo ano e seus estatutos aprovados pelo decreto n° 1614, de 9/6/1855. O outro decreto, n° 1615, de mesma data, aprovou igualmente a convenção relativa aos direitos de concessão, celebrada entre o concessionário e a companhia.

Companhia diques flutuantes

A marcha lenta com que progredia a construção do dique seco, que na ilha das Cobras se construía por conta do governo, serviço que durava há quarenta anos, e na época a que me refiro não se achava contratada sua terminação, deixava subsistir uma necessidade de *primeira ordem* para o comércio e navegação que afluem ao porto desta capital. Desde longa data preocupava-me o espírito a satisfação desse desideratum e considerava eu até culpável a negligência do governo, lamentando a falta de iniciativa individual que deixava ao desamparo ideia tão útil.⁶⁹

Há cerca de dezoito anos, declarou-me o Sr. Dodgson, diretor da Ponta da Areia, ter inventado um sistema de *Diques Flutuantes*, cujo *princípio* me agradou, pois consistia em receber o recipiente água na proporção da deslocação dela, que um navio de maior ou menor dimensão demandava, em vez de ser forçado a *encher-se* completamente quando tivesse de receber algum navio, como sucedia com o maquinismo conhecido.⁷⁰

⁶⁹ A ideia do dique seco flutuante vinha desde 1845 e continuava ainda sem solução em 1850.

⁷⁰ A concessão foi feita ao engenheiro Thomaz Butler Dodgson, pelo decreto 971, de 24/4/1852. Chamava-se o invento: “Dique flutuante de suspensão”. Há, pois, equívoco de Mauá; o fato se passara havia 26 anos e não 18, como diz o texto. É importante, porém, acentuar que Mauá escreveu essa “Exposição” em vinte dias, na sua fazenda de Sapopemba, longe da família, dos seus livros e papéis — como diz em carta íntima da mesma época. Em 29 de dezembro do mesmo ano, pelo decreto n° 1102, foram aprovados os estatutos da companhia com o capital de duzentos contos, preço pelo qual ia ser construído o dique na Ponta da Areia. O engenheiro Dodgson foi ainda, nesse ano, duas vezes concessionário do governo com privilégio exclusivo por dez anos: de um calçamento de rua, conforme o sistema que inventara, e da construção de pontes de ferro na Corte e na Província do Rio de Janeiro, aplicando o mesmo sistema que empregara na construção da ponte sobre o rio Alcântara, nesta mesma província. Em 1855/56 era cultivador de cana de açúcar do município de Itaguaí, onde fazia experiências com novos maquinismos agrícolas, com instrumentos “aratórios e industriais de fabrico”, com “moagem do produto” e, especialmente, com a “mesa pneumática” para “separar de pronto o açúcar cristalizável”. A impressão que Dodgson deixa é a de um homem realmente inteligente, mas um tanto “visionário”.

Seguindo Dodgson para Inglaterra, nessa ocasião insisti com ele que pusesse sua invenção em discussão entre as pessoas competentes, e disse que, obtidas opiniões favoráveis, eu não duvidaria criar companhia para levar avante sua ideia. Ao regressar disse-me ele ter consultado as melhores autoridades, e que tinham dado plena aprovação ao seu invento.

Não hesitei em criar a empresa e construiu-se um dique, na ideia de serem outros brevemente necessários. Despendidos cerca de 200:000\$000 nesse empenho, reconheceu-se que falhava a ideia na prática. Se se tratasse de executar um pensamento conhecido e aprovado a respeito de diques flutuantes — tudo estaria acabado — cada um que sofresse a parte do prejuízo que lhe tocara, sendo a minha a maior. Sendo, porém, a invenção nova, de um empregado do estabelecimento, que trabalhava sob minha responsabilidade, não permitiu minha consciência que outros ficassem prejudicados; recolhi as ações e devolvi integralmente o capital que havia sido subscrito, tendo assim fim essa tentativa de realizar um grande e necessário melhoramento.

Companhia de cortumes

Foi por outrem criada esta empresa,⁷¹ que parecia ter condições de prosperidade, desde que podia ser mantida com grande benefício dos interessados só com a matéria prima que resultava da matança do gado necessário ao consumo da capital do Império. Concorri desde o começo com a sexta parte do capital que se julgou necessário. Infelizmente, as vistas de quem a dirigia não se limitaram a fazer prosperar empresa tão útil.

Houve uma aspiração pouco sensata de monopolizar o comércio das carnes verdes, e sob perspectiva lisonjeira, em cálculos e demonstrações, me fizeram acreditar que os capitais empregados e a empresa iam ter renda mais que suficiente para que a companhia desfrutasse uma vida de grande prosperidade.⁷²

Assim não aconteceu, bem pelo contrário, foi esse um dos maiores desastres financeiros em que se achou envolvida a casa Mauá, sendo o prejuízo total que teve de suportar como credora muito superior ao capital integral da empresa. Ainda hoje sou de opinião que essa empresa podia e devia

⁷¹ A “Companhia de Curtumes” foi autorizada a funcionar com a aprovação dos respectivos estatutos, pelo decreto 3532, de 18/11/1865. Entretanto as preocupações do governo nesse assunto já eram antigas: o “Jornal do Comércio”, de 6/9/1846, publica um ofício do Ministro do Império, Marcellino de Brito, ao Dr. Cruz Jobim, no qual ele declara: “achando em andamento a construção de um novo matadouro no mangue de S. Cristóvão, no lugar denominado Chácara do Curtume, mas tendo-se posto em dúvida a conveniência da obra, pede-lhe que vá ao local com outro médico, opinar sobre os preceitos higiênicos que deverão ser cumpridos, etc.”. No ano anterior, o governo havia aprovado o plano da Câmara Municipal para a referida obra e liberado a autorização para um empréstimo de até trezentos contos.

⁷² Em 1º de julho de 1869, a Companhia de Curtumes contratou para a gerência do estabelecimento situado à rua do Imperador, em S. Cristóvão, o Sr. Antonio Pinto Guedes, que entrou com cem contos para continuar o negócio de compra, preparo, manufatura, venda e exportação de couros, depois de curtidos e salgados, permitindo o emprego e a instalação de todo o seu maquinismo para esse fim. O prazo seria de nove anos.

prosperar. Não havia, porém, elementos de sucesso que pudessem resistir à má direção dada aos grandes recursos que a empresa teve à sua disposição.⁷³

⁷³ Em 1871, o “Diário” do engenheiro André Rebouças registra: “8 de outubro — Fui com o amigo Taunay ao curtume de S. Cristóvão, que o Barão de Mauá desejava vender ao Governo, para Quartel de cavalaria”. Os terrenos foram, de fato, adquiridos pelo governo, por mil contos para o 1º Regimento de Cavalaria — julgando, na época, os adversários do governo, o preço excessivo! A área vendida não era inferior a 80 mil metros quadrados.

Companhia luz esteárica

Outra empresa que levava em suas entranhas, condições de prosperidade não duvidosa e que foi por outros iniciada.⁷⁴

Com matéria prima do país, consumo certo e assegurado por proteção aduaneira suficiente quanto à concorrência de produtos similares importados do estrangeiro, parecia na verdade destinada a remunerar amplamente o capital que fora empregado.

De empresa particular passou a ser uma companhia pública sob meus auspícios, com capital mais que suficiente, cabendome maior quinhão na subscrição das ações.

Infelizmente não pôde resistir à ação de administradores pouco escrupulosos, e tive de absorvê-la em estado de decadência.

Grandes sacrifícios criaram-lhe novamente vida própria, e nesse estado, surgindo embaraços momentâneos à casa Mauá no exterior, foi essa uma das empresas que passou às mãos de terceiros, como realização de capital que consultava interesses financeiros da casa. Os maiores sacrifícios a que esta empresa deu lugar não tiveram origem na indústria propriamente dita, porém nas irregularidades administrativas que perturbaram sua marcha.

⁷⁴ O decreto n° 723 de 29/10/1850 concede a João Eduardo Lajuox, por 14 anos, exclusividade para realizar na companhia os melhoramentos que introduzira no fabrico de velas de estearina. Essa indústria parece que teve início antes de 1842, pois é nesse ano que Jacques Poulet vende a Lajoux & Besson “a sua fábrica de óleos e sabão situada em S. Cristovão, na casa que foi do falecido Paulo Bregaro”.

Montes Auros Brazilian Gold Mining Company

A Companhia Mineração Maranhense aqui criada tropeçou com dificuldade para alcançar uma posição próspera, afixando-me pessoas, em quem eu depositava confiança, que a falta de capital em escala suficiente, e porventura de direção científica apropriada impediam que os produtos de jazidas de ouro riquíssimas influíssem no progresso da província do Maranhão, e pediram-me para obter o auxílio de capital europeu transferido a empresa para Londres: prestei-me de bom grado. Engenheiros lá escolhidos examinaram essas jazidas e as mais brilhantes esperanças foram atiradas em perspectiva à praça de Londres, sendo o nome de meu sócio o principal esteio da subscrição.

Não falhou, ficando, porém, meu sócio com grande número de ações como prova de sua boa fé em convidar para essa empresa capitais alheios; — salvaram-se os capitais primitivos que foram a meu ver devolvidos com usura. Os criadores da nova empresa foram, porém, prejudicados: pois o emprego de recursos científicos e monetários na exploração em escala suficiente apenas trouxeram a convicção de que fôramos vítimas de uma grande mistificação; as jazidas se achavam *esgotadas!* E terminou a empresa por um desastre financeiro completo.

Estradas de ferro de Santos a Jundiáí

Tem tido discussão larga e completa nas folhas diárias desta capital a empresa de que vou ocupar-me.

As repetições são sempre fastidiosas; tratarei, pois, de resumir, quando for possível, assunto de tamanha gravidade, que influiu tão decisiva e desastradamente nas finanças da casa Mauá, a ponto de poder eu afirmar, pondo a mão na consciência e os olhos em Deus, que, a não ser este cometimento, estaria longe de qualquer probabilidade a dolorosa posição financeira em que me vejo colocado. — Na época em que meu *entusiasmo* pela introdução em nossa pátria, era grande escala, do meio aperfeiçoado de locomoção com que *estradas de ferro* vieram auxiliar a vida econômica das nações, concorrendo de um modo assombroso para o progresso e civilização dos povos cultos, — achava-me eu quase diariamente em contacto com dois brasileiros dos mais distintos, um que nos foi roubado há 18 anos — o finado Marquês de Mont'Alegre, cujos serviços à pátria, e cujo nobre caráter fizeram com que o Brasil inteiro reconhecesse no seu passamento uma *perda nacional*:⁷⁵ — o outro, o Marquês de S. Vicente, cuja perda o Brasil inteiro teve de prantear em recente data, pois homens como esses honram a nação que lhes deu o berço⁷⁶.

Estes dois vultos brasileiros me honraram com sua amizade, e mesmo *intimidade*, até o momento em que a dura parca veio cortar o fio a seus dias, infelizmente quando se achavam eles ainda em estado de prestar muitos e bons serviços ao país.

⁷⁵ Costa Carvalho, ex-regente do Império (1831—1833), nascido na Bahia em 7 de fevereiro de 1796, falecido em S. Paulo a 18 de setembro de 1860. Foi constituinte em 1823. Deputado e presidente da Câmara de 1826 a 1833. Senador em 1839. Presidente de São Paulo em 1842. Ministro do Império de 29 de setembro de 1848 a 8 de outubro de 1849. Presidente do Conselho de 8 de outubro de 1849 a 11 de maio de 1852.

⁷⁶ Pimenta Bueno nasceu em Santos, em 4 de fevereiro de 1803, e faleceu em 20 de fevereiro de 1878. Foi presidente de Mato Grosso em 1836 e do Rio Grande do Sul em 1850. Deputado em 1845 e senador em 1853. Ministro no Paraguai em 1846. Ministro dos Estrangeiros em 1847 e da Justiça em 1848. Presidente do Conselho em 1870.

Foi objeto frequente de nossas conversas durante o ano de 1855 a construção de uma estrada de ferro que, partindo de Santos, galgasse a serra do Cubatão, e pela linha mais reta se dirigisse aos distritos mais produtivos da província de São Paulo, onde a cultura do café começava a desenvolver-se em condições tão favoráveis, que prometiam à província um futuro dos mais esperançosos.

A magnitude da empresa criou alguma hesitação no meu espírito: — e durante algum tempo resisti às solicitações dos meus amigos, cedendo afinal sob a promessa de unirem eles seus nomes prestigiosos na política do país ao meu humilde nome, impondo-me eles nessa ocasião, como condição, o não partilharem de qualquer benefício pecuniário que daí lhes pudesse provir.

Armado com a concessão dessa estrada⁷⁷, fiz-me representar por meu sócio, o Sr. de Castro, em Londres, para os passos indispensáveis ali, a fim de obtermos o capital necessário, não me permitindo a direção ativa dos importantes negócios a meu cargo ir pessoalmente.

Foram inúmeras as dificuldades com que ele teve de lutar, não obstante a coadjuvação do ministro do Brasil, em Londres, a cujas mãos, por intermédio dos meus amigos, chegaram recomendações eficazes, para que S. Ex. amparasse a realização de tão útil empresa, dando todas as explicações que lhe fossem exigidas quanto à *efetividade* da garantia do Brasil.

⁷⁷ A lei n° 838 de 12/9/1855 e a lei provincial n° 495 de 17 de março do mesmo ano haviam autorizado o governo a fazer a respectiva concessão que, afinal, se concretiza no decreto n° 1759 de 26/4/1856 — privilégio por 33 anos, garantia de juros de 5% sobre o capital de £ 2.000.000. O decreto de 11 de março 1858 aprovou as plantas apresentadas pelo engenheiro Brunlees, com as modificações do engenheiro C. B. Lane. O decreto n° 2124 de 13/3/1858 prorrogou o prazo para a constituição da empresa com a garantia de juro de 2% (provincial). O capital desde o seu início estava assegurado com dividendos de 7%. Os decretos n°s 2499 e 2569 de 29/4/1859 e 7/4/1860 garantiram um juro de 7% sobre o capital adicional de £ 650.000, despendido realmente na construção das obras que não estavam computadas no capital primitivo.

Já antes da concessão da garantia (pela certeza que me davam os meus amigos de a obter), o engenheiro Roberto Milligan com a turma de trabalhadores à qual nada faltava, abria várias picadas na direção que julgou mais conveniente, a fim de vencer a grande dificuldade da serra do Cubatão; em seguida o engenheiro D'ordan, com pessoal suficiente, fazia outros estudos, e finalmente obtido o contrato, entendeu-se de Castro, em Londres, com o engenheiro de alta nomeada o Sr. Brunlees e este escolheu o Sr. Fox para proceder a estudos *completos* — tudo à minha custa, pois durante mais de três anos, que duraram as explorações e estudos, jamais lhes faltou tudo quanto pediram, despendendo eu cerca de vinte e cinco mil libras esterlinas até a conclusão dos estudos, servindo de base ao contrato ulteriormente assinado em Londres *os trabalhos do Sr. Fox*, com as modificações que o Sr. Brunlees julgou conveniente adotar.

Não foi, portanto, *consumido* inutilmente o tempo decorrido antes que fosse possível levantar o capital em Londres, surgindo-nos no intervalo toda a classe de dificuldades, sendo, porém, vencidas com prontidão as que dependiam de novas concessões e esclarecimentos do governo imperial, e que foram logo enviadas ao sindicato, que tinha de constituir a mesa de diretores da companhia em projeto. No fim de bem perto de quatro anos depois da data da concessão, achava-se a empresa em condições de ser lançada no mercado, e, dando-se ensejo favorável, ia o fato realizar-se.⁷⁸ Nesse momento surgiu uma dificuldade imprevista: os agentes financeiros do Brasil, os Srs. N. M. Rothschild & Sons, que haviam anteriormente consentido que sua firma aparecesse no *prospectus* para dar prestígio à combinação criada, *exigiram* então em pagamento daquela concessão, receber £ 20.000 dos primeiros fundos recolhidos do público, e efetivamente, tendo

⁷⁸ A companhia inglesa foi constituída sob a denominação de S. Paulo Railway Company Limited, e teve autorização para funcionar no Império, com a aprovação dos respectivos estatutos, pelo decreto 2601, de 1º/6/1860.

de Castro consultado o Sr. Penedo,⁷⁹ e assegurando-lhe este ser o meio de *garantir a subscrição*, teve Castro de ceder a mais essa exigência, realizando-se em seguida a subscrição das ações, para o que foi ainda necessário que Mauá & C. subscrevessem 5,000 ações, a firma de Manchester 4,300, e dois íntimos amigos cada um mil ações, sendo, portanto, a companhia levada ao Stock Exchange sobre meus ombros, e cabendo o benefício pecuniário imediato aos Srs. Rothschild & Sons.

E, no entanto, um indivíduo bem conhecido, que aqui representou a companhia por muito tempo, e o Sr. Heath que presidiu e preside a empresa, conhecedores desses fatos como ninguém, tiveram mais de uma vez o cinismo de referirem-se em seus escritos, às £ 45,000 que meu agente recebeu em Londres ao organizar-se a companhia, sabendo eles tão bem como eu que, além das despesas que fiz durante quatro anos para apresentar em Londres a empresa estudada — que me custaram £ 25,000; as £ 20,000 *entregues aos Srs. Rothschild & Sons* devoraram o resto desse pretendido benefício de que não entrou em meus cofres *nem uma libra!*

Organizada a companhia, seguiram-se os fatos de que o público tem conhecimento. Durante mais de dois anos tudo marchou admiravelmente bem; — as obras foram executadas com tanta vantagem para os empreiteiros que, segundo afirmou o Sr. Heath em Assembleia geral dos acionistas em Londres, os empreiteiros se apossaram de £ 80,000 de *lucros* durante a primeira fase da execução do contrato, empregando esses lucros

⁷⁹ O diplomata e jurista F. I. de Carvalho Moreira foi companheiro de Mauá em 1850 na comissão que elaborou os regulamentos do Código Comercial. Nasceu em Alagoas, em 25 de dezembro de 1845, e faleceu em 1º de abril de 1906. Penedo foi prestigiado ministro do Brasil na Inglaterra, em cuja corte teve influência desde 4 de maio de 1855 até o rompimento com este país (Questão Christie) em 28 de maio de 1863. Retornou ao Brasil em 1866. Levava vida faustosa e foi acusado publicamente de receber comissões dos banqueiros ao intermediar empréstimos brasileiros. Há, no arquivo do Itamaraty, violenta troca de cartas entre ele e Mauá (1885) pela atitude que o diplomata tomou, na fase final da questão “S. Paulo Railway” contra os interesses que Mauá defendia.

em uma fazenda (*Estate*), esquecendo-se, porém, de dizer o que já sabia quando fez uso desse argumento, que mais tarde hipotecaram essa mesma propriedade para levantar os fundos necessários à execução do seu contrato, que em última análise os *arruinou*, tendo ainda *mais tarde* de declararem-se falidos!

Examinarei, porém, a origem dos pretendidos lucros. Se eles se deram, segundo afirmou o Sr. Heath, é claro que os (*shedule prices*) preços da obra pagos por unidades de serviço feito, deviam ser magníficos; como, pois, deixou a execução do contrato tão enorme prejuízo? Se os *schedule prices* deram lucro tão avultado durante os primeiros dois anos, é evidente que *esses mesmos preços* durante o seguimento da construção deviam continuar a dar lucro. — Nem serve a coartada do Sr. Heath, de que, tendo lugar as obras difíceis, apareceu o desfalque, porque é evidente que essas obras difíceis foram estimadas por preços *proporcionais*, ou houve grosseira *mistificação* contra quem tinha de contratar — O *razoável*, o natural, é que todas as obras a executar-se tinham seu preço *proporcional* nas tabelas que regulavam o pagamento; logo, o Sr. Fox deu, até certo tempo, certificados de obra feita *honestos*, e daí resultaram lucros aos empreiteiros, que chamaram a atenção da diretoria em Londres e de lá vieram *as tais ordens* em que me falou o Sr. Fox em novembro de 1863, dizendo-me ser obrigado então, a dar os certificados não em referência à obra feita, porém tendo em vista o “*general state of the account*” e observando-lhe eu que essa maneira de executar cláusula tão importante do contrato dera em resultado o *déficit* que a conta dos empreiteiros já representava, — tranquilizou-me o Sr. Fox com a afirmativa que *extras* (serviços feitos além dos estipulados no contrato) eram devidos pela companhia, o que o Sr. Brunlees me *confirmou* em sua carta de 24 de Fevereiro de 1864. Como os engenheiros eram, pelo contrato, os que tinham de dar os certificados de obra feita, a opinião de ambos *tranquilizou-me* e os adiantamentos continuaram, firme

eu no propósito de abrir a estrada ao tráfego no menor tempo possível, que era a compensação que eu aspirava de meus constantes esforços em referência a essa empresa, tendo falhado a compensação pecuniária, pois ninguém dirá que o eram os juros correntes na província de São Paulo, que a filial do Banco Mauá carregava na conta corrente aberta para auxiliar a construção da estrada.

Na ocasião a que me refiro disse-me o Sr. Fox, para mais tranquilizar-me, que se ocupava de uma apreciação minuciosa do estado financeiro da empresa, comparando e estimando cuidadosamente assim o que estava feito, como o que restava a fazer, para chegar à conclusão da grande obra de que estava encarregado.

Efetivamente, com data de 29 de Fevereiro de 1864, me mandava o Sr. Fox uma cópia de sua rigorosa apreciação pela qual patenteava que, esgotado o último real que tinham os empreiteiros a receber, haveria um *déficit* de £ 154,862, sem falar no *déficit* já verificado, que se achava representado no alcance para com a casa Mauá em £ 130,000. — De posse dessa informação, de que o seu engenheiro residente me mandou cópia, de sua letra e punho, o que fez a diretoria em Londres? Em vez de encarar a questão de uma maneira franca, leal e direta, como cumpria a homens honrados, trataram de realizar o *famoso* contrato suplementar de 8 de abril de 1864, pelo qual como isca deram £ 30,000 pagas desde logo, e a *promessa* de outras £ 30,000 a pagar no fim da obra e por esse meio se apossaram de capital alheio já empregado na construção (cerca de £ 130,000) além da maior despesa estimada, sendo ainda estipulado nesse contrato leonino que os empreiteiros vendiam por tão ínfimo preço todo o direito que tinham ao pagamento de *extras* (serviços feitos além do contrato) e obrigavam-se a fazer todas as obras e alterações nas plantas em que se baseava o contrato original, que fossem exigidas pelos engenheiros da companhia.

Conseguindo esse contrato suplementar qualifiquei-o de *fraudulento*, como o próprio Sr. Aubertin o declarou em suas publicações, por ter sido feito com ciência e consciência de que um *terceiro* era lesado, e exigindo de mais a mais novas obrigações que só podiam ser satisfeitas à custa do capital e do *terceiro lesado*, visto que sabiam *positivamente* que seus empreiteiros *não podiam responder pelo que assinavam*, ao passo que o *terceiro lesado* não tinha escolha; pois, comprometido como se achava, forçoso lhe era concluir a estrada à *sua custa*, como o fez, para ir buscar na sua renda (com que contava seguro) a indenização que por todas as leis lhe era devida. — Esse direito tinha o seu fundamento na lei natural, que não consente que alguém se *locuplete* com o capital alheio sem indenização, e um contrato feito nas condições expostas não passava de uma *fraude patente e provada*, que jamais podia servir para romper os fundamentos sólidos que amparavam tão bom direito.

Assim, pois, a resistência da companhia de não pagar o que devia, tinha por base uma fraude, preparada de antemão, pois a ordem, confessada pelo Sr. Fox, de entregar certificados falsos das obras que se executavam, pondo à margem a condição *essencialíssima do contrato* de pagar os serviços feitos segundo a tabela anexa ao contrato, não tinha outro alcance senão o de apoderar-se de alheio capital que ela sabia era adiantado por terceiro.

Consumaram a fraude pelo contrato suplementar, e julgando-se a diretoria segura do esbulho, depois de praticado esse escandaloso ato de má fé, ei-la que quis fechar a abóbada que encerrava o edifício fraudulento — (na frase do ilustrado Dr. Lafayette, hoje ministro da justiça⁸⁰, que, como jurisconsulto, examinou a questão) — escrevendo-me a carta de 6 de Maio de 1864, pela qual repudiava toda a responsabilidade em referência

⁸⁰ Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira foi grande jurista, autor de “Direito da Família”, “Direito das Coisas” e “Pareceres”. Ministro da Justiça no gabinete Sinimbu de 5 de janeiro de 1878 a 21 de março de 1880.

aos adiantamentos realizados, de capital efetivamente empregado na construção de sua estrada!

Ainda mais: a impudência e o cinismo do Sr. Heath foram a ponto de declarar em uma circular aos acionistas, publicada em Londres com a sua assinatura, que todos os adiantamentos feitos que constituem a reclamação, o foram depois de *recebida por mim aquela carta!* — o que, escrito na Inglaterra, com o desplante que a asserção envolvia, tinha na verdade o alcance de esmagar a reclamação perante a opinião pública, *se fosse verdade*, ao passo que o Sr. Heath, homem versado em contabilidade, não tinha mais do que *ler essa mesma conta corrente*, onde encontraria debitadas as letras aceitas e não pagas pelos empreiteiros que representavam os *adiantamentos* até 31 de março de 1864 — com expressa declaração do fato, nas próprias letras!

E o que diremos de não ter pago a diretoria nem um vintém por conta dos dispêndios realizados na construção da estrada sob a responsabilidade de seu próprio engenheiro residente, desde o 1º de outubro de 1866 em que os empreiteiros se retiraram, até 26 de julho de 1867, tendo sido por mim cumpridas religiosamente até essa data todas as condições do contrato de construção?

E o que diremos ainda de não ter pago a companhia até aquela data — 26 de julho de 1867 — o excesso do dispêndio com as estações — fixado em £ 60.000 no contrato original, apesar de ter em suas mãos *certificados* de seus engenheiros que representavam mais de £ 29,000 desembolsadas pela filial de Santos e aumentado assim o saldo a favor da empreitada, para poder considerar realizadas por conta dela todas as obras de *reconstrução e adicionais* que se fizeram durante o prazo da conservação, na qual os empreiteiros eram apenas obrigados a dispendir £ 200 por milha?

E o que diremos da inaudita asserção do Sr. Heath em relatório apresentado aos acionistas da companhia, no qual

teve a ousadia de afirmar que, abandonadas as obras pelos empreiteiros, a companhia teve de concluí-las *à sua custa!* — quando nem um vintém havia ela desembolsado desde o 1.º de outubro de 1866 até 26 de julho de 1867, sendo tudo feito *à minha custa*, e mesmo depois, que, cansado de suportar tantas maquinações em que a má fé estava patente, me vi forçado a não continuar dispêndios a que nem o próprio leonino e lesivo contrato obrigava. Fazendo a companhia uso dos dinheiros em seu poder, que não quis entregar a seu dono, achou-se com recursos *alheios* para fazer e desfazer e que lhe pareceu, executando obras *adicionais* a que não tinha — nem uma sombra de direito — e depois de decorridos *alguns anos*, feita uma liquidação a seu modo, em que a outra parte nem foi ouvida, foram os empreiteiros convidados a receber um saldo de £ 9,703! Pois se a companhia concluiu as obras *à sua custa*, como teve o Sr. Heath o desprazer de asseverar em plena Assembleia geral dos seus acionistas que tinha *saldo* a entregar aos empreiteiros? Uma liquidação de contas feita por semelhante modo era na verdade a coisa mais cômoda do mundo !

Por isso a companhia chicanou *dez anos para impedir a discussão dos fatos* no Brasil, onde o ferro em brasa da verdade a esmagava — ao passo que os contratos leoninos, amparados por contratos fraudulentos na Inglaterra, pelos quais *amarravam os empreiteiros*, davam-lhe esperança de excluir-me da discussão por não ter tido parte neles, conforme o rigor do direito inglês!

Ainda tomando o contrato primitivo no rigor de suas disposições leoninas, eram os empreiteiros obrigados a executar obras segundo as plantas que lhes eram fornecidas pelos engenheiros da companhia, as quais, depois de aceitas pelo engenheiro residente, tinham os empreiteiros obrigação de *conservar* durante *um ano*. — Pois bem, ousará a companhia dizer que muitas dessas obras, destruídas pela intervenção de verdadeira *força maior* representada nas chuvas torrenciais

que se deram, *dois, três e quatro anos* depois de *aceitas e pagas* pela companhia, não foram *reconstruídas* com o dinheiro retido individualmente por meio dos *certificados falsos* a que me referi? E tendo essa boa gente ciência e consciência de que o dinheiro por tal forma retido não pertencia aos seus empreiteiros?

E é uma reclamação destas que envolve fatos e incidentes que se provam até à evidência, que aquela diretoria de uma respeitável companhia organizada em Londres, entende que *venceu no Brasil*, porque os tribunais declinaram da *competência de julgá-los*?! A pretensão é irrisória.

Tenho mais confiança nos tribunais ingleses, e desde que me for possível apresentar a reclamação *lá*, ela tem hoje de ser apreciada sob dois aspetos mui distintos; a primeira apreciação refere-se aos fatos relativos à construção da estrada de ferro, que tem de produzir a indenização que a justiça desses tribunais arbitrar; a segunda tem por base outra apreciação de mais elevada esfera, que também hei de confiar à justiça dos tribunais Ingleses⁸¹ — provando *até a evidência* que o desastre financeiro de que fui vítima — teve *origem* nos atos fraudulentos praticados pela diretoria para fugir ao pagamento, socorrendo-se a esses meios torpes a fim de adia-lo, e resultando desse adiamento o *desastre*; não só a *equidade*, porém a justiça da mais fácil demonstração estabelece direito perfeito a outra *indenização* cuja cifra é incalculável.

Os argumentos de irresistível procedência, e os documentos valentes que põem esta reclamação na alta esfera em que roda a justiça mais bem demonstrada, acham-se reunidos aos autos em

⁸¹ Apesar de “haver sempre juizes em Berlim”, conforme demonstra o conhecido caso do moleiro, infelizmente não se deu assim em Londres; naquela época a questão foi julgada estritamente em face da lei, e o direito à reclamação considerado prescrito. Mauá, quando de lá voltou em 1884, decepcionado, narrou esse triste episódio pelo “Jornal do Comércio”, não escondendo na sua acerba crítica a posição do ministro brasileiro, Penedo, que dizia ter ficado ao lado da empresa inglesa. Daí a violenta troca de cartas entre ambos, existente nos arquivos do Itamaraty.

que houve a sentença contrária, de ruidosa notoriedade pública. Essa sentença, porém, não tocou no *direito*, deixou-o em pé, e tem contra si o ser proferida contra outra sentença passada em julgado no mesmo tribunal em que a mesma ideia foi por outra forma apreciada; sendo por ela declarados competentes os tribunais brasileiros como exigia o direito, a justiça, e até a dignidade nacional; e nem pôde haver duas verdades diametralmente opostas, tratando-se de um e mesmíssimo ponto.

Um grande *consolo* me resta no meio de tão grande infortúnio, pois qualquer que seja a reparação que se possa obter dos tribunais ingleses virá *tarde: o mal* que me tocou em partilha é irremediável.

Ao passo que o bem que resultou da minha intervenção, foi *transcendente*.

A companhia inglesa estava em condições de ruína absoluta, pois com seu capital *esgotado*, sem *crédito*, achando-se suas ações na praça com enorme desconto, não obstante a garantia do Brasil, declarando o seu presidente publicamente que os banqueiros recusavam qualquer adiantamento, e sendo forçada a emitir uma pequena soma de *debentures* para acudir a maiores urgências, só pôde conseguir metade da quantia, e isso devido à minha eficaz coadjuvação, achando-me na ocasião em Londres.

Eram tão críticas as circunstâncias da companhia que o seu presidente viu-se obrigado a declarar ao ministro do Brasil — “se me não fazeis já um empréstimo de *cem mil libras esterlinas*, vou daqui ao Stock Exchange declarar falida a companhia” (documento oficial junto aos autos). — Foi em tais condições que as obras continuaram no Brasil até a *conclusão da estrada*, pois estava definitivamente aceita pelo governo antes de 26 de julho de 1867, quando eu suspendi os adiantamentos, não tendo

a companhia pago um vintém desde o 1º de outubro de 1866!⁸² Isto quanto à companhia.

Quanto à província de S. Paulo: se meus adiantamentos não se tivessem dado (desde 1863 a 1864 sob a base de um direito perfeito dos empreiteiros) e depois de realizadas as combinações fraudulentas por parte da diretoria, devido à necessidade de salvar o enorme capital já empregado na estrada, a falência dos empreiteiros nessa ocasião teria operado a ruína da companhia — ou se pudesse ser salva por quaisquer combinações de crédito, não se achando esgotado todo o seu capital em 1864, teria de dispender pelo menos mais *um milhão de libras esterlinas*, e os empreiteiros baseados nas declarações positivas e categóricas dos *engenheiros da companhia*, que eram lei para o caso, quanto a extras teriam exigido e obtido indenização tal dos tribunais ingleses que completariam a ruína *da empresa*, dando assim lugar a que a estrada só pudesse ficar pronta meia dúzia de anos mais tarde — deixando assim a *província de S. Paulo* de poupar pelo menos *quinze mil contos* durante essa meia dúzia de anos. Isto já eu disse em meu relatório aos comanditários da casa Mauá em 4 de maio de 1870. E finalmente, o governo imperial obrigado a continuar o pagamento da garantia de juros durante essa meia dúzia de anos, despenderia mais oitocentas e quarenta mil libras esterlinas antes que a estrada prestasse serviço! É sem dúvida um consolo ter a minha intervenção amparado tão grandes interesses. Foi ela, porém, a causa *primordial* da minha ruína; — tal é a justiça dos homens!

⁸² A inauguração das obras da Serra (plano inclinado), começados os trabalhos da construção da estrada em 24 de novembro de 1860, foi realizada pelo Presidente da Província, Barão Homem de Mello, em 28 de junho de 1864. No arquivo Olinda (IHGB), há carta de Mauá dessa época, 1865-66, pedindo ao governo para “aceitar” tão logo quanto possível o restante dos trabalhos já concluídos a fim de Mauá poder receber os adiantamentos que fizera.

O capital despendido na construção da estrada, para os efeitos do contrato, foi fixado em £ 2.650.000 pelo decreto n° 5525, de 7/1/1875, que aprovou o acordo firmado em Londres em 6 de novembro de 1873, entre o governo e a empresa. Efetivamente, porém, esse capital se elevou a £ 2.750.000.

Ainda um gemido, e tratando deste grande assunto será o último.

No momento em que a construção da estrada se operava com todos os elementos à disposição dos empreiteiros, derramados nos trabalhos da primeira e segunda seção mais de cinco mil *trabalhadores* — eram tão grandes as *dúvidas no ânimo* das influências da província de S. Paulo quanto à conclusão da estrada, que os poderes provinciais decretaram, *nessa ocasião*, a fatura de uma estrada de rodagem.

A influência da maior *demand*a sobre o preço do *trabalho* foi desde logo de 600 a 800 rs. diários por braço (invoco o testemunho de toda a província de S. Paulo); e essa diferença no custo da estrada de ferro — foi pelo menos de *dois mil contos*, que ulteriormente, devido aos fatos supervenientes, vieram pesar sobre minhas finanças.

Não imaginava eu semelhante possibilidade, quando, redigindo uma representação ao governo imperial em nome de Roberto Sharpe & Filhos, que se queixavam dos sacrifícios que lhes impunha a maior demanda no preço do trabalho para semelhante fim, dizia: tem-se visto estradas de rodagem arruinadas pela competência com estradas de ferro; — não há exemplo, porém, de uma *estrada de ferro* ser vencida por uma estrada de rodagem; a tentativa, pois, é insensata, a não terem em vista as influências, que a decretaram, suprir a falta de *meio circulante* que sente a província, derramando em *pura perda* na circulação a soma que se vai gastar.

E assim sucedeu: mal estava acabada essa estrada, quando se ouviu na capital da província o sibilo agudo da locomotiva! E ninguém mais se lembrou da estrada de rodagem.

No entanto, quem foi a vítima daquela insensata deliberação? — A consciência de cada um o dirá.

Estrada de ferro D. Pedro II

O público não tem a mínima ideia de que me coubesse em partilha prestar algum serviço a esta empresa, porque, acostumado eu a jamais fazer valer os meus serviços, guardei silêncio.

Hoje, porém, que nenhuma aspiração me pode ser atribuída, força é trazer à publicidade todos quantos encerrando *interesse público*, foram por mim ocultados ou sepultados no esquecimento.

Recebida aqui a notícia de ter sido contratada a construção da primeira seção da estrada de ferro D. Pedro II, pelo ministro do Brasil em Londres,⁸³ o chefe do ministério nessa época, o então Visconde de Paraná, ficou contrariadíssimo por ter aquele funcionário afastado-se completamente de suas instruções, que eram obter o capital necessário para a construção da estrada, e não contratá-la por conta do governo.⁸⁴

Na manhã seguinte ao dia em que essa notícia foi recebida, visitei a S. Ex. (o que eu fazia com a maior frequência nessa época) e achei-o irritadíssimo; falava ele em demitir o ministro e mesmo repudiar o contrato! Nos termos que me eram peculiares tratei de acalmar a irritação, fazendo sentir a S. Ex. os grandes inconvenientes de um tal procedimento.

Tudo quanto dizia respeito a *estradas de ferro* era para mim nessa ocasião assunto sobre o qual o mínimo descrédito me assustava, — vendo eu nessa ideia o futuro da prosperidade do Brasil.

⁸³ Era nosso ministro na Inglaterra, desde 27 de setembro de 1851, o Dr. Sérgio Teixeira de Macedo, que depois foi deputado, presidente da Província de Pernambuco (1856) e ministro do Império (1853). Sérgio de Macedo, dispensado nessa ocasião, voltou à carreira diplomática.

⁸⁴ Em 26 de junho de 1852 foi aberta concorrência para a estrada. O Dr. T. Cockrane, concessionário anterior, obteve prorrogação do seu privilégio, que foi considerado caduco em 2 de janeiro de 1853. Resolveu o governo, por edital, abrir nova concorrência, transferindo-a para Londres, onde foi celebrado o novo contrato. Depois de várias tentativas para incorporar a empresa, o ministro Sérgio de Macedo contratou, em 9 de fevereiro de 1855, diretamente com o empreiteiro Price, a construção do primeiro trecho da extensão de 37,5 milhas. O Governo Imperial entendeu que esse contrato não estava conforme o que dispunha a lei de 26/6/1852 e, por isso, dispensou da sua função em Londres o ministro Sérgio de Macedo, que ultrapassara as instruções que lhe haviam sido enviadas.

Deixei o ministro convencido, e resolvido quanto ao plano a seguir, que era criar-se uma *companhia* encarregada da construção, incumbindo-me S. Ex. de formular e redigir os estatutos, que com *algumas alterações* foram os publicados!⁸⁵

Organizada a companhia foi o Banco Mauá & C. escolhido pela diretoria para depositário dos fundos a recolher-se dos acionistas, sem dúvida porque o grande banco de circulação, pouco tempo antes criado, não oferecia pelos seus estatutos as mesmas vantagens e *facilidades* no movimento de fundos depositados em conta corrente, que ofertava ao público a instituição de crédito de que eu era chefe.⁸⁶

Chegando nessa ocasião, pouco antes ou pouco depois, o *empreiteiro* que contratara em Londres a primeira seção, o qual me trouxe uma carta de introdução, abriu ele também sua conta corrente no Banco Mauá & C., reconhecendo a vantagem de o fazer pela liquidação dos cheques entre uma e outra conta.

Desde o segundo ou terceiro pagamento que tinha a companhia de efetuar em virtude do contrato assinado em Londres, surgiram dificuldades *muitos graves* entre a diretoria e o empreiteiro (felizmente estão ainda vivos a maior parte dos diretores, e o livro das atas das sessões da diretoria deve

⁸⁵ Pelo decreto 1598 de 9/5/1855, o governo ordenou que a execução do contrato celebrado pelo ministro brasileiro em Londres para a construção de uma parte do caminho de ferro, autorizada pelo decreto 641 de 26/6/1852, fosse cometida a uma companhia organizada na Corte. Pelo decreto n° 1599 da mesma data, foram aprovados os estatutos da Estrada de Ferro D. Pedro II, os quais fazem expressa referência ao contrato de Londres de 9/2/1855, mais especificamente aos arts. 12, 43, 44 e 61. O decreto 816 de 10/7/1855 autoriza a desapropriação de prédios para a construção da estrada.

⁸⁶ A companhia foi organizada por uma comissão composta por: Visconde do Rio Bonito, Dr. Caetano Furkin de Almeida, João Baptista da Fonseca, José Carlos Mayrink e Militão Máximo de Souza, dentre os quais estão pelo menos dois amigos de Mauá, o primeiro e o último. Mauá subscreveu logo 100 contos de ações. O vice-presidente escolhido para a companhia, que realmente a dirigiu até 1865, foi o engenheiro Christiano Ottoni, que teve, como companheiros de diretoria: J. J. Teixeira Júnior (Cruzeiro), R. T. Haddock Lobo, A. J. de Siqueira e J. B. da Fonseca. O capital inicial de 12 mil contos foi julgado insuficiente, e a companhia autorizada a contrair um empréstimo no exterior.

registrar os fatos). As coisas chegaram a ponto de dizer-me Price, com todos os visos de uma resolução (*tomada*): — “Rompo o contrato, faço o meu protesto, e sigo para Londres a expor ao público como no Brasil se entendem os contratos, e reclamar indenização”. — Examinei as condições do contrato assinado em Londres, e reconheci que Price tinha razão, pois as exigências da diretoria não se achavam autorizadas pelas estipulações respectivas, embora em *princípio* fossem razoáveis; e infelizmente, firmada nessa convicção, havia ido *demasiado longe em suas declarações*, achando-se estabelecido um dilema de *ferro* — ou a diretoria se *demitia*, desautorizada pelo governo imperial, com o desprestígio que daí resultava, ou seguiam-se inevitavelmente as consequências da resolução de Price, que me pareceu *inabalável*; — um golpe mais ou menos fundo no crédito do Brasil em Londres e uma *punhalada* que feria *bastante a menina dos meus olhos* (a construção de estradas de ferro no Brasil com auxílio dos capitais europeus, quando para o futuro fossem procurados). Compreendi que era um caso sério, e estando em meus hábitos resolver com *decisão*, não hesitei. Dirigi-me ao Sr. conselheiro Ottoni, e declarei-lhe que assumia a responsabilidade que a diretoria julgava necessária. Aceitou S. Ex. prontamente a minha oferta.

Tive, porém, grande dificuldade com Price, que se recusava obstinadamente prestar uma garantia que seu contrato não lhe impunha: — convenci-o afinal fazendo-lhe ver que qualquer das duas soluções anteriores criava uma situação desagradável, que podia ser evitada; que minha intervenção era *completamente desinteressada*: que assumindo essa responsabilidade, tinha unicamente por fim *evitar complicações*. Price compreendeu que um motivo nobre me impelia e cedeu, sendo em seguida lavrada e assinada por mim uma escritura de *responsabilidade* avultadíssima nas notas do

tabelião Fialho⁸⁷ de que não me resultava, *nem podia resultar-me* benefício algum, pois eu era levado unicamente pela ideia generosa de prestar algum serviço ao meu país, e tão desinteressadamente, que recebendo no fim da construção da primeira seção da estrada, um ofício em nome da diretoria, firmado pelo Sr. conselheiro Ottoni, agradecendo-me os relevantes serviços que eu havia prestado (sendo este o único de que me recordo), guardei silêncio, e quase segredo do fato e dessa manifestação, de sorte que ainda hoje haverá quando muito uma dúzia de pessoas que disto tenham conhecimento! Quantos indivíduos no *Brasil* ou fora dele teriam este procedimento?

⁸⁷ Pela escritura se verifica que Mauá realmente hipotecou todos os seus bens, havidos e por haver, em garantia da execução do contrato do engenheiro Price (construção da 1ª seção da Estrada de ferro D. Pedro II). Há, porém, outra escritura do mesmo ano, quase um mês depois, na qual Mauá declara que “pelo interesse que lhe merece a obra, que vem marcar uma nova era nos destinos do Império”, ficando sem efeito a escritura anterior, “compromete-se, durante a vida do empreiteiro Price, a pagar à Estrada de Ferro D. Pedro II a diferença existente entre o material entregue e as obras feitas.

Caminho de ferro da Tijuca

Foi esta uma empresa que em seu começo teve apenas a minha *simpatia*, como era natural de suceder, desde que se tratava de melhorar o trânsito entre a cidade e um dos seus arrabaldes mais salubres.⁸⁸

O Dr. Cochrane, ao organizar-se a companhia que tomou a seu cargo a construção da estrada de ferro de D. Pedro II, recebera do governo £ 30,000, compensação que lhe era inquestionavelmente devida pela tenaz perseverança com que lutara durante longos anos pela realização dessa via férrea, incorrendo em dispêndios de maior ou menor vulto nesse empenho, embora o prazo do contrato se achasse vencido. Para os governos honestos a *equidade* é sempre justiça, e as £ 30,000 foram entregues ao lidador incansável.

Abriu ele sua conta corrente no Banco Mauá com essa quantia, e logo após começaram seus esforços para levar avante o cometimento de que ocupo. Declaro que não tive fé no resultado financeiro da empresa.

Declarei, pois, ao Dr. Cochrane que não contasse comigo para nada; que apenas subscreveria algumas, porém *poucas ações*, para que se não dissesse que deixava de aparecer meu nome em uma empresa útil (era ainda a época da dedicação sem limites aos melhoramentos materiais do país); mais tarde o Dr. Cochrane fez uma distribuição de ações e, para animar os acionistas que procurava obter, anexou uns prazos de terras que subiam até os pontos mais inacessíveis das escarpadas montanhas da Tijuca, a cada lote de 22 ações.⁸⁹

⁸⁸ O Decreto n° 1742 de 29/3/1856 autorizava a organização de uma companhia que estabelecesse a condução de gêneros, por meio de carris de ferro, desde o Largo do Rocio até o lugar denominado Boa Vista, na Tijuca. O decreto n° 1772 de 28/6/1856 autoriza a companhia “a empregar o vapor ou outro qualquer motor que o iguale ou exceda”.

⁸⁹ Pela escritura, o Dr. Thomaz Cochrane faz cessão do seu privilégio a Companhia de Ferro Carris da Tijuca, representada pelos seus diretores: Francisco José de Mello e Souza, Alexandre Taylor e Antonio da Rocha Miranda e Silva. Cede ainda à empresa os terrenos que possuía na Tijuca (Boa Vista). A companhia, por sua vez, obriga-se a construir a estrada de Carris, com 12 trens para passageiros e 12 trens para cargas. A construção deveria concluir-se em 18 meses.

Declarei ao Dr. Cochrane que me não ofuscava a perspectiva de ser proprietário de tais prazos, e tenazmente resisti às suas instâncias de subscrever número de ações correspondentes a muitos prazos, consentindo afinal em ficar com 44 ações por condescendência, na importância de 8:800\$000, que desde logo julguei *perdidos*. Prosseguiu a empresa o seu caminho, e o *desastre* financeiro se foi patenteando. Nessas circunstâncias, fizeram-se esforços desesperados para conseguir de mim fortes adiantamentos que as condições da companhia tornaram necessárias: não anuí a coisa alguma.⁹⁰

Em seguida tive de fazer uma das muitas viagens que as proporções gigantescas que assumiram as transações monetárias da casa de Montevideu aconselhavam, e em meu regresso encontrei realizado um *grande empréstimo* à companhia do caminho de ferro da Tijuca sob a responsabilidade *individual* das firmas dos diretores da companhia, que nessa ocasião se consideravam boas, sendo a de um deles *muito* boa. Nada tive que objetar a uma transação que parecia ter ótima *garantia*, e mesmo não podia mais interpor o meu voto.

Seguiu, porém, seu caminho o *desastre financeiro*, e não amortizada, antes consideravelmente aumentada a dívida ao Banco Mauá, além de outras responsabilidades para com terceiros, em Assembleia geral dos acionistas da companhia foi resolvido entregar a empresa ao banco em pagamento do seu débito. E apresentando-me o Sr. Ginty, engenheiro da fábrica do gás, em quem eu confiava, cálculos e demonstrações favoráveis à substituição do serviço de locomoção que a companhia desempenhava pelo vapor, minha confiança nesse engenheiro, e a ideia favorável que me inspirava o emprego da

⁹⁰ Por escritura de 14/8/1857, o Dr. Tomaz Cochrane reconhece a dívida de 100 contos que tomou por empréstimo do Banco Mauá, Mac Gregor & Cia, a juros de 10 % ao ano. E dá como garantia a hipoteca dos terrenos e a promessa de realização de benfeitorias no lugar denominado Boa Vista.

força motriz representada nessa potência, me fizeram aceitar o alvitre proposto.⁹¹

Tratei desde logo de liquidar a responsabilidade subsidiária que se achava representada nas firmas dos três diretores em letras a favor do banco.⁹² Um dos diretores, porém, se achava já então legal e materialmente impossibilitado de honrar sua firma.⁹³ Um outro diretor, que se acreditava ter alguma fortuna, declarou-me terminantemente que não a sacrificava para pagar uma dívida *que não era sua* e sim da companhia,⁹⁴ que se eu insistisse talvez não encontrasse de que lançar mão — e o terceiro responsável, despachante de grande nomeada e que passava por sócio de uma casa de importação inglesa de primeira ordem, e era considerado homem de *grande fortuna*,⁹⁵ declarou-me em termos de fazer fé, que só entrava com uma *terça parte* do débito por que era responsável, única intenção que tinha na mente ao endossar as letras, visto que aos outros dois endossantes competia igual quota de responsabilidade. Não houve argumentos que o convencessem de que sua *responsabilidade* era solidária, e durante as discussões havidas fiquei convencido que se tinha *acautelado*, para que a execução o encontrasse *sem bens a dar à penhora* que correspondessem

⁹¹ Os decretos n^{os} 1931 de 26/4/1857, 2202 de 3/6/1858 e 2223 de 18/8/1858 modificaram as condições do primitivo contrato e alteraram a direção da linha. O decreto n^o 2828 de 24/9/1861 autorizou o emprego da locomotiva, “dentro dos limites da cidade, em substituição ao motor animal”. O Decreto n^o 2999 de 8/11/1862 concedeu o prolongamento da via férrea da Tijuca.

⁹² Os três diretores estão assinalados na escritura de 27/4/1857.

⁹³ Francisco José Mello e Souza, por escritura pública de 28/9/1860, declara ser pessoalmente devedor da importância total de Rs. 2.052:469\$051, dos quais Rs. 842:365\$331 são a crédito de Mauá, Mac Gregor & Co. Nesse ato compromete-se a fazer o dito pagamento no prazo de 45 meses e, juntamente com sua mulher, dá em garantia a hipoteca de todos os seus bens de raiz, móveis e semoventes.

⁹⁴ Antonio da Rocha Miranda e Silva esteve ligado a Mauá em outros negócios, especialmente na Estrada de Ferro de Petrópolis e na Companhia Luz Esteárica.

⁹⁵ Alexandre Taylor foi também participante, e até diretor em certa época, da Estrada de Ferro Petrópolis. Foi despachante da Alfândega, tendo a preferência dos fregueses e negociantes ingleses. Sendo estrangeiro, não podia assinar os despachos, o que era feito por João Baptista de Freitas Amaral, seu empregado e preposto.

nem mesmo à cifra que oferecia entregar: para não perder tudo, aceitei o que ele quis dar, e o novo serviço de locomoção a vapor se achou onerado com um grande débito desde o começo, e os dispêndios para montar esse mesmo serviço, sendo grandes, em breve se conheceu que, em vez de salvar coisa alguma, um prejuízo de mais 300 contos tinha de ser adicionado à quantia original.

Da Inglaterra, onde me achava de 1864 a 1866, manifestei minha repugnância em continuar um serviço, que não deixava renda líquida, e ao regressar, dizendo-se-me que era preciso um forte remonte de trilhos, desanimei, e mandei levantar os velhos que existiam, liquidando-se em seguida a empresa com um prejuízo ao Banco Mauá *de mais de 700 contos!*⁹⁶ Outros capitais são agora favorecidos com renda suficiente, nesse mesmo serviço. — Não é isso novo na história financeira do mundo!

⁹⁶ A Cia. de Carris de Ferro da Tijuca teve a sua administração na mãos de Mauá e de seus colaboradores (principalmente o engenheiro Ginty, gerente) de 1861 a 1865. Entrando a companhia em liquidação, os seus bens foram adjudicados a Mauá, Mac Gregor & Co., por sentença do juízo da 2ª Vara Comercial, em pagamento da dívida.

Botanical Gardens Rail Road Company

Ligavam-me laços de amizade com o finado conselheiro Cândido Baptista de Oliveira,⁹⁷ que foi quem teve o pensamento original desta empresa.⁹⁸ Obtida por S. Ex. a concessão foram constantes os seus esforços para conseguir que sua ideia desse fruto. Esmagado com o peso de imensos afazeres, não me foi possível anuir a seus desejos, de levantar os meios de realizar o pensamento, e falhando todos os seus esforços para obtê-los por outros canais, declarou-me S. Ex. que suas finanças se achavam desequilibradas, que precisava urgentemente para solver compromissos, de uma soma de dinheiro, e que da minha amizade esperava lhe fornecesse em troca do privilégio do caminho de ferro de Botafogo. Não podendo resistir ao pedido, anuí aos desejos do meu amigo e lavrou-se a escritura.⁹⁹

Fiz então grande esforço para levantar o capital necessário por meio de ações, e cheguei a redigir e submeter à aprovação do governo os estatutos de uma companhia¹⁰⁰ (estatutos que

⁹⁷ O Conselheiro Cândido B. de Oliveira, nascido no Rio Grande do Sul em 15 de fevereiro de 1801, faleceu a bordo do paquete francês “Pelouse”, a 26 de maio de 1865, sendo sepultado na Bahia. Foi lente da Escola Militar, ministro durante a regência de Araújo Lima e Senador pelo Ceará em 1848. Escreveu, entre outras obras, o Sistema Financeiro do Brasil, e Condições Geológicas do Porto do Rio de Janeiro.

⁹⁸ Decreto nº 1733 de 12/3/1856 autoriza a organização da companhia que, para estabelecer o transporte e a condução de gêneros por meio de carris de ferro, desde o Largo da Mãe do Bispo até o morro da Boa Vista, no caminho que conduz à Gávea. O decreto nº 2142 de 10/4/1858 altera as condições anteriores. O Decreto nº 2616 de 28/7/1860 faz outras alterações — do ponto de partida e do caminho que deve seguir a estrada, até o cais da Glória — e concede mais seis meses para a organização da companhia.

⁹⁹ Decreto nº 2927 de 21/5/1862 concede afinal ao Conselheiro Cândido Baptista de Oliveira e Luiz Plínio de Oliveira a necessária permissão para transferir ao Barão de Mauá os privilégios e favores que lhes foram outorgados pelo decreto 1733 de 12/3/1856. A cessão de direitos operou-se por escritura pública de 29/5/1861, que ajustou a transferência ao preço de 40 contos; os cedentes receberam no ato 10 contos. Mais tarde, por nova escritura de 14/10/1871, e morto o Conselheiro Baptista de Oliveira, seu filho Luiz Plínio de Oliveira declara já haver recebido (por se e sua mãe) a importância de 20 contos, correspondentes às segundas e terceiras prestações. Nesse ato, ao receber a última prestação, de 10 contos, Luiz Plínio garante ter sido quitada a dívida por Mauá.

¹⁰⁰ O Decreto nº 3001 de 18/11/1862 aprovou os estatutos da Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico. O decreto nº 3510 de 6/9/1865 prorrogou, por dois anos, o prazo para a conclusão das respectivas obras.

ulteriormente aceitou a Botanical Gardens tal qual haviam sido por mim confeccionados), fui mal sucedido. O descalabro conhecido da companhia da Tijuca pesava com mão de ferro sobre esta ideia análoga: ninguém queria ações! E aquele mesmo fato produzindo desânimo em meu espírito, não me animei, como em tantas outras ocasiões, e levá-la avante com os meus recursos, o que foi na verdade um grande desacerto, como os fatos vieram demonstrar.

Durante a minha última viagem à Europa, nos fins de 1871, os que se achavam encarregados da gestão de meus negócios, fizeram cessão dos direitos¹⁰¹ que me pertenciam ao representante de capitalistas americanos, que conseguiu organizar uma das mais lucrativas empresas que se conhecem nesta capital, devolvendo-se-me escassamente o capital que eu havia desembolsado e seus créditos.

¹⁰¹ A primeira concessão da Estrada de Ferro do Paraná foi dada pelo decreto n° 4674, de 10/1/1871, que autorizou Antonio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antonio Monteiro Tourinho e Maurício Schwarz a organizarem a companhia para construírem uma estrada econômica do porto de Antonina à cidade de Curitiba.

Estrada de ferro de Antonina a Curitiba

Feita a concessão desta estrada ao finado Dr. Antonio Pereira Rebouças pelos poderes provinciais da província do Paraná¹⁰² — fui instado para associar-me ao concessionário, que se achava sem meios de prosseguir nos estudos, afiançando-me ele que *meu nome* o habilitaria a conseguir da legislatura da província metade do preço *estimado* em que os estudos mais completos teriam de importar; foi mesmo invocado um nome, altamente colocado, que prometia sua proteção à realização dessa estrada — A importância desse melhoramento para a província do Paraná pareceu-me *evidente*. Havia eu feito algum estudo dessa rica porção do território pátrio; havia devorado com atenção escritos antigos e modernos sobre as condições topográficas da província; — sua marcha econômica e financeira não me era nada desconhecida. — Relações de sangue ligando-me mesmo a muitos de seus filhos¹⁰³ e apreciando o nobre caráter de seus habitantes não tive por que hesitar, achando-me nessa ocasião em condições de prosperidade manifestas. — Prestei ao Dr. Rebouças tudo quanto de mim foi exigido, e os trabalhos de engenharia mais perfeitos foram por ele e seus ajudantes executados, tendo ele também obtido por sua parte auxílio

¹⁰² Uma empresa norte-americana - a Botanical Garden Rail Road Company - foi a cessionária do privilégio. A transferência foi aprovada pelo decreto 4145, de 4/4/1868 e o contrato foi celebrado em 22 de maio do mesmo ano. A venda da concessão, que se achava nas mãos de Mauá, operou-se por escritura. Por este documento, o outorgado "cedeu o privilégio para a construção da estrada de ferro para passageiros, entre a cidade e o Jardim Botânico, com um ramal para Laranjeiras". Ainda por outra escritura, de 4/11/1871, o representante de Mauá recebeu mais 20 contos. Já em virtude de outra escritura, de 29/5/1871, Mauá dá quitação desta e das outras quantias recebidas. Vê-se, portanto, que o início da venda se operou em 1866, e não em 1871 como, talvez por um lapso de memória, Mauá declara. Certo é, entretanto, que ausente em Londres de 23 de julho de 1864 a 6 de outubro de 1866, assim como em 1871, ele não estava no país quando se fizeram essas transações.

¹⁰³ Manoel Jeronymo de Souza, avô de Mauá e sesmeiro em Arroio Grande em 1798, era natural de Paranaguá. O barão de Antonina, João da Silva Machado, nasceu no Rio Grande do Sul mas exercia grande influência no Paraná, por onde foi senador desde 1854. João da Silva era contraparente de Mauá.

pecuniário da província para esse fim. Prontos esses trabalhos, me foram a Londres enviados, em 1872; eu os submeti ao exame e apreciação do engenheiro de grande reputação, o Sr. Brunlees¹⁰⁴, além do exame e apreciação do Sr. Dr. Passos, com quem travei relações de amizade durante minha viagem para a Europa em 1871¹⁰⁵. — O Sr. Brunlees me declarou nada deixarem a desejar esses trabalhos gráficos: — elogiou-me o esmero e cuidado com que haviam sido feitos os cálculos, divergindo, porém, quanto ao custo total da obra que elevou a mais 2.500 contos do que o Dr. Rebouças: — e o Sr. Dr. Passos com conhecimentos práticos de nossos terrenos, depois de ter feito o seu estudo, também foi de opinião que 1.500 a 2.000 contos mais teriam de ser despendidos além do capital garantido pela província.

De volta ao Brasil, aguardava ensejo favorável para promover a realização de tão útil empresa, quando a morte do Dr. Rebouças,¹⁰⁶ na ocasião em que seus serviços podiam ser tão úteis, tendo ele ligado desde o começo seu nome a essa empresa, faltando-me com seus estudos e prática da província, privou-me do auxílio que essas condições envolviam.

Nessa ocasião surgiram as *antigas rivalidades* entre os habitantes de *Antonina e os de Paranaguá* a criar dificuldades, querendo os últimos que a estrada partisse do seu porto, e aproveitando-se da influência do governo,¹⁰⁷ de elementos

¹⁰⁴ Brunlees foi um dos engenheiros que realizaram os estudos preliminares da estrada de Santos a Jundiá.

¹⁰⁵ O Dr. Passos é o engenheiro Francisco Pereira Passos, que esteve ligado a Mauá, não só devido aos estudos dessa estrada, como aos da Serra da Estrela. Os estudos prévios, no local, foram executados por Antonio e André Rebouças, de julho de 1871 a maio de 1872.

¹⁰⁶ Antonio Rebouças foi o primeiro concessionário. Era irmão do grande André Rebouças, por quem Antônio nutria uma grande amizade.

¹⁰⁷ A pretensão de Paranaguá estava apoiada na influência da família Correia, que tinha um representante na Câmara desde 1869 (Manoel Francisco Correia). Correia foi Ministro dos Estrangeiros desde 7 de março de 1871, e reeleito deputado pelo Paraná em 22 de março de 1871. Deixou o ministério em 28 de janeiro de 1873, mas foi eleito senador em 1877. Na legislatura 1872-75, foram eleitos dois deputados pelo Paraná: Manoel Eufrásio Correia e Manoel Francisco Correia. O mesmo fato se repetiu em 1877.

personais, obtiveram concessões no sentido de suas ideias; assim *outra empresa* em condições de êxito se apresentava no caso de levar avante a estrada por outra direção que não aquela que fora com sacrifício meu, estudada.

Alheio a essas intrigas locais, pois como brasileiro jamais me associei a ideias de bairrismo, encarando sempre de mais alto os melhoramentos materiais do país, — não hesitei em declarar ao outro empresário que de bom grado lhe cederia os direitos que ainda me restassem, se ele tinha elementos de sucesso seguros, sendo-me indiferente que a província conseguisse o melhoramento por meu intermédio ou de qualquer outro, e até creio que assinei não sei o que relativamente a essa cessão de direitos, pois ao grande *pensamento* que me arrastava com entusiasmo — a estrada de ferro do *Paraná ao Mato-Grosso*, com seu complemento *ulterior* em direção ao *centro* da *Bolívia*, de que me ocuparei, em outro capítulo — era indiferente que a estação terminal no *litoral* fosse a qualquer ponto, contanto que se reconhecesse ser o mais apropriado, ao tráfego que uma linha interoceânica devia atrair ao *porto de exportação*.

O certo é que, da estrada de ferro de Antonina a Curitiba, devido a essas ocorrências, resta-me apenas o dispêndio que tive de suportar na importância de 52:257\$450, que não quis mandar levar a lucros e perdas até mais ver!

Estrada de ferro do Paraná a Mato Grosso

Em 10 de julho de 1875 escrevia eu sobre esta empresa o que se segue:¹⁰⁸ “O contrato de 22 de setembro de 1871 (ulteriormente modificado pelo de 17 de julho de 1872) elaborado no intuito de se realizarem os estudos de uma via férrea, que da cidade de Curitiba, capital da província do Paraná, se dirigisse a Miranda na província de Mato Grosso, foi surpreender-me em Londres, em dezembro de 1871, vendo meu nome incluído entre outros requerentes, os Srs. William Lloyd, Antonio Pereira Rebouças, Capitão Palm e Dr. Thomas Cochrane, que aceitaram essa concessão.”

“Apesar de eu ter consentido, antes da minha partida para a Europa nesse ano, em associar-me a essa ideia, que encarei, logo que me foi sugerida, como um pensamento vasto e fecundo, sendo o primeiro passo para a realização da via férrea, que tem de atravessar a América do Sul em época mais ou menos distante, todavia não esperei que semelhante concessão nos fosse feita, pois me são por demais conhecidos embaraços que os espíritos rotineiros e de ideias mesquinhas opõem à ação do governo no tocante à realização de qualquer dos muitos melhoramentos materiais de que carece o abençoado torrão que constitui o majestoso Império do Brasil, para converter em riqueza os germes de prosperidade, e recursos inexauríveis derramados sobre a vasta extensão de seu imenso território.”

“Aqueles a quem faltam a energia e força de vontade necessárias para levar ao cabo cometimentos de alcance elevado, impugnam com mordaz severidade todo o esforço dos poucos que entre nós ousam arrostar as dificuldades e os perigos da iniciativa de qualquer ideia útil, que pela sua magnitude não

¹⁰⁸ As palavras de Mauá com o relatório do engenheiro Lloyd encontram-se na introdução de o “Caminho de Ferro de D. Isabel”, editado em 1875.

pode caber dentro da medida estreita a que a mediocridade quer sempre sujeitar o que não está em suas forças apreciar. Para esses afigura-se uma utopia a ideia de uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente do litoral da grande baía de Paranaguá, vença mais uma vez a formidável barreira que a Serra do Mar interpôs para dificultar o estabelecimento de um sistema de viação aperfeiçoado, que ponha o nosso magnífico interior em condições de concorrer com um contingente imensamente grande para o aumento da riqueza nacional e natural desenvolvimento das forças vivas do país.”

“Pensem como quiserem os pessimistas, guiadas essas forças pela inteligência superior que felizmente ocupa o trono, sempre fiel ao desempenho de sua elevada missão, e auxiliadas em sua marcha pelo regime governativo que o país adotou, seja qual for a opinião política que alternadamente esteia de sentinela ao sagrado depósito das instituições e responda perante a sociedade brasileira pelo exercício do poder público, de modo a satisfazer as justas exigências e legítimas aspirações da mesma sociedade, hão de afinal essas forças triunfar de todos os obstáculos, e permitir que o carro do progresso siga desimpedido, e conduza o grande império americano aos altos destinos que suas gigantescas proporções lhe asseguram entre as nações cultas.”

“Aproveu à Augusta Princesa Imperial Regente do Império, na ausência de S. M. o Imperador, assinar o decreto primitivo dessa concessão, modificadas depois as condições respectivas em virtude de reclamação minha, parecendo-me que não tinham sido bem apreciadas as dificuldades da execução de tão magno trabalho pelos outros senhores que haviam aceitado as condições primitivas. Ainda assim, reclamei essas modificações a medo, com receio de que se quisesse atribuir o meu procedimento à má vontade ou falta de coragem em aceitar um compromisso sério que importava, no meu pensar, abrir a porta à realização de um grande pensamento.”

“Calculado por mim em mais de mil contos de réis o dispêndio necessário para serem executados trabalhos de tamanha importância, em presença das dificuldades naturais que íamos arrostar, tive de sondar o terreno quanto ao auxílio pecuniário que era possível reunir na praça de Londres depois de desenganado que não entrava nas vistas de meus companheiros de concessão concorrer com sua quota para levar avante a ideia, e sendo intransferível a concessão.”

“As propostas que obtive entre os que dispõem em Londres de pessoal técnico para semelhantes trabalhos, com o fim de se apropriarem de concessões ulteriores, foram de tal natureza que aceitá-las era incorrer em descrédito financeiro, e ainda em cima cativar o futuro da empresa às exigências desarrazoadas da especulação. Fiquei, pois, colocado no dilema de abandonar a concessão ou fazer pesar exclusivamente sobre os meus recursos financeiros despesa avultada que exigiam os estudos de obra tão colossal.”

“Atuavam em meu espírito, por um lado as decepções que tenho tido com outras empresas por mim levadas ao cabo mediante sacrifícios sem conta e com tenacidade nunca desmentida, nas quais arrotei dispêndios avultadíssimos de preferência a ver abortar obras da maior transcendência a que se ligava o meu humilde nome; por outro lado, convencido que a estrada de ferro de que se trata, respondia a altas conveniências em que os interesses econômicos, financeiros e políticos do país eram bem consultados, senão desde logo, em época não mui distante, resolvi, mais uma vez, arrostar sozinho as dificuldades monetárias que a execução do trabalho reclamava.”

“Todos os elementos, quer de pessoal, quer do material que convinha reunir na Europa, foram lá cuidadosamente atendidos e ao capitão Palm, ao qual pede a justiça que eu declare pertencer a iniciativa desta ideia e que devia pessoalmente dirigir os

trabalhos, científicos, nada faltou agregando-se-lhe aqui tudo quanto podia assegurar a execução de tão grande cometimento.”

“No mês de julho de 1872, partiu a expedição dividida em quatro turmas para os seus respectivos destinos, contando desde o começo dos trabalhos com um pessoal de 16 engenheiros e 76 auxiliares.”

“Cumpre aqui render homenagem à memória do distinto engenheiro sueco, o capitão Palm, ao qual, como fica dito, havia eu encarregado de organizar e dirigir os elementos e recursos de toda a classe destinados a dar execução aos estudos que se iam empreender, e que efetivamente dirigiu durante os primeiros tempos, conseguindo vencer dificuldades que por momentos pareciam insuperáveis, até que seu prematuro passamento nos privou de seus valiosos serviços e dedicação (que podiam ser igualados, mas não excedidos) no cumprimento de tão árdua tarefa.”

“O conhecimento íntimo que eu havia adquirido do merecimento pessoal deste representante da ciência e do trabalho, nas inúmeras discussões que com ele tive em Londres relativamente ao magno assunto que era objeto dessas conferências, me fizeram conceber as maiores esperanças na aquisição de seus serviços em referência às vias férreas do nosso país.”

“Além disso, Sua Alteza Real o Príncipe Oscar (hoje Rei da Suécia), em carta que me fez a honra de dirigir, datada de Estocolmo, a 9 de abril de 1872, me havia recomendado esse cavalheiro nos termos mais explícitos e eficazes sob qualquer ponto de vista em que uma recomendação pode ser considerada, não só relativamente ao profissional como em respeito ao caráter do homem, e, com efeito, como era de esperar, o recomendado correspondeu dignamente aos dizeres de tão alto protetor. Encontrei nele uma alta inteligência, honradez a toda a prova,

aptidão inexcedível e uma dessas vontades que só conhecem dificuldades para as vencer, sendo que por tal forma me impressionaram os dotes do capitão Palm que, quando a morte tão intempestivamente lhe cortou o fio da existência, assaltou-me o receio de que a árdua tarefa a seu cargo havia sofrido um revés que podia trazer consigo a desorganização de todo o serviço em andamento: felizmente, porém, o estado maior por ele escolhido era tão completo que o mecanismo continuou a funcionar, até que o distinto engenheiro, Sr. Lloyd, um dos concessionários, veio da Inglaterra substituir o finado, e correspondeu dignamente à sua reputação científica adquirida e firmada na execução de obras idênticas, mesmo na América do Sul, garantindo-nos o complemento dos estudos do modo satisfatório por que foi concluído.”

“Com efeito, os trabalhos gráficos e documentos relativos à perfeita e acabada execução dos estudos da estrada de ferro de Curitiba a Mato Grosso, que só pode ser realizada com tão numeroso e escolhido pessoal em dois anos e oito meses de insano e infatigável labor, já foram entregues à repartição das obras públicas, e submetidos como se acham à apreciação e exame esclarecido do pessoal científico de que dispõe essa repartição, espero e confio merecerão em breve a devida justiça.”

“Restava o complemento da obrigação que o contrato impunha, isto é, a entrega do relatório, que esclarece e dá vida ao volumoso e importante serviço que esses documentos representam.”

“O minucioso relatório do Sr. Lloyd é um trabalho que a meu ver nada deixa a desejar; o ponto de vista prático, a parte econômica e as conveniências da empresa são tratados com proficiência tal que excluiriam quaisquer apreciações da minha parte, se eu não fosse obrigado, pela posição em que me vi colocado, relativamente a esta ideia, a expender também

algumas sucintas reflexões que me parecem ter cabimento, embora não me acompanhe a esperança de derramar maior luz sobre o importante assunto de que se ocupou em seu relatório o engenheiro em chefe e seus hábeis auxiliares na execução dos trabalhos de que foram respectivamente encarregados.”

“Ninguém desconhece que o Império do Brasil patenteia aos olhos de todo o homem pensador que contempla no *Mapa-Múndi* a extensão de seu território e respectiva posição topográfica, a necessidade indeclinável de vias de comunicação aperfeiçoadas para que os tesouros que ele esconde em seus sertões venham auxiliar o desenvolvimento dos grandes recursos que encerra essa zona privilegiada, contribuindo assim para que a nacionalidade espalhada sobre essa superfície, alcance, porventura em um futuro não mui distante, a posição que lhe compete no congresso das nações, isto é, o primeiro lugar.”

“A estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente do litoral, siga em direção a Mato Grosso, não é simplesmente um caminho estratégico como alguns têm dito, na intenção não direi de amesquinhar, porque seria mal cabida semelhante qualificação tratando-se de um meio poderoso de melhor garantir a segurança e a integridade do território pátrio, porém no propósito de diminuir a importância da ideia. É imperfeito o conhecimento que temos da imensa região que essa estrada de ferro tem de atravessar: o que se sabe, porém, chega e sobra para que o pensamento seja elevado à altura de uma aspiração nacional.”

“Com efeito, será pouca coisa fazer penetrar um caminho de ferro nos mais afastados confins do nosso território, conquistar ao deserto dezenas de milhares de léguas quadradas, levar-lhes a população, os meios de trabalhar, habilitar enfim, os habitantes de tão remotas paragens a produzir e a consumir, concorrendo dessa forma com o seu contingente para a prosperidade e grandeza da pátria?”

“Será pouca coisa arrancar, por assim dizer, as ricas produções que encerram as entranhas dessa região afastada e conduzi-las por um rápido trajeto de 50 horas a um porto de mar, convertendo em riqueza o que não tem valor algum apreciável?”

“Será pouca coisa converter a vasta baía de Paranaguá em novo empório de comércio, de indústria e de atividades nacional, que rivalize com a capital do Império?”

“Será ainda pouca coisa essa facilidade que a nova via de comunicação porá à nossa disposição para prover com segurança e a precisa celeridade os meios de ação que for preciso empregar em defesa dos interesses, da honra e da dignidade nacional, quando tal necessidade se der?”

‘Oxalá que a estrada de ferro de que se trata, jamais tenha de ser utilizada para semelhantes fins, pois sou daqueles que apreciam no mais alto grau os benefícios da paz; estarei sempre ao lado dos que propenderem para que as mais benévolas relações subsistam entre nós e os vizinhos que nos rodeiam; porém quem pode assegurar que a fatal necessidade não aparecerá no momento menos esperado?’

“Com a sexta parte do que se consumiu improdutivamente com a última guerra do Paraguai se teria construído a estrada de ferro de que se trata e se teriam poupado somas enormes e milhares de vidas preciosas nessa guerra a que o país foi arrastado.”

“Os interesses financeiros, econômicos e políticos do Império aconselham, pois, que se abra essa via de comunicação no menor espaço de tempo que for possível. Na verdade, aí temos um dilema: ou abandonar essa interessante porção do território brasileiro, que atualmente é um pesado ônus que oprime as suas finanças, ou fazê-la entrar nas condições de vida e progresso de nossa sociedade, convertendo-a em instrumento poderoso da grandeza nacional; parece que a es-

colha não é duvidosa! Deve constar na repartição competente, que há cento e cinquenta anos o governo português nomeou, não uma, porém duas comissões sucessivas de profissionais para estudar a via de comunicação mais fácil a fim de pôr a província de Mato-Grosso em contacto com o litoral.”

“Se em tal época essa conveniência já se fazia sentir, não pode entrar em dúvida que hoje ela não é mais uma mera conveniência, porém uma necessidade indeclinável imposta ao patriotismo dos poderes do Estado; o único estudo, portanto, a fazer é indagar qual o meio menos oneroso de a satisfazer, ou o que melhor responda aos fins que se tem em vista conseguir.”

“Sem vias de comunicação a imigração fora dos limites do litoral é impossível, e quando por esforços e dispêndios inconvenientes se consegue levar alguns elementos de vida dessa espécie a regiões medianamente afastadas, é para vê-las definharem com perda do capital despedido, acarretando outra perda ainda maior; o desalento que daí provém. A potente cooperação do trabalho e do capital para a criação da riqueza só pode ser obtida sob a condição indeclinável de encontrar remuneração correspondente, e isto não se consegue sem que o produto do trabalho depare com mercados onde a ação dos princípios econômicos atue com eficácia, pois se é uma verdade que a oferta e a demanda determinam o preço, não é menos verdade que a concorrência em mercados ao alcance das combinações do comércio e mesmo da especulação inteligente, que estuda as necessidades que a grande família humana sente das produções naturais agrícolas ou fabris das diversas regiões do globo, só pode dar-se em localidades acessíveis a essas combinações. Abrir caminho à produção que o nosso interior pode enviar ao litoral onde essa concorrência é possível, é um dos primeiros deveres que têm a desempenhar aqueles a quem cabe a responsabilidade das deliberações nos conselhos nacionais.”

“Reconhecida a necessidade de levar avante a ideia de uma via de comunicação aperfeiçoada na direção indicada, restaria apreciar se uma estrada ordinária de rodagem não satisfaria melhor as exigências da atualidade, deixando que o futuro se encarregasse de, melhor satisfazer aos fins que se tem em vista, sendo muita gente de opinião que aos caminhos de ferro deve preceder a construção das estradas de rodagem propriamente ditas.”

“Tenho opinião formada em contrário, adquirida por um estudo não interrompido dos fatos que atuam sobre essa importante questão, tanto quanto me têm permitido as variadas e múltiplas ocupações que me têm cabido em partilha durante uma existência assaz longa, nem é estranho que o assunto me tenha merecido especial atenção, desde que se atenda a que eu já pugnava com tenacidade pela introdução desse meio de viação aperfeiçoada quando a ideia era recebida com incredulidade, e até como inspiração visionária, por inteligências privilegiadas, que ocupavam posições de grande influência na governação do Estado. Desse estudo resultou a mais profunda convicção em meu espírito de que em qualquer parte onde for julgado conveniente abrir uma estrada, para servir interesses criados ou por criar, a via férrea será sempre preferível e a mais econômica, havendo só diferença no modo de a construir. Se esses interesses se acham areados e existem dados positivos para contar-se com grande desenvolvimento de tráfego, não haverá por que hesitar em dar execução a uma estrada de ferro de primeira classe e de máxima duração, incorrendo-se mesmo em dispêndio adicional nas obras de arte e nos elementos acessórios para o bom desempenho do serviço, se bem que jamais aconselharei entre nós essas despesas fabulosas em estações monumentais de que a velha Europa nos fornece exemplos. Ao passo que tratando-se de abrir caminhos, que respondem principalmente à satisfação de necessidades futuras, será sempre bem pensado dirigir as

construções de modo a acompanhar as exigências do tráfego que se procura desenvolver. Sustento, porém, que a via férrea em todas as hipóteses, será sempre o meio de comunicação mais fácil e mais barato. A estrada de rodagem comum, mais perfeita e mais bem servida, não poderá jamais competir com o transporte pela via férrea mais imperfeita.”

“Mesmo nos países sul-americanos não faltam exemplos de ter a via férrea conseguido impossibilitar a concorrência do sistema de rodagem ordinária, pois o preço de transporte ficou reduzido a um terço a menos do que se achava estabelecido para percorrer igual distância, e não há como fechar os olhos à evidência, de que esse fato importa a criação de capital, na razão direta da soma economizada. O Chile, o México, o Peru e a República Argentina nos fornecem dados preciosos, que demonstram achar-se o agricultor que produz hoje a 100 léguas de distância do porto do litoral que lhe está mais próximo, nas mesmas condições em que se encontrava o produtor que dantes tinha de percorrer menos de 20 léguas; isto é, a produção remunerativa era apenas possível na distancia máxima de 20 léguas, ao passo que hoje dilata-se a área dessa mesma produção a uma extensão cinco vezes maior. O que isto importa para a criação da riqueza é ocioso demonstrar.”

“Entre nós o limitado número de quilômetros de vias férreas que possuímos torna já sensível o aproveitamento de terrenos em mais longínquas paragens, ao passo que as estradas de rodagem comuns não têm conseguido os resultados que se esperavam do seu estabelecimento. O bom caminho de rodagem, que existe entre Antonina e Curitiba, não concorre com o menor contingente para a exportação dos belos pinheirais da província do Paraná, dessa valiosa madeira, que ainda pagamos a peso de ouro ao estrangeiro, e, entretanto acredito que dez anos depois de concluída a via férrea até o Paraná, só daí nos virá com que satisfazer ao dispêndio dessa parte da estrada de ferro projetada.”

“Caminhos de ferro construídos com a máxima economia, como se tem feito nos Estados Unidos, que aconselho para a via férrea que faz objeto destas apreciações, são preferíveis a todos os respeitos às estradas de rodagem comuns que, embora custem alguma coisa menos, demandam conservação mais dispendiosa e por forma alguma se prestam a satisfazer as necessidades a que atende uma via férrea econômica.”

“Se por um lado é lamentável que tão pequena extensão de vias férreas se tenha até agora construído no Brasil, por outro não deixa de ser uma vantagem digna de ponderação o proveito que é hoje possível tirar do nosso atraso a semelhante respeito.”

“Está demonstrado pela experiência limitada da viação férrea em atividade entre nós, que o tráfego de cargas constitui a máxima parte da renda que daí provém. Esse fato por se só nos ensina o que convém realizar de agora em diante.”

“Reduzindo a despesa de semelhantes construções ao mínimo compatível com os serviços que nossas vias férreas são chamadas a desempenhar por enquanto, conseguir-se-á o seu fim principal, que é baratear os transportes, e por essa forma economizar capital ao produtor e aumentar a arca de produção remunerativa. Nada de estações de luxo, nada de excessiva velocidade, o que aumenta desproporcionadamente o consumo do material rodante em serviço, bem como a deterioração da própria via férrea; nada de estado-maior desproporcionado às exigências do serviço; finalmente, severa economia quer na construção, quer nos serviços ulteriores da viação, sem faltar jamais com o necessário: eis o que eu chamo tirar partido da experiência e conhecimento dos fatos de que hoje estamos de posse. Guiados por esse farol (a experiência adquirida) prossigamos com vigor no estudo das vias férreas reclamadas pelas condições topográficas do imenso território que a Providência nos concedeu por pátria.”

“São passados vinte e um anos¹⁰⁹ depois que a primeira locomotiva correndo velozmente de Mauá à raiz da serra de Petrópolis, rompeu com o passado em matéria de viação e apontou-nos o caminho do progresso. Nessa ocasião tive a honra de dirigir algumas palavras a S. M. o Imperador, nas quais fiz sobressair, como ponto objetivo daquela ou de uma outra via férrea, que no momento não passava de uma aspiração, mas que, todavia já encontrava eco na opinião nascente, que a locomotiva fosse desalterar-se no Rio S. Francisco, condição de vida e progresso que a imaginação se deleitava em contemplar. Confesso que me tarda ver realizada aquela aspiração que o entusiasmo me sugeria. Já então começava uma guerra surda contra os modestos esforços que eu empregava; para auxiliar a marcha de progresso real do meu país nos seus primeiros passos vacilantes.”

“Em 1846, qualificado na imprensa, pelo finado Dr. França Leite¹¹⁰, de partidário exagerado, sem outra base mais do que a distinção e apreço com que me honravam os Honórios, Monte-Alegres, Paulinos de Souza, Rodrigues Torres e Eusébios, contestei logo em artigo firmado com a minha assinatura: ‘Que não éramos homem de partido; que, se esses senhores nos honravam com sua amizade, outros da opinião política contrária nos tinham em igual conceito; que havíamos feito voto de dedicar toda a nossa vida aos melhoramentos materiais do nosso país, fossem quais fossem os desgostos que daí nos proviessem (palavras textuais)’”.

“Acredito ter cumprido aquele voto, quanto permitia a minha débil inteligência, e se mais não fiz foi isso devido aos obstáculos que encontrei.”

¹⁰⁹ Este trecho, escrito em 1875, refere-se claramente à cerimônia inaugural da Estrada de Ferro Mauá, em 30 de abril de 1854.

¹¹⁰ O Dr. Nicolau Rodrigues dos Santos França Leite foi revolucionário de 1842 e, como tal, um dos seis brasileiros deportados para a Europa depois da derrota de Santa Luzia. De 1845 a 1848 foi deputado.

Isto escrevia eu naquela data (10 de julho de 1875) em que a minha alma, se bem que abismada na mais funda dor, abrigava todavia alguma esperança de que ao menos me poupassem o tragar a última gota do cálice da amargura.

A execução desse grande trabalho, que foi por mim relatado ao governo imperial e ao público, com as apreciações que despertava em meu espírito ideia tão grandiosa, ainda em momentos de tão dura provação, — foi paga, segundo o rigor do contrato, deixando subsistente um prejuízo efetivo de 87:237\$000 além dos juros, não obstante as razões de alta *equidade*, que amparavam a modesta exigência que fiz de ser pago na razão de 825\$000 por quilômetro, ou a *mínima cifra* por que tivessem sido realizados semelhantes estudos por conta do governo — sendo certo que a outros haviam sido pagos estudos na razão de 1:000\$000 por quilômetro — e por trabalhos cujas dificuldades de execução não admitiam comparação de nenhuma espécie com os fatos que atuavam para serem levados a efeito os estudos de que fui encarregado. — A nada se quis atender! Julguei tão revoltante a *injustiça relativa*, que não quis mandar passar a lucros e perdas o prejuízo suportado, na esperança de encontrar algum governo *futuro* que apreciasse melhor uma reclamação que tinha um fundo de justiça tão bem demonstrado, desde que a pretendida aderência à execução do contrato, em que assentava o modo de pagamento resolvido, significava a mais repugnante desigualdade, ao passo que a simples equidade, patente e provada, é da parte dos governos *justiça* que a ninguém se pode negar.

Eis a explicação de se achar ainda representada na contabilidade da casa Mauá aquela verba, que em circunstâncias ordinárias teria sido levada a débito da conta de *lucros e perdas*, como foram *muitas outras* que representaram meus esforços em realizar melhoramentos materiais do país — ao passo que a malevolência perversa assoalhava com o maior desembaraço

que eu era o homem que havia custado mais caro ao Brasil, e ousava-se mesmo afirmar ser o mais ALTAMENTE PROTEGIDO, sendo certo que os fatos deixaram provado que contra *ninguém no Brasil* se cometeram atos em que o negro ferrete da *injustiça* esteja mais indelevelmente marcado.

Cabo submarino

Foi esta uma ideia que me preocupou por longo tempo, causando-me verdadeira febre, o achar-se o *Brasil* segregado do mundo civilizado e alheio ao gozo do invento mais sublime que registra o século XIX, devido a uma dessas concessões a especuladores de má lei que ambicionam fazer fortuna de *um golpe* com a realização de uma ideia conhecida, e portanto fora do caso era que o direito de propriedade garante ao *inventor* os benefícios que resultam de suas lucubrações.

Ao concessionário original *Ballestrini*, foi não só feita a concessão há mais de vinte anos¹¹¹ — porém reformado mais de uma vez o prazo e novos favores adicionados, de sorte que elementos de sucesso não faltavam para atrair os capitais europeus a esse cometimento.

Por ocasião de minha última viagem à Europa levei o propósito firme de não regressar à minha pátria sem deixar assegurada a realização de uma ideia que me parecia transcendente para a vida política, econômica e financeira do Brasil, e isto mesmo eu o disse em conversa, a S. Ex. o Sr. Visconde do Rio Branco.

Ao chegar a Lisboa encontrei um telegrama anunciando-me que se achava constituída uma mesa de diretores que se propunha fazer aquisição do privilégio *Ballestrini* e realizar o pensamento que era uma de minhas mais vivas aspirações. Ao chegar a Londres fui logo convidado para assistir a uma reunião de tal mesa de diretores, e fui informado que haviam chegado a um acordo para a compra do privilégio do Cabo Submarino,

¹¹¹ Pior Ballestrini, organizador da empresa Ballestrini, propunha-se, em 1863, a ligar vários pontos do nosso litoral e os dois continentes pelo cabo submarino, mediante ajuste entre a França, Itália, Portugal e o Haiti. O Brasil foi convidado a tomar parte na Convenção, que foi assinada em 16 de maio de 1864. Não chegou, porém, a organizar-se a empresa projetada por Ballestrini, que procurou tirar partido das concessões obtidas, aliás, já caducas, transferindo-as a terceiros. Daí surgirem complicações que tiveram de ser resolvidas por via diplomática.

possuído então por um capitalista de Paris a quem o fabrico do chocolate elevara a alta posição financeira naquela praça. Se bem que a mesa de diretores se compusesse de indivíduos para mim inteiramente desconhecidos, os nomes de alguns figuravam em empresas telegráficas — e sobretudo o nome do Barão de Nioac¹¹²; no *prospectus*, causou-me agradável impressão; de bom grado anuí ao convite de associar meu nome ao *prospectus*, assinando por assim dizer de cruz, as resoluções da diretoria, visto que apenas tinha eu um único *pensamento*: a vinda do Cabo Submarino ao Brasil no menor prazo que fosse possível.

Pronta a empresa para ser lançada no mercado, veio à luz nas folhas de Londres, um protesto de *Ballestrini*, e a declaração em seguida da legação do Brasil não foi julgada satisfatória. A subscrição falhou!

Afastados os capitais, havia que aceitar o malogro — aguardando do governo imperial as explicações que pusessem a empresa *Ballestrini* fora de combate. Pareceu-me mais acertado pedir ao governo imperial que me mandasse a mim o privilégio, e desde logo comuniquei ao Sr. Visconde do Rio Branco que não era uma especulação para ganhar dinheiro que eu tinha na mente, porém só e exclusivamente a vinda do Cabo Submarino ao Brasil.¹¹³

No entanto, os passos subseqüentes da empresa em fracasso — convenceram-me que estava em má companhia; por

¹¹² Manoel Antonio da Rocha Faria, então barão de Nioac a partir de 2 de setembro de 1870, foi visconde com grandeza a partir de 9 de maio de 1874. Em seguida, pelo decreto de 8/8/1870, tornou-se conde. Era natural de Porto Alegre e faleceu em Cannes (França) a 20 de dezembro de 1894.

¹¹³ Em seguida a *Ballestrini*, pelo decreto nº 4491, de 23/3/1870, Charles T. Bright obteve concessão para o cabo submarino entre o sul e o norte do Império, dando preferência para o lançamento de um cabo submarino transatlântico. O prazo de dois anos para início do funcionamento dos cabos foi prorrogado pelo decreto nº 4926, de 13/4/1872, mas, ainda assim, caducou.

meio de contratos fantasmagóricos trataram de dar por constituída uma empresa sem capital, o que, aliás, não é estranho na praça de Londres.

Resolvemo-nos então, eu, o Sr. Nioac e o Sr. Chaytor, presidente do Alliance-Bank, e de várias instituições de crédito de nome, renunciar os nossos cargos de diretores; realizado o fato, reconheci que estava na verdade rodeado de maus elementos pessoais, pois tentaram até por meio de um pleito assenhorear-se de qualquer concessão que eu pudesse obter no Brasil a respeito do Cabo Submarino!

Firme no meu propósito de dotar o meu país com o grande melhoramento, reconheci que o fracasso da empresa que me tivera momentaneamente a seu lado, criava uma nova dificuldade, que tive de superar, pondo-me logo em contacto com as primeiras influências da praça de Londres em matéria de cabos submarinos, o que consegui sem dificuldade, e desde logo assegurei a esses senhores que meu *único objeto* era conseguir pôr o Brasil em contacto instantâneo com o mundo europeu; que não pretendia, nem aceitava, remuneração alguma pela transferência do privilégio, se ele me fosse mandado do Brasil.

Efetivamente, recebendo o decreto da concessão, entreguei-o nessas condições a influências de primeira ordem que tinham de dirigir a realização da empresa.¹¹⁴

Dados os passos preliminares necessários por essas influências, considerou-se segura a subscrição, e reunidos os que compunham o *sindicato* — fui convidado a tomar parte nos benefícios que resultavam de achar-se assegurada a subscrição, e que não havendo dúvida a esse respeito, minha quota

¹¹⁴ A concessão ao barão de Mauá foi outorgada pelo decreto n° 5058, de 16/8/1872, para lançamento e exploração de um cabo entre o Brasil e Portugal, com privilégio de 20 anos. Nessa época o Brasil já havia promulgado a convenção de 16 de maio de 1864 com outras nações para o assentamento do cabo submarino.

de responsabilidade era *nominal*: que uma coisa era vender o privilégio, e outra bem diversa partilhar dos benefícios devidos a um sindicato que tomava a responsabilidade de assegurar o capital necessário à realização da empresa; que o lucro neste caso tinha bem diversa origem. — Não me deixei fascinar; vi nisso um meio indireto de desvirtuar o pensamento que me dominava, e recusei absolutamente, consentindo apenas em fazer parte da mesa de diretores, se julgassem que meu nome podia ser de alguma utilidade, e a empresa ficou organizada com completo sucesso levando eu os meus escrúpulos ao ponto de não exigir o reembolso nem mesmo dos *emolumentos* de secretária que a concessão do privilégio acarretava!¹¹⁵

¹¹⁵ Pelo barão de Mauá foram transferidos os direitos à “Brazilian Submarine Telegraph Company”, que teve autorização para funcionar no Brasil. Esta companhia confiou à “Telegraph Construction and Maintenance” o lançamento do cabo, cuja inauguração se realizou em 22 de junho de 1874.

Abastecimento de água à capital do império

Vão contados mais de 14 anos¹¹⁶ que, mormente durante qualquer diminuição de chuvas torrenciais, se faz sentir falta de água nos mananciais que suprem a cidade com esse elemento indispensável à vida e à higiene dos seus habitantes. Reconheceu-se desde há muito insuficiente o maior suprimento resultante do encanamento das águas do Maracanã, executado pela repartição das obras públicas 15 anos antes,¹¹⁷ e para o qual a Ponta da Areia forneceu os tubos de ferro, que consta acharem-se hoje tão perfeitos como quando foram assentados, dependendo apenas de uma operação simples e fácil, de moderna invenção, fazer desaparecer o encrostamento produzido pela aderência às paredes dos tubos, dos sais ou outras impurezas que as águas, mesmo da melhor qualidade, carregam em suspensão, e vão ficando depositadas nos tubos, diminuindo, no correr dos anos, o espaço ou diâmetro útil dos mesmos.

Durante o período a que me referi acima, eram longas e frequentes minhas conversas com os homens de ciência, que as necessidades das empresas, que havia criado, me obrigavam a fazer vir da Europa, à custa de não pequenos sacrifícios. O Sr. Ginty, engenheiro do gás, foi um dos que me sugeriram algumas ideias úteis, como se deve supor, em seu interesse profissional.¹¹⁸

Realizando-se nesse intervalo a empresa de esgotos, encaramos nela um pensamento útil, digno de fazer parte de um

¹¹⁶ Escrevendo em 1878, Mauá se refere a 1864.

¹¹⁷ A referência atinge 1849, quando realmente a repartição montou os tubos fornecidos pela Ponta da Areia. O serviço foi inaugurado em 7 de setembro de 1871 e recebeu a fiscalização do engenheiro Miguel de Frias e Vasconcellos. O fornecimento público de águas fazia-se, desde aí, por 23 bicas na cidade e 21 nos arrabaldes mais distantes do centro comercial.

¹¹⁸ William Gilbert Ginty é o engenheiro que acompanhou Mauá em diversos empreendimentos como a Cia. do Gás, a estrada da Tijuca e o telégrafo submarino, e, por fim, os projetos para o fornecimento de água. O decreto 3456, de 21/6/1865, dava-lhe privilégio, por 10 anos, para um processo de preparação da turfa.

sistema de medidas sanitárias calculado a remover o mau estar que, desde 1850, interrompera os créditos de salubridade de que anteriormente gozava a capital do império, não obstante as condições climatéricas que exerciam sua influência perturbadora na estação calmosa.

Discutido o ponto entre nós, logo depois de começarem os trabalhos da companhia de esgotos, fizemos subir, pela repartição competente, à presença do governo uma proposta demonstrando a necessidade de maior suprimento de água para que aquele grande melhoramento se não convertesse em uma grande calamidade.

Aos argumentos científicos do Sr. Ginty, acrescentei as reflexões que o meu interesse constante pelo bem público me sugeriu. O Sr. Ginty continuou a ocupar-se desse assunto fazendo dele o maior estudo até que a morte o surpreendeu.

Alguns anos mais tarde, agitando-se de novo a questão do abastecimento de águas,¹¹⁹ o Sr. Gotto mostrou desejo de unir-se a mim para conseguirmos a realização de tão necessário *desideratum*, dizendo-me ter já adiantado estudos importantes sobre a matéria; e, fortalecida sua pretensão pela recomendação de um velho amigo meu da Inglaterra, prosseguiram os estudos à minha custa, pois tudo quanto exigia de mim o Sr. Gotto lhe foi fornecido, associando eu mesmo, mais tarde, dois íntimos amigos para não correr só com os dispêndios; porém estes tiveram o bom senso de retirar-se em curto prazo, não querendo continuar a dispendir dinheiro sem base assegurada.

Completo esses estudos e apresentada a proposta, fomos exigido *confiar* os volumosos trabalhos gráficos corres-

¹¹⁹ O decreto nº 2639, de 22/9/1875, abriu o crédito de 19 mil contos para as desapropriações indispensáveis ao novo serviço de abastecimento de águas.

pondentes à repartição das obras públicas — e consultado pelo Sr. Gotto, sem hesitação autorizei a entrega de tudo quanto se havia feito, pois o contrário era desconfiar da honestidade do governo imperial. — A condição única, e creio que até verbal, foi que seríamos *indenizados*, se a *repartição* executasse por se mesmo as obras.

Correram os tempos e tornando-se cada dia mais *urgente* maior suprimento de águas, deliberou-se tomar em consideração as propostas.

Foi neste momento que, ausente em Montevidéu, recebi ali uma carta do Sr. Gotto em que me apresentava o Sr. Gabrielli para que dentro de quinze dias eu declarasse se o considerava ligado à proposta que fizemos ou, quando não, ele se desligaria desse compromisso. — Estranhando a intimação, não hesitei em mandar dizer que aceitava a disjuntiva. — Nem Gotto, nem ninguém, me haviam prevenido do *poder mágico* de que vinha armado o feliz proponente.¹²⁰ O caso é que ele teve a felicidade de César — *chegou, viu e venceu!*, pois em quinze dias obtive o contrato¹²¹ que eu e pessoas competentes por mim empregadas *por longos anos* em vão solicitamos, não recebendo nem um vintém de indenização pelas despesas realizadas! — Eis aí uma das provas da alta proteção que (no dizer de muitos) me foi dispensada durante 52 anos de vida industrial!

¹²⁰ Antonio Gabrielle veio diretamente recomendado ao governo brasileiro pelos banqueiros Rotchilds.

¹²¹ Decreto n° 6092, de 12/1/1876, referendado pelo ministro Thomaz Coelho, aprovou o plano organizado pela Inspetoria Geral de Obras Públicas para o abastecimento de água. Em 12 de maio de 1880 inaugurou-se o reservatório do Pedregulho.

Estrada de ferro de Rio Verde

Pouco tenho a dizer sobre esta empresa.

Quando se tratou de obter a concessão, o Exm. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães¹²², cidadão prestante de quem faço o mais alto conceito, convidou-me para associar-me a ele, não só concorrendo com igual quota da despesa que os estudos preliminares acarretavam, porém fornecendo-lhe todas as informações que estivessem ao meu alcance para servirem de base à realização do contrato com o governo imperial.

A direção de uma estrada de ferro, pelo *sul da província de Minas*, era para mim *um preconceito*; o *Jornal do Comércio* de um quarto de século atrás, registra mais de uma correspondência por mim firmada nesse sentido. Era consequência de minhas ideias quanto ao sistema de viação que convinha ao desenvolvimento dos recursos naturais do Brasil.

Fanático, como sempre fui, pela introdução do grande invento das *vias férreas*, que tão poderosamente concorrem para a criação da riqueza, abrindo caminho fácil e barato à produção, não me fez jamais esse fanatismo fechar os olhos à conveniência, de *máxima importância* para a riqueza pública do meu país, de aproveitarmos, sempre que fosse possível, a viação por água, caminhos feitos por Deus, que depois de removidos alguns embaraços que impedem a livre navegação, não têm a *conservação dispendiosa* que quaisquer outros sistemas de encurtar as *distâncias* acarretam.

Foi por isso que, tratando de construir a primeira estrada de ferro do Brasil, cuidei de *aproveitar* as 14 milhas de livre navegação que a bela baía do Rio de Janeiro oferece,

¹²² O General Couto de Magalhães fora o concessionário (decreto de 9/9/1870) da navegação do Araguaia. Foi presidente de várias províncias (Goiás, Pará, Mato Grosso e São Paulo).

poupando o considerável aumento de capital que a via férrea, *circulando a baía*, teria de acarretar, além do dispêndio com a conservação e deterioração que o aumento de *terreno a percorrer* determinava; sendo para mim a dificuldade da serra vencível, quando se achassem criados interesses suficientes, ou desde que os poderes do Estado quisessem amparar a empresa que não fora auxiliada com o mínimo favor.

Foi por isso que, anunciando ao público a abertura da 1ª seção dessa estrada,¹²³ apresentava eu a aspiração de que ela assentasse a mais esperançosa de suas estações na margem do *Rio das Velhas*, no ponto em que as dificuldades da navegação desse rio se achassem vencidas, até que suas águas se despenhassem desimpedidas no rio *S. Francisco*, poupando-se todo o capital e consequentes dispêndios que resultariam da prolongação da estrada a construir-se além do limite em que a livre comunicação até o grande rio ficasse assegurada.

Foi dominado por essas ideias que, observando eu de longa data, *no mapa*, a vasta extensão de correntezas de água, volumosas, que o sul de Minas oferece à contemplação de quem examina suas condições topográficas e julgando possível o seu aproveitamento, pronunciei-me tão cedo a favor da diretriz da via férrea para esse lado, e desde que estudos profissionais confirmassem ou criassem em meu espírito verdadeiros elementos de convicção, não hesitaria em pronunciar-me abertamente, contanto que em caso algum ficasse prejudicada a minha maior aspiração relativamente aos grandes elementos que o *alto rio de S. Francisco* promete à criação da riqueza em nosso país, desde que se achar aquele rio em contacto por uma via fácil, rápida e econômica, com a capital do Império.

¹²³ Em 30 de abril de 1854.

A proposta do Sr. Dr. Couto de Magalhães veio em época em que já cruéis desenganos pesavam sobre o meu espírito, e eu a teria repellido, se a convicção de poder ser útil a uma empresa que, segundo minhas ideias, levava em suas entranhas um desenvolvimento futuro de maior alcance não me fizesse desviar do propósito em que estava.¹²⁴

Anuí, pois, e prestei a S. Ex. todo o auxílio que de mim exigiu.

O 17 de Maio de 1875 cravou um punhal fundo no meu coração. Então declarei a S. Ex. que a empresa se achava fortalecida com a garantia obtida do governo imperial, que minha cooperação fora do país para levantar o capital, de grande importância antes, se achava anulada depois do *desastre*; e que minha consciência não me permitia partilhar de benefícios que se não achassem representados em serviços adequados, e, portanto eu me retirava da posição que havia aceitado.

S. Ex. mostrou-se pesaroso, e autorizou-me a declarar que em qualquer tempo, e ainda nas circunstâncias em que me via colocado, ele teria preferido que eu continuasse interessado. — Sendo, porém, inabalável o meu propósito, reembolsou-me da minha parte do dispêndio e seus juros, e assim terminou a minha intervenção quanto à ideia de ser levada a efeito a *estrada de ferro do Rio-Verde* que, entroncada na de D. Pedro, é sem dúvida a satisfação de interesses legítimos de uma zona privilegiada, que por isso promete recompensar o capital a empregar-se.

Faço ardentes votos pela efetiva realização de tão útil ideia que não me parece difícil, hoje, que superabunda o capital nos grandes centros monetários da Europa, e que estudos

¹²⁴ O primeiro decreto de concessão da Estrada de Ferro Rio Verde tem o n° 5952 e a data de 23 de junho de 1875 — portanto um mês e dias depois da moratória de Mauá em 17 de maio de 1875. Nesse decreto, o governo Imperial garantiu mais 3% de juros sobre o capital de 14.000 contos de réis (4% já haviam sido assegurados em contrato com a Província de Minas, de 22 de fevereiro de 1875).

completos e acabados asseguram que a soma garantida não será excedida. O Sr. Dr. Couto de Magalhães dirá se, mesmo nas condições abatidas que a sorte me deparou, não o acompanhei desinteressadamente nos esforços que emprega na Europa para conseguir a realização da bela empresa de que é concessionário.¹²⁵

¹²⁵ A legislação imperial que diz respeito a essa estrada consta ainda dos decretos n^{os} 6091, de 18/1/1876; 6593, de 27/6/1877 (aprovação dos estatutos); 6683, de 12/9/1877 (elevação do capital para 16.150:000\$000 e garantia do juro de 7% sobre os 2.150:000\$000 adicionais), e 6887, de 4/5/1878. Já depois de passada a concessão a “The Minas and Rio Railway Company Limited”, constituída em Londres, em 24 de abril de 1880, surgiram os decretos n^{os} 7734, de 21/6/1880 e 8068, de 3/5/1881. A construção começou em 1881, e, a 14 de junho de 1884, foi inaugurado o tráfego em toda a linha, desde a estação de Cruzeiro (em São Paulo) sobre o vale do Passa-Vinte até atingir Três Corações, ponto terminal.

Serviços prestados a agricultura

No correr da minha vida financeira foi necessário adjudicar em pagamento ao Banco Mauá, e a mim individualmente antes dessa organização bancária, mais de uma fazenda de cultura, e, uma vez de posse dessas propriedades, o espírito empreendedor com que Deus me dotou não me permitiu olhar impassível para os elementos de vida econômica, financeira e social que a lavoura encerra, o que, aliás, eu sempre encarei como a *fonte* de toda a riqueza pública do Brasil. No meio de minhas múltiplas ocupações, jamais se afastou da minha mente a *sorte da lavoura*. Infelizmente, a grandiosa e complicada máquina, a cujos movimentos tive de atender, não me permitiu dar atenção *preferente* a esse magno assunto de interesse nacional.

Todavia, as muitas e variadas exigências, que a solução do problema envolvia, me pareceram sempre rodar sobre três, ou, quando muito, quatro condições essenciais, apreciando-se o estado de civilização adiantada em que nos achamos — *Estradas* ou vias de comunicação aperfeiçoadas, — em primeiro lugar. O maior incentivo para quem trabalha, é a *certeza* de um ou mais mercados onde o excesso da produção de cada indivíduo encontre saída remunerativa ao esforço que emprega para produzir.

A segunda condição é o trabalho ou os braços necessários à produção em maior escala, que cria a riqueza, a qual uma vez *acumulada*, constitui a *terceira* condição essencial ao desenvolvimento dos recursos naturais do país, isto é, o *capital*, que, vindo em auxílio das forças produtivas, faz aparecer elementos de maior atividade tendentes a aumentar a acumulação desejada. A *quarta* necessidade, finalmente, é a *instrução agrícola*, o que já supõe um estado de civilização bastante adiantado, pois é evidente que antes disso as necessidades da vida social por se só têm criado a vida econômica como condição indispensável da sua organização.

Todas as outras exigências da nossa agricultura, que são muitas, se acham incluídas nessas quatro proposições fundamentais.

Como satisfazer ao complexo dessas necessidades? Pergunta em última análise, em uma circular aos agricultores de uma certa zona do território pátrio, o presidente do conselho de ministros da recente combinação ministerial, que surgiu das fileiras da opinião política liberal.

Nada mais justo, razoável e conveniente à marcha governativa do país, do que a intervenção intercalada na governação do Estado das opiniões políticas que tenham elementos de reconhecida força na organização social adotada. O que, porém, o país tem direito a esperar é que as *sumidades* intelectuais, que simbolizam o pensamento político que aspira ao poder, tenham *ideias assentadas* sobre os pontos cardeais em referência às necessidades públicas que legitimem essa aspiração, pois a presença do estadista se reconhece nas medidas em que ele empenha seus esforços para alcançar o bem-estar social, que é a missão de todo o bom governo conseguir.

Se as quatro ideias fundamentais, a que me referi, constituem o alicerce das necessidades atuais da lavoura (pois as outras entranham-se nessas), resta saber o que está feito, e o que resta fazer.

Não há dúvida que quanto a vias de comunicação, o Estado tem feito algum esforço para satisfazer esse grande *desideratum*, porém nenhum espírito patriótico e refletido, mesmo dotado de limitada compreensão, pôde desconhecer que nesse terreno houve deplorável incúria. Um estudo sério e profundo da questão jamais foi feito, no sentido de satisfazer às necessidades gerais e provinciais, mais urgentes ou mais necessárias. Votaram-se a torto e a direito concessões das quais muitas representam *favoritismo* mais do que a satisfação de interesses legítimos das respectivas localidades.

O assunto exige maior e mais metódico estudo do que tem sido dedicado a fim de evitarem-se para o futuro os desacertos que têm comprometido não pequena soma de capital do país, sendo aliás certo que esta é uma das necessidades da agricultura que cabe exclusivamente à alçada do poder público atender e satisfazer.

Também é da exclusiva competência do mesmo poder atender às exigências do *ensino agrícola*, que pôde influir grandemente na quantidade e *qualidade* dos produtos do solo, e o dispêndio razoável que esse ensino reclama seria em qualquer tempo *despesa produtiva*.

Tratarei agora dos dois grandes elementos — *trabalho e capital* — necessidades *clamorosas* da agricultura do Brasil nas condições era que ela se acha.

Quanto ao TRABALHO, ressoam ainda aos meus ouvidos (porque sou *velho*) as palavras de um grande *homem de estado* que o Brasil possuiu: o finado Bernardo Pereira de Vasconcellos, pronunciadas em pleno Senado, vão contados cerca de 40 anos:¹²⁶ — *A civilização nos vem da África!*

Essas palavras levantaram sussurro na época em que foram proferidas; no entanto, o grande político e profundo pensador soltara uma proposição figurada que exprimia a *verdade*, pois ele apenas queria dizer que a única fonte ou *mercado de trabalho*, que o Brasil tinha até então conhecido, era o *braço africano*, que desses braços, rasgando o seio da terra, vinha a *produção* que, convertida em *riqueza*, determinava o progresso e a civilização de nossa pátria.

Não sou suspeito; então¹²⁷, agora e sempre, ambiciono ver desaparecer o elemento escravo da organização social do meu país.

¹² Portanto, por volta de 1838.

¹²⁷ A ideia abolicionista de Mauá era esta em 1838, naturalmente acompanhando as tendências inglesas da casa comercial que dirigia. Pelo desenvolvimento da exposição, ver-se-á, porém, que a sua fórmula de libertação dos escravos não era em nada romântica ou sentimental, mas prática. Antes da emancipação, foi realizado um sucedâneo, necessário aos interesses vitais do país, ao braço escravizado.

A questão, porém, não era essa, nem então, nem mais tarde, quando os poderes competentes vibraram o golpe mais fundo e certo no regime em que assentava o *trabalho do país*, decretando o *ventre livre*, que acaba com a escravidão em prazo *curtíssimo*, pois lembremo-nos que a vida das nações não se conta por anos: mais 10 a 15 anos de inércia, e a grande lavoura, já em *decadência*, se arruína a *míngua de braços*, e o mecanismo político, econômico, financeiro e mesmo social do Brasil sofre o mais violento abalo! Disto nem é permitido duvidar-se. E, no entanto, discutem-se até banalidades mesmo sobre esse grave assunto! E os partidos políticos gastam reciprocamente as suas forças em pleitear a maior influência que a cada um deles deve caber em partilha na governação do Estado, em tais circunstâncias!

O que se fez desde que ficou resolvido dar golpe mortal nos elementos de trabalho que possuímos? Contratos de importação de *colonos* europeus, mais ou menos onerosos, que pesam com mão de ferro sobre as finanças do país, sem *preencher o fim*, pois acredito que houve a intenção honesta de que esses braços seriam úteis à *grande lavoura*. Erro de apreciação deplorável! pois os fatos vão *confirmando* o que era fácil de prever; nenhum desses braços vai buscar *trabalho* nos grandes estabelecimentos agrícolas do país! Vêm na *intenção* de serem eles mesmos *produtores* para si: louvável empenho, e que consulta talvez as maiores conveniências futuras do Brasil, criando outros *elementos da riqueza*. A questão, porém, é já de *atualidade*; pois houve descuido ou negligência em preparar de *bem longe* a satisfação de uma grande necessidade social, ou erraram os estadistas nos esforços empregados.

As recriminações são agora inúteis, não respondem a nenhum fim de utilidade pública; cumpre *lançar uma ponte* que nos permita atravessar do trabalho *escravo* para o trabalho *livre* sem fazer estremecer até os seus fundamentos os elementos de produção *que existem*, até que os outros, que *se criam*, possam dar fruto.

O meio único que parece existir para o fim que se tem em vista é a importação de braços *assalariados por contratos de locação de serviços*, procedendo-se desde já à decretação de medidas eficazes que regulem os direitos de ambas as partes. Ide buscar esses serviços a qualquer país da Europa, *se for possível* obtê-los a preços que a nossa lavoura *pode pagar sem arruinar-se*, se isso não for possível, ide-os buscar onde puderem *ser encontrados*; trata-se de uma medida temporária, porém de vida ou *de morte*. E o Estado, que foi negligente, é quem tem obrigação de prover *no começo* a essa necessidade indeclinável; *mais tarde* o interesse particular o fará.

Vou agora tratar do *capital a juro módico*, condição indispensável e *urgentíssima* para salvar a grande lavoura da dívida que a oprime, e poder obter os *melhoramentos* que a ponham em atitude de vencer a crise que atravessa.

Desde longa data são conhecidas minhas ideias sobre esse assunto transcendental, pois há cerca de *vinte anos*¹²⁸ registram os anais da Câmara dos deputados minhas palavras a esse respeito em um dos poucos discursos em que minha fraca voz se fez ouvir nesse recinto, pois sabia bem que seria trabalhar em pura perda de tempo combater as ideias que dominavam, e faltavam-me, além disso, algumas habilitações e a força oratória que *arrasta*¹²⁹, ainda dizendo às vezes banalidades e muitos despropósitos sobre as matérias sujeitas ao debate, porém que, sendo pronunciadas por doutos, passam como moeda da boa lei, e em lei foram convertidos muitos disparates; por exemplo, a lei de 22 de agosto de 1860, que eu acreditei não podia durar *dez anos* sem que *todos* os que votaram por ela se envergonhassem

¹²⁸ Em 1858.

¹²⁹ Alusão aos discursadores puramente retóricos, perdidos em verbiagem vazia de qualquer sentido, o que devia causar “mal-estar” ao temperamento pragmatóico de Mauá.

de o ter feito, e todavia essa lei ainda faz parte de nossa legislação financeira!¹³⁰

Clama-se que no Brasil tudo se espera do *governo* e que a iniciativa individual *não existe!* E como não há de ser assim se tudo quanto se refere à ação do *capital*, desde que este SE aglomera para qualquer fim de utilidade pública ou particular, em que a liberdade das convenções, devia ser o *princípio regulador*, esbarra-se logo de frente com péssimas leis *preventivas*, e quando estas não bastam, a intervenção *indébita* do governo aparece na qualidade de *tutor*? E o que diremos do *crédito*, essa alavanca magna da civilização, que tem a missão de desempenhar 95% das transações em que assenta a vida econômica das sociedades modernas? O *crédito* ou está entregue ao regime do privilégio, ou não existe fora dos limites da força *individual* em que sua ação é necessariamente *fraca*, em um país novo, que não tem tido tempo de converter em capital realizado senão uma parte *mínima* de seus recursos naturais: não pôde ele dar um passo entre nós sem *encontrar-se* com essas leis preventivas que sufocam a liberdade de ação.

O fato, pois, que tanta reprovação encontra, de tudo esperar-se do governo, é *consequência necessária* do regime legal a que entregaram o país os que o têm governado.

Veremos se as *reformas* prometidas trazem à governação do Estado menos sabedoria e mais *bom senso*.

A *ação do crédito* e do próprio capital achando-se *sitiada* no Brasil pela legislação financeira que oprime — daí nasce o *clamor* pela intervenção do governo quando as necessidades *batem à porta*, e como no caso presente, com tal força que ameaça fazê-la saltar, isto é, operar a ruína dos melhores e mais legítimos interesses da sociedade brasileira!

¹³⁰ Mauá faz referência ao decreto nº 1083, assinado por Silva Ferraz (Uruguaiana) quando ministro da Fazenda, contendo providências sobre bancos de emissão, meio circulante e outras medidas financeiras restritivas às atividades de diversas companhias e sociedades.

Crédito territorial, juros baratos, é o clamor uníssono do mais legítimo interesse do país, a produção. E todos se espantam que apenas tenham sido votadas para semelhante fim leis inexecutáveis! Farei sempre exceção da lei de 24 de setembro de 1864¹³¹, a qual, com modificações que dessem ainda mais vigor à ação executiva do credor, nos teria dado o *crédito territorial*, se o país tivesse confiança na execução das leis, o que decididamente não tem. E é em tais circunstâncias que vamos convidar pela lei de 6 de novembro de 1875¹³² os capitais estrangeiros a virem empregar-se na lavoura do Brasil mediante garantia do Estado de 5% anual pagáveis em ouro, sendo o nosso *meio circulante* de papel inconvertível! E essa lei que com tanta sabedoria e erudição foi discutida em nosso parlamento aí entulha o arquivo era que estão bem guardadas nossas leis inexecutáveis! E direi ousadamente, neste caso, em bem do país!

Quereis pôr em contribuição às forças produtivas do Brasil, pagando em ouro ao *estrangeiro* (e somente ao estrangeiro, tal é a disposição da lei) a *melhor parte do produto do seu trabalho nos anos felizes*.

E refletistes no espantoso desequilíbrio que a garantia nacional acarretaria nos anos em que a Divina Providência deixasse de auxiliar-nos com o calor e a umidade, em exata proporção com as necessidades da produção?

Então não quereis a coadjuvação dos capitais europeus? me responderam os *ouristas*. Quero, e quantos mais vierem melhor, conquanto que, avaliando cada um, na Europa, as condições de nossa sociedade, venha *concorrer* com os capitais do país na esfera de atividade que melhor *convier aos seus interesses*, pois

¹³¹ Refere-se à lei n° 1237, referendada por F. J. Furtado, então ministro da Justiça, a qual reformara a antiga legislação hipotecária e estabelecera as bases sobre as quais se permitiu o funcionamento das sociedades de crédito real.

¹³² Trata-se do decreto n° 2687, assinado pelo Barão de Cotegipe, então ministro da Fazenda. O decreto autorizava o governo a conceder ao Banco de Crédito Real, segundo o plano da lei 1237, garantia de juros para as letras hipotecárias e assim garantir juros de 7% às companhias que se propusessem estabelecer “engenhos centrais” para fabricar açúcar de cana.

todas elas auxiliam direta ou indiretamente a criação da riqueza. O que não quero é a importação efêmera de algum capital europeu que não permanecerá no país, e se aqui ficar, será para criarmos os maiores embaraços financeiros, dadas as circunstâncias desfavoráveis com que se deve sempre contar, rendendo nós graças à Divina Providência se elas *puderem ser evitadas*.

Então cruzemos os braços diante dos males de que estamos ameaçados, nos dirão os homens da escola metálica que veem no ouro que circula como *meio circulante*, o único representante do capital. Não querem ver que a luz, que a ciência tem conseguido derramar sobre esse assunto que reconhece no ouro apenas *motor de transações*, sem excluir outros instrumentos de permuta que preenchem o *mesmo fim* entre nós relativamente a todas as transações, *dentro do país*, com grande proveito e vantagens compensadoras dos males que se apontam bem entendido, nos limites do uso e jamais do *abuso*.

Aí vem a *panaceia* do *papel moeda*, gritarão sem mais querer ouvir-me os homens da escola metálica!

Não é esse, meu pensamento, pois do papel moeda não quero ver na circulação senão a quantidade *necessária* para servir de *motor* às transações de *todo o Brasil*, sendo aliás certo que meus raciocínios têm sempre por *base* o *Império*, e não a capital dele, como acontece à maior parte dos homens que têm governado o Brasil, sem excluir a muitos *provincianos*¹³³ que aqui têm vindo abrir escritórios de sabedoria, os quais, desde logo, esquecem-se do que são as suas províncias para contemplarem o Brasil no Rio de Janeiro! Nesse erro de apreciação eu não acompanho a *ninguém*, e daí talvez a divergência entre mim e alguns homens ilustrados no modo de encarar as questões que interessem à vida econômica do país.

A necessidade urgentíssima que a nossa lavoura *sente de capital*, já para pagar seu débito a juro *oneroso*, e já para suprir-se

¹³³ Alusão evidente ao autor de "A Província" — A. C. Tavares Bastos, falecido em 1875.

de novos e mais aperfeiçoados instrumentos de produção, bem como de *braços*, cumpre seja atendida, *com auxílio do Estado*, visto que este, como fica dito, e ninguém pôde em boa fé negar, apertou em círculo de ferro a iniciativa individual.

Não temos capitais, dizem alguns; eu acredito que os temos, senão o país já estaria fundido. Admito, porém, que os não temos (só para o fim de argumentar). O país tem *inteiro crédito no interior*, e posição vantajosa desse elemento no exterior; sei perfeitamente que *crédito* não é capital, — porém, quem ousará sustentar que ele não cria *capital*? Temos, pois, *excelente base* para auxiliar a lavoura, não com *papel moeda*, porém fazendo aparecer o uso da letra hipotecária *dentro do país*, e ninguém dirá que esse instrumento é papel moeda, pois representará capital na razão de metade do seu valor, segundo dispõe a lei de 24 de setembro de 1864. E o credor (parte mais forte) tem sempre os meios de sustentar as avaliações dentro dos limites do valor real dos objetos. Há dificuldades na organização dessas instituições de crédito? É possível; as dificuldades, porém, fizeram-se para *serem vencidas*. Pois um governo *onipotente*, como é o governo do Brasil, recua diante de filigranas, para alcançar um grande fim de utilidade pública? Seria escarnecer do bom senso do país acreditar nessa coarctada: basta querer, e neste caso o querer é poder¹³⁴, sem a mínima dúvida, e nem é preciso rasgar a lei ou saltar por cima das suas disposições, como tantas vezes se tem feito neste abençoado torrão que nos viu nascer. — E para *começar desde já* as operações em escala *bastante grande*, aí tem o governo ao seu lado o Banco do Brasil, essa poderosa instituição de crédito à qual, desde 1º de setembro de 1864 até o último dia deste século, a nação assegurou créditos, só pelo uso do *crédito nacional*, de quantia não inferior a *duzentos mil contos*, sobre a base de um juro módico de 6% ao ano, acumulados de seis em seis meses, como é de boa prática mercantil. E não se tratará de arrebatar nem a mínima partícula

¹³⁴ Referência à frase célebre de Gaspar Silveira Martins, então ministro da Fazenda de janeiro de 1878 a 8 de fevereiro de 1879.

desses benefícios ao banco, bem pelo contrário, de *aumentá-los!* Quereis saber como? É a operação mais simples *do mundo*.

O crédito mais bem estabelecido e firmado no Brasil é o de que gozam as *apólices da dívida pública do Estado*, que têm a renda de 6% ao ano. Eleve o banco o crédito de seus *títulos hipotecários* ao mesmo que paga a nação, cobrando 1% de comissão anual aos lavradores, e uma amortização *anual* que poderá *variar* segundo convenção com os que solicitarem os empréstimos, porém, que o banco deve facilitar até 1% *acumulativo anualmente*, sobre a base do capital emprestado originariamente, o que *extingue a dívida* em trinta e tantos anos. Com estas condições, *lealmente executadas*, o banco empresta à lavoura dentro de um ano pelo menos *cem mil contos* do seu crédito, e no fim de alguns anos terá em circulação os 380.000:000\$, ou (segundo a interpretação que quiser dar aos seus estatutos) 250.000:000\$ de letras hipotecárias; e o lavrador não terá precisão de sacrificar o crédito do banco vendendo os seus títulos a desconto, pois os dará em pagamento ao par, *1/2 % mais, ou 1/2 % menos*. O banco aumentará os seus rendimentos em um *a três mil contos por ano*, sem outro risco além do *inerente à natureza das cousas*. O país sentirá então o benefício *real e positivo da existência da grande instituição de crédito*. A amortização dos títulos não pode ser exigida sendo na razão das que forem sendo realizadas pelos devedores, — portanto a operação por *esse lado* é isenta de *qualquer risco* para o Banco do Brasil. O que mais pode exigir uma administração prudente, honesta e inteligente? O governo conseguirá isso do Banco do Brasil amanhã, se o tentar. A *boa razão* assegura o resultado da negociação que só por falta de *compreensão* pode falhar. E aí teremos a letra *hipotecária acreditada*, e o país utilizando-se em larga escala do *instrumento* hoje desacreditado, porque não quiseram ou não souberam fazer uso dele.

E nem há necessidade do banco obrigar-se *permanentemente* ao pagamento de juro tão elevado, basta para isso que o título consigne em sua redução o direito do banco de o resgatar *por*

séries ao par, quando lhe convier; e, portanto, dando-se redução na taxa dos juros com caráter de permanência, o banco anuncia a redução que lhe convier aos títulos de números tais a tais que não vierem ser cobrados até a data prefixada nos anúncios. O que deveria ficar bem estabelecido, no acordo entre o governo e o banco, é que o estabelecimento não frua maior benefício do que 1% ao ano, dos empréstimos por esta forma feitos à lavoura, visto que não empresta o capital dos seus acionistas, porém o seu crédito, que é também do país.

Em seguida, é fácil de prever, se irão fundando outros bancos nas províncias ou circunscrições de províncias para que *todas* participem dos benefícios do novo instrumento, que as aliviará dos juros onerosos sobre suas transações, que hoje a *usura* confisca à *produção*, e o país entrará em nova fase econômica, aumentando enormemente a sua *produção*.

Duvidais da eficácia do *crédito* como instrumento de produção? Pois realizai o acordo com o Banco do Brasil *amanhã* e experimentai! É o gemido de um morto (assassinado) quem vos exorta a fazer o bem do país! Demasiado o sabeis, a voz do sepulcro não tem aspirações.

A reunião e discussões do Congresso Agrícola no momento em que me ocupo de escrever o resumo histórico de minha amargurada vida financeira, levou-me demasiado longe nesta parte, pois eu tratava apenas de fazer conhecida a minha intervenção em auxílio da lavoura; fazendo esforço inexcedível no que toca a vias de comunicação; protestando na Câmara dos deputados há mais de 20 anos contra a tendência da elevação da taxa dos juros com as seguintes palavras: “Acreditai, senhores, que a taxa elevada dos descontos é uma víbora faminta que devora as raízes da produção”.

Dois estabelecimentos agrícolas que me pertenciam foram dotados com toda a classe de instrumentos aperfeiçoados,

inclusive os arados a vapor que trabalham na fazenda da Atalaia, em Macaé¹³⁵, sendo os primeiros importados no Brasil.

Reconhecendo o atraso em que se achava a indústria açucareira, mandei vir da ilha Maurícia, um dos homens que conhece o fabrico de açúcar científica e praticamente quanto se pôde desejar, o *Sr. Patureau*, que atualmente monta o engenho central do *Porto-Feliz*, na província de S. Paulo, e finalmente, observando a inércia do governo naquilo que mais interessava ao país, (suprimento de braços para a *grande lavoura*) até me lembrei de fazer uma experiência do trabalho *coolie*, que não falhou como se diz, *pois metade* dos braços importados em número de 174 são muito bons, ou todos os que foram contratados segundo minhas ordens entre gente do campo, sendo péssimos unicamente os vadios de má lei, contratados na cidade de S. Luiz, em contravenção às minhas instruções. Oxalá que para o Brasil viessem uns 100.000 por ano, durante *dez anos*, desses *coolies*, pois a crise do *trabalho* se acharia dominada, embora tivéssemos de pagar as passagens de retorno aos que não fossem bons, pois jamais me passou pela mente *colonizar* o Brasil com essa raça, porém, sim, desviar com esses braços uma crise que me preocupa há muitos anos, e com mais força depois de votada a lei de 28 de setembro de 1872.

A agricultura não foi jamais para mim objeto de atenção direta; todavia, os fatos que ficam narrados justificam a meu ver, a exposição que deles faço, no intuito de tornar patentes os meus esforços nesta parte, que interessa em grande escala a vida econômica do Brasil, apesar de não ser esse o ramo de atividade a que me dediquei.

¹³⁵ Essa fazenda, como outras denominadas “Boa Vista” e “Córrego de Ouro”, foram adjudicadas a Mauá na questão da herança da Viscondessa de Vila Nova do Minho, por dívidas dela e dos seus herdeiros à casa bancária Mauá, Mac Gregor & Cia.

Banco Mauá & C.

Rompendo a ordem cronológica dos fatos em que tive de intervir e que interessaram à vida econômica e financeira do meu país, deixei para minhas últimas apreciações, os que dizem respeito à instituição de crédito de que vou ocupar-me.

Já em 1875, quando me foi negado um modesto auxílio que era reclamado pelas condições excepcionais em que se viu colocado o Banco Mauá & C., em país estranho, pela terceira vez depois de ter conseguido fazer recuar ali os elementos dissolventes que guerreavam o Banco, tive a intenção de fazer esta exposição, de que fui desviado por amigos que viam na manifestação um ato de despeito, quando, aliás, então como hoje, entendo ser ela o cumprimento de um dever.

A questão de *oportunidade* foi, porém, devidamente pesada em meu espírito, e, refletindo na vastidão dos interesses de terceiros, que ainda se concentravam no Estabelecimento, e adoçada a *fórmula* do martírio a que me condenavam com o nome de uma *moratória*, entendi que devia entregar-me em corpo e alma ao cumprimento dos deveres que a situação me impunha, e procurei cumprir-los da melhor maneira que as circunstâncias permitiam. Mais tarde me ocuparei da demonstração que corresponde a essa última fase da vida financeira do Estabelecimento, pois não devo preterir a origem e desenvolvimento, *marcha cronológica* dos fatos em que vou tocar, que só assim podem ser bem explicados.

I

A ideia da concentração absoluta do crédito em um só Banco, que apareceu em 1852, sempre me repugnou, e só por condescendência entrei nas vistas do ministério que fez passar a lei de 23 de julho, que levava em suas entranhas esse

pensamento como depois se manifestou, sendo certo que minha posição no anterior Banco do Brasil, por mim criado, que tinha ainda 17 anos de vida a percorrer, dava-me elementos para resistir com vantagem a semelhante ideia.¹³⁶

Reconhecendo, porém, pelas conversas que tive com o Ministro da Fazenda da época¹³⁷, até que ponto ficaria ele contrariado, assumida por mim essa posição, desisti, abrigando a esperança de concorrer para que a grande instituição de crédito que se ia criar inoculasse na vida econômica e financeira do país uma nova era de desenvolvimento e progresso.

Tomei, pois, parte ativa na organização do atual Banco do Brasil,¹³⁸ sendo eleito para um dos seus diretores. No entanto, manejos eleitorais haviam dado ingresso na Diretoria a alguns nomes próprios que me eram hostis, realizando-se a exclusão de outros que se achariam a meu lado nas votações. Em tais circunstâncias, recusei o cargo, apesar das vivas instâncias do Ministro da Fazenda, para que entrasse no respectivo exercício.

Afastada assim a minha intervenção na marcha administrativa do Banco, aguardei o seu desenvolvimento, observando atentamente os movimentos do vasto mecanismo de crédito, que o amálgama dos interesses concentrados nos dois Bancos que funcionavam anteriormente representavam — fortalecidos ainda pelos privilégios e concessões, que foram outorgados ao novo Banco do Brasil.

No fim de algum tempo convenci-me de que esse Banco não preenchia a elevada missão a que fora destinado por sua

¹³⁶ O projeto foi apresentado no Senado consubstanciando as ideias de Rodrigues Torres (Itaboraí). A lei n° 683 é de 5/7/1853 e faz a fusão dos dois bancos existentes na praça (o do Brasil e o do Comércio), transformando-os em um só Banco sob o nome: Banco do Brasil. O decreto n° 688, de 15/7/1853, autorizava o governo a fazer um empréstimo aos referidos bancos, em bilhetes do Tesouro, sob caução dos títulos da dívida pública.

¹³⁷ Rodrigues Torres (Itaboraí) foi ministro da Fazenda de 11 de maio de 1852 a 6 de setembro de 1853.

¹³⁸ O Decreto n° 1223 de 31/8/1853 aprovou os seus estatutos.

organização, deixando de realizar os serviços que a nação tinha direito de esperar da organização de tão poderosa instituição de crédito, que só pela magnitude do *capital* com que devia funcionar, indicava progresso econômico de subida importância.

II

Conforme minhas ideias sobre o monopólio, este, uma vez constituído, encarrega-se *ipso facto*, de satisfazer às necessidades que a livre concorrência (cujo princípio salutar é pelo monopólio esmagado) pode trazer em bem dos interesses gerais. Ao Banco do Brasil haviam os poderes do Estado conferido um monopólio de *fato* autorizando a incorporação de um enorme capital (trata-se de uma sociedade anônima, exceção do direito comum que no Brasil se acha sob a *tutela do Governo*), e um monopólio de direito pelas condições e favores com que foi amparada a instituição.

Durante o período de expectativa a que me referi, confiava eu, que a administração do grande Banco se ocuparia de assentar, em larga *base*, o mecanismo de crédito que lhe fora entregue.

A criação de uma *caixa filial* em todas e cada uma das capitais das vinte províncias do Império, além de mais algumas em localidades onde regular desenvolvimento econômico se fosse manifestando, pareceu-me que ficaria desde logo assentada, para ir-se realizando, gradualmente, porém sem demora, e com tenaz perseverança. E facultando ao Governo a organização dessas filiais, pelo modo que a Diretoria julgasse mais conveniente, desaparecia a maior dificuldade; pois, quanto ao pessoal, a Diretoria *escolhia* seus *mandatários*, e quanto ao capital, nada impedia que uma base mínima, *proporcional* às exigências locais, ficasse estabelecida, para ir sendo aumentada, à medida que as transações se fossem desenvolvendo. Era o ensino e o tirocínio do *uso do crédito*, em um país tão vasto que mal o conhecia naquela época, exceto na capital; e aí mesmo, entorpecidos os

seus movimentos, sendo certo que, os seus passos vacilantes em algumas e mui poucas capitais de províncias, não representavam ideia alguma financeira.

O Banco do Brasil tinha, pois, a missão de tornar conhecido o uso do mais poderoso instrumento da civilização moderna, no tocante à criação da riqueza em toda a extensão do território pátrio, entranhando-o na vida econômica das localidades onde a presença de elementos suficientes, criados ou por criar, permitissem ser ele empregado com vantagem.

O mecanismo do crédito uma vez introduzido, apoiado no poderoso influxo do centro de que emanava, que encerrava em *si mesmo a confiança*, levaria a vida ao capital *inerte* (por assim dizer em *dormência*), que superabunda em todos os cantos do Brasil, convertendo assim em instrumentos de produção, recursos dispersos e inutilizados para a criação da riqueza individual e consequentemente nacional. Tal era a perspectiva que se me figurava como consequência da organização do grande Banco do Brasil, o que só podia justificar o monopólio prática e legalmente criado.

III

Não foi isso o que se deu: minha intimidade com o 1º presidente do Banco, o conselheiro Lisboa Serra¹³⁹, que, cheio de merecimento, foi roubado à pátria na primavera da vida, deu-me conhecimento do que se passava no seio dessa Diretoria. Encarava-se o Banco do Brasil, como uma grande caixa de descontos *local*,— que devia realizar essas operações pela taxa

¹³⁹ O Banco iniciou suas operações em 10 de abril de 1854 e, para ser presidente da instituição, foi escolhido o conselheiro José Duarte Lisboa Serra, funcionário da Fazenda que, como deputado pelo Maranhão, trabalhara na Câmara pela aprovação do projeto de fusão. Lisboa Serra foi deputado desde 1847 e presidente da Bahia em 1848. Depois tornou-se novamente deputado em 1853. Faleceu em 16 de abril de 1855.

mais alta que fosse possível obter, sendo o princípio regulador a maior ou menor confiança dos diretores nas firmas oferecidas. A criação de caixas filiais encontrava resistência tenaz, e qualquer operação de *finanças nem era compreendida*. E nem era isso lá muito para admirar, pois, se mesmo na alta administração do país, tendo nós tido muitos ministros da Fazenda, os que se possam chamar ministros de *finanças*, foram poucos, como esperar-se a compreensão de tais assuntos, nos *eleitos* do escrutínio que leva à mesa dos diretores das instituições de crédito do Brasil os chamados *escolhidos* dos acionistas?

Em presença dos fatos de que tive conhecimento quase desanimei!

Era ainda, porém, essa a época das maiores aspirações de minha alma, pois, satisfeito com a organização social do país, convencido de que o jogo regular do mecanismo das instituições políticas adotadas, assegurava-lhe o *bem estar*, não sonhava eu então senão com ideias que entendiam com a prosperidade de minha pátria — o que por certo não exclui o pensamento tratando-se do emprego de capital, da compensação honesta que as condições do emprego legitimam.

Foi em tais condições de ânimo, que eu fiz algum estudo da situação dos elementos de crédito de que o país dispunha, e convencido de sua insuficiência, assaltou-me o desejo de pôr ao serviço do nosso progresso um novo instrumento que, afastando-se da tutela do governo, pudesse ter o necessário desenvolvimento independente de qualquer *intervenção governativa*; em outras palavras, a *iniciativa individual* pondo em movimento suas combinações, aceitando a responsabilidade de seus atos perante o direito escrito, mais ou menos restritivo, que obedecia às ideias que têm predominado em uma legislação que se afasta dos princípios em que assentam os direitos naturais do homem, que não deixam à lei o direito de proibir senão o que pode prejudicar a sociedade, ou tocar nos direitos de *terceiros*, legislação que,

desenvolvida ulteriormente em leis preventivas, tem estendido sua ação proibitiva a atos do *livre arbítrio*, dentro de sua mais legítima esfera de ação, tratando-se de um país que pretende ser governado por princípios que garantem a liberdade do cidadão.

Amparando-me nas disposições legais que regulam o princípio da comandita dos capitais para qualquer fim honesto, assumindo a responsabilidade ilimitada perante a lei, julguei afastado o *arbítrio governativo* na combinação que adotei. Eis aí a origem do Banco Mauá na primeira fase de sua organização.

IV

Formuladas por mim as condições de existência da sociedade bancária, e obtida a coadjuvação de amigos importantes, não me julguei dispensado de consultar sobre elas os meus amigos que compunham o ministério que governava em 1854. — Entreguei a S. Ex. o Sr. Visconde de Paraná, chefe do gabinete e ministro da Fazenda¹⁴⁰, os estatutos, e pedi-lhe que, por se, e consultando o seu colega da justiça,¹⁴¹ me dissesse se, em face da *legislação vigente*, encontravam algum obstáculo ao pensamento formulado, não lhe ocultando a aspiração que essa forma envolvia, de funcionar, a nova sociedade fora do *arbítrio governativo*, a que estavam sujeitas as *sociedades anônimas*, existindo até no código a disposição exorbitante de poderem ser dissolvidas administrativamente sem a intervenção dos votos dos acionistas, o que, tratando-se do emprego de capitais, parecia-me uma anomalia, no que S. Ex. concordou e ficou de dar-me sua opinião como ministro e como amigo sobre os estatutos da sociedade que eu submetia ao seu bom juízo e critério.

¹⁴⁰ Paraná foi chefe de gabinete e ministro da Fazenda (Ministério da Conciliação) desde 6 de setembro de 1853 até quase a sua morte, em 3 de setembro de 1856, sendo substituído interinamente por Wanderley (Cotegipe) em 23 de agosto de 1856, em virtude da moléstia.

¹⁴¹ O ministro da Justiça era Nabuco de Araújo, que também atuou no Gabinete da Conciliação, desde o início até o fim deste gabinete, em 4 de maio de 1857.

Uma semana depois, disse-me S. Ex. que achava a minha combinação isenta de qualquer objeção assim legal como de outra espécie; e para provar-me sua plena aprovação, disse-me que, não podendo como ministro ser interessado na sociedade bancária, seu filho mais velho subscreveria com 50 contos, seu genro com 30, e o pai deste com 50, e que não hesitaria em recomendar a todos os seus amigos que subscrevessem ações; tal era a confiança que minha gestão lhe inspirava.

Satisfeito com aprovação tão *qualificada e positiva*, dei imediatamente andamento ao projeto, abrindo eu a lista dos subscritores com 600 contos além da minha responsabilidade ilimitada. Em dois dias ficou preenchido o capital social e fechada a lista da subscrição com sócios comanditários¹⁴².

¹⁴⁴ O contrato da casa bancária Mauá, Mac Gregor & Cia foi firmado em 31 de julho de 1854. Por nova escritura, de 29 de agosto de 1854, verifica-se que os sócios gerentes, solidariamente responsáveis por todos os seus bens para com terceiros eram, nesta cidade, Barão de Mauá, Alexandre Donald Mac Gregor e João Ignácio Tavares. Em Londres, os responsáveis eram os mesmos, sendo que a eles se somava mais um indivíduo, escolhido pela administração. Por esta mesma escritura, verifica-se ainda que eram sócios comanditários da casa bancária, entre outros: Militão Máximo de Souza (Barão de Andaraí), José Antonio de Figueiredo, (pai do Conde de Figueiredo), James Andrews, Manoel Joaquim Ferreira de Mello, Manoel Pinto da Fonseca, João Antonio de Miranda e Silva (que foi diretor da Cia. de Carris da Tijuca), José Francisco Mendes, Antonio Ribeiro Queiroga (que foi um dos gerentes). Bernardo Casemiro de Freitas, Loquai David & Co., Amaral & Basto, Antonio José Teixeira de Faria, Antonio Alves Ferreira, Manoel Corrêa de Aguiar (secretário da Estrada de Ferro Mauá), Roberto Emery & Co., Jeronymo José Teixeira (pai do futuro Visconde de Cruzeiro e sogro de uma filha de Paraná), José Antonio Soares, Manoel Monteiro da Luz, Flores, Filho & Cia., Joaquim da Fonseca Guimarães & Cia., Antonio José do Prego, Pereira & Cia., Luiz Tavares Guerra (futuro sogro de um filho de Mauá), Antonio Ferreira Neves, João Pedro da Veiga, Hoggetdown & Cia., Ireneo Evangelista de Souza, L. Leconte Ferou & Cia., Henrique Ferran, S. Binoche, Debienne & Cia., Militão Correia de Sá, Dr. José Agostinho Vieira de Mattos, João Manoel Correia da Silva, Manoel Teixeira de Souza, Antonio Luiz de Magalhães Mangureira, Manoel T. de Souza, Carlos Emilio Ade, Adet & Cia., Sammarne, F. Rumeri, Augusto Leuba & Cia., Stephen Busk & Cia., Mackey Muller & Cia., E. W. Malet, André Steele, Muller Sillo & Cia., Hugo Bird, Manoel Joaquim da Rocha Lima e Augusto Ferreira de Almeida. O capital inicial era de 6.000 contos, mas podia ser aumentado, a critério dos sócios, até 12.000 contos de réis.

Não se fez esperar uma posição financeira satisfatória a essa instituição de crédito; o ingresso do capital subscrito se operou rapidamente devido à demanda que apareceu para o seu emprego; os depósitos foram afluindo, e já em 30 de dezembro de 1854 devia ter lugar a última entrada do capital subscrito, e receberem nesse ato os sócios comanditários as ações correspondentes.

Foi então que inopinadamente apareceu o decreto de 13 de dezembro de 1854 sem outra prevenção, além de ligeiras conversas durante semanas anteriores, pelas quais tive conhecimento da oposição decidida de alguém que gozava da mais alta posição de influência nos conselhos do governo, quanto à divisão do capital das sociedades em comandita por ações, mormente em referência a instituições de crédito, que no seu entender, *careciam da tutela do Governo*, negando eu aliás sempre essa necessidade, que encarava como uma sentença de morte contra a iniciativa individual. Compreendi, todavia, que alguma disposição legal viria em breve embaraçar a organização de tais sociedades. Não me passou, porém, pela mente que aquela que eu havia organizado, tendo os seus estatutos registrados no Tribunal do Comércio, pudesse encontrar o menor obstáculo ao seu andamento, exceto pela intervenção legal do poder judiciário nos casos previstos na lei comercial. Enganei-me, pois apareceu aquele decreto *proibindo* o que a *lei não proibia* e, além disso, dando o governo ao decreto-lei *efeito retroativo!* espantoso arbítrio, que feria todos os princípios aceitos como *dogma inatacável* no regime governativo das sociedades civilizadas!

Em tais circunstâncias cumpria-me optar por um dos dois caminhos vendo assim menosprezados direitos tão preciosos: ou liquidar com a menor demora possível todos os negócios em que

me achava envolvido, e ir gozar em país estrangeiro do rédito vantajoso que essa liquidação me assegurava (impedindo-me de seguir esse caminho os interesses de terceiros que já então se grupavam em torno do meu nome); ou então, realizada essa liquidação, entregar-me durante meia dúzia de anos à meditação e aos estudos dos problemas sociais, e, fortalecido por esses estudos, reaparecer preparado para pleitear perante a razão pública, a necessidade de assegurar no regime governativo do país, os *direitos inalienáveis do homem*, direitos que não podem ser impunemente desconhecidos. E grave erro tem sido cometido pelos partidos políticos a quem tem sido entregue a governação do Estado, decretando e mantendo essas leis preventivas, e, portanto contrárias à liberdade e aos verdadeiros princípios em que assenta o trabalho das sociedades no intuito de desenvolver a iniciativa individual, que tão poderosamente concorre para a criação da riqueza, que é a pedra angular em que assenta a civilização moderna.

VI

Autorizados pelos acionistas na sessão da Assembleia geral, que teve lugar a 23 de dezembro de 1854, na qual lhes fiz presente o decreto que atentava contra direitos individuais firmados na proteção da lei, tive de reorganizar a sociedade, em obediência a esse ato governativo, retirando-se os sócios que se não conformaram, que poucos foram.

Ficou, porém, desvirtuado em sua *base*, o mecanismo da instituição — a divisão do capital social em ações transferíveis à vontade dos portadores, depois de recolhido o capital subscrito o que com a influência que todos me reconheciam nessa época, — facultava-me elevar o capital social a uma *grande soma*, em harmonia com minhas vistas criadoras, pois era minha intenção fazer aquilo que o Banco do Brasil recusava realizar.

Em *poucos anos*, uma filial do Banco Mauá se acharia estabelecida em cada uma das capitais das vinte províncias do Império, além de muitas outras em localidades de alguma importância do Brasil; e, secundado esse mecanismo de crédito com filiais em Londres e em Paris, ficariam criados no Banco Mauá & C. elementos com base para alimentarem operações de crédito e finanças, que interessariam em *grande escala* ao progresso econômico do nosso país.

Ficou falseada a base de minhas combinações pela intervenção indébita do poder executivo da época, que me privou de criar um alicerce suficiente para apoiar o vasto mecanismo de crédito que eu tinha na mente, o qual, assentado em uni *capital realizado de vinte mil contos* (como me seria fácilimo ter conseguido), se constituiria o centro de todo o movimento monetário e financeiro da América Meridional em ligação íntima com os principais centros monetários da Europa. Realizado esse pensamento, as empresas brasileiras, amparadas pelo crédito do governo imperial, não teriam por certo de *arrastar-se abatidas aos pés* da usura desapiedada de maus elementos financeiros da praça de Londres; 5% de garantia e não 7% seria base suficiente para eu e meus agentes termos conseguido a coadjuvação do capital europeu para as nossas empresas de viação, e quaisquer outras, de bem demonstrada utilidade para os capitais a empregar, encontrariam apoio *fácil e eficaz*, desde que a casa Mauá representasse na Europa um *interesse BRASILEIRO de primeira ordem*. Quantas CENTENAS de *milhares de contos* seriam poupadas à riqueza pública do Brasil só com a DIFERENÇA dos juros garantidos às empresas efetivamente realizadas no prazo dos respectivos contratos, eu convido a *quem entender de cifras* a fazer o cálculo.

Aos que acolherem com o sorriso da incredulidade esta manifestação de serviços que eu ambicionava prestar ao meu país, e que seriam uma realidade, se o *confisco de direitos adquiridos* não viesse perturbar todos os meus cálculos, eu

convido a acompanhar-me no histórico assaz resumido *das transações* do estabelecimento, embora *falseado* em sua *base*, em que vou entrar; e acredito que ninguém, em boa fé, ousará negar que, se com *elementos escassos*, eu consegui elevar a casa Mauá à altura de um verdadeiro *monumento nacional*, muitíssimo mais teria conseguido, se o poder público, que tem o *dever* de proteger e amparar os interesses legítimos, me não viesse desnortear, desde o começo, com o atentado governativo a que me tenho referido.

Realizada a reorganização do estabelecimento, como fica dito, em obediência ao decreto, prosseguiu ele sua marcha regular, sem o menor tropeço, durante três anos, e as transações se foram aumentando gradualmente — dando a casa Mauá a *lei* em operações de *câmbio* nesta praça, apesar de sacar sempre sobre a sua filial de Londres, aproveitando os créditos que eu havia conseguido abrir na Europa para cobrir, sem risco, boa parte dos saques efetuados.

A crise americana de 1857 fez aparecer a primeira nuvem negra no horizonte da casa, sendo-nos recambiada uma forte soma de cambiais, tomadas para cobrir saques efetuados.

O preço do café nos mercados de consumo sofreu violento abalo, devido a essa crise, o que determinou oscilações, das quais a casa se aproveitou para ressarcir, sem maior demora, os prejuízos suportados.

Essa crise patenteou logo no seu começo o débil esteio em que os homens da escola metálica se apoiavam para firmar o seu sonho dourado, de realizar a conversão metálica do nosso papel moeda, o que eu considerarei sempre impraticável (exceto durante raras intermitências), enquanto outros *elementos*, com base sólida na *produção*, não viessem em auxílio de semelhante ideia.

O *desequilíbrio* que o primeiro sopro da crise manifestou deixou provado que a ideia era prematura.

O *ouro*, que fazia momentaneamente as funções de meio circulante, em concorrência com o papel-moeda, converteu-se repentinamente em *mercadoria*, que teve de ser desde logo exportada para *suprir o déficit* que a queda no valor dos produtos acarretava.

Prestes a seguir o mesmo caminho estavam 12 a 14 mil contos de moeda de prata, que serviam para trocos miúdos, e funcionavam também como meio *circulante*, para as transações mínimas de compra e venda dos objetos mais necessários à vida, nos mercados. Foi esse assunto motivo de preocupação para o ministro da fazenda da época, que acreditava que trazer esse fato seria perturbação a essa classe de operações, ao verem-se assim repentinamente privadas de tão forte soma de instrumento de permutas em que se apoiavam.

Fui convidado pelo Sr. Souza Franco¹⁴³ para discutirmos as complicações que podiam dar-se nesse terreno, em presença da posição enfraquecida do câmbio sobre Londres; e desde logo concordamos que, quanto ao Banco do Brasil, tendo ele a opção, por seus estatutos, de pagar suas notas em ouro ou em papel moeda do tesouro, e tendo em seus cofres quantia sofrível deste, podia salvar a sua reserva metálica.

Concordamos também logo que nada havia que providenciar quanto ao *ouro* em circulação, que já se exportava em grande escala, pois exigiria isso sacrifícios de maior vulto.

Quanto à prata do antigo toque e cunho que circulava, pareceu ao ministro e a mim também caso mui grave vê-la repentinamente *desmonetizar-se*, sendo também exportada como mercadoria para preencher o *déficit* mercantil. Achava-se o câmbio sobre Londres a 25%, e uma queda de meio *penny* mais determinava a exportação dessa prata, ficando uma série de

¹⁴³ Souza Franco foi ministro da Fazenda de 4 de maio de 1857 a 12 de dezembro de 1863.

transações urgentíssimas privada repentinamente de tão forte soma, instrumento de permutas que lhe era próprio, pois o meio circulante de papel moeda miúdo era *escasso*, vendia-se mesmo com prêmio para as províncias.

Tendo presente as tabelas do valor, nos mercados de consumo e das existências dos nossos principais produtos tivemos de apreciar a *possibilidade* de fazer frente à emergência, sem que o Tesouro suportasse maiores encargos; e chegamos à convicção que o câmbio de 25% podia sustentar-se, o que desviava o mal que receávamos. E daí nasceu a autorização à casa Mauá para oferecer à praça cambiais sobre sua filial de Londres com a responsabilidade ou garantia do Tesouro, não podendo o governo efetuar saques sobre seus agentes financeiros. Essa operação, que foi tão mal apreciada, e até *caluniada* pelos elementos em oposição nessa ocasião, foi assunto de madura reflexão e estudo entre dois homens que entendiam da matéria e compreendiam o alcance da medida.

E nem deixou essa operação de ser realizada com bastante risco de perda para a casa Mauá, pois tanto o ministro, como eu, nos enganamos na apreciação da *cifra* de cambiais que seria preciso passar para conservar o câmbio ao tipo que *consequia* o resultado desejado.

Autorizou-me S. Ex. a sacar desde logo por £ 400.000 por um aviso, que me foi entregue, e para o seguinte paquete, vendo que o câmbio se conservava frouxo, alarmou-se, e com dificuldade obtive outro aviso por mais £ 350.000, sendo em ambos os paquetes consideravelmente *excedidas* as operações, a *risco da casa*. — Em seguida, não foi mais possível conseguir do ministro que aumentasse a cifra da responsabilidade do Tesouro, e, vendo eu que o malogro era certo, e que nos punha a ambos a descoberto perante os que censuram tudo sem conhecimento de causa, tomei a resolução de continuar as operações ao câmbio prefixado, durante os *três meses* em que o podia fazer,

antes que fosse necessário cobrir os primeiros saques com remessas correspondentes, e o total destes elevou-se a *um milhão e oitocentas mil libras esterlinas!*... Se a operação *falhasse*, o ministro seria provavelmente apeado com ignomínia, e o seu sucessor, *quando muito*, indenizaria a casa Mauá do prejuízo nas £ 750.000 — ficando toda a responsabilidade de *perda em mais de um milhão de saques* a cargo da casa!

Felizmente realizaram-se os dois pequenos empréstimos, em Londres, para as companhias que deles necessitavam, únicos efetuados para o Brasil a 41%, o que se conseguiu quando a operação das cambiais ameaçava risco de perda considerável. O *efeito moral* da realização daqueles empréstimos fez aparecer reação imediata, e liquidou-se a operação total dentro de 5 a 6 meses, depois que fora empreendida, com um modesto benefício de cerca de 1%, podendo facilmente ter deixado 4 a 5% de prejuízo, senão mais, falhando os empréstimos referidos. — E, no entanto, Souza Franco e eu fomos maltratados por termos prestado um bom serviço ao país, do que ainda hoje, no fim de 20 anos, estou *intimamente convencido*.

Desse modo, arriscadas foram muitas das operações que a casa Mauá teve de realizar com o Tesouro durante os longos anos em que me prestei a coadjuvar o governo em todos e quaisquer serviços que de mim foram exigidos. E, antes de passar adiante, farei menção de um, que considero de algum valor, realizado poucos anos depois da época a que me refiro.

VII

Em tempo algum fui dos íntimos do Sr. conselheiro Ferraz, nem antes nem depois do seu primeiro ministério.¹⁴⁴

¹⁴⁴ Silva Ferraz (Barão de Uruguaiana) foi presidente do Conselho e ministro da Fazenda de 10 de agosto de 1859 a 2 de março de 1861.

Nossas relações eram de simples cortesia; sendo eu, todavia informado, por intermédio do meu chorado e íntimo amigo o Conde de Porto Alegre¹⁴⁵, das ausências com que S. Ex. me honrava, isso nos aproximou.

Em um dia, em que entrou o pacote da Europa, recebi um recado de S. Ex. para ir falar-lhe, — o que logo fiz, e achei o honrado ministro da fazenda amofinado e irritado mesmo. Disse-me S. Ex.: acabo de receber cartas dos nossos agentes financeiros em Londres, que me põem em embaraço sério, além da indignação que o fato inspira; pois *exigem-me na volta do vapor* o saldo da sua conta, que neste momento é importante, o que é impossível realizar-se sem produzir violento abalo no câmbio (que estava na ocasião excessivamente frouxo), ou, do contrário, impõem ao governo a entrega do saldo dos títulos do último empréstimo, que se não pode emitir em sua totalidade, com uma *enorme diferença* não só do preço da emissão, porém ainda consideravelmente *abaixo* da cotação em Londres, 5 a 6%, em pagamento desse saldo. Como *Brasileiro*, fiquei também indignado com o procedimento dos agentes financeiros do Brasil, e declarei ao Sr. conselheiro Ferraz que dentro de uma hora teria S. Ex. no Tesouro uma proposta, que, desviando o golpe, o habilitaria a satisfazer a exigência sem sacrifício do Tesouro, e sem que os poderosos banqueiros pudessem nem ao menos fazer a menor reflexão, quanto mais articular uma queixa contra o Governo Imperial. E cumpri minha palavra. A proposta foi enviada — e obedecia ela ao impulso que me dominava, isto é, a posição do *banqueiro* enfraquecida pelo *coração do Brasileiro*.

Oferecia eu ao governo receber as seiscentas e tantas mil libras esterlinas de títulos em depósito em poder dos agentes, pelo mesmíssimo preço da emissão anteriormente realizada

¹⁴⁵ Manoel Marques de Souza, rio-grandense (Porto Alegre), o herói de Monte Caseros, foi dos maiores amigos de Mauá, aquele que espontaneamente o elegia deputado desde 1853.

(estando a cotação 3 a 4% abaixo), oferecendo em pagamento £ 576.000 de cambiais da casa (saldo do débito do governo em Londres) sendo a única condição que, em vez de serem todas as letras a 90 dias, como de estilo, se subdividissem em mais alguns prazos curtos, para dar tempo aos agentes da casa a aguardar alguma reação no mercado, que desviasse o prejuízo que a operação indicava, se não houvesse alteração na posição conhecida de nossos títulos na praça de Londres. E acrescentei que, para tirar aos agentes financeiros *qualquer motivo de queixa*, o Tesouro em sua correspondência lhes oferecesse a opção de ficarem com as letras, ou os títulos *nas mesmas condições* por mim oferecidas, ficando *anulada a operação com a casa Mauá*, se eles aceitassem como seus os fundos públicos aludidos. Como o mercado se conservava ainda *desfavorável*, preferiram os agentes receber em pagamento do que o tesouro lhes devia as letras sobre Mauá & C., de Londres, entregando os fundos públicos. A operação *no momento*, como fica dito, ameaçava prejuízo, mas enfim eu tive a satisfação de desviar uma IMPOSIÇÃO ao governo do meu país, correndo *todos os riscos de perda* que podiam dar-se, e eram *receados* por quem tinha os melhores meios de julgar! Por outro lado, a operação indicava CONFIANÇA da parte do governo brasileiro, na casa Mauá, por £ 1.200.000.

Quantos brasileiros se encontram no *passado* que, em idênticas circunstâncias, obrassem do mesmo modo, e quantos haverá *no futuro* que aceitem semelhante responsabilidade?

Os que dispõem do arquivo e contabilidade do tesouro são por mim convidados a verificar a exatidão destes fatos, que não é provável encontrem quem os *imite* na vida de nenhum banqueiro, mormente em presença da recordação histórica da dolorosa circunstância que motiva esta exposição.

VIII

Se a operação das cambiais durante o ministério Souza Franco deixou um mínimo benefício em proporção do risco a correr, ela foi todavia de grande valor moral para a casa Mauá, que então contava apenas quatro anos de existência; seu crédito ficou desde então altamente colocado na praça de Londres, o que me permitiu conservar ali em circulação uma grande soma de aceites, utilizando capital, ao *mínimo juro europeu*, que era deste lado empregado com vantagem notável; e, manobrando também as filiais, que por essa ocasião foram sendo criadas no Rio da Prata, e em seguida no Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Santos, S. Paulo e Campinas, e mais tarde no Pará, ficou montado um maquinismo de crédito que realizou operações desse gênero e financeiras em escala desproporcionadamente grande, sendo das mais esperançosas a perspectiva do futuro que o aumento das operações anunciava.

No entanto, força é confessar, essa situação apresentou-se com *demasiada rapidez*; sendo esse fato para mim motivo de viva inquietação e de preocupação constante, manter o equilíbrio, sendo a *base* insuficiente para a magnitude das operações, devido isso à circunstância já por mim mencionada, pois, do contrário, o aumento de capital teria seguido par e passo o desenvolvimento das transações, pondo a sociedade bancária em atitude de resistir a todas as eventualidades de perdas com o capital próprio.

O estabelecimento das filiais do Rio da Prata, tão cedo, na vida da instituição de crédito, carece de explicações.

A pedido do governo imperial, tive de auxiliar com recursos financeiros o governo da praça de Montevidéu, que, apertado pelas aguerridas hostes de Rosas, ameaçava sucumbir a cada hora.

Como já foi dito, além do dinheiro que o governo imperial fornecia por meu intermédio, e de que me não proveio, como é

sabido, nem um real de benefício, sendo *indispensáveis* maiores auxílios, e tendo eu profunda convicção que a sabedoria, previsão e tino, com que era dirigida a política internacional do Brasil pelo Visconde do Uruguai¹⁴⁶, daria em resultado o triunfo completo dessa política no Rio da Prata, evitando-se os perigos de uma guerra prolongada, não hesitei em auxiliar o pensamento do governo do meu país com todos os recursos de que dispunha, que eram de alguma monta.

Ao terminar a guerra achei-me com uma forte soma comprometida; fazer reconhecer essa dívida pelos poderes legais, que iam ser constituídos, e cuidar dos meios de ser embolsado foram assunto, para mim, de graves preocupações.

Visitando Montevideú antes e logo depois de organizado o governo constitucional, e atravessando a campanha, fiquei contristado. Na capital era completa a desorganização em todos os ramos da administração. Quanto a recursos financeiros, o governo, dominado por um grupo de exploradores de má fé; quanto à arrecadação das escassas rendas, prevalecendo a rapina. No comércio, mesmo nas minguadas proporções em que um consumo limitadíssimo colocava esse elemento de vida, reinava a desordem em seus movimentos; agricultura nenhuma; os ricos campos de criação, *pelados*, atravessavam-se dezenas de léguas sem encontrar-se uma só rês; finalmente, o país era um verdadeiro cadáver político, econômico e financeiro; os dez anos de guerra civil haviam tudo assolado. A meu ver só a ocupação brasileira e os novos auxílios do Brasil durante alguns anos, salvaram essa nacionalidade de uma dissolução completa. O Brasil estendeu mão protetora à República, em vez de deixá-la cair em dissolução; entretanto essa política foi, até mui recente data, mal compreendida, atribuindo-se ao governo imperial ideias de absorção, que aconselhariam *visivelmente outra política*.

¹⁴⁶ Paulino de Souza, ministro dos Estrangeiros de 8 de outubro de 1849 até 6 de setembro de 1853.

Conhecedor da verdadeira intenção do governo do meu país, nessa época, julgou dever também *auxiliar* as suas ideias de reerguer a nacionalidade oriental do abatimento em que jazia, pois a desordem nessa região afetava interesses brasileiros; consegui prestar serviços reais e positivos da mais subida importância, à reorganização desse país nessa conjuntura.

A criação do Banco Mauá na República foi o primeiro passo, o ponto de partida para pôr em execução as minhas ideias, a fim de conseguir o bem-estar daquela sociedade.¹⁴⁷

E nem se fez muito esperar uma *mudança radical*: enorme dívida pública *consolidada de mais de cem milhões de pesos* pesava com mãos de ferro sobre todas as fontes produtivas do país, deixando a *propriedade* com valor mínimo, pois desse elemento vital tinham de sair os recursos para pagar os juros e a amortização dessa dívida. Fazer desaparecer esse cancro foi o meu primeiro cuidado, e daqui parti munido de um contrato, firmado entre mim e a legação oriental nesta corte, pelo qual essa dívida ficava reduzida a cinco milhões, o que só foi possível pelo estado de *prostração absoluta* em que o país ainda se encontrava, sendo em qualquer caso difícil conseguir dos portadores dos títulos tão grande abatimento, realizando-se assim a operação, não por uma *imposição* aos credores, mas com *anuência destes!* E, no entanto uma operação destas, que representava um serviço à República, que não pode ser igualado por nenhum outro, que neste século lhe poderá ser prestado, encontrou forte oposição e custou-me trabalho insano obter a aprovação do corpo legislativo! Mais tarde se descobriu que a presença na circulação de mais de quarenta milhões de títulos falsos era a verdadeira causa de tão inaudita

¹⁴⁷ O Banco Mauá & Cia. iniciou irregularmente, no Uruguai, as suas transações em julho de 1856. O contrato para a conversão da dívida pública uruguaia é de 1857. Andrés Lamas era, então, aqui, o ministro oriental pela segunda vez, desde 11 de outubro de 1856 até 1873. Da primeira vez, de 1848 a 1855, obteve surpreendente êxito diplomático, convencendo o Brasil a entrar na política de “intervenção” contra Oribe e Rosas.

resistência, fazendo os falsificadores enorme pressão para que o contrato, que ia descobrir a fraude, não fosse aprovado. O certo é que eu e meus amigos fomos prejudicados em mais de meio milhão de pesos de lucro adicional, que o contrato e a lei que o aprovou nos asseguravam, pois resultou verificarem-se falsos cerca de um terço dos títulos de que havíamos feito aquisição, como base para realizar a operação.

Desde essa época a prosperidade do Banco Mauá, na República, marchou a galope; dentro de *meia dúzia* de anos o país e a instituição de crédito, que o havia amparado, se achavam *ambos* em uma situação invejável — a propriedade havia *quintuplicado de valor*, e o banco tinha depósitos por quantia superior a dez milhões de pesos; suas notas de emissão, recebidas com preferência ao *ouro*, pois até da campanha vinham os gaúchos com seu ouro trocar pelas notas do Banco Mauá! E a República em estado de, em *poucos anos*, não ter em circulação um só título de dívida, tão rápida era a amortização destes com o excesso *de renda!!* Tal foi o resultado de uma série de medidas adotadas em um período de mui poucos anos, em que *o bom senso* dominou no governo daquela nacionalidade: — antes de findar o ano de 1868 — o *Brasil seria o único credor do Estado Oriental*, se a revolução capitaneada pelo general Flores¹⁴⁸, em 1863, não visse acender de novo o facho incendiário da guerra civil.

Esse deplorável acontecimento veio tudo transtornar. Os resultados de esforços de 12 anos, em que me tinha cabido representar um papel importante, se acharam comprometidos. As palavras com que o chefe do movimento inaugurava a sua cruzada causaram-me indignação, apesar de não ser oriental, pois a proclamação lamentava que os ânimos se achassem *enervados* pela *longa paz!* (*meia dúzia* de anos havia apenas decorrido

¹⁴⁸ General Venâncio Flores foi grande amigo de Mitre, chefe rebelde que depois de apoiado pelo Brasil chegou ao governo em 21 de fevereiro de 1865, convertendo-se em nosso aliado contra o Paraguai (Tratado da Trílice Aliança — 1º de maio de 1865).

desde o sucesso de Quinteros); e os convidava a empunhar a lança, como meio de melhorar as condições do país!

Foi esse trecho que me obrigou a fazer ecoar na sala do governo minhas palavras escritas, condenando severamente o desatino, e oferecendo ao governo legal os recursos financeiros de que ele se declarava carecedor para debelar a rebelião, o que fiz em nome da instituição de crédito que se achava encarnada nas veias econômicas do país, pois eram principalmente do país os grandes recursos nela concentrados.

As folhas do Rio da Prata durante 15 meses registraram meus esforços, para trazer os ânimos à *concordia*, ora dirigindo-me ao chefe do movimento, ora ao governo, instando para que cessasse a guerra civil; pois fiquei convencido que embora Flores tivesse, como sempre teve, muito pouca gente, sobravam-lhe os cavalos alheios de que se apoderara; e que ao governo, dispondo de cinco ou seis vezes a força que a revolução pode em tempo algum reunir, faltava capacidade para a dirigir, e a guerra, que tudo destruíra, prometia longa duração. Voltei ao Brasil desalentado.

IX

A crise ministerial, que teve lugar pouco tempo depois, deu em resultado a *missão Saraiva*, registrando o *Jornal do Comércio* da véspera da saída de S. Ex. *as palavras e conselhos que ofereci com minha assinatura*.¹⁴⁹

Se a mudança de política adotada pelo governo imperial *nessa ocasião*, realizada no sentido em que foi resolvida, foi acertada, a história se encarregará de qualificar.

¹⁴⁹ Do “Jornal do Comércio” de 22 de abril de 1864: “A missão especial do Sr. Conselheiro Saraiva — Do alto da tribuna parlamentar foi o ministério interpelado acerca das graves ocorrências que se têm dado ultimamente nas regiões do Prata: — nada mais natural nem mais legítimo. Ausente da capital nessa ocasião, vi-me inibido de emitir francamente o meu juízo a tal respeito, e não querendo, passada a oportunidade, tomar tempo à Câmara a que

tenho a honra de pertencer, mormente agora que ela se acha ocupada nas discussões das leis anuais, de que depende a marcha da alta administração pública, recorro à imprensa para dar a conhecer o meu modo de pensar, a fim de que não se diga que não tenho a coragem das minhas opiniões.

“Sou daqueles que pensam dever o Brasil exercer no Rio da Prata a influência a que lhe dá direito sua posição de primeira potência da América do Sul; o fato de serem as fronteiras do Império limitadas pelas Repúblicas do Prata; os interesses comerciais que a elas nos ligam, avultados na atualidade e suscetíveis ainda de extraordinário desenvolvimento; a circunstância excepcional de habitar na República Oriental do Uruguai um grande número de brasileiros cujos interesses legítimos é rigoroso dever do governo Imperial proteger e amparar; tudo o que, reunido, constitui um interesse nacional de primeira ordem que não pode deixar de ser atendido em todas as épocas e em qualquer ocasião.

“Se vê, pois, que repilo essa política tão apregoada nestes últimos anos, de abstração completa e absoluta nos negócios do Rio da Prata.

Os que a seguem não refletem que não podemos mudar a nossa posição geográfica; os vizinhos que temos ao sul do Império são aqueles que os altos desígnios da Providência aí colocaram. O Brasil não adota a política da China ou do Japão, pretende e deseja conviver com todos os povos cultos e entreter com eles essas relações de fraternidade e de interesses recíprocos que a civilização aconselha a manter na época atual; como, pois, excluir dessa comunhão os seus mais próximos vizinhos?

“É, pois, para mim, motivo da mais viva satisfação ver que o Brasil desperta afinal do letargo em que parecia engolfado, em presença da nefanda rebelião que assolando as campinas da república do Uruguai, fez perigar os interesses e a própria vida dos nossos compatriotas que em grande número habitam nessa República.

“Fui talvez o primeiro brasileiro que ao romper da guerra civil do Estado Oriental, se dirigiu ao governo Imperial pedindo com a maior instância que mais alguns vasos de nossa esquadra reforçassem a divisão naval do Brasil nas águas do Rio da Prata e que um exército de observação se movesse sobre a respectiva fronteira. Era fácil de prever que a invasão Flores poria em risco os valiosos interesses e, porventura, a existência dos brasileiros, e, portanto, se desde logo não fossem tomadas as medidas preventivas que eu reclamava, que mais tarde seria o governo Imperial forçado a intervir em satisfação a esses mesmos interesses.

“Seria eu, pois, contraditório comigo mesmo se censurasse a presença de mais alguns navios de guerra brasileiros no Rio da Prata e de um exército de operações na fronteira do Rio Grande; o que eu lastimo é que a política do meu país em relação aos nossos vizinhos continue a ser a mesma política de movimentos desencontrados, sem ponto fixo, sem ideias claras e definidas, sem um pensamento altamente manifestado e que conciliando nossos interesses nacionais e nossos deveres para com esses vizinhos, nos conquistou no Rio da Prata a posição, a estima e o respeito a que temos jus.

“Lastimo que a intervenção agora anunciada tenha lugar sob a pressão de exageradas declarações, sobre fatos expressos nos relatórios destes últimos dez anos e sobre outras ocorrências em que nem sequer é respeitada a verdade, para melhor se envenenar o espírito público e fomentar o ódio de raças debuxado nesse sangrento passado que está nos interesses, nas conveniências, e na moralidade de ambos os países, fazer esquecer.

“Lastimo ainda que o Brasil apareça no Rio da Prata, não na atitude elevada e digna de uma Nação vizinha, poderosa e amiga, que procura aconselhar, guiar e conduzir a bom caminho, os espíritos inquietos e desvairados que ali perturbam a paz pública e que são a verdadeira causa dos sofrimentos dos brasileiros, mas sim como ares de ameaça que, para mim que conheço de perto os nossos vizinhos, podem ser fatais às negociações que pretende entabular.

E acrescentarei que o triunfo da revolução Flores, contra o governo legal da República do Uruguai, o que era impossível que se desse sem o auxílio das armas do Império, foi também a *origem* das dificuldades com que mais tarde tive de lutar; embora o general Flores compreendesse, desde logo, que hostilizar o Banco Mauá era hostilizar o país.

O seu *desgoverno* em matéria de finanças e administração preparou os elementos destruidores que mais tarde fizeram explosão.

O assassinato do general Flores¹⁵⁰, no momento de constituir-se novamente o governo constitucional, e a colocação de elementos

“Quanto a mim, o Brasil tem para com o Rio da Prata e para com todas as demais nações fracas, que nos rodeiam, uma grande, nobre e elevada missão a desempenhar. Não basta que a política do governo Imperial seja fundamentalmente pacífica, como sei que é; é preciso, é indispensável que uma política ilustrada, um pensamento conciliador, generoso e magnânimo, presida aos atos do governo brasileiro em relação a esses países, para que se apertem os laços que nos unem, e se multipliquem as relações de mútuo interesse e benevolência que convém subsistam entre povos vizinhos e irmãos. As nações bem como os indivíduos têm tanto mais responsabilidade moral pelos atos que praticam, quanto maior é a força de que dispõem.

“O Brasil, colocado em posição tão alta na América meridional, não deve, não pode lançar-se no caminho a que o querem arrastar espíritos inquietos, ideias de exagerada apreciação de nossa força, e mesmo as ruins paixões e interesses ilegítimos que às vezes, acobertados com o manto sagrado do patriotismo, impelem os corações generosos a praticar atos que não resolvem as dificuldades, que podem mesmo complicá-las e aumentá-las extraordinariamente.

“Se, porém, a política do governo Imperial tem sido até aqui, com raras intermitências, vacilantes, insequente, e não poucas vezes irrefletida, dando lugar às amargas decepções que têm justamente magoado o coração de todos os bons brasileiros — é-nos dado esperar que o distinto estadista, o Sr. Conselheiro Saraiva, talento varonil, prudente e refletido, munido de instruções adequadas, vá agora inaugurar no Rio da Prata uma nova era política do Brasil.

“Sem desconhecer o merecimento não vulgar do digno diplomata que nos representa em Montevidéu, cumpre admitir que o nosso enviado, uma das colunas do partido dominante, possuindo sem dúvida a confiança íntima do governo, está mais que ninguém no caso de bem interpretar as vistas do governo, a quem dispensa um apoio firme e decidido.

“Aqueles que, como eu, jamais duvidaram da lealdade da política brasileira no Rio da Prata, embora por mais de uma vez tivessem de deplorar os erros dessa política, aguardam com ansiedade o seu desenvolvimento na nova fase que assume. Oxalá que a título de proteger os interesses brasileiros, não se comprometam ainda mais esses mesmos interesses.

“Nada exigir que não seja justo e razoável, é o segredo do bom êxito que cordialmente desejo à missão árdua e difícil, confiada à ilustração e patriotismo do Sr. Conselheiro Saraiva. Rio, 20 de Abril de 1864. Barão de Mauá”.

¹⁵⁰ Araújo Gondln (Antonio José Duarte de — depois Barão) foi ministro em Montevidéu de 22 de fevereiro de 1868 até 27 de janeiro de 1869 — quando ali chegou Silva Paranhos, em missão especial.

dissolventes na governação do país, fizeram tudo mudar a respeito do Banco Mauá & C., uma perseguição persistente e tenaz ficou desde logo assentada e os seus resultados não se fizeram muito esperar. Enquanto o governo marchou com a lei, embora em nome de *princípios*, impraticáveis temporariamente, devido ao novo *desequilíbrio* que 5 anos de guerra haviam determinado, pude resistir eficazmente. O banco *vencido* entrou em liquidação e esta favorável aos meus interesses na ocasião ia progredindo.

A pressão, porém, foi demasiado violenta sobre os interesses legítimos do país que se concentravam no banca: o ministério chamado *principista* caiu, subindo ao poder novo ministério, composto de homens prudentes, a quem não faltava inteligência, e dizendo-se que o Dr. D. Manoel Herrera y Obes era o chefe desse ministério, o fato indicava que ideias sensatas haviam reassumido a governação do Estado.

Obtida pelo novo ministério a necessária autorização do corpo legislativo, foram-me desde logo oferecidas ideias conciliadoras que, depois de curta discussão, aceitei; e baixou o decreto de 16 de julho de 1868, verdadeiro *contrato bilateral*, que, impondo aos bancos *obrigações e deveres*, conferia-lhes direitos que garantiam a possibilidade de serem cumpridas as condições impostas e aceitas, que aliás eram bastante onerosas.

Tudo prosseguiu regularmente em referência ao Banco Mauá, que cumpria religiosamente as condições que aceitei.

No entanto o mesmo não se dava com outros bancos, que não puderam cumprir as obrigações estipuladas.

Tão potentes eram os elementos de que dispunha o Banco Mauá para satisfazer as obrigações que contraíra, que, sendo permitido ao banco, pelo decreto, retirar dos depósitos de valores, que garantiam a emissão, quantia *proporcional* ao resgate das notas efetuadas, dei eu, não obstante, ordem à gerencia do banco que não retirasse parte alguma desses valores, para evitar discussão no caso de precisar o

estabelecimento de alguma emissão, durante os 20 meses em que o contrato tinha de ser executado.

Falindo outros bancos, que não puderam sustentar-se, determinou o fato nova explosão de má vontade da parte do governo da época contra o Banco Mauá, que encontrou eco no presidente da República, o qual, como já foi dito, era hostil ao banco; foi o ministério mudado e chamados aos conselhos do governo elementos pessoais incompetentes, tornando-se desde logo patente nova guerra ao Banco Mauá.

Tranquilo, na *certeza* de poder cumprir as obrigações, pactuadas, aguardei a manifestação das ideias que se anunciavam como partindo do novo ministro da fazenda: a criação de um Banco Nacional pela concentração dos interesses amalgamados nos diversos bancos.

Não opus a menor resistência a essas ideias declarando apenas que *aceitaria discussão*. Não era isso, porém, o que se queria, e sim a *imposição* de concepções irrealizáveis, geralmente repelidas mesmo pelos inimigos do banco!

Reconhecendo o novo ministro a posição inexpugnável que tinha o Banco Mauá, cumpridas religiosamente, de parte a parte, as condições estipuladas, de que se havia de lembrar? Comunicou secretamente aos outros bancos, que ainda resistiam a sua intenção, a fim de que, prestando eles a garantia que a lei exigia, fizessem uso da emissão que pudessem, e tanto que ao Banco *Navia* ainda na véspera, com data de 20 de janeiro, se concedia fazer uso dessa faculdade.

Tomadas essas precauções a favor dos outros bancos, fez o governo baixar no *dia imediato* (21 de janeiro de 1869) o seu famoso decreto, confiscando o *direito* que tinham os bancos, pelo decreto de 16 de julho, de fazer uso da soma de emissão que pudessem garantir com valores, à satisfação da junta de crédito público; tendo o ministro a lembrança peregrina de apresentar como *única razão do atentado*

que praticava, rasgando por sua única vontade um contrato bilateral. “que os bancos tinham tido tempo de fazer uso daquela faculdade, e por isso o governo a revogava!” isto em referência a um contrato que impunha obrigações que tinham ainda de ser cumpridas, durante os 14 meses que faltavam!

Não houve esforço que eu não empregasse para fazer revogar ou ao menos modificar o atentado governativo, pois afinal já me contentava que me permitisse o governo fazer uso da menor parte da emissão a que já tinha o banco direito, desistindo fazer uso dela quanto ao resto, até a terminação do contrato!

O digno ministro do Brasil, o Sr. Gondim, foi à casa do governo fazer sentir a ilegalidade do decreto de 21 de Janeiro, que para o Banco Mauá era, além disso, uma verdadeira *iniquidade*. A nada se moveram! Feitos os devidos protestos, aguardei as consequências, bem seguro de que não haveria governo no Brasil que me não amparasse contra tão inaudita prepotência.

Em seguida, os *depositantes*, que eram ainda com *grande número*, alarmaram-se, como eu receara e era natural, vendo confiscada ao banco a melhor garantia contra eventualidades, afiançada pelo contrato bilateral já referido.

Uma corrida dos depositantes que durou 20 dias, ficou estabelecida, e, esgotados os recursos disponíveis, teve o Banco Mauá, de Montevidéu, de fechar a porta pela segunda vez, em 11 de Fevereiro de 1869.

Felizmente, ainda foi possível resistir no exterior a esse segundo choque, tal era a magnitude dos recursos de que o estabelecimento dispunha!

O banco local e suas filiais na República entraram novamente em liquidação, realizando-se as operações correspondentes no próprio estabelecimento, e pelos seus empregados, embora sob a inspeção da junta de crédito publico, respeitada sempre minha posição individual.

X

No ano seguinte, foi resolvido pelo corpo legislativo da República que se liquidasse a intervenção do governo, saldando-se em referência aos bancos em liquidação, a conta das notas de emissão, pelas quais a nação era responsável em virtude do decreto de 16 de julho de 1868, entregando a junta dos bancos o resto do ativo, ficando eles sujeitos à *deliberação dos credores*, isto é, às disposições do código do comércio da República.

Sendo-me hostis os elementos de governo, e a maioria das câmaras nessa ocasião, compreendi o *alcance* da medida contemplada e tratei de contrariar da maneira que me era possível o pensamento que evidentemente visava a entregar o estabelecimento aos tribunais, isto é, *fazer uma fogueira* dos imensos valores do Banco Mauá, em prejuízo dos credores no exterior (no Brasil e na Europa). Liquidada a conta com o governo; tomando este a seu cargo a emissão pela forma que a lei impunha, ficavam ainda credores por cerca de *cinco milhões de pesos*, com um ativo de pouco mais de nove milhões, para fazer face a esse passivo.

A liquidação, pela forma desejada, pelos elementos a que me refiro, daria em resultado aniquilar todos os nove milhões para pagar os cinco, se ainda algum *déficit* não tivesse de aparecer!

Desviar semelhante golpe foi a ideia dominante no meu espírito nessa ocasião, e lembrei-me de uma circular aos credores, expondo-lhes os perigos que eu receava e apontando o único meio prático que preencheria o fim, que era aceitarem os credores *títulos de renda* de minha responsabilidade individual, exonerando completamente o Banco Mauá & C.

Assim, enquanto o governo e as câmaras discutiam a sua lei, era lida por mais de 1.500 credores, na República, a minha circular, que foi prontamente devolvida com *sua anuência*, não havendo *uma só voz*, entre tantos credores, que se levantasse para impugnar a proposta ou macular-me.

Desta fase de minha vida financeira conservarei, durante todo o resto de minha amargurada existência, a mais grata recordação.

Votada a lei de 4 de Maio de 1870, e executada pelo modo por que se vai ver, achou-se o Banco Mauá & C., de Montevideu, *sem credores!* e reabriu as suas transações ali sem encontrar o menor tropeço, com admiração de todos quantos no mundo financeiro o julgavam fundido; e as obrigações contraídas para realizar esse grande fato foram fielmente cumpridas nos prazos por mim oferecidos.

No entanto, a lei de 4 de maio havia sido executada *para* com o *Banco Mauá*, com a mais flagrante violação de suas disposições!

Não podia ser mais claro, preciso e terminante o que dispunha o seu art. 1º: “*Os bancos teriam de entregar à Junta de Crédito Público valores correspondentes à emissão, de cada um deles, em circulação: em primeiro lugar, em fundos públicos, pelo preço da última amortização,*” ou segundo os tipos por que haviam sido os empréstimos realizados, tendo os bancos a opção de aceitarem qualquer das bases, como lhes foi declarado pela Junta de Crédito Público.

E só na falta desses títulos, tinham de entregar outros valores, à escolha e satisfação da Junta.

O Banco Mauá tinha, em *fundos públicos*, quantia superior à totalidade das suas notas em circulação, e achando-se o preço da *última amortização*, quanto aos fundos *internos*, provado pelos anúncios publicados nas folhas de Montevideu pela própria Junta, que ordenou aos empregados do banco que pagassem nessa conformidade aos portadores dos títulos em circulação; quanto aos fundos *externos*, o preço da última amortização realizada antes que se pensasse na lei de 4 de maio, se achava também provado perante o governo, do modo irrecusável por que sempre o foi.

Não havia, pois, que discutir; e o Banco Mauá, ressaltados os seus direitos pelos protestos, entregues à legação do Brasil, contra o decreto de 21 de janeiro do ano anterior,¹⁵¹ que acarretou a necessidade de fechar o estabelecimento suas portas,¹⁵² apresentou em 48 horas sua conta de liquidação da emissão, desligando do seu acervo, em poder da Junta, os fundos públicos que preenchiam a totalidade, nas condições *precisas que a lei impunha*, declarando apenas que se julgava com perfeito direito aos juros que esses fundos públicos tinham de vencer até 16 de março do *ano seguinte*¹⁵³, data da conversão metálica das notas, segundo fora estipulado no decreto-lei de 16 de julho de 1868, não tendo havido por parte do banco outra impontualidade senão a que resultou dos atentados praticados pelo governo.

Não obstante, o ministro da fazenda da época fez baixar, nessa ocasião, um aviso à Junta, declarando que esse modo de liquidação, em *referência ao Banco Mauá*, nem era discutível? (Uma liquidação feita nas condições claras, precisas e terminantes que a lei impunha!)

E a Junta fez a liquidação da emissão, em obediência à ordem do governo, ficando o banco prejudicado em 13% no valor dos títulos que entregara, e sem atenção alguma aos Juros a que o estabelecimento tinha indisputável direito; todavia depois de ratificados os protestos anteriores perante a legação do Brasil, aceitei a liquidação que o governo impôs, pois tinha eu pressa de receber os *nove milhões* do ativo do banco, que *sobravam*, para fazer face ao *passivo*, o qual, como fica exposto, eu havia tomado sobre mim, para salvar a instituição de crédito das eventualidades de que estava ameaçada.

¹⁵¹ De 1869.

¹⁵² Em 11 de fevereiro de 1867.

¹⁵³ De 1871.

Cumpra ainda observar, para tornar saliente uma desigualdade repugnante, o ter se realizado a liquidação do Banco *Montevideano* não só em obediência às cláusulas da lei, porém com notável favor! Ao passo que o Banco Mauá só pedia para se a execução pura e simples da lei da República!

E, no entanto esta reclamação não foi atendida nem amparada, nem mesmo depois de estudados os fatos pelo conselho de Estado no Brasil,¹⁵⁴ durante um ano inteiro, e de ter havido resolução de consulta, pela qual foi declarada reconhecida e provada a *denegação de justiça da parte do governo Oriental*, e de ter sido em seguida apresentada a reclamação pela legação imperial. Daí resultaram apenas novas delongas de *alguns anos* por falta de instruções positivas à mesma legação, o que teria resolvido a questão, *várias vezes*, sem o menor comprometimento das boas relações entre os dois países.

E quando tudo isto se passava, corria de boca em boca que eu era o homem mais favorecido do Brasil!

Antes de concluir esta parte da minha exposição, não devo omitir que o próprio ministro dos negócios estrangeiros da República, quando encarregado pelo chefe do Estado (hostil ao banco), de examinar os fundamentos da reclamação Mauá, apresentou um parecer, no qual, com argumentos da mais irresistível procedência, levou até a última evidência o bom direito

¹⁵⁴ Wanderley Pinho publica na “Correspondência de Pedro II com Cotegipe”, pág. 83, um bilhete de Mauá ao Imperador, mensagem esta que tratava da questão do Uruguai e que havia sido entregue a Sua Majestade pelo marquês de São Vicente, amigo de Mauá. Pedro II julgava Mauá “digno de toda a consideração”, mas, apesar disso, e de já ter ouvido o Conselho de Estado, o Governo Imperial nunca adotou a “reclamação” de Mauá como uma “questão sua” para ser apresentada ao governo de Montevideú.

Vê-se pelas outras cartas publicadas por W. Pinho (p. 83 a 89) que Silva Paranhos (Rio Branco) sempre apoiou a pretensão de Mauá, julgando-o cheio de razões e merecedor do amparo do seu país. Outros estadistas, porém (entre os quais se incluem o próprio Cotegipe), assim não pensavam, achando preferível entender o pedido do banqueiro brasileiro como “um encaminhamento particular, meramente oficioso”. Evidentemente, essa última solução adotada pela nossa diplomacia enfraqueceu em muito o reconhecimento dos direitos irrecusáveis de Mauá a qualquer indenização pelos prejuízos que tivera.

em que ela assentava no terreno dos fatos, da jurisprudência e do direito público internacional, que a amparavam; não tendo sido essa demonstração em tempo algum impugnada, quanto mais combatida, e dela teve cópia oficial a legação imperial do Brasil. Essa reclamação, pois, então e sempre, podia ter tido uma solução satisfatória, no dia em que o governo imperial mostrasse decidida vontade de obter a justiça que me era devida.

XI

Durante esse período de luta, que esses sucessos de Montevideu determinavam, e mesmo desde alguns anos antes, não corriam no Brasil em bom terreno as operações da casa.

A legislação financeira de 1860, tocando o extremo das peias com que uma nação civilizada podia impugnar e guerrear o *uso do crédito*, pôs em alarma os espíritos, aliás quando alguns desastres de pouca monta já tinham disposto os ânimos para o corretivo natural dos abusos que alguns excessos denunciavam.

O uso do crédito no terreno dos bilhetes de banco ao portador foi o *pretexto* de que lançou mão a governação da época, aliás, só as sociedades anônimas sujeitas no Brasil à rigorosa tutela do poder executivo, podiam utilizar-se desses recursos quando devidamente autorizadas por seus estatutos; e a ninguém se esconde que o privilégio exclusivo de que gozavam as notas do Banco do Brasil, de serem as únicas recebíveis como moeda, impossibilitavam o uso desse instrumento por outras instituições de crédito, salvo em escala tão diminuta que os interesses gerais jamais podiam ser afetados.

No entanto, guerrear o uso desse instrumento foi o ponto de partida da legislação da época!

A aglomeração de capitais para qualquer fim de utilidade pública ficou de fato proibida pelas disposições legais.

Foi só possível a organização de algumas empresas depois que as necessidades econômicas reclamaram imperiosamente a intervenção da força coletiva dos capitais que, apesar de todos os entraves de uma legislação que atrofia a iniciativa individual, criaram-se algumas associações; isto depois de bem firmada a convicção nos espíritos de que a lei não podia ser executada, tal qual fora votada.

A liberdade das convenções na sua mais legítima esfera de ação ficou suprimida, e transações de mútuo acordo, entre as partes, que em nada afetavam os interesses gerais, ficaram impossibilitadas.

Ninguém pode calcular as consequências dessa legislação na marcha das transações; dessa época em diante, no Brasil, o espírito de associação, que começava a dar alguns passos, manietado o uso do crédito, retraiu-se, e os capitais realizados entregaram-se em sua *máxima* parte ao tesouro público, sendo empregados em apólices, ou em bilhetes do tesouro, e só os de *movimento diário*, sendo entregues aos Bancos. O que isto significa em referência à criação da riqueza nacional, qualquer cabeça financeira, que conheça a ação dos verdadeiros princípios econômicos, que o diga.

Nada escapou à ação maléfica da legislação da época, e aos erros governativos no terreno preventivo.

A lei vigente, que regulava a taxa do selo, isentava *expressamente* do imposto as obrigações menores de *cem mil réis*; — a disposição da lei era *imperativa*, não deixava arbítrio possível! Pois bem, o poder executivo da época, regulamentando essa lei, não só compreendeu na cobrança do imposto os títulos que a lei *isentava*, como até elevou sobre esses títulos ao *décuplo* a taxa *proporcional*, que era a base da lei!, isto é, legislou em matéria de *imposto*, da competência exclusiva do poder legislativo, e ainda mais da iniciativa *privativa* da

Câmara dos Deputados! e com *luxo de arbítrio* fê-lo do modo mais inconveniente! Tudo isto, porque o governo sonhava com emissões que podiam cair das nuvens e vir concorrer na *circulação* com as notas do *Tesouro Público Nacional*, e do *Banco do Brasil*!! E tudo isto passou despercebido! Os representantes da nação nada acharam que objetar, não obstante a constituição política da nossa pátria consignar a respeito da divisão dos poderes públicos os mais sãos princípios de que pode ufanar-se a melhor organização social!

Aos desacertos governativos, seguiu-se em curto prazo, a calamidade de algumas más colheitas sucessivas, o que acarretou *desequilíbrio* (sendo a *produção* o verdadeiro regulador das finanças do Brasil); e a *crise da lavoura*, impropriamente chamada *crise bancária*, estalou em 10 de setembro de 1864.

XII

Os bancos existentes foram as vítimas dessa situação calamitosa criada por essas causas naturais e pelas medidas financeiras que as precederam; tendo a má *distribuição do imposto* sua parte importante no desastre, pois já então eram as contribuições votadas sem estudo dos elementos que os podem suportar.¹⁵⁵ É, além disso, certo que nenhum banqueiro se locupletou com esses infortúnios (é preciso dizê-lo em honra do país), sendo antes sabido que todos foram cruelmente vitimados; os que ainda sobrevivem trabalham para viver, e os filhos dos que morreram fazem outro tanto.

Os prejuízos resultantes da crise de que me ocupo foram enormes, como é sabido. O Banco do Brasil se fosse obrigado

¹⁵⁵ Mauá faz alusão à crise comercial de 1864, quando faliram o Banqueiro Souto e outras casas importantes. Apesar da crise, a casa Mauá, Mac Gregor & Cia. resistiu.

a liquidar-se (e bastava para isso que o Estado não viesse em seu auxílio facultando-lhe um uso exagerado da emissão de suas notas inconvertíveis), teria de perder, sem a mínima hipótese de dúvida, todo o enorme capital dos seus acionistas; e são conhecidos os minguados dividendos que puderam dar aos seus credores as instituições de crédito que sucumbiram, bem como as enormes perdas das que puderam sustentar-se.

Os bancos e casas bancárias que puderam sustentar-se, o fizeram à custa de extraordinários sacrifícios, intervindo de mais a mais o *pânico*, que não deixa pedra sobre pedra em tais circunstâncias.

A casa bancária que levava meu nome à sua frente, que navegava nas mesmas águas, com os mesmos ventos, e teve de enfrentar os mesmos contratemplos, não podia escapar de entrar na partilha dos desastres que se deram; já antes, e em seguida às últimas ocorrências, ela foi vítima das desgraças da época; enorme soma de títulos prejudicados, endossados pela casa, foi paga ao Banco do Brasil ou substituída por outros títulos, ainda aumentados com os que foram levados a esse banco depois que o governo o habilitou, com o curso forçado de suas notas, a amparar as casas que estavam no caso de suportar os prejuízos com o capital próprio, e uma grande dívida ficou assim contraída; representando, porém, esses endossos, em sua maior parte, *os prejuízos* que a casa *sofreu*, prejuízos que, aliás, outras firmas fizeram pesar sobre o Banco do Brasil, ou antes sobre o Estado, que, dando curso forçado às notas do banco, e por um prazo *estupendamente longo*, lhe deu meios para tudo suportar e ressarcir quaisquer perdas que viessem a recair sobre sua carteira.

No entanto, *pelo que me diz respeito*, oxalá não tivesse a casa bancária sido auxiliada pelo Banco do Brasil nessa ocasião! Sem dúvida que ela teria sucumbido com as outras, porém não me resta dúvida, pelo conhecimento que tenho das cifras, que,

quando muito, absorvido pelos prejuízos o capital da sociedade bancária, teria eu de concorrer com *uma parte* de minha fortuna particular, ainda querendo desviar dessa responsabilidade os outros solidários, como ulteriormente fiz na liquidação final da firma Mauá, Mc. Gregor & C.

Achava-me eu na Europa nessa ocasião, e meus agentes e associados entenderam dever fazer frente à crise, o que muito aprovei, pois eram grandes os elementos de sucesso que me rodeavam. E não obstante, foi para mim, individualmente, a maior calamidade que podia suceder-me, financeiramente falando, a solução da crise de 1864 em referência à casa bancária.

A suspensão, nessa ocasião, evitaria em primeiro lugar, e, sobretudo, a ignomínia que hoje me fazem suportar, pois é impossível que na mesma ocasião em que o governo resolvera que fosse levada a efeito a liquidação de todos os outros bancos e casas bancárias, de modo especial, se fizesse uma exceção da instituição de crédito que levava o meu nome. Isso não podia ser praticado. E a dor pungente que hoje me dilacera a alma, seria menos aguda, bem seguro de que, em menor prazo do que puderam fazer as outras vítimas da crise, eu teria conseguido uma liquidação que, prejudicando-me e a meus sócios, deixaria livres de qualquer perda os credores da casa.

E que elementos para conquistar durante o resto da vida a mais elevada posição financeira me não *sobravam*! Bastava-me arvorar, depois da liquidação, o *pendão do egoísmo*, o que era *lógico*, depois de um tal sucesso, para que em poucos anos tudo estivesse restaurado, e minha posição mais alto colocada do que em época alguma anterior!

É verdade que no terreno das ideias generosas, no qual (infelizmente para mim) me achei sempre colocado, outros interesses foram grandemente beneficiados com ter-se a casa sustentado naquela época.

Sobretudo a nação brasileira e a província de S. Paulo pouparam somas enormes, pois a garantia do governo imperial teria de tornar-se efetiva por alguns anos mais sobre o capital da estrada de ferro de Santos a Jundiaí; e a província de S. Paulo teria de esperar mais esse prazo, para gozar dos benefícios da estrada, pagando sua produção 1\$600 por arroba de Jundiaí a Santos e vice-versa, em vez de \$440; e já foi demonstrado quantos milhares de contos esse fato poupou à província.

De que a empresa da estrada de ferro seria uma ruína financeira sem os auxílios da casa Mauá, nem é permitido duvidar-se; e esses auxílios não podiam ter sido prestados se a crise de 1864 me tivesse arrastado.

A posição crítica da companhia não podia ser mais claramente demonstrada do que o foi logo no ano seguinte¹⁵⁶, quando os adiantamentos da casa Mauá se operavam deste lado em maior escala, pelo seu presidente (Chairman), o qual entrando na legação do Brasil em Londres, dizia ao nosso ministro — *“emprestai-me cem mil libras, senão vou daqui ao Stock Exchange declarar falida a companhia da estrada de ferro de Santos a Jundiaí”*. Felizmente para o crédito do Brasil, achava-se à testa da legação nessa ocasião um diplomata desses que não hesitam em tomar sobre si uma *responsabilidade*, quando a gravidade do caso o exige (o Sr. Aguiar de Andrada),¹⁵⁷ e o Sr. Heath saiu da legação com o cheque na algibeira.

¹⁵⁶ Em 1865.

¹⁵⁷ Aguiar de Andrada nessa época era simples encarregado de negócios. Pelo reatamento das nossas relações com a Inglaterra depois da questão Christie, ainda não havia chegado ali o barão de Penedo, o que se deu em janeiro de 1866. Aguiar de Andrada foi depois ministro efetivo na Argentina e no Uruguai (1873-1878), na Santa Sé (1882-1886) e na Suíça (1890-1892). Foi agraciado com o baronato em 1876 e faleceu em Washington em 28 de março de 1893, quando iniciava as “démarches” para resolver a questão de limites das Missões (Argentina). Em virtude de sua morte, foi substituído por Silva Paranhos, o segundo Rio Branco.

A posição da companhia manifestara-se ainda no enorme desconto que suportavam as suas ações na praça de Londres, na impossibilidade de emitir *debentures*, e, segundo as palavras do Sr. Heath, em reunião dos acionistas, que eu ouvi, recusando-se os banqueiros a adiantar mais quantia alguma!

Duvidar, pois, que essa empresa representa em tal conjuntura uma *ruína financeira*, não é possível. Se a casa tivesse suspenso em 1864, seu prejuízo por essa verba não teria excedido de 1.600 a 1.700 contos, em vez de 6.630:000\$, hoje comprometidos, os quais, depois dos sucessos que o Brasil agora presencia, se acham arriscados; quando aliás, sendo o direito tão perfeito, não me assaltava o receio de perder parte alguma desse capital, nem mesmo depois da última sentença do Supremo Tribunal de Justiça, que confiscou aos tribunais do Império o direito inalienável de julgar fatos ocorridos no Brasil; pois esse estupendo julgado não ousou tocar no *direito* que tinha a casa Mauá de reaver o capital *bona fide* empregado na construção da estrada de ferro: — afastou apenas a *sede da apreciação dos fatos*.

Na posição em que hoje me encontro, porém, vencido e abatido em 1875 pela falta de auxílio que todos os interesses que se grupavam em torno do meu nome aconselhavam, e desmoralizado agora com um procedimento judicial, que nenhum interesse legítimo e honesto consulta, como empreender com vantagens, na Inglaterra, a grande campanha que é necessário arrostar?

XIII

Compreendendo a necessidade de reforçar o capital ativo da casa durante minha estada na Europa em 1864 a 1866, havia eu conseguido uma combinação de amálgama com o London & Brazilian Bank¹⁵⁸ tendo em vista os sucessos de que

¹⁵⁸ Trata-se do The London Brazilian and Mauá Bank Ltda., autorizado a funcionar no Império.

fui testemunha em Londres, notavelmente quanto aos ataques a que estavam sujeitas as sociedades anônimas, naquela praça, pelas combinações de *agiotagem no Stock Exchange*, que eram de tal força que elementos financeiros de grandes proporções caíam aos seus golpes; tendo consultado alguns amigos logo após o meu regresso, resolvi denunciar a combinação como inconveniente a ambas as partes, o que sendo aceito pela diretoria do banco já referido, ficou sem efeito a organização, bastante adiantada do London, Brazilian & Mauá Bank, que fora por mim promovida, como meio de realizar pausadamente os valores concentrados no Banco Mauá & C., aproveitando-se os grandes elementos de sucesso que se achavam aglomerados, *suscetíveis* de criar capital em grande escala, e que permitiam à nova instituição de crédito *esperar* essa realização, fruindo lucros vantajosos no intervalo.

Regressando da Europa nessa ocasião, coincidiu a minha chegada com a terminação do prazo legal a primeira sociedade bancária; e então tive de reconhecer que seu capital se achava grandemente deteriorado, em consequência dos descabros que suportara, pelos sucessos já referidos. E com a maior franqueza expus o estado da sociedade aos sócios comanditários.

Por outro lado, os negócios sob minha responsabilidade ilimitada, cujas operações se realizavam com vantagem notável, em outras províncias do Império e no exterior, sem ingerência alguma da casa bancária, punham à minha disposição elementos para arrostar o futuro com inteira confiança, e neles se baseava a combinação frustrada.

Meu capital individual elevava-se em 31 de dezembro de 1866 a 8,455:152\$000.

Nessa ocasião, dominado por excessivos escrúpulos de consciência, por não terem *sido todas* as operações da casa bancária realizadas no rigor das estipulações do contrato social (ficando aliás a meu cargo a maior proporção dos prejuízos),

fiz aos sócios comanditários uma proposta excepcional. Essa proposta foi, como é sabido, de aglomerar os meus valores bem representados dentro e fora do Brasil, e constituir uma nova sociedade, de cujos benefícios eu desistia, até ficar *recomposto* o capital perdido da antiga sociedade.¹⁵⁹

Não fui compreendido, como soem acontecer a ideias que se afastam da apreciação comum. E até no momento se levantou violenta explosão de má vontade, que (infelizmente para mim) acalmou-se com a apresentação do relatório da comissão¹⁶⁰ de exame, então nomeada.

O parecer dessa comissão reconheceu a boa fé com que foram conduzidas as operações que findavam, embora não fosse isenta a gestão social das facilidades de que outras instituições de crédito foram vítimas no período decorrido, terminando por aceitar a proposta pela qual os antigos sócios

¹⁵⁹ Nos doze anos de existência da sociedade, tinham os comanditários recebido até 30 de junho de 1864 a soma de 5.617:500\$, a título de dividendos (93,62% em 9 anos e meio). Os prejuízos sofridos com as crises de 1857 a 1864 tinham, porém, absorvido a reserva e parte do capital de 6.000 contos. Nessa ocasião Mauá resolveu concentrar todos os seus estabelecimentos bancários e empresas existentes no Prata, no exterior e em diversos pontos do Império — e seus bens pessoais — numa só direção. A ideia era estabelecer uma sociedade nova que oferecesse compensação aos seus comanditários pelos investimentos que haviam perdido.

¹⁶⁰ A comissão era composta de Luiz Tavares Guerra, Bernardo Casemiro de Freitas (barão da Lagoa) e Joaquim da Fonseca Guimarães, membros do conselho fiscal — à qual se juntaram os comanditários J. M. Pereira da Silva, João Baptista da Fonseca e Luiz Antonio da Silva Guimarães. Dizia o relatório dessa comissão: “Sem exigir dos seus coassociados na extinta comandita a entrada de um só real de capital e nem a responsabilidade adicional, propõe-se o Sr. Barão de Mauá a restaurar o capital integral da extinta comandita, colocando-o de novo em condições de renda vantajosa. Para esse fim põe ele em contribuição a totalidade dos seus haveres e os seus serviços por espaço de três anos, privando-se durante esse prazo de qualquer proveito pessoal”.

“Esta oferta, de natureza tão excepcional, induziu a comissão a entrar em averiguações miúdas e exigir mesmo explicações categóricas relativamente ao fundo social e recursos com que contava o proponente para levar a efeito o pensamento que anunciara. Foram-lhe franqueados com prontidão e clareza balanços e documentos que demonstram que o saldo a favor excede de 14.000:000\$000, e que os lucros do ano próximo findo ascendem a algarismo muito considerável, correspondente à vantajosa percentagem sobre aquele capital, formando os estabelecimentos, que ora se concentram na nova comandita Mauá & Cia., uma instituição de crédito de ordem elevadíssima”.

tinham *tudo a ganhar e nada a perder*, visto que, como o fato provou, os prejuízos da *liquidação final* das operações que findavam absorveram o resto do capital social; sendo ainda preciso tornar efetiva a minha responsabilidade solidária, pelo ingresso de cerca de 400:000\$000 para saldar todo o passivo da sociedade Mauá, Mc. Gregor & C., depois de absorvidos todos os valores reais que restavam pela máxima apreciação em que podiam ser computados, como foi minuciosamente explicado aos interessados em 14 de Fevereiro de 1870.

XIV

Infelizmente para mim, ideias generosas e excessivamente liberais, atuando sempre em meu ânimo, havia eu declarado desde a primeira apreciação, que a parte do capital considerada *readquirida* podia ser retirada em qualquer tempo, existindo na sociedade valores meus que completavam o capital social; e logo em seguida à primeira apreciação. Já alguns poucos sócios se apressaram a retirar o terço *estimado* (que os fatos provaram não existir) e declarada ulteriormente a recomposição de metade do capital perdido, foram afluindo as retiradas, que saíam em bom dinheiro, embora ficassem representadas em *verbas da contabilidade* os lucros que correspondiam; o fato é que, atualmente existem apenas 1,888:000\$ do capital nominal dos antigos sócios, não retirado até 15 de Maio de 1875, em que a casa suspendeu seus pagamentos; prova cabal de ter sido a faculdade largamente usada apesar de que essas retiradas do capital *readquirido*, não deixavam desfalcado o capital da nova sociedade, achando-se representados os *dez mil contos*, ainda na data da suspensão, com pequena diferença, e tanto que eu me preparava para, no fim desse mesmo ano, entregar os novos títulos comanditários aos sócios restantes, cumprindo assim o meu propósito de trabalhar até isso conseguir.

Não deixou de ser próspera a marcha da nova sociedade, não obstante haver lutado com toda a sorte de contrariedades¹⁶¹. Constituída em 1º de janeiro de 1867, a nova sociedade, em 31 de maio do ano seguinte, sofreu o violento abalo da primeira suspensão de pagamentos em Montevidéu, a que o estabelecimento em geral resistiu com brilho, sem pedir apoio a *ninguém*, nem à casa Central e nem às províncias, sustentando-se mesmo as outras casas do Rio da Prata, com espanto do mundo financeiro. Foi só depois da segunda suspensão de pagamentos, em 11 de fevereiro de 1869, devida aos atentados praticados pelo governo oriental, já referidos, que mais sério choque sofreu a instituição de crédito; e nessa ocasião algum auxílio a casa obteve do Banco do Brasil, com garantias maiores de toda a exceção, e por quantia comparativamente insignificante, sendo o efeito moral nessa ocasião tremendo; e ainda assim pôde a casa Mauá suportar essa prova de fogo!¹⁶²

¹⁶¹ Por aí se vê que a antiga sociedade em comandita, Mauá, Mac Gregor & Co., extinguiu-se em 31 de dezembro de 1866, liquidando-se em alguns anos. A nova sociedade comercial passou a denominar-se Mauá & Cia., assumindo, como sucessora, todos os compromissos da anterior. Interessante constatar, na vida financeira de Mauá, que as duas sociedades realizam, àquela data, uma espécie de "divortium aquarium": a primeira encerra uma vida ascensional de 12 anos quase justos, e, com a nova, começa uma outra existência, também de 12 anos, que seria decrescente até à falência.

¹⁶² A escritura de reconhecimento da dívida e obrigação, da responsabilidade e hipoteca que a Mauá & Cia., o Barão de Mauá e sua mulher, a Mauá Mac Gregor & Co. (em liquidação) tinham com o Banco do Brasil, consta das notas do tabelião Fialho em 8 de maio de 1869 (Livro 258, fl. 1). Para solicitação do empréstimo ao Banco do Brasil, Mauá e sua esposa, que se encontravam em Montevidéu, e as aludidas sociedades são representados por Alfredo Bastos (um dos gerentes) e Henrique Murat (o guarda-livros). O Banco do Brasil está representado pelo seu presidente, José Pedro Dias de Carvalho. Trata-se de um empréstimo de Rs. 720:000\$ a Mauá & Cia., pelo qual o Barão de Mauá e sua mulher se confessam igualmente devedores, dando como garantia bens particulares.

Numa solidariedade notória com a casa Mauá & Cia., vemos que a Cia. da Ponta da Areia colabora com 600 contos, tomados do Banco do Brasil em 23 de setembro de 1869.

Aí também se faz o reconhecimento da dívida e da hipoteca dos bens e maquinismos da empresa por meio de relação completa levantada em 1868. Por este reconhecimento, o Barão de Mauá, representado por João Ignacio Tavares, confessa-se pessoalmente devedor.

Como foi demonstrado ao governo imperial em 12 de outubro de 1873, fazendo eu nessa ocasião novo esforço para obter o seu apoio, indispensável para conseguir a reparação daqueles atentados, a posição da casa em 31 de Dezembro de 1867 era altamente vantajosa, pois das entranhas do balanço dessa data (Tabela nº1) tira-se a limpo o seguinte: que os depósitos da casa central e de todas as suas filiais eram de 47,703:676\$526, a saber: em contas correntes 36,173:940\$296 e em letras por dinheiro a prêmio 14,529:736\$230, achando-se reduzidos esses depósitos depois daqueles atentados, segundo o balanço de 31 de dezembro de 1869 (Tabela nº2), a 1.373:705\$234, a saber: em contas correntes, 14,860:168\$762; em letras por dinheiro a prêmio, 6,513:536\$472, perdendo assim o estabelecimento no seu todo depósitos na importância de 26,329:971\$292. O crédito da casa sofreu, portanto, violento abalo nessa ocasião, ao passo que os auxílios que pôde ela conseguir do Banco do Brasil, em sua totalidade, para ajudá-la a fazer frente a tamanha contrariedade, elevavam-se apenas a cerca de mil e setecentos contos de que esse banco foi devidamente embolsado, capital e jurossuficiente. Por esse motivo, arranquei eu dos recursos do estabelecimento o suficiente para fazer face a tão grande retirada de depósitos! Os que ficaram, porém, representavam confiança absoluta, pois é claro que quem tinha medo de perder seu dinheiro retirou-o nessa ocasião em que uma corrida geral se deu sobre todas as filiais. Porém, dirigidas por mim e meus auxiliares de trabalho com tanto acerto, as instituições de crédito puderam a tudo resistir.

E a prova mais irrefragável de que a *confiança* em que ainda se apoiava o Banco Mauá & C. era de uma fortaleza *inabalável*, deu-se no fato *estrondoso* e *inaudito* de ser escolhido esse momento de luta, sem exemplo e sem igual, para ser apresentado à Assembleia dos acionistas do Banco do Brasil o parecer de uma

comissão de exame de contas, no qual foi a administração do banco acrimosamente censurada por ter feito adiantamentos à casa (com *sólidas garantias*), sendo ela devedora ao banco de grossa soma a descoberto, que esses adiantamentos, em tal conjuntura, tinham em vista salvar!¹⁶³

Ninguém que conheça o que significa uma *instituição de crédito* pode desconhecer que essa *censura pública* devia produzir o efeito de uma *sentença de morte* contra a casa! E, no entanto ela resistiu a mais essa *prova de fogo*, que motivou a retirada dos diretores do Banco do Brasil, sobre quem recaiu a injusta censura, sentindo-se os cavalheiros, que dela faziam parte, ofendidos em seus brios¹⁶⁴.

XVI

A casa, que representava em 31 de Dezembro de 1867 um verdadeiro monumento de crédito, com um ativo de 105,186:879\$206, era ainda, depois dos dois choques, um

¹⁶³ A história vergonhosa dessa interpelação acha-se fielmente narrada no livro de memórias *Autobiografia* de Francisco de Assis Vieira Bueno, diretor do banco naquela época. A diretoria reagiu apresentando um protesto, redigido por Vieira Bueno. Como o parecer não foi aprovado, a diretoria demitiu-se. O protesto da diretoria está publicado no aludido livro e foi assinado por quase todos os seus membros.

¹⁶⁴ Os diretores, então demissionários, foram todos aqueles que assinaram o protesto, a saber: José Pedro Dias de Carvalho, vice-presidente; Jeronymo José Teixeira Júnior (futuro Visconde do Cruzeiro), secretário; Francisco de Assis Vieira Bueno, Joaquim Antonio Fernandes Pinheiro, Manoel Ferreira de Faria e Bernardo Casemiro de Freitas (Barão da Lagoa). José Machado Coelho e Castro, que não assinara o protesto por achar-se ausente em Minas, ficou solidário aos seus colegas e afastou-se. O próprio Salles Torres Homem, presidente da instituição bancária e resignatário do posto, não deixou de comparecer à Assembleia geral de 30 de setembro de 1869 e “de tomar parte nos debates, unido aos seus companheiros” — relata Vieira Bueno. A única voz discrepante então na diretoria foi a do diretor João Baptista da Fonseca que — como diz o memorialista citado — com malícia intencional “separou-se dos colegas, ficando na sua prebenda”.

É interessante ler as “razões” desse protesto, porque os seus fortes e valiosos argumentos seriam quase os mesmos que justificariam a diretoria futura de 1875 se esta tivesse querido acordar com a nova transação, que então salvaria o Banco Mauá & Cia. da moratória e, em consequência, da falência de 1878.

estabelecimento bancário *de primeira ordem* na América do Sul, que não podia ser por semelhante forma hostilizado, sem que o bom senso e a própria decência fossem postos à margem.

O próprio Banco do Brasil, estabelecido quase ao mesmo tempo, com seus 33,000:000\$000 de capital realizado, e o grande apoio que lhe foi dado pelos poderes do Estado, tendo-se elevado sua emissão inconvertível a 82,000:000\$000, quando se achou em frente de dificuldades só em muito recente data, depois de destruídos os elementos de crédito, que não tiveram apoio do governo, pôde obter ingresso de depósitos iguais aos que teve o Banco Mauá e suas filiais em seus dias de prosperidade!

Isto, não obstante as enormes contrariedades que suportou, pois os prejuízos levados a débito da conta de lucros e perdas, desde 1º de janeiro de 1867 até 18 de junho próximo passado, foram avultados, sem fazer menção aos prejuízos resultantes dos sucessos em Montevideu, dos quais ficava representada na contabilidade somente a parte que constituía um direito perfeito, sendo aliás meu costume fazer desaparecer dela, no fim de cada semestre, todas as verbas que se tornavam prejudicadas. Apesar disso, no dia da suspensão (17 de maio de 1875)¹⁶⁵, o capital social não estava desfalcado senão em quantia insignificante, segundo a demonstração feita por peritos insuspeitos (os vogais do próprio *Banco do Brasil e do Tesouro Público Nacional*). E o ativo geral da casa elevava-se ainda a 88,075:955\$087, depois de deduzidos os 10.000:000\$000 de capital não realizado, que figuravam na contabilidade, como é de estilo, e o seu passivo geral a cerca de 78,000:000\$ (tabela nº 3).

¹⁶⁵ Data do pedido de moratória.

XVII

A atitude do governo *Varella*¹⁶⁶ na república do Uruguai foi, no seu começo, abertamente hostil ao Banco Mauá, devido talvez à sua aspiração de reorganizar as finanças do país sob a base de uma emissão de papel nacional, o que encontrava invencível resistência da parte de todos os elementos sãos daquela sociedade, que viam nisso um abismo insondável, em vez da salvação dos magnos interesses em questão; e, força é confessar que um país açoitado pela frequência das guerras intestinas, e onde a estabilidade governativa e a força das instituições são problemas a resolver, não podia aceitar o regime do papel moeda como motor das transações, sem criarem-se os maiores perigos, derivados da impossibilidade de sustentar o valor desse papel, mesmo dentro de certos limites que, uma vez ultrapassados, impossibilitam o uso de semelhante instrumento, que, nesse caso, não pode mais satisfazer aos fins a que é destinado.

Essa hostilidade e a nova revolução, que pôs em campo forças consideráveis para derrubar o governo já reconhecido pelas câmaras, criaram difícil situação à casa, não devida a movimento nos depósitos, pois também os que ali restavam eram de confiança, porém dos portadores das notas, que eram então convertíveis por ouro; e no fim de onze dias de corrida deu-se a última suspensão, depois de esgotados os recursos metálicos que existiam e os que foi possível reunir, indo esses esforços *muito longe*, por contar eu daqui com recursos que

¹⁶⁶ Pedro Varella assumiu o governo do Uruguai em janeiro de 1875, deixando-o em março de 1876. Para mais perfeita compreensão das atividades do “Banco Mauá & Cia” no Uruguai, às quais daqui por diante se faz referência, convém delimitar os períodos de cada governo: Bernardo Berro governou de 1860 a 1864; sucedeu-o o Dr. Athanasio Aguirre, que foi deposto pelo General Venâncio Flores em 1865; este assumiu o governo em 20 de fevereiro desse ano e foi até 19 de fevereiro de 1868, data do seu assassinio. A. Flores substituiu D. Lorenzo Battle, que governou até 1872. Assumiram a seguir o governo os presidentes do Senado: Thomaz Gomensoro, 1872/1873 e D. José Elauri, 1873/1875. Esteve na presidência, adiante, D. Pedro Varella, de 1875 até 10 de março de 1876, quando foi deposto, sendo substituído pela ditadura do Cel. La Torre, que atuou até 1880.

me falharam, sendo obrigado o Banco Mauá de Montevidéu a solicitar moratória, pois restava ainda na circulação uma forte soma de notas que a lei amparava como *crédito privilegiado*. Deram-me os depositantes na república, ainda em número de 1.034, nova e decisiva prova de *confiança absoluta*, *exonerando o banco* e aceitando em pagamento títulos de minha única responsabilidade; de sorte que a emissão pôde ser pontualmente recolhida em sua totalidade no prazo de ano, que a lei facultava, apesar do abalo violento que o país suportava nessa ocasião; sendo impossível, em tais circunstâncias, obter a casa recurso algum do exterior, e devendo a falência produzir resultados calamitosos aos interesses gerais dela, se não fosse o golpe desviado pelo apoio que os credores me prestaram.

XVIII

No último período do seu governo a situação Varella chamou a seus conselhos o *Dr. Lamas*, que me conhecia desde longos anos em que juntos trabalhamos para a defesa da praça de Montevidéu, sendo essa a política do *Brasil*, que teve o meu franco, leal e decidido apoio.

Compreendeu esse ministro a necessidade de resolver sem mais demora a grande dificuldade internacional que a questão Mauá envolvia, como se achava, em fundamentos inatacáveis, assim no que diz respeito ao direito público internacional, como na mais alta expressão do justo e do honesto, e seguro que em dia mais ou menos próximo, o governo imperial não deixaria de assumir a posição que lhe competia para obter justiça, desde que as arbitrariedades foram praticadas *diretamente* pelo governo da república, em contravenção às suas próprias leis.

Além disso, a nova revolução que se dera tornava o governo carecedor de recursos que ninguém lhe fornecia, e o Banco Mauá só o podia fazer mediante a inconvertibilidade de suas notas:

nessa base foi colocado o convênio de 26 de outubro de 1874, que deu plena satisfação aos interesses ofendidos pelos benefícios que teriam de resultar do uso dessa emissão, durante o período de 7 anos (estimados), que bastavam para que as contribuições decretadas produzissem o ouro necessário, pagando o governo sua dívida ao banco, o que o habilitaria a abrir a conversão das notas no dia imediato.

As estipulações do convênio não podiam ser mais garantidoras, pois ninguém podia tocar no ouro que se recolhia em *depósito*, até que se achasse acumulada a soma necessária — sendo o banco por esse acordo indenizado em cerca de 22 mil contos — o que, mesmo tomando em consideração os 11 anos que decorriam, desde que os atentados foram praticados, até a sua definitiva reparação, oferecia compensação adequada, ficando o país dotado de um meio circulante *garantidíssimo*; pois, além da dívida do governo, em que se acharia representada, em sua totalidade, a acumulação gradual do ouro, tornava infalível a conversão das notas. Este acordo foi realizado mediante anuência e aprovação da legação imperial do Brasil.

Nova revolução, dando, porém, em resultado a queda do governo Varela, e sendo o convênio impopular (por não ser compreendido o seu mérito e alcance), empenhou-se o coronel La Torre, que substituiu aquele governo, armado com toda a soma de poder público, em rescindi-lo, no que consenti, com ciência e anuência da legação imperial. A rescisão não podia ser mais vantajosa à república, pois, tomando o governo a si o pagamento das notas do banco, ficou obrigado a uma compensação mínima, visto que com menos de metade da quantia em que importariam os juros que teria de pagar pela nova dívida, se libertou dela; ficando, porém, em pé a grande reclamação já reconhecida e paga pelas concessões anteriores, que ficaram sem efeito e conseqüentemente dependendo de *acordo ulterior outro modo* de ser, satisfeita a indenização pactuada pelo convênio.

XIX

Concluídos esses arranjos, voltei ao Brasil, no propósito de dominar aqui também as contrariedades que as ocorrências em Montevidéu, já referidas, trouxeram, como era natural, à posição da casa. Encontrei-me, além disso, em frente da crise monetária, que desde Janeiro¹⁶⁷ se manifestava, tendo origem na deficiência do meio circulante (visto que nenhuma outra causa, nem antes nem depois de passado o período de sua maior intensidade foi denunciada). Essa crise se foi manifestando gradualmente e agravando-se, até que, em princípio de maio, seus efeitos ameaçavam um descalabro financeiro, geral em sua ação, o que induziu o poder executivo a propor ao corpo legislativo a lei chamada *de auxílio aos bancos*¹⁶⁸. E tão grave era a situação, que muitos dias antes de ser ela votada, o ministro da fazenda prestou *quantiosos auxílios ao Banco do Brasil* e a outras instituições de crédito, que tinham em sua carteira *bilhetes do tesouro ou apólices da dívida pública*, base adotada pelo governo da época para prestar esses auxílios às instituições de crédito que deles necessitavam, e foram salvos os bancos que possuíam quantidade suficiente desses títulos.

XX

Não há negar que um governo que obedece ao jogo regular do mecanismo de instituições, não pode obrar com inteira liberdade de ação nas ocasiões difíceis em que o bem do Estado exige sua intervenção para salvar altos interesses que a presença de uma crise ameaçava comprometer. E só isto explica que, além dos bancos que foram sustentados e amparados deixassem de

¹⁶⁷ De 1875.

¹⁶⁸ Converteu-se a proposta na lei nº 2565, de 29/5/1875, a qual autorizou o governo a emitir a soma de até 25 mil contos em bilhetes ao portador, e tomar outras providências.

o ser os que não tinham em sua carteira os *títulos privilegiados* que serviram para a salvação de outros; pois, achando-se em estado de solvência, como depois se verificou, podiam e deviam ser amparados. Não faltavam ao Banco Nacional documentos que representavam auxílios a três estradas de ferro importantes, *Macaé e Campos, S. Paulo e Rio de Janeiro e Leopoldina*, bem como a três caminhos de ferro urbano — *Vila-Isabel, Cidade de S. Paulo e Cidade de Porto Alegre*, além de outros que significavam apoio à navegação a vapor, e mais alguns que denunciavam serviços ao progresso do país.

Enquanto ao Banco Alemão¹⁶⁹, o pagamento realizado de 45% do seu passivo em *debentures da estrada de ferro de Sorocaba* patenteou a verdadeira causa do seu desastre, pois o seu crédito contra a casa Mauá podia mesmo resolver-se em uma ligação da mais alta importância para ambas as instituições de crédito, se essa casa fosse amparada, como tinha direito de o ser em presença dos incontestáveis serviços que havia prestado ao país, alguns dos quais ficam ligeiramente notados.¹⁷⁰

XXI

Em referência ao Banco Mauá, as causas imediatas que trouxeram a necessidade da suspensão de pagamentos em Maio de 1875, tiveram bastante notoriedade pública, tendo na verdade origem nos sucessos do Estado Oriental, já minuciosamente narrados; pois a crise monetária veio apenas provar mais uma vez a confiança dos depositantes do resto das quantias alheias de que a casa se achava de posse; nem aqueles sucessos e nem a crise deram lugar a qualquer sensível manifestação de desconfiança, nem aqui e nem nas províncias, e já eu o disse que

¹⁶⁹ O Banco Alemão Brasileiro foi autorizado a funcionar pelo decreto nº 5390 de 10/9/1873.

¹⁷⁰ Os bancos Nacional, Alemão e Mauá & Cia. foram os principais atingidos pela crise de 1875, suspendendo então os respectivos pagamentos.

o mesmo se dava em Montevideu, quanto ao resto dos depósitos, que ali só representavam uma quinta parte das somas confiadas ao estabelecimento em épocas anteriores.

O auxílio de três mil contos, solicitados do Banco do Brasil, sob a garantia de 6.000:000\$000 em ações da Companhia Pastoril, nessa ocasião, era exclusivamente destinado a remeter a Londres, para pagar o saldo dos saques da casa e suas filiais, que circulavam naquela praça, entre os quais 70,000 £ a favor do governo argentino. Uma vez pagas essas cambiais, deixariam o crédito da firma, mais que nunca, altamente colocado na Europa; pois com razão se diria que uma casa, que fazia frente aos seus avultados compromissos, depois dos extraordinários sucessos em Montevideu e da crise monetária no Brasil, estava acima de todas as eventualidades.

O rigor dos estatutos do Banco do Brasil não permitiu o auxílio solicitado¹⁷¹, e tive de pedir a moratória, que ficou assegurada pelo parecer dos peritos, quanto à solvência da casa (vogais do Banco do Brasil e do Tesouro Público Nacional).

Desde então, não obstante, dei por finda a minha carreira financeira, pois não podiam ocultar-se-me as consequências do desastre.

XXII

Tive de aceitar essa concessão na forma em que ela foi proposta e votada, só e exclusivamente porque ela consultava os interesses dos credores, pois a enormidade dos créditos garantidos que não constituíam dívidas exigíveis, porém em

¹⁷¹ Mauá, em carta íntima, declara que lhe foi negado o auxílio solicitado, sobretudo devido à má vontade do Cons. J. M. Pereira da Silva, então diretor do Banco e já de algum tempo seu desafeto notório. Em outra correspondência deixa entrever o “interesse” visível que esse político tinha pelas questões em que lhe poderia haver alguma compensação pecuniária.

sua maior parte elementos de lucro para a casa, visto como representavam empregos que davam lucro superior aos juros, desde que a falência os tornasse exigíveis e realizados pelo modo obrigatório que semelhante estado determinava, a consequência inevitável seria um aumento considerável nos créditos quirografários, devido aos prejuízos inesperados e desnecessários que resultariam da venda forçada desses valores afetados ao pagamento de créditos, que constituíam contas de movimento nas transações da casa.

Com efeito, as liquidações realizadas segundo o balanço geral de 31 de maio último, mostram as avultadas somas pagas, aumentadas ainda até 18 de junho pela venda de títulos caucionados, de sorte que nos três anos da moratória as somas efetivamente eliminadas da contabilidade elevaram-se a mais de 50,000:000\$000. (Tabela nº 4).

Uma liquidação tão adiantada, que sem tropeços pode levar-se a esse ponto, no interesse, sobretudo, dos credores quirografários, deixava provada só por se a grande conveniência de não ser interrompida a sua marcha; e daí os esforços por mim empregados para que, ouvida a opinião dos credores, ficassem assentados, sem intervenção judiciária, o modo e forma de ultimar-se a liquidação, providência reclamada do poder executivo, por se tratar de um caso de que não cogitou a defeituosa lei comercial existente¹⁷².

Com efeito, o dilema tem duas pontas agudas — ou o poder executivo cometeu *atentados* em épocas anteriores, violando as leis, e nesse caso os ministros deviam ser responsabilizados; ou o poder competente reconheceu que, sendo a *lei omissa*, competia e devia ao poder executivo *providenciar* em casos tais,

¹⁷² O Código Comercial estabelecia um período de cinco anos para qualquer moratória, findo o qual — se não houvessem sido arrumados os negócios — passava-se fatalmente à liquidação, pela falência — salvo se houvesse maioria absoluta de credores presentes.

enquanto a *legislação apropriada* não fosse decretada. Tal era a situação dos bancos em liquidação ao terminar o prazo de suas chamadas *moratórias*, manifestamente insuficiente para uma liquidação; e tanto que nenhum banco do mundo se liquidou jamais em semelhante prazo. Endereçaram, pois, os bancos a sua súplica ao poder executivo, pedindo, em última análise, que os *únicos interessados* (credores) determinassem o *modo e forma de continuarem as liquidações*, ou aquilo mesmo que a legislação tem o dever de estatuir; pois é *direito natural* que a lei não pode contrariar, sem se tornar indigna de um povo civilizado. O governo, porém, declarou-se incompetente, e entregou os bancos ao processo da falência que a lei *omissa* estabelece, para a execução da qual, quanto mais inteligente e honesto for o juiz, tanto mais necessidade terá de saltar por cima de suas disposições!¹⁷³

XXIII

Tal é a posição em que me encontro e que motiva esta exposição.

O fato era para mim inesperado até à véspera do dia em que a resolução foi tomada; pois, do contrário, me teria posto em campo, e não creio que deixasse de obter dos credores do Banco Mauá & C., no Brasil, não a prova *absoluta* de confiança que me deram *duas vezes* os credores da filial de Montevidéu (pois tanto lhes não pedia), porém coisa muito menor, pois limitava-se minha pretensão a que eles mesmos, *só por se*, consultando o que melhor conviesse aos seus interesses, resolvessem como entendessem, evitando-se um processo inútil para o fim que a lei tem era vista, e prejudicial

¹⁷³ A modificação foi feita por iniciativa de Nabuco de Araújo, com a colaboração de Gaspar Martins — dois antigos adversários de Mauá, já então com ele reconciliados, o que não mais pôde ser útil a Mauá porque a Câmara havia sido dissolvida em 1875 e só voltaria a funcionar em 1877. A lei nº 3065, de 6/5/1882, que sancionou a emenda que tratava das disposições relativas a concordatas comerciais, foi tardia.

a todos os interesses legítimos; e a mim apenas poupando-me o vexame, pois quanto a salvar a mínima parte de quaisquer valores meus, desde que fossem necessários ao pagamento de obrigações da firma, que levava a minha responsabilidade solidária, ninguém ousará macular-me a esse ponto; e a contabilidade da casa, depois da suspensão, oferece prova *das mais concludentes* que essa ideia jamais me atravessou a mente, pois sendo certo que se moviam em conta corrente de juros recíprocos algumas transações forçadas em meu nome individual, e sendo eu devedor nessa conta corrente em 15 de maio de 1875, por 137:542\$742, o balanço que serviu de base à abertura da falência me mostra credor de 1,009:628\$354, além dos 8,112:000\$000 meus, representados no capital social, determinada essa mudança pela realização dos meus valores particulares, que não estavam, nem jamais estiveram, na contabilidade da casa, e que existiam principalmente em Londres, em títulos de renda, valores em que a jurisdição dos tribunais do Império não podia tocar, e por tanto seu voluntário ingresso na contabilidade pela venda desses títulos, a que mandei imediatamente proceder, prova exuberantemente que eu não abrigava a ideia de salvar parte alguma de meus haveres e que só, no interesse dos credores da casa, procurava conseguir uma liquidação em que deixasse de aparecer a intervenção judiciária.

XXIV

Resta-me resumir as causas de tão deplorável sucesso, que eu não posso deixar de acreditar, foi recebido com mágoa em todo o Brasil, e mesmo em mais de uma localidade no exterior; pois seria ingratidão da minha parte desconhecer que grande é o número dos que me fazem justiça, dentro e fora do país.

A causa *primordial*, embora remota, do desastre foi sem dúvida, a intervenção indébita do poder executivo na organização da sociedade bancária, fazendo baixar um decreto, a

que deu *efeito retroativo*, que anulou o registro da sociedade, obrigando-a a constituir-se de um modo diverso do que fora por mim contemplado, impedindo-me o *fato* de prover aos meios de sua maior segurança e garantia *no futuro*¹⁷⁴.

A segunda causa, atribuo-a às leis financeiras, que hoje encontram geral reprovação, que excluem a iniciativa individual, deixando entregue, não só a ação do *crédito*, porém mesmo a do *capital*, desde que este se aglomera, a uma rigorosa tutela governativa.

A *terceira causa* (lamento profundamente ter de enumerá-la) assenta em algumas decisões injustas dos tribunais do meu país, sem dúvida por equivocadas apreciações. A primeira dessas decisões, que me *espantou*, foi na questão da falência *Astley Wilson & C.* As transações da casa bancária com essa firma foram todas baseadas na garantia de *letras e contas assinadas* com endosso perfeito, depositadas em conta corrente, contra as quais os devedores passam *cheques* pelas somas que suas transações exigiam. Falindo os devedores, cobrou a casa os títulos de que estava de posse até à importância dos seus adiantamentos, e entregou o saldo aos administradores da massa. Acreditará alguém que uma sentença passada em julgado, dada pelo Tribunal do Comércio da capital do Império, veio confiscar à casa parte desses adiantamentos? Pois o fato deu-se! Ainda mais, a injustiça era de tal ordem, que os últimos recursos foram tentados. O *Supremo Tribunal de Justiça*, por *unanimidade de votos*, fulminou essa sentença por *injustiça notória, e nulidade manifesta*, e submetida a novo julgamento

¹⁷⁴ Refere-se Mauá ao decreto nº 1487, de 13/12/1854, da autoria de Nabuco de Araújo (então Ministro da Justiça), que obrigou a sociedade comandita, recém-criada, a convocar rapidamente a Assembleia Geral de 23 de dezembro daquele ano e, assim, em 10 dias, reorganizar-se segundo os moldes da nova lei. Esta obrigatoriedade era, porém, contrária aos objetivos da sociedade, que já se achava legalmente registrada no tribunal do comércio e com o seu estatuto juridicamente aprovado.

na Bahia, em conformidade da jurisprudência do Brasil, a decisão foi ali *empitada*, pois a parte contrária esgotou o último esforço para vencer, sem poder eu jamais atinar com a causa de semelhante capricho; o fato é que o único voto de *desempate*, do presidente do tribunal da Bahia, anulou o voto *unânime* do Supremo Tribunal de Justiça, e o Banco Mauá perdeu a causa!! Será sensato este *regime* judiciário?

Não tenho eu o direito de dizer, com a sentença do mais alto tribunal judiciário do Império na mão, que essa sentença desapossou a casa Mauá de um capital que legitimamente lhe pertencia?¹⁷⁵

XXV

Outra decisão ainda mais *estroncosa* é a que vou mencionar. Por conselho e instâncias do advogado da casa, fez ela um empréstimo *avultado*, sob hipoteca de bens de raiz suficientes, empréstimo que fornecia os meios, a quem recebia o dinheiro, de acabar com *muitas demandas*, e tranquilizava-o na posse das sobras de uma grande herança que essas demandas absorviam.¹⁷⁶

Decorridos alguns anos, tornou-se patente que o devedor não queria consentir na venda amigável dos prédios pelos melhores preços que fossem possíveis obter-se (ideia capital que predominou quando o empréstimo foi feito).

¹⁷⁵ São, de fato, profundamente estranháveis esses “recursos” da processualística imperial que enviava para tribunais regionais questões sobre cujo mérito o Tribunal Superior já decidira. Na agitada vida de Mauá vemos ao menos dois casos flagrantes nesse sentido. O primeiro é aquele que Mauá acabou de narrar (voto de desempate que não beneficiou o Banco Mauá). O segundo caso corresponde à famosa questão Moura-Ferreira, em que as relações pessoais de Mauá com o advogado do adversário, Conselheiro Nabuco de Araújo, se estremeceram, fazendo extravasar a polêmica entre ambos dos jornais para o parlamento.

¹⁷⁶ Trata-se da agitada demanda proveniente da sucessão dos bens da Viscondessa de Vila Nova do Minho. Um genro da Viscondessa, Antonio de Souza Ribeiro (parece que “demandista” inveterado), recebeu forte auxílio de Mauá, Mac Gregor & Co. (escritura pública de 3 de agosto de 1859), de Rs. 970:000\$000. Não sendo paga a dívida, vários bens tiveram de ir à adjudicação: as fazendas de Atalaia (em Macaé), de Boavista e de Córrego do Ouro, um prédio na rua do Ouvidor n° 71; o palacete (sobrado e chácara) da rua S. Cristovão n° 71, a ilha de Bom Jardim, etc.

Foi preciso acionar a hipoteca, e o advogado da casa, considerado então o primeiro jurista do Império¹⁷⁷, propôs a ação, vencendo uma série interminável de chicanas, e afinal foram a maior parte dos bens levados à praça, arrematados, e embolsada a casa de dois terços do que lhe era devido (no fim de cerca de oito anos), e propunha-se a continuar a execução no resto dos bens, que montavam ainda a muitos centos de contos de réis.

No entanto, o devedor teve quem lhe aconselhasse mais um recurso de chicana¹⁷⁸: propôs, em nome de sua mulher, ação de nulidade, por incompetência de juízo! Salta aos olhos que a casa Mauá não podia intervir na marcha de um processo entregue a um jurista de tamanho vulto e nomeado na profissão. No entanto, o devedor, não se tendo declarado comerciante, havia tido a cautela de registrar sua mulher como *negociante matriculada*.

O advogado a que me refiro propôs a ação pelo juízo que lhe pareceu o *competente*, sendo o devedor e sua mulher *citados* para todos os efeitos da causa.

Obtida a sentença e feita a execução já referida na maior parte dos bens, apareceu a tal ação de nulidade que foi acolhida!...

O advogado da casa tratou logo de propor a ação pelo outro juízo; não sei *ainda* qual é o competente (os juristas que o digam), e foi desta vez tão rápido o *andamento*, que sentenças para mais de 3,000:000\$000 se achavam obtidas, e tratava-se de fazer execução nos direitos, quanto aos bens arrematados e prosseguir a execução nos outros bens.

¹⁷⁷ Augusto Teixeira de Freitas, jurista e autor da “Consolidação das leis civis” (1858). Nasceu na Bahia em 17 de agosto de 1816 e faleceu no Rio em 12 de dezembro de 1883. Foi contratado para redigir o Código Civil em 1859, mas publicou somente o esboço, que foi servir de modelo à Argentina.

¹⁷⁸ Parece querer referir-se à douta assistência do também notável conhecedor do Direito, o Dr. João de Souza Ribeiro, irmão do “rábula” demandista. Ou talvez estivesse se referindo a Flavio Farneze, que foi o advogado “oficial” de Antonio de Souza Ribeiro no pleito, assinando-lhe as petições em juízo.

Inopinadamente apresenta-se no escritório do Banco Mauá um *mandado de penhora*, obtido por recurso de agravo interposto perante o presidente do Tribunal do Comércio pelo advogado do *devedor*, por 2.400:000\$000!!... Achava-se eu em Montevideú, lutando com energia inexcedível contra o governo e os elementos que me eram hostis, durante a primeira crise, quando este sucesso se deu, e fui chamado à *toda a pressa*, apesar das circunstâncias graves que a filial ali atravessava — o que aumentava enormemente as dificuldades com que aqui lutavam os encarregados da gerência da casa.

Chegando aqui sem demora, tive de ficar aturdido com a situação em que esse mandado de penhora colocava a casa: — ao princípio, pareceu-me coisa simples: — pois, se temos *sentenças* contra esse *pretendido credor* por muito maior quantia, nada mais fácil do que fazer frente à *inaudita trica judiciária*, entregando à *penhora* *essas mesmas sentenças*, que constituem nosso direito já reconhecido pelos tribunais.

Consultados, porém, não só advogados do foro, porém outros jurisconsultos da mais elevada esfera, foram todos unânimes que não havia outro recurso, senão *segurar o juízo*, e que a parte tinha o direito de *escolher* o mais bem parado da carteira do Banco, sendo isso impossível de realizar-se na *ocasião*.

Nesta conjuntura aparece-me o *advogado* da parte,¹⁷⁹ e declara-me que seu constituinte *contentava-se* que a casa bancária renunciasse, por uma escritura pública, os direitos e ações que lhe restavam, de continuar a execução e cobrar o saldo da importância a que as sentenças nos davam direito! *Compreendi tudo!*

O mandado era um bacamarte de que estava de posse

¹⁷⁹ O advogado que assina as “razões” de Souza Ribeiro foi Flavio Farnese, que, além de bacharel em direito, foi jornalista, deputado por Minas e, mais tarde, até propagandista republicano.

o advogado do devedor contra o seu *credor*, para *obrigá-lo* a uma composição! Se o viajor encontra na estrada um salteador e este lhe exige a bolsa, de arma apontada, entrega-a sem hesitação; que outra coisa podia fazer a casa bancária em idênticas circunstâncias?

O prejuízo da casa, devido aos dez anos de chicana e a composição forçada que a cobrança de um crédito hipotecário lhe acarretou, foi avultadíssimo; de capital e juros elevou-se a mais *de dois mil contos!*¹⁸⁰

XXVI

Tratarei agora de um outro julgado de ruidosa notoriedade pública. É sabido que a companhia da estrada de Santos a Jundiá impugnou o pagamento das quantias por minha ordem adiantadas para a construção dessa estrada, escudando-se em uma série de atos preparados com reconhecida e provada má fé. Demande-i-a perante os tribunais do país. Desde o começo todo o empenho dos que representavam essa empresa foi desviar o julgamento dos tribunais do Império, tendo *ajeitado* na Inglaterra, por meio de contratos fraudulentos com seus empreiteiros,¹⁸¹ a minha *incompetência* para demandá-la em Londres! *O ferro em brasa dos fatos* a matava, em qualquer parte onde a discussão destes pudesse ter lugar. Levou *dez anos* essa companhia a impugnar o direito de ser acionada no Brasil, usando de todos os recursos que a chicana forense permite.

¹⁸⁰ A escritura de composição foi passada em notas, em 1868. O acordo se fez entre: Mauá, Mac Gregor & Co. (em liquidação), o comendador Antonio de Souza Ribeiro e sua mulher, Delfim José Ferreira e o Barão de Mauá, o qual, certamente com a maior repugnância por esse epílogo incrível, não compareceu pessoalmente, delegando poderes a um dos seus auxiliares.

¹⁸¹ Os empreiteiros com a promessa de Roberto Sharp & Filhos receberam inicialmente f 30.000 com a promessa de receberem outro tanto no fim do serviço. Mas Mauá teve de concluir diretamente as obras para que pudesse ser indenizado com a renda da própria estrada — o que nem assim, infelizmente, ocorreu.

¹⁸² O art. 26 do contrato, que lhe foi transferido, era claríssimo: ela devia responder perante o governo e autoridades do Brasil pelos atos que lhe fossem relativos, praticados no Brasil. E quando não existisse semelhante estipulação, tratava-se de um direito *inalienável*, que assenta em direito público reconhecido e aceito por todas as nações civilizadas — a *jurisdição territorial* — de que nem mesmo uma lei podia despojar os tribunais do Império, sob pena de abdicar por essa lei o país os foros de nação independente! Duas vezes, depois de intermináveis chicanas, foi essa questão levada ao supremo tribunal de justiça, *nesse mesmo terreno*. Da primeira vez, a sentença de agosto de 1869 — fulminou a pretensão inglesa nos termos os mais explícitos; jamais sentença alguma do Supremo Tribunal de Justiça se fundou em jurisprudência mais sã e de mais irresistível procedência, e a decisão foi tomada por *unanimidade de votos*.¹⁸³

Fundando-me nesse julgado, foi nova demanda intentada contra a companhia, que, seguindo seu curso depois da sentença a meu favor na primeira instância (única que entrou no mérito da questão), continuou a companhia a resistir ao julgamento no terreno dos fatos; pois bem sabia que estes a levavam de *vencida em todos os terrenos*, deixando-a sem fundamento algum razoável em que apoiar-se. A exceção, e sempre a exceção, de não poderem ser julgados no *Brasil* fatos ocorridos no *Brasil* foi a

¹⁸² Parte do processo, até 1875, com as razões de Mauá defendidas pelo seu advogado, o Conselheiro Joaquim Ignacio Ramalho, e as razões da estrada justificadas pelo advogado João Crispiniano Soares, corre impressa num só volume, de 428 páginas, editado em São Paulo por Camilo de Andrade, empregado de Mauá, segundo certidão extraída dos autos pelo escrivão Antonio de Araújo Freitas. Foram ainda advogados de Mauá em São Paulo, os Drs. Justino de Andrade e Falcão Filho, e, no Rio, o Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira (Alberto de Faria, “Mauá”, pág. 546). O conselheiro Ramalho foi um dos mais eminentes juristas da pauliceia. Foi doutor em ciências jurídicas e sociais em 1835, lente da Academia de Direito e presidente do Instituto dos Advogados. Também foi presidente de Goiás em 1845 e barão pelo decreto imperial de 28/5/1887.

¹⁸³ O 1º acórdão confirmou, por unanimidade, a sentença do Juiz de São Paulo, de 12 de agosto de 1874.

sua defesa. E o certo é que o tribunal de 2ª instância em S. Paulo aceitou a *monstruosa doutrina!*

Levada a questão no *mesmíssimo terreno em que já fora julgada pelo Supremo tribunal de justiça*, não me deu o fato o menor cuidado, pois parecia-me evidente que o tribunal não podia mais tomar conhecimento da exceção, já *sentenciada*: sendo as decisões do Supremo tribunal de justiça irrevogáveis, não podia eu conceber a possibilidade de uma solução contrária, e até presumia que o Supremo tribunal se não contentaria com declarar nula a sentença da relação de S. Paulo, que julgava contra a sua decisão, em oposição manifesta à legislação do país; acreditei que mandaria, além disso, responsabilizar essa relação, que desacatava a sua autoridade, sendo o bom direito da casa Mauá levado à última evidência pelo ilustrado advogado, que fez profundo estudo da questão, o Dr. Laffayette Rodrigues Pereira, hoje ministro da justiça.

Com assombro do Brasil, o Supremo tribunal de justiça aceitou a inqualificável doutrina da relação de S. Paulo, o que importava declarar incompetentes os tribunais do Império, em contradição manifesta com o seu primeiro julgado sobre o *mesmíssimo ponto* em 1869, sentença que firmara um *direito* e o *princípio* em que ele assentava.

Temos, pois, duas decisões sobre a mesmíssima questão, uma em data anterior, por *unanimidade de votos*; outra em 1877, por simples *maioria de votos*¹⁸⁴ — uma diz *não*, outra diz *sim*; a verdade não pode existir em *ambos os julgados*: qual dos dois é *válido*? é a questão que submeterei brevemente à consideração do corpo legislativo, que simboliza a mais alta expressão da delegação da soberania nacional.

¹⁸⁴ A nova decisão do Supremo Tribunal, contrariando a anterior, de 27 de julho de 1877, foi por seis votos contra quatro. Dos dez juizes, mantiveram-se honrosamente firmes: Villares, Albuquerque, Simões da Silva e Valdetaro. Montserrate passou a presidente, sem voto. Um dos juizes primitivos mudou de voto e outro jurou suspeição. Havia cinco novos, e estes, todos divergentes da primeira decisão, formaram a maioria.

Uma questão que envolve um princípio fundamental de direito público, que afeta a *soberania e independência do Brasil*, não pode ser resolvida por julgados que se contradizem manifestamente, e não parece razoável que uma sentença *por maioria de votos* revogue outra sentença do mesmo *tribunal, por unanimidade*, quando, sendo o assunto o mesmo, a decisão anterior é, pela lei, irrevogável! Jamais assunto de igual importância terá sido levado à consideração dos elementos pessoais que representam o poder legiferante da nação.

O primeiro dever dos poderes públicos, que constituem a organização social de qualquer país, é *garantir* a distribuição da mais reta e imparcial justiça. Sem isso a propriedade e os direitos individuais dos habitantes, que acreditam viver à sombra de instituições, *não estão garantidos*, e a existência da própria organização social adotada corre perigo eminente¹⁸⁵.

XXVII

A *quarta causa* concorrente do desastre teve ainda *origem* na minha desgraçada intervenção para dotar a província de S. Paulo com a estrada de ferro de *Santos a Jundiá*, devida à descrença com que a província acolheu a introdução desse grande melhoramento, manifestada na pretensão pouco

¹⁸⁵ Não é essa a primeira vez que Mauá se manifesta escandalizado contra as decisões da justiça. Já na questão Moura Ferreira, contrariando a Nabuco de Araújo, Mauá, da tribuna da Câmara, agrediu violenta e diretamente os magistrados do Tribunal do Comércio, nomeados por Nabuco. Na questão Artley, Wilson & Co., a que Mauá se referiu, seu desafeto, o juiz Albino Barbosa de Oliveira, conseguiu, à última hora, mudar a decisão que ia ser favorável a Mauá — conforme consta das suas “memórias”, em mãos de Américo Jacobina Lacombe, seu parente. Em 15 de setembro de 1861, foram “removidos” os juizes do Tribunal do Comércio — ato de Sayão Lobato, ministro da Justiça de 2 de março de 1861 a 4 de maio de 1862 —, entre os quais o juiz Barbosa, que também extravasa toda a sua má vontade contra Mauá.

Certa vez, por essas decisões contraditórias ou injustas, Mauá chegou ao exagero de propor na Câmara a “aposentadoria forçada” dos magistrados (o que aliás foi feito ao menos uma vez na Bahia). Este ato foi atribuído, mais tarde, à intervenção prestigiosa de Mauá por trás das cortinas.

sensata de fazer construir uma *estrada de simples rodamem* paralela a essa estrada de ferro. À primeira vista parece inexplicável como semelhante fato pode influir nos destinos da casa Mauá; nada, porém, mais simples, nem de mais fácil demonstração. Os empreiteiros da estrada de ferro, acolhendo as minhas instigações, tinham, nessa ocasião, um pessoal enorme empregado em tal construção. A obra em concorrência, por conta da província, elevou desde logo o preço do trabalho, ou o aluguel dos braços, na razão de 600 a 800 réis por dia para cada trabalhador, o que aumentou o custo da estrada de ferro nos quatro anos que ainda decorreram, até ela ficar pronta ou suficientemente adiantada, em mais de dois mil contos; e como, em consequência dos fatos já largamente explicados, ficou a cargo das finanças da casa Mauá o excesso na construção dessa via férrea, é claro a todas as luzes que, acumulados os juros de 6 em 6 meses sobre o capital por essa forma despendido, devido àquela intervenção dos poderes públicos da província, eleva-se a soma total a uma cifra que sobrava para impedir o desastre.

XXVIII

A quinta causa do infortúnio (embora a primeira para produzir as consequências imediatas do sucesso que se deu em maio de 1875¹⁸⁶) foram ocorrências na república do Uruguai, já minuciosamente descritas nesta exposição, avultando entre elas, e acima de todas, a intervenção das armas do Brasil no fim de 1864 a favor da revolução que estalara naquele país, no começo de 1863, pois da vitória da revolução, que só era possível mediante essa intervenção¹⁸⁷,

¹⁸⁶ Referência à moratória requerida em 17 de maio.

¹⁸⁷ Mauá traz à tona a mudança de atitude do Brasil, auxiliando o revolucionário Flores contra o governo legalmente constituído no Uruguai.

nasceram ulteriormente todas as calamidades que vieram perturbar a marcha das instituições de crédito, que giravam sob meu nome e responsabilidade, cuja posição eu havia conseguido elevar a *uma altura que ombreava* com as primeiras do mundo financeiro.

E em seguida, a falta de proteção *eficaz* por parte do governo imperial, mesmo depois de averiguar ter havido reconhecida e provada *denegação de justiça* nos atos praticados pelo governo oriental, deu lugar a que a indenização reclamada deixasse de ser atendida, em oportunidade,¹⁸⁸ sendo certo que em qualquer tempo obtida, durante os primeiros 5 anos depois que os atentados foram praticados, teria o fato posto a casa Mauá a coberto de todas as eventualidades.

A *sexta* causa do desastre teve sem dúvida origem nas transações que trouxeram uma censura pública em sessão da Assembleia geral dos acionistas do Banco do Brasil à sua administração.

Que a casa Mauá, dentro e fora do país, *usava* de crédito em larga escala nessa ocasião, a enormidade de suas transações prova-o concludentemente.

Semelhante golpe contra o crédito da casa, desfechado em um momento crítico, não seria bastante para derrubar a qualquer outra instituição de crédito?

Dessa severidade nasceram as exigências que encerram a escritura da hipoteca de 23 de janeiro de 1870, imposta pela nova diretoria em referência ao débito original da casa Mauá engrossando com os juros acumulados na razão de 9% ao ano, desde 10 de setembro de 1864, que sucessivos pagamentos por conta, desde aquela data, não puderam amortizar senão em parte.

¹⁸⁸ A orientação diplomática da nossa política externa era a de não fazer “reclamação” direta na questão Mauá contra o governo do Uruguai.

Os termos dessa escritura envolviam descrédito para a casa Mauá, e, cumpre-me confessar, não deviam ter sido aceitos, sendo mil vezes preferível a suspensão nessa ocasião. — Subsistente, porém, a reclamação oriental; colocada no melhor pé e amparada a reclamação contra a companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo pela então recente decisão do Supremo Tribunal de Justiça, de agosto de 1869, parecia insensato deixar de aceitar essa imposição, que dava tempo para recolher esses dois créditos, o que punha a casa a coberto de todas as contrariedades — Esta é a minha defesa em ter aceitado semelhantes condições.

A diminuição de juros, nessa ocasião obtida, não era uma compensação adequada, pois o excesso de juros pagos pela casa Mauá até aquela data, em suas transações com o Banco do Brasil, representava algarismo não inferior a 5,000 contos.

A tabela nº5 mostra as transações havidas com o Banco do Brasil somente desde 10 de setembro de 1864 em diante, sem falar nas letras redescontadas, que foram sempre regularmente pagas.

Deixar de mencionar o *excesso de juros pagos* como uma das causas do desfalque nos cabedais da casa Mauá no seu todo, não era possível; sendo, aliás, certo que, depois que esse banco ficou organizado, a *taxa de juros* elevou-se 2% acima do que pagavam durante os 15 anos anteriores os interesses que, em bem do país, usam de crédito para alargar a esfera de suas operações, que são suscetíveis de maior desenvolvimento, se encontram dinheiro a juro módico, restringindo necessariamente, se esse elemento lhes falta, ou tem de pagar pelo seu uso aluguel demasiado caro.

As opiniões dividem-se a este respeito, havendo quem sustente o contrário, isto é, que o capital deve conseguir a mais

alta remuneração, o que eu sempre entendi só pode dar-se em detrimento dos outros elementos que concorrem para a criação da riqueza. Não é uma censura que faço aos que pensam e obram em sentido contrário. Na hora, porém, em que sou forçado a explicar as causas de um grande infortúnio, não podia deixar de apontar esta como uma das que influíram.

XXXI

Chego à conclusão:

Em 15 de maio de 1875 — os três bancos¹⁸⁹ que suspenderam se achava no caso de serem auxiliados, pois os pareceres dos peritos nomeados para examinar as respectivas contabilidades reconheceram o estado de solvência. E se se trata de serviços ao país, descontar bilhetes do tesouro, ou empregar dinheiro em apólices, não valem mais do que os de outra ordem, que foram prestados pelos bancos cuja sorte foi abandonada.

Quanto à casa Mauá, o auxílio pedido a teria salvado — os três mil contos, como já observei, eram necessários, não para satisfazer a exigências dos depositantes, que em parte alguma se davam, porém para completar o pagamento de todos os saques próximos a vencer-se em Londres, onde circulavam poucos meses antes cerca de £ 1,200,000 — capital vantajosamente utilizado deste lado.

Esse movimento era uso do *crédito* legítimo empregado para produzir bons lucros.

¹⁸⁹ Já vimos que se trata do Banco Nacional, do Banco Alemão Brasileiro (Deutsch-Brasilianich Bank) e do Banco Mauá & Co., que encerraram as portas em 12 de maio de 1875.

Vencida essa crise, o mecanismo financeiro que concentrava tão formidáveis elementos de sucesso se acharia mais que nunca restaurado, e, portanto, em estado *de produzir*.

Não podendo obter apoio, veio a moratória, que aceitei, só e *exclusivamente* no interesse dos credores da causa Mauá, pois a um homem prático como sou, não se podia esconder que a liquidação de oitenta e *oito mil contos* de créditos e valores, achando-se uma grande soma representada em *imobilizações* em vários países, não podia deixar de absorver muito maior *sobra* do que a representada no capital social, que o excesso entre o ativo e o passivo patenteava.

Desde que se tratava de uma *liquidação*, maior prazo para esse fim era o que a lógica dos fatos indeclinavelmente exigia, e a *vontade dos credores* a respeito era a única coisa que podia razoavelmente ser consultada. A *falência* significava apenas *torcer o punhal*, que me haviam cravado no coração em 17 de maio de 1875, para que a dor fosse *mais funda*. Foi isso o que se preferiu! O procedimento é até *enigmático*, desde que *nem uma só vez*, em época alguma anterior, fora a lei (*reconhecida inexequível*) por semelhante forma aplicada para instituições de crédito, nem mesmo de caráter *exclusivamente particular*. *Destruída a fortuna, abatido o nome, que mais queriam agora? Meu único crime foi trabalhar muito, tendo sempre por norte — fazer algum bem.*

Muito de propósito deixei passar sem reparo nesta exposição os serviços prestados pelo Banco Mauá C. À República Argentina, posto que de algum vulto; sendo certo que durante 18 anos exerceu essa instituição de crédito influência pronunciada na marcha financeira desse país, concentrando e realizando operações de grande vulto, sem que infelizmente o mínimo benefício resultasse à instituição de crédito quer do

emprego do capital próprio, quer do alheio, que lhe foi confiado em grande escala. — Sendo os prejuízos aí suportados em excesso dos lucros havidos¹⁹⁰.

Fazer baquear uma instituição de crédito que se achava em estado de solvência e que fazia sentir os benefícios de sua ação vivificadora por toda a parte onde as circunstâncias a chamaram, não parece a solução justa destinada a um lidar contínuo, animado sempre dos mais altos propósitos.

XXXII

Quanto a vós, credores do Banco Mauá & C., acreditai que a dor pungente que me dilacera a alma, nasce de ter sido causa involuntária do prejuízo que a liquidação pode acarretar-vos: minorar esse prejuízo é o único pensamento que me preocupa, e modera a violência de meu sofrimento moral a possibilidade de vos poder ser útil.

No longo período da minha vida ativa tive ocasião de fazer suportar o transe doloroso que me fazem atravessar a centenas de indivíduos e a inumeráveis firmas comerciais, dentro e fora do Brasil; no entanto, nem uma única falência foi aberta a requerimento de qualquer das firmas que levaram meu nome à sua frente.

Não têm conta os atos de benevolência e proteção dispensados a indivíduos e a interesses legítimos durante o longo período quer praticados pessoalmente ou por ordem minha;

¹⁹⁰ Sobre as atividades de Mauá no Prata, além dos trabalhos de Gabriel Terra e de outros escritores uruguaios (Eduardo Acevedo, Palomeque, etc.), sugere-se consultar o excelente ensaio da Sra. Lydia Bouchet (Mauá y su época, Buenos Aires, 1940). Muita documentação esteve até aí inteiramente desconhecida dos brasileiros.

ao passo que, salvas as simpatias individuais, que ainda me rodeiam, pelas quais sou grato aos meus amigos, os sucessos de verdadeira força maior que ficaram narrados, que interpuseram sua influência para abater-me, fizeram-me tragar a última gota do cálice da amargura.

Não é um *desabafo*, é um *gemido* que esta exposição encerra, e o *gemer* é privilégio de quem sofre; pretender negar que *sofro*, e muito, seria faltar à verdade.

Só me resta fazer votos para que no *meio século* que se segue, encontre o meu país quem se ocupe dos melhoramentos materiais da nossa terra com a mesma fervorosa dedicação e desinteresse (digam o que quiserem os maldizentes) que acompanhou os meus atos durante um período não menos longo, serviços que tiveram em recompensa um procedimento desnecessário, pois esse fato da intervenção do poder judiciário só pode dar-se porque a legislação insuficiente que possuímos a respeito dos interesses monetários, desconhece o verdadeiro princípio em que assentam esses interesses: a liberdade das convenções.

E oxalá que nas *reformas* que se apregoam como necessárias ao bem-estar social de nossa pátria, não esqueçam os que se acharem à frente da governação do Estado, que o *trabalho* e *interesses* econômicos do país são mais que muitos dignos da proteção e amparo a que têm direito

Pela parte que me toca, fui vencido, mas não *convencido*.

TABELLA N. 4

Resumo dos balanços das casas Mauá & C., em 31 de Dezembro de 1867 comprehendendo
a casa matriz e todas as suas filiaes.

ACTIVO	PASSIVO
Quinhões a emitir.....	Capital.....
Liquidação de Mauá, Mac. Gregor & C.....	Fundo de reserva.....
Fundos publicos e açoes.....	Lucros e perdas.....
Imoveis.....	Emissão nas Republicas Oriental e Argentina.....
Contas emrroutes.....	Contas correntes.....
Letras a receber.....	Letras por dinheiro a premio.....
Casas filiaes.....	Letras a pagar.....
Diversos valores.....	Casas filiaes.....
Caixa.....	Diversos valores.....
10.000.000000	20.000.000000
6.294.6998238	1.874.2459991
17.634.0909778	1.250.1748725
12.731.2478380	10.579.219311
26.474.5548414	36.173.9408296
9.138.2988623	11.529.7368236
15.988.2168394	10.518.6669480
3.646.8758389	20.248.9738772
13.709.3068790	3.011.9248701
115.186.8798206	115.186.8798206

TABELLA N. 2

Resumo dos balanços das casas Mauá & C., em 31 de Dezembro de 1869 comprehendendo a casa matriz e todas as suas filiaes.

ACTIVO

Quilobros a emitir.....	19.000.000.000
Fundo communitado.....	6.000.000.000
Fundos publicos e accões de companhias.....	9.034.352.805
Propriedades territoriaes.....	10.003.272.120
Contas correntes.....	17.349.181.193
Letras a receber.....	7.861.760.620
Casas filiaes.....	14.773.954.151
Diversos valores.....	2.844.402.162
Caixa.....	2.860.515.876
<hr/>	
	80.929.417.836

PASSIVO

Capital.....	20.000.000.000
Fundo de reserva.....	1.109.343.879
Lucros e perdas.....	3.110.467.846
Emissões na Republica Argentina.....	276.080.000
Contas correntes.....	14.860.168.762
Letras por dinheiro a premio.....	6.513.556.472
Letras a pagar.....	16.216.971.864
Casas filiaes.....	16.279.450.039
Diversos valores.....	2.563.308.823
Caixa.....	80.929.417.836

TABELA N. 5

Nota das quantias pagas ao Banco do Brazil pelo Visconde de Mauá e Mauá & C., de 10 de Setembro de 1864 a 18 de Junho de 1878.

OPERAÇÕES

	CAPITAL	RECURSOS	TOTAL
Letras a pagar de 10 de Setembro de 1864 a 6 de Dezembro de 1866.....	8.400.000\$00	1.370.074\$917	1.370.074\$917
Dito a pagar de 6 de Dezembro de 1866 a 5 de Dezembro de 1868.....	8.000.000\$00	1.879.928.320	2.879.928.320
Hypotheca de 23 de Fevereiro de 1870.....	8.657.507\$816	1.031.969\$85	3.023.559\$250
Compra de letras de Sanctus.....	1.000.000\$000	174.973\$870	850.373\$250
Dito de 10.000 acções da Amazon Steam Navigation Company..	1.635.000\$000	1.692.979\$214	2.727.529\$314
Dito de 800 acções da mesma companhia.....	120.000\$000	24.382\$110	134.382\$110
Dito de 107 acções da divida do Pará.....	77.000\$000	21.559\$800	98.558\$800
Dito de letras do thesouro.....	1.000.000\$000	196.886\$000	1.196.886\$000
Dito de letras.....	460.000\$000	4.664\$720	464.664\$720
Dito de cambiaes, £ 50.000,0,0 Sig.....	445.000\$000	23.084\$570	468.084\$570
Dito de 171.000 soberanos.....	916.328\$100	37.004\$850	953.332\$950
Dito de 328.000 soberanos.....	1.075.690\$000	11.981\$450	1.087.671\$450
Hypotheca de 8 de Maio de 1869.....	720.000\$000	192.49.898\$	912.498\$898
Dito de 24 de Julho de 1869.....	400.000\$000	166.318\$003	566.318\$003
Dito de 23 de Setembro de 1869.....	600.000\$000	56.672\$756	656.672\$756
	16.371.498\$272	7.562.174\$766	23.933.673\$038

NOTA

Debita actual ao Banco do Brazil:
 Saldo da hypotheca de 23 de Fevereiro de 1870..... 3.562.150\$910
 Saldo da compra de letras de Sanctus..... 315.490\$270
 3.877.641\$180

TABELA N. 4

Resumo dos balanços das casas Mauá & C. na data da suspensão dos pagamentos e na da falência.

ACTIVO		PASSIVO	
	DATA DA SUSPENSÃO		DATA DA FALÊNCIA
Quilobos a emitir.....	10.000.000/0000	Capital.....	20.000.000/0000
Fundos públicos e ações.....	16.077.410/0000	Fundo de amortização.....	69.558/0000
Imoveis.....	5.707.179/5000	Letras suspensas.....	2.482.154/2001
Contas correntes.....	26.413.586/0000	Emissões.....	5.174.000/0000
Letras a receber.....	2.720.033/0000	Contas correntes.....	25.619.174/0000
Letras descontadas.....	3.682.647/0000	Letras a pagar.....	7.956.898/3300
Títulos em liquidação.....	2.573.744/0000	Letras por dinheiro e prêmio.....	4.243.759/0000
Casas filiais.....	21.196.228/0000	Rescambios.....	71.763.596/4000
Escritório e mobiliário.....	54.170/0000	Quasas filiais.....	737.096/0000
Despesas gerais.....	204.635/8800	Descontos.....
Juros.....	258.457/3200		
Recuperação contra o Governo Oriental.....	3.797.168/0000		
Outras.....	4.143.442/0000		
Letras e pagarías.....	1.603.294/0000		
Liquidação de Mauá & C. (Montevideo).....		
	98.075.955/0087		98.075.955/0087
			37.915.898/0021

RESUMO

Na data da suspensão.....	98.075.955/0087
" " " " da falência.....	37.915.898/0021
Diferença para menos.....	60.160.056/0006

Nota: quantia 10.000.000/0000 representada a importância de quilobos a emitir eliminada em 31 de Dezembro proximo pasado, sendo portanto de 50.160.056/0006 a soma dos valores liquidados desde a data da suspensão.

TABELA N. 3

Resumo dos balanços das casas Mauá & C., em Maio de 1875, data da suspensão de pagamentos.

ACTIVO		PASSIVO	
Quilobras a emitir.....	10.000.000,000	Capital.....	20.000.000,000
Fundos públicos e acções.....	16.072.416,000	Lucros e perdas.....	2.489.154,331
Imoveis.....	5.202.129,534	Fundo de amortização.....	69.456,659
Casas correntes.....	26.413.566,929	Emissões.....	5.174.000,000
Letras a receber.....	2.720.033,086	Contas correntes.....	35.619.124,201
Letras descontadas.....	3.680.647,674	Letras a pagar.....	7.956.868,332
Títulos em liquidação.....	2.373.744,627	Letras por dimbeiro e prêmios.....	4.245.759,019
Casas filiaes.....	21.196.228,842	Casas filiaes.....	21.763.596,840
Escritorio e mobilia.....	94.170,890	Descontos.....	737.996,808
Despezas grossas.....	204.633,862		
Juros.....	296.477,323		
Reclamação contra o Governo Oriental.....	3.792.168,000		
Caixas.....	4.143.447,171		
Lucros e perdas.....	1.624.294,079		
	96.075.965,687		96.075.965,687

Bibliografia

ANDRADE, Ana Maria Ribeiro de. In: Anais da Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói: Souto & Cia, 1991.

ARAÚJO, Bernardo Goytacazes de. RIBEIRO, Jonas Tadeu Bruno. *Mauá, A Força Que Mobilizou O Brasil*. Disponível: <http://www.estudosibericos.com/arquivos/iberica15/Mauá-araujo-bruno.pdf>. Acessado em 29 de março de 2011.

ARCHER, Renato; CROPANI, Ottaviano de Fiore di; DONATO, Arthur João et al. *Mauá – Empresário & Político*. São Paulo: Bianchi Editores, 1987.

AZEVEDO, Moreira de. *O Rio de Janeiro, sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades*, v.II. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira, 1969.

BERTERO, Carlos Osmar; IWAI, Tatiana. *Uma visita ao Barão*. Rev. adm. contemp., Curitiba, v. 9, n. spe2, 2005. Disponível <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-65552005000600002&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 29 de Março de 2011.

BESOUCHET, Lídio. *Mauá*. São Paulo: Martins, 1944.

_____ *Mauá e seu tempo*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.

BIANCHI, Roberto. *Barão de Mauá – Empresário & Político*. São Paulo: Bianchi, 1987. Coleção Livre Iniciativa.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 557p. il.

CASTRO REBELLO, E. de. *Mauá – Restaurando a Verdade*. Rio de Janeiro: Editora Universo, 1932.

FARIA, Alberto de. *Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933. Brasileira. 608p. il.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

GANNS, Cláudio. *Visconde de Mauá – Autobiografia*. Rio de Janeiro: Zélio Valverde, Livreiro-Editor, 1942.

GRANDES PERSONAGENS DA NOSSA HISTÓRIA. São Paulo: Abril Cultural, 1972.

GUIMARÃES, C. G. *Bancos, economia e poder no Segundo Reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, Mac Gregor & Companhia (1854/1866)*. Tese de doutorado em História Econômica – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1997.

KUNIOCHI, Marcia Naomi. *Mauá e o Jogo do Anacronismo*. Revista Biblos, Rio Grande, 16: 157-165, 2004. Disponível <http://www.seer.furg.br/ojs/index.php/biblos/article/view/419/103>, acessado em 20 de março de 2011.

LIMA, H. F. *Mauá e Roberto Simonsen: Dois pioneiros de desenvolvimento*. São Paulo: Alfa Ômega, 1976.

MARCHANT, Anyda. *Viscount Mauá and the Empire of Brazil: a biography of Irineu Evangelista de Souza; 1813-1889*. Berkeley, Los Angeles: University of California, 1965.

MARINGONI, Gilberto. *Mauá: o empreendedor*. São Paulo: Aori, 2007.

MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de, 1813–1889.

Exposição aos credores e ao público (1878). Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 2001.

_____. *Correspondência política de Mauá no Rio da Prata (1880-1885)*. Rio de Janeiro: PLC – Editorial Sul-Americana, 1943.

MINADEO, Roberto. *A Controversa Figura De Mauá*. In REVISTA DE ADMINISTRAÇÃO MACKENZIE Ano 3, n.1, p. 17-31. Disponível: http://www.mackenzie.br/fileadmin/Graduacao/CCSA/Publicacoes/volume_3_número_1/A_Controversa_Figura_de_Mauá.pdf . Acessado em 20 de março de 2011.

QUINTANILHA, Marli Maria Silva. *A escola da vida e a formação intelectual do Visconde de Mauá*. Maringá: UEM – DEF, 2003.

REBELLO, Edgardo de Castro. *Mauá, restaurando a verdade*. In: *Mauá & outros estudos*. Rio de Janeiro: Liv. São José, 1975.

Schmidt, Benito . 2008 Apr 24. *A modernização e o planejamento urbano brasileiro no século XIX*. Ensaios FEE [Online] 2:1. Disponível: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/84/414>. Acessado em 29 de março de 2011.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. 664p. il.

SOUZA, Rafael Rodrigo Ruela. *“Exposição Aos Credores”*: *A Escrita como Redenção*. In: *Saeculum-Revista de História*. João Pessoa: CCHLA – UFPB, 2005. Disponível em: http://www.cchla.ufpb.br/saeculum/saeculum13_art06_souza.pdf. Acessado em 29 de março de 2011.

TRIGUEIROS, F. dos Santos. *Dinheiro no Brasil*. Rio de Janeiro: Reper Editora, 1966.

Escrito em 1878, a *Exposição aos Credores*, de Irineu Evangelista de Souza, o visconde de Mauá (1813/1889), preserva atualidade, sem embargo de que tenha em vista circunstância específica: dar conta das razões da impossibilidade financeira de assegurar a propriedade de seus empreendimentos, bem como de firmar de público o compromisso (que cumpriu) de não transferir aos credores o ônus dos prejuízos daí decorrentes.

A atualidade do texto diz respeito tanto à linha da modernização econômica do país, que tinha em vista alcançar, quanto aos valores que devem orientar a ação do empresariado.

O caminho de uma modernização centrada na industrialização somente se completaria um século depois, com progressiva prioridade à infraestrutura básica, o que caracterizava a natureza dos projetos de Mauá. Estes projetos também compreendiam a melhoria da indústria naval, a implantação de estradas de ferro e rodovias, a atenção ao transporte urbano e o investimento em comunicações — áreas nas quais Mauá atuou simultaneamente.

Por suas relações comerciais e pessoais com a Inglaterra, acompanhou de perto um empolgante debate já em curso, o da experimentação do livre-cambismo — atualmente conhecido por liberalismo econômico ou economia de mercado.

Mais do que participar dessa concepção de ideias, Mauá propunha, por meio da liderança do empresariado, a modernização da atividade agrícola para além do trabalho escravo, sem os embargos do arcabouço jurídico-constitucional do Estado, com o qual não pôde contar.

A mensagem a Mauá não estará completa se não elogiar-mos sua probidade ao longo do exercício da atividade econômica. Para essa postura ética ele expõe como causa a velha escola de moralidade positiva.

Antônio Paim

MAUÁ

o desafio inovador numa sociedade arcaica

Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica é mais um livro a integrar a coletânea *O Pensamento Político Brasileiro*, editada pela Fundação Ulysses Guimarães. A obra apresenta informações relacionadas à época em que Irineu Evangelista de Sousa - o Visconde de Mauá - viveu, e retoma textos escritos por esta personalidade de espírito empreendedor.

Por realizar aquilo que ainda estava distante da compreensão de muitos homens, os anos vividos por Mauá foram poucos para comportar toda a modernização que ele procurou concretizar.



O PENSAMENTO POLÍTICO BRASILEIRO



A coletânea *O Pensamento Político Brasileiro* reúne produções de quinze nomes que alteraram o cenário político de sua época ao protagonizarem inúmeras contribuições para nossa nação. Todos os textos transcritos são originais e representam a opinião fiel do autor em seu tempo.

A Fundação Ulysses Guimarães oferece o pensamento desses grandes nomes para que o leitor o interprete segundo o seu.

ISBN 978-85-64206-07-6



9 788564 206076

FUNDAÇÃO
ULYSSES
GUIMARÃES

