

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO - USP
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH
Departamento de História

MAURÍCIO LUIZ CAMPELO BERTOLA DE ALMEIDA

O PREÇO DE UM FRACASSO.
A COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA, A POLÍTICA E A ECONOMIA
NO IMPÉRIO : 1852 – 1872

Dissertação de Mestrado em História
Econômica apresentada à Faculdade de
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo, sob a
orientação da Prof.^a Dr.^a Vera Lúcia
Amaral Ferlini.

SÃO PAULO
2002

RESUMO

O objetivo deste trabalho é o estudo de atividades empresariais no Segundo Império, através da análise da trajetória de uma empresa privada do setor de transporte, a Companhia União e Indústria; ou seja, sua fundação, atuação, desempenho econômico e as razões que levaram à sua encampação pelo Estado e posterior desaparecimento. Observamos também a formação da estrutura de transporte, notadamente o rodoviário, e seu papel no desenvolvimento econômico desse período, bem como a atuação das elites dirigentes do país nesse mesmo processo.

Palavras – chave: empresa; transportes; Estado; economia; elites

ABSTRACT

The aim of this work is the research of the empresarial activities in the brazilian second empire, trough the analysys of one private enterprise to the transport sector, the União e Indústria Company; your foundation, actuation, economical development, and the reasons who will leave to the State intervention and final disagree. We observe too, the nineteen century road transport structure grow up, and the brazilian elite works in this development.

Keywords: enterprises; transports; State; economy, elite

AGRADECIMENTOS

A Paciência, competência e inestimável ajuda de minha orientadora, Profa. Dra. Vera Lúcia Amaral Ferlini, que nas horas certas soube me tirar dos “atoleiros” que surgiram pelo caminho. O término dessa dissertação deve muito à sua firmeza e sensibilidade.

Ao Prof. Dr. Wilson do Nascimento Barbosa, sua amizade e força intelectual e moral, ao longo de tantos anos na Universidade e fora dela, são inestimáveis, e sem sua contribuição e incentivo, esse trabalho não existiria.

Ao Prof. Luiz Eduardo Simões de Souza, dileto e competente colega e amigo, pela desinteressada contribuição na leitura e crítica desse trabalho; sua participação foi fundamental.

Aos funcionários do Departamento de História, particularmente ao Osvaldo, cuja eficiência foi muito importante para a resolução dos problemas burocráticos inerente à vida acadêmica.

Ao carinho e atenção da Lea, secretária eficiente e amiga, muitas vezes resolvendo questões que sem ela não poderiam ser resolvidas.

Aos amigos de longa data e colegas da Pós-Graduação, cujas críticas e incentivos me fizeram continuar, quando estava a ponto de sucumbir: Muniz Ferreira, César Honorato, Avanete Souza, Lauro Ávila, Márcia Kuniuchi, Rodrigo Ricupero, Carlos Gabriel Guimarães, Carlos Bacellar .

Um agradecimento todo especial para meu grande amigo e sua maravilhosa família, José Ricardo Torquato, o Zérri; sua hospitalidade e carinho foram incomensuráveis.

A meus pais e irmãos e, em especial a Angela e Júlia, tantas vezes privadas de minha presença.

Finalmente a duas pessoas que não estão mais presentes, mas permanecem vivas em minha memória: Marco Antônio Costa Ferreira e Regina Helena Gomes Cruz .

As eventuais falhas e omissões são de minha exclusiva responsabilidade.

Para Júlia, minha filhinha.

SUMÁRIO

Introdução-----	1
Capítulo 1: “História, Estado e Estradas”-----	8
Capítulo 2: “A economia do Império e a União e Industria”-----	27
Capítulo 3: “ A companhia e seu criador”-----	51
Capítulo 4: “Os círculos de interesse e a estrada”-----	87
Conclusão-----	113
Fontes e Bibliografia-----	115

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Essa dissertação tem como objetivo observar uma etapa dos primórdios da constituição da rede viária brasileira através do estudo de uma empresa privada desse setor: A Companhia União e Indústria.

Assim, ao elaborarmos a análise do histórico do processo de atividades desta companhia observaremos também o desenvolvimento da economia brasileira no século retrasado, notadamente entre o período de atuação da mesma (logo após a supressão do tráfico externo de escravos – 1850; e logo após o fim da guerra do Paraguai – 1870), e qual o papel da companhia neste contexto econômico.

O estudo da atuação da Companhia União e Indústria também focalizará as relações da empresa com o Estado Imperial, uma vez que, face às suas dificuldades aquela acabou sendo encampada pelo mesmo. Neste sentido, as relações da sua direção com os poderes do Estado e com a elite que governava o país ocupa, nesse estudo, lugar de destaque, afim de tentar esclarecer o jogo de interesses econômicos e políticos que permeiam a atuação desta empresa em particular e do setor de transportes em geral.

A importância do estudo de uma empresa do setor de transportes, está precisamente em sua atuação como agente dinamizador do processo econômico, ao possibilitar uma melhor circulação de mercadorias, serviços e capitais e de integração de mercados. “... Trata-se de um empreendimento(...) que agrega valor às mercadorias, não as cria...”¹. Ora, tais companhias são fundamentais para o funcionamento do sistema econômico, bem como são meios eficazes de integração política do território nacional, prestando um serviço de “ligação” das comunidades e do espaço geográfico por onde passa, independentemente dos objetivos econômicos de “livre empresarismo”.

¹ HONORATO, Cezar Teixeira, *O polvo e o porto: subsídios para uma história do complexo portuário capitalista no Brasil*. SP, FFLCH/USP, Tese de Doutorado, 1994. Mimeo. Pag.: 13.

Como observa Ciro Flamarion Cardoso, estas empresas figuram como “... indispensáveis no estudo de qualquer economia, e ainda mais nas economias de exportação...”².

Portanto, para o Estado, uma empresa como a União e Indústria assume um significado ímpar em seu projeto de integração do Estado Nacional e de estruturação do arcabouço político – administrativo brasileiro.³

Assim, o estudo da história da Companhia União e Indústria pode ser visto como um meio para a compreensão do espaço previamente ocupado, bem como das especificidades da economia agro - exportadora escravista que se encontrava em processo de transição para o regime de mão-de-obra livre.

Neste sentido, reveste-se de importância na compreensão do processo econômico de sua época, bem como proporciona uma “visão” específica do processo de implantação do capitalismo no Brasil.

Este trabalho privilegiou o período entre 1852 e 1872, qual seja, o da criação, operação como empresa privada, sua crise como tal, cujas causas serão analisadas, e sua encampação pelo Estado, e período imediatamente posterior, até seu desaparecimento final.⁴

Este período também constituiu-se enquanto limite significativo da flutuação das ofertas de crédito e força de trabalho, conjugando-se o emprego de escravos e trabalhadores livres assalariados (nacionais e imigrantes) e de profundas alterações nas estruturas bancária⁵ e empresarial, tendo como marcos significativos a supressão do tráfico, a promulgação do Código Comercial e da Lei de Terras e o fim da guerra do Paraguai; ou seja, o período que corresponde a atuação da empresa.

Neste período, todo o sistema agrário-exportador se expandiu e se modificou, iniciando uma nova fase de crescimento, o qual a Companhia União

² CARDOSO, Ciro F. & BRIGNOLI, Héctor, *Os métodos da história*. RJ, Editora Graal, 1979.

³ A este respeito ver: DOLHNIKOFF, Miriam. *Caminhos da conciliação: o poder provincial em São Paulo (1835/1850)*. SP, FFLCH/USP, Dissertação de Mestrado, 1993. Mimeo.

⁴ Este período também corresponde a existência nos arquivos pesquisados dos Relatórios da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas, principais documentos relativos à empresa.

⁵ A este respeito ver: BARBOSA, Wilson do Nascimento. *A Crisálida: aspectos histórico-econômicos da escravidão no Brasil*. SP, FFLCH/USP, Tese de Livre-Docência, 1994. Mimeo. KUNIOCHI, Márcia

e Industria representa um exemplo de sua modernização infra-estrutural, cujos objetivos vão além da dinamização do processo acumulativo e da inserção da economia brasileira na economia mundial, mas comporta também o “projeto” político do Estado Imperial brasileiro e suas elites⁶.

Todo o processo de crescimento econômico e surgimento de empreendimentos após a supressão do tráfico teve como uma de suas principais bases a estruturação da rede de transporte em novos moldes; não que essa não existisse antes disso, mas após 1850 suas características se alteram de modo a permitir um acesso ótimo ao mercado mundial capitalista e industrial. Isto contribuiu decisivamente para o acesso e exploração das riquezas do interior, para a transição do regime de mão-de-obra escrava para o assalariamento, mormente através do estímulo à imigração. Este processo encontrou “turbulências” em face das crises de 1857 e 1865, que tem na Companhia União e Industria importante (se não decisivo) componente.

Assim, procuramos observar para o caso específico da Companhia União e Industria e seus problemas, como se davam as discussões e choques de interesses no interior das elites, travadas no âmbito do Legislativo, e como isto influenciou o funcionamento e a atuação da empresa, bem como seu destino final.

Devido às especificidades do processo histórico de formação e desenvolvimento da sociedade brasileira, o processo de implantação do capitalismo, adquiriu em nosso país características peculiares. Tais peculiaridades acabaram por se traduzir na historiografia, com o surgimento de distintas correntes interpretativas sobre este assunto, gerando um saudável e muitas vezes acalorado debate entre os diversos pensadores que dele se ocuparam.

Geralmente, os estudos referente à economia brasileira no século XIX, e mais especificamente no segundo reinado seguem as linhas gerais destas correntes interpretativas, e este estudo não foge à regra.

Naomi. *Crédito negócios e acumulação. Rio de Janeiro: 1844/1857*. SP, FFLCH/USP, Tese de Doutorado, 2001, Mimeo.

⁶ A este respeito ver: MATTOS, Ilmar R. *O tempo Saquarema*. SP, Editora Hucitec, 1988.

Compartilho da opinião que se faz necessário um recurso ainda maior à utilização sistemática de fontes primárias, com o intuito de embasar solidamente pesquisas específicas que venham a nos dar uma visão mais detalhada das peculiaridades regionais deste processo, face às múltiplas realidades sócio-econômicas de nosso vasto país.

Outrossim, buscamos orientar, na medida do possível, nosso trabalho em função de uma perspectiva mais ampla, ou seja “...*avançar na história de uma empresa, entendendo-a como parte do processo de implantação do capitalismo no Brasil...*”⁷. Ou ainda como colocou Maria Bárbara Levy: “... *a melhor história empresarial é aquela que busca a “totalidade” francesa ou a “generalização” anglo-americana. As empresas são parte da sociedade e não se pode estudá-las sem levar em conta as articulações recíprocas entre as relações sociais e as práticas empresariais...*”⁸

A hipótese deste trabalho é que em que pese sua efetiva atuação, e seu papel como agente dinamizador do mercado, a Companhia União e Indústria também cumpre o papel de agente especulativo e de instrumento privilegiado de captação de recursos da sociedade.

A partir dos pressupostos acima enunciados, centramos a análise nos documentos produzidos internamente pela empresa no desenrolar de suas atividades, de seus interesses e de seus objetivos e em segunda instância, e em contraposição aos primeiros, em documentos produzidos pelas estruturas administrativas e legislativas do Estado Imperial (relatórios de Comissões e debates parlamentares, legislação, avisos e resoluções, etc.), que incidem diretamente no funcionamento da empresa, ou nos dão uma visão externa à mesma e explicitam as causas de seu fracasso enquanto empreendimento econômico ao mesmo tempo que dão a dimensão de como os interesses em torno da companhia se inserem no panorama político-institucional do segundo reinado.

Dentro da massa documental da (e acerca da) Companhia União e Indústria previamente analisada, os documentos mais importantes e mais numerosos são os Relatórios da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas.

⁷ HONORATO, César T. *O pólvora e o porto...* Op. cit. Pag.: 9.

⁸ LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através das suas sociedades anônimas*. RJ. UFRJ, Coleção Biblioteca Carioca, vol. 31, 1994. Pag.: 15.

Documentos impressos e com grau variável de detalhamento ao longo do período estudado, dão conta da situação da empresa no ano anterior à data de capa do mesmo, embora alguns apresentem temporalidade diferente. A análise dos mesmos encerra certa dificuldade pois sua forma varia de ano à ano e periodicamente e os dados que contém são, como pudemos constatar, questionáveis.

Constam dos mesmos os balanços da empresa, relações de bens móveis e imóveis, trem rodante, pessoal, valores e quantidades transportadas, etc. Também constam as opiniões de seu Diretor – Presidente, em forma de relatório circunstaciado, de grande importância para a pesquisa, pois dão a visão de seu fundador, seus objetivos claros e ocultos e a defesa de seu empreendimento face as críticas emanadas de outras instâncias.

Além dos Relatórios da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas, existem também outros tipos de documentos internos da empresa, muitos em anexos aos primeiros, em sua maioria de caráter técnico, como relatórios de engenheiros, encarregados de obras e administradores, termos de contratos e exposições de motivos.

A Segunda parte dos documentos analisados são os externos à companhia, principalmente os debates parlamentares com referências à empresa, muito importantes por tornarem claros os interesses em conflito no interior das classes dominantes do Império e os documentos produzidos pelo próprio Estado Imperial e seus órgãos, que além de esclarecerem as relações empresa - Estado, também podem ser vistos como expressão dos mesmos interesses acima, conforme as alterações dos Gabinetes do Império e do restrito círculo de poder em torno da figura do Imperador.

Os dados econômicos contidos nos Relatórios foram analisados à luz do método estatístico e da análise contábil, e o objetivo foi confeccionar os gráficos e tabelas necessários para a compreensão da atuação da empresa, verificar a veracidade das informações contidas nos mesmos Relatórios e sua contabilidade inclusa para assim buscar entender as causas (e/ou consequências) do fracasso da companhia, assim como seu “peso relativo” na economia brasileira daquela época.

A maioria absoluta dos documentos relativos à Companhia União e Indústria, incluindo aí a quase totalidade de seus Relatórios e muitos outros documentos originais, encontra-se nos arquivos do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, e em menor grau no Arquivo Nacional e no Museu Mariano Procópio em Juiz de Fora, Minas Gerais.

Os documentos externos à companhia, principalmente os debates parlamentares foram pesquisados nas coleções de anais da Câmara e do Senado do Império e nas Coleções de Leis e Decretos do Império e das Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais na Biblioteca Nacional.

A par dessas considerações, estabeleci a seguinte subdivisão para essa dissertação: no primeiro capítulo procurei traçar um panorama histórico da formação da rede viária brasileira desde a transferência do eixo econômico da então colônia para o sudeste em função da estruturação de economia de mineração, até o advento da Companhia União e Indústria. Também buscamos observar como a estrutura de transporte e a formação da rede de estradas é analisada pela historiografia em função da formação do mercado interno brasileiro e das mudanças qualitativas operadas na economia e na sociedade brasileiras após 1850.

O segundo capítulo trata do desenvolvimento do processo econômico brasileiro ao longo do período da atuação da companhia, ou seja entre 1852 e 1872. Também buscamos observar a relação entre a economia brasileira e a economia mundial, e como as crises cíclicas do capitalismo interferiam aqui, bem como o papel da União e Indústria na bolsa de valores do Rio de Janeiro.

O terceiro capítulo está centrado no histórico da empresa, na caracterização da figura de seu fundador e na análise contábil dos dados de balanço da companhia, com o objetivo de compreender as razões que levaram a União e Indústria à decadência, à encampação e ao desaparecimento.

O quarto capítulo observa as contradições no seio das elites do segundo reinado e como os conflitos políticos e os círculos de interesses formados no interior destas buscavam angariar para si os favores e recursos do Estado Imperial, e em que medida isto afetou a companhia ou pôs à nu as causas de seu fracasso. Para isso buscamos analisar a composição do grupos de poder no topo

da hierarquia do Império e como as empresas beneficiavam-se ou prejudicavam-se em função das alterações políticas. Para ilustrar este processo analisamos neste capítulo os debates parlamentares no qual se fazem referências à União e Indústria, e, onde esses conflitos tornam-se mais evidentes.

CAPÍTULO 1
“HISTÓRIA, ESTADO E ESTRADAS”

CAPÍTULO 1

A gradativa implantação de uma rede viária que possibilitou a ocupação e integração econômica e política do espaço brasileiro antecede aos passos iniciais da constituição do Estado Nacional. Em que pese este ser um marco fundamental para a análise da economia e da sociedade brasileira independente, é ainda no período colonial que o molde do sistema viário se estabeleceu no Sudeste.

A construção do Estado brasileiro iniciou-se com a transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808, fruto da crise econômica, social e política que se abateu sobre o “Ancient Régime” e sobre o Sistema Colonial ao fim do século XVIII¹. Já a construção de vias de comunicação foi fruto da estruturação da atividade mineradora no interior de uma colônia que antes ocupava quase que exclusivamente o litoral.

A gradual implantação da economia mineradora deslocou não apenas o eixo econômico da colônia, do Nordeste açucareiro para o Sudeste, como também voltou para o interior as atenções da Metrópole, fazendo assim necessária a integração dessa região até então pouco explorada. Estabeleceu-se assim um fluxo econômico (e também político) que articulou o litoral e o interior em uma mesma lógica de exploração colonial.

A consolidação das atividades de mineração criou a necessidade de vias de comunicação com as regiões produtoras de metais e pedras preciosas e aos poucos vão sendo abertas estradas que garantiram a exportação da produção mineral via (principalmente) Rio de Janeiro; assim um sistema articulado entre este porto e as regiões mineradoras tornou-se o eixo principal da então economia colonial brasileira.

As principais rotas de acesso à Minas Gerais que partiam do Rio de Janeiro existentes entre o fim do século XVIII e início do XIX eram o “Caminho Velho”, que partia de Parati, subia a Serra do Mar até Taubaté, seguia pelo vale do Paraíba do Sul passando por Pindamonhangaba e Guaratinguetá, subia a Serra da Mantiqueira e atingia o rio das Velhas; este roteiro existia, em parte, desde o século XVI, aproveitando velhas trilhas indígenas. A outra via era o “Caminho Novo”, aberto por Garcia Rodrigues Paes na primeira metade do século XVIII (e suas variantes posteriores,

os Caminhos de Terra e do Couto), que partia do Rio de Janeiro, passava por Estrela (na época importante porto ao fundo da baía da Guanabara)², Pati do Alferes, subia a serra do Mar, atingia o vale do rio Paraíba do Sul e o do Paraibuna (localidade de Matias Barbosa), entrava em Minas Gerais e seguia até Ouro Preto.

Ao apagar das luzes do século XVIII, a decadência da mineração levou à modificação do fluxo de mercadorias entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, voltando-se para este último o destino das produções de gêneros alimentícios produzidos principalmente na região sul do primeiro³

Com a vinda da Corte para o Rio de Janeiro os problemas relativos às vias de comunicação assumem um caráter primordial para a Casa de Bragança. D. João VI adotou uma série de medidas no sentido de incentivar a abertura de novas estradas e conservar e/ou melhorar as já existentes⁴. Seu objetivo era garantir o abastecimento da então capital do Império Colonial Português, ao mesmo tempo que consolidava um projeto de unidade política das várias regiões que compunham este Império na América do Sul⁵. Conforme enuncia Alcir Lenharo, D. João VI acabou por subsidiar “... a formação das bases estruturais do Estado Nacional...”⁶, ou seja, o processo de integração econômica, via estruturação de uma rede de comunicações, deu uma base para a formação do (posterior) Estado brasileiro.

D. João VI revogou as antigas proibições coloniais e iniciou uma ampla política de estímulo à construção de estradas (não apenas no Sudeste, mas também em outras regiões do Brasil)⁷, incumbindo a Junta de Comércio de coordenar estes esforços⁸, como observa Geraldo de Beauclair, acerca de um período posterior (durante a Regência): “...Encetaram-se obras de toda sorte, que buscando facilitar as comunicações entre municípios, acabavam por ensejar as ligações interprovinciais. É um tempo, naturalmente, em que se procurava articular os transportes

¹ NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777/1808)*. SP, editora Hucitec, 1979.

² A este respeito ver: FRÓIS, Vânia, *Município de Estrela (1846 – 1892)*, Niterói, ICHF/UFF, Dissertação de Mestrado, 1974, Mimeo.

³ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação (O abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808/1842)*. SP, editora Símbolo, 1979. Pag. 58 e 73. Sobre o processo de “conversão” da economia de Minas Gerais, da mineração para o abastecimento interno ver: LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista (Minas Gerais no século XIX)*. SP, editora Brasiliense, 1988.

⁴ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação...* Op. cit. Pags.: 28.

⁵ A este respeito ver: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole – 1808/1853*, in MOTA, Carlos Guilherme (org.), *1822: Dimensões*, SP, editora Perspectiva, 1972.

⁶ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação...* Op. cit. Pag.: 29, 57 e 58

⁷ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação...* Op. cit. Pag.: 59.

⁸ Sob esta coordenação construiu-se as estradas do Comércio e da Polícia.

*marítimos, fluviais e terrestres*⁹. Com a independência e o Primeiro Reinado, as ações do Estado diminuíram face a crise econômica e política no fim deste período¹⁰

Em outro estudo, Míriam Dolhnikoff, também observa que esta rede de abastecimento estruturava-se desde o final do século XVIII, destacando mais duas áreas, além da Minas Gerais – Rio de Janeiro, a região açucareira do litoral nordestino, ligada à criação de gado do sertão desta região, e o interior pecuário do Rio Grande do Sul e São Paulo; assim, embora o processo de integração entre estas regiões tivesse sido iniciado, a formação de um Mercado Interno brasileiro apenas esboçava-se. Segundo esta autora, o “núcleo” mineiro é fundamental para a construção do Estado Nacional¹¹. Míriam Dolhnikoff observa que este processo, ao fomentar o povoamento da região limítrofe entre as duas províncias (o vale do rio Paraíba do Sul), deu origem à formação do grupo de cafeicultores que constituiu o grupo social hegemônico e a base de sustentação política do Império¹².

Vivas polêmicas tem sido despertadas na historiografia brasileira sobre a questão do mercado interno, assim como da formação da estrutura de transportes que lhe serve de apoio. Estas polemicas tem como base o como, onde e quando o mercado interno ter-se-ia estruturado e tornado possível o processo de transição para o capitalismo (posteriormente à industrialização).

Neste sentido (questão do mercado interno), algumas correntes interpretativas lançaram-se ao debate, embora identifiquemos duas matrizes teóricas principais: A que vê nas relações (de subordinação) da economia brasileira com a economia mundial a única base para a compreensão do nosso processo histórico, e cuja ênfase esta nas relações coloniais (tese exógena). E uma outra que procura demonstrar que, embora obviamente subordinadas às metrópoles, a economia e a sociedade aqui implantada (pelo mesmo processo colonial) adquiria características próprias, constituindo-se como uma formação econômico-social específica.

Tal era, todavia capaz de engendrar um processo acumulativo próprio, ainda que restrito aos limites dadas pelas relações com o exterior (tese endógena).

⁹BEAUCLAIR, Geraldo de. *A construção da economia nacional (1822/1860)*. Niterói, ICH/UFF, Tese de Titularidade, 1994, mimeo. Pag.: 232.

¹⁰ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação...* Op. cit. Pag.: 57.

¹¹ DOLHNIKOFF, Míriam. *Caminhos da conciliação: o poder provincial em São Paulo (1835/1850)*. SP, FFLCH/USP, Dissertação de Mestrado, 1993. Pag.: 4 e 5.

¹² DOLHNIKOFF, Míriam. *Caminhos da conciliação...* Op. cit. Pag.: 5.

A primeira vertente tem origem no pensamento de Caio Prado Jr., que afirma que “...tudo que se passa são incidentes da imensa empresa comercial a que se dedicam os países da Europa a partir do século XV...”¹³. Para ele, portanto, aí reside o caráter fundamental do processo histórico brasileiro, cuja característica principal é a estruturação do latifúndio escravista, a “sobrevivência” de certas características do época colonial (matriz das especificidade da nacionalidade brasileira).

Ao analisar o período imediatamente posterior ao rompimento do pacto colonial com a vinda da Corte (Abertura dos Portos) e a estabelecimento dos tratados comerciais com a Inglaterra, este autor observa que, devido a um longo período deficitário nas contas do país e a concorrência dos produtos britânicos tornou difícil desenvolver a produção nacional num país com o Brasil¹⁴. Assim, na visão de Caio Prado Jr., a formação de um mercado interno que promovesse o desenvolvimento econômico e um processo próprio de acumulação, encontrou graves obstáculos no início do século passado. Obstáculos estes que se traduziram na própria estrutura econômica do país (monocultura exportadora e regime de mão-de-obra escrava), fator principal para a atrofia da economia interna (cuja tendência geral seria a autarquia do latifúndio monocultor escravista).

Com a consolidação da cafeicultura, o panorama econômico sofre dois tipos de modificação. A primeira, de caráter infra-estrutural é a *modernização* “... o aparelhamento técnico das indústrias rurais, instalação de algumas primeiras manufaturas, etc...”. a segunda é o que ele denomina de “... uma ascensão sensível do poderão de vida da população – pelo menos de certas classes e regiões...”¹⁵.

Porém a questão importante para Caio Prado, é que apesar do advento de um “espírito” de “modernidade”, conjugando-se com uma certa construção ideológica típica do segundo reinado, de aproximação do Brasil à Europa e ao “mundo civilizado”, mantém-se e reforçam-se “... a estrutura tradicional da economia brasileira(...), a grande propriedade monocultural trabalhada por escravos...”¹⁶, o que em última instância inviabilizaria a

¹³ PRADO JR. Caio. *História Econômica do Brasil* SP. ed. Brasiliense, 11º edição, 1969. pag. 14

¹⁴ Idem, pag. 166 a 169

¹⁵ Idem, pag. 166

¹⁶ Idem, pag. 167

formação de um mercado interno apreciável e capaz de um processo de acumulação endógeno.

Em sua análise, Caio Prado Júnior coloca como ponto de partida para um incremento no pobre mercado interno brasileiro, que então se modernizava e também no desafogo das dificuldades econômicas da época da independência a “...*modificação de sua política tarifária, o que se verifica em 1844...*”¹⁷ (com a tarifa Alves Branco) e posteriormente o ano de 1850, quando se extingue o tráfico, no qual, segundo ele, grande parte dos capitais investidos nesta atividades transferem-se para outras aplicações, incrementando de modo apreciável as atividades econômicas internas.

De uma forma geral, análise que faz Caio Prado Jr. Sobre o mercado interno tem um caráter realmente descritivo, desenvolvendo os pontos acima explicativos. Seu objetivo é demonstrar a manutenção da situação de dependência em relação ao exterior; ou seja, da sobrevivência de uma estrutura produtiva voltada de dentro para fora, cujos principais fatores e características são resultado de relações exteriores a ela; como se o grande determinante de todas as particularidades da formação econômico-social brasileira fossem dadas pela relação como mercado internacional. Neste sentido, todo o conjunto de atividades e relação econômicas internas vão apenas possuir uma importância secundária no modelo explicativo elaborado por ele.

A análise que faz Celso Furtado segue, em linhas gerais o modelo proposto por Caio Prado Jr., porém, avança em alguns aspectos fundamentais. O primeiro deles é que este autor vê a economia brasileira do início do século XIX “... *como uma constelação de sistemas em alguns se articulavam entre si e outros permaneciam praticamente isolados. As articulações se operavam em torno de dois pólos principais; as economias do açúcar e do ouro...*”¹⁸ sendo que os períodos de prosperidade econômica atendiam as flutuações da conjuntura internacional, elevando a renda dos sistemas principais e dos subsidiários (abastecimento, pecuária, etc.), ou, no caso de uma conjuntura adversa, reduzindo sua renda. Celso Furtado observa que estas economias subsidiárias não poderiam construir um mercado interno devido ao seu baixíssimo nível de monetarização e ao fato de, em épocas de crise a mão-de-obra

¹⁷ Idem, pag. 168

¹⁸ FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. SP. Cia. Editora Nacional, 11ª edição, 1971. pag. 90.

cativa ser deslocada para atividades não produtivas; ademais, afirma Celso Furtado que “... a condição básica para o desenvolvimento da economia brasileira na primeira metade do século XIX, teria sido a expansão de suas exportações. Fomentar a industrialização nessa época, sem o apoio de uma capacidade para importar em expansão, seria tentar o impossível num país totalmente carente de base técnica...”¹⁹. Neste sentido, Celso Furtado atrela o desenvolvimento do mercado interno, e da possível industrialização, às reações externas da economia brasileira; ao mesmo tempo em que afirma uma “incapacidade técnica”, inerente à sociedade brasileira da época. Ademais, estendendo suas afirmações sobre o mercado, o autor afirma que: “...O pequeno consumo de país estava em declínio com a decadência da mineração, e espalhava-se pelas distantes províncias exigindo uma complexa organização comercial. A industrialização teria de começar por aqueles produtos que já dispunham de um mercado de certa magnitude, como era o caso dos tecidos, única manufatura cujo mercado se estendia inclusive à população escrava (...). Por último é necessário não esquecer que a instalação de uma indústria têxtil moderna encontraria sérias dificuldades, pois os ingleses impediam por todos os meios a seu alcance a exportação de máquinas...”²⁰ e finalmente Celso Furtado conclui taxativamente que “...A causa principal do grande atraso da economia brasileira na primeira metade do Século XIX foi, portanto, o estacionamento de suas exportações...”²¹.

Outro autor de suma importância para o estudo da história econômica brasileira é Fernando Novais. Em seu texto, este importante autor segue o esquema proposto por Caio Prado Jr. e Celso Furtado, de explicar o processo econômico brasileiro pela articulação como comércio internacional, mais precisamente “... Encarada em conjunto, e polarizando de um lado as economias centrais européias, e as coloniais periféricas de outro, é inegável que a história da colonização moderna se processou segundo aquele desiderato fundamental (...) as colônias garantiam a auto-suficiência metropolitana, meta fundamental da política mercantilista...”²². Ou seja, para Novais as relações colônia-metrópoles tem como base a política mercantilista de modo que “... a vida econômica da metrópole seja dinamizada

¹⁹ Idem, pag. 106

²⁰ Idem, pag. 106

²¹ Idem, pag. 107

pelas atividades coloniais... ”²³. Porém, ele vai ainda mais longe ao afirmar que “...Enquanto, porém, o último passo não era alcançado, a economia capitalista comercial, pois a burguesia mercantil ascendente não possuía ainda capacidade de crescimento endógeno, a capitalização resultante do puro e simples jogo do mercado não permitia a ultrapassagem do componente decisivo – a mecanização da produção. Daí a necessidade de pontos de apoio fora do sistema, induzindo uma acumulação que, por se gerar fora do sistema, Marx chamou de originária ou primitiva... ”²⁴. Em outras palavras, o que faz Fernando Novais é articular o “Antigo Sistema Colonial” ao processo de acumulação primitiva de capital.

Assim como no aspecto do caráter da colonização Fernando Novais aperfeiçoou as proposições de Caio Prado Jr., com relação ao funcionamento da economia interna brasileira, este autor segue as propostas de Celso Furtado, no qual este destaca a impossibilidade do estabelecimento de um mercado interno apreciável: *“... a estrutura escravista da economia e da sociedade colonial implicava ainda, indiretamente, numa limitação ao crescimento da economia de mercado. A contradição reponta pois na natureza mesma da produção colonial: mercantil e escravista a um tempo(...), de um lado o escravismo determina um baixo grau de produtividade e pois de rentabilidade na produção das colônias, como já vimos. Ora, com não houvesse condições para minimizar os custos através do progresso técnico, a camada senhorial-empresária tinha necessariamente que procurar reduzir ao mínimo o custo da manutenção da força de trabalho escravizada. Para tanto, procurava fazer com que os escravos produzissem pelo menos uma parcela substancial de sua subsistência dentro da própria unidade produtora para exportação. E assim, se inseria no bojo de uma economia basicamente mercantil, toda uma faixa de produção de subsistência cujo processo se desenrola à margem do mercado... ”²⁵. Neste sentido, a constituição de um mercado interno tornar-se-ia extremamente dificultosa pois o setor de subsistência não está diretamente incluso na lógica do sistema, nem portanto possuiria uma possibilidade de acumulação endógena.*

²² NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777/1808)*. SP, Hucitec, 1979, pag. 61

²³ Idem, pag. 62

²⁴ Idem, pag. 69

²⁵ Idem, pag. 109

Porém as interpretações a cerca do mercado interno não se restringiram a estes três importantes autores. Na década de setenta surge uma corrente interpretava capitaneada por Jacob Gorender e Ciro Flamarion Cardoso que criticavam o modelo proposto por Caio Prado, no sentido de, que apesar da óbvia relação entre a economia brasileira e as metrópoles, a sociedade aqui implantada adquiriu características próprias, a ponto de constituir uma formação econômico-social (ou mesmo “modo-de-produção” específico) distinta; capaz de inclusive de “... possibilidade concreta de acumulações no interior da formação colonial, como resultado da atividade agrícola e/ou ainda como fruto do comércio...”²⁶.

Segundo Jacob Gorender, a economia política (mesmo a de matriz marxista) não teria produzido uma teoria geral que explicasse as particularidades econômicas das sociedades anteriores ao capitalismo. Para o autor, tal fato deriva de um privilegiamento (principalmente do marxismo), da análise conjuntural em detrimento do “... nível categorial – sistemático de abordagem da matéria histórica...”²⁷.

Observa Gorender que tal análise deverá, em princípio, construir uma teoria que dê conta do processo histórico real (no caso, da totalidade econômica de uma sociedade específica); daí a necessidade da utilização do Conceito de modo-de-produção, uma vez que este caracterizaria as especificidade da sociedade colonial brasileira.

Segundo este autor, a América Colonial, notadamente o Brasil, assistiu ao ápice do desenvolvimento da plantagem escravista, tendo esta constituído a base de uma sociedade específica e de um modo-de-produção específico, cujo elemento formador seria a extração de sobreprodutos sob a forma de renda monetária, mesmo que isto se desse no exterior. “... A reprodução ampliada e a reprodução simples não dispensam a realização da massa de produção mercantil no mercado externo, que deve ser um mercado não escravista (...), o mercado externo não escravista constitui em pressuposto necessário do processo de produção...”²⁸.

²⁶ FRAGOSO, João Luís R. op. cit (nota nº7). pag. 61

²⁷ GORENDER, Jacob. *O conceito de Modo-de-Produção e a Pesquisa Histórica*. In LAPA, José Roberto do Amaral (org.) *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis, ed. Vozes, 1980 pag. 44

²⁸ GORENDER, Jacob. *O Escravismo Colonial* SP, Ática, 1978.

Jacob Gorender critica a “tese exógena” por não considerar as especificidade internas da economia colonial escravista brasileira e por acomodar “... *sob a categoria de capitalismo as mais diversas realidades sócio-históricas...*”²⁹.

Em relação à questão do mercado interno, Gorender qualifica-o de “inelástico”, uma vez que a realização da acumulação (via sobretrabalho), dar-se-ia em outro modo-de-produção, além da superespecialização da atividade agro-exportadora e a bissegmentação da mesma em um setor mercantil (voltado para o mercado externo), e um setor “natural” (voltado para a subsistência). Ora, este setor mercantil (determinante) obedece às flutuações do mercado externo, e portanto subordina o setor “natural” (mercado interno), tornando-o incapaz de um processo acumulativo endógeno.

A posição defendida por Ciro Flamarion Cardoso não é tão enfática quanto a de Jacob Gorender, para ele a escravidão mercantil brasileira, em que pese o fato de se ter tornado uma sociedade específica, está subsumida em um modo-de-produção escravista-colonial comum a boa parte da América. Neste modo-de-produção escravista-colonial americano coexistem dois setores agrícolas: O de produção para exportação, e o camponês (exercido, ou não, pelos escravos) para subsistência. Para Ciro Cardoso o principal mecanismo de reprodução do sistema é o tráfico africano³⁰.

Mais recentemente, a corrente “endógena” ganhou o reforço das pesquisas efetuadas por João Fragoso, Manolo Florentino, Douglas Cole Libby, Geraldo de Beauclair e outros, no sentido de fundamentar com trabalhos de base e pesquisas empíricas alguns dos postulados desta corrente interpretativa, embora tal filiação não seja, de forma alguma, direta.

Analisando mais detidamente os trabalhos de João Fragoso, observamos que tal seus antecessores, Fragoso observa no tráfico de escravos o ponto principal e determinante da economia colonial. Sua crítica porém, se estende no sentido de que estes autores (aliás também os da “corrente” interpretativa do “sentido da colonização”), não procuram perceber as condições econômico-sociais que levam o continente africano a tornar-se fornecedor de mão-de-obra escrava, nem como se dá este processo. “... *Não deixa de ser curioso notar que,*

²⁹ Idem.

embora pensem o tráfico como um fluxo contínuo e barato, estes autores tomam a África apenas como uma espécie de grande e passivo viveiro humano... ”³¹.

Este ponto de vista torna-se patente na questão dos capitais; tanto Caio Prado Jr., Celso Furtado, Fernando Novais e Jacob Gorender, identificam a origem dos mesmos, investidos no tráfico de escravos, como externa à Colônia, submetendo-a mesmo, o que lhes impede de analisar a contento este aspecto fundamental para a compreensão do funcionamento do sistema colonial; qual seja, a origem e a lógica da acumulação tanto internamente, quanto em terras africanas. No caso de Jacob Gorender, Fragoso afirma que: “... do ponto-de-vista teórico, esta necessidade estrutural de financiamento exterior (...), impossibilitaria pensar na existência de uma verdadeira sociedade escravista... ”³².

Tal qual Caio Prado Jr., Fernando Novais e Ciro Flamarion Cardoso. João Fragoso e Manolo Florentino tomam como ponto de partida para a sua análise da economia colonial brasileira a: “... compreensão da economia e da sociedade lusitanas do Antigo Regime... ”³³.

Sob esta ótica, os objetivos da montagem por parte das elites portuguesas do “projeto” de expansão ultramarina tem como objetivo primordial preservar no tempo uma estrutura social arcaica (a sociedade estamental do “Ancient Régimé”). Assim, ao contrário do restante da Europa, a expansão ultramarina torna-se um projeto estatal; de um Estado controlado por fidalgos tornados mercadores, excluindo uma verdadeira burguesia mercantil (cujo caráter seria renovador), em benefício da aristocracia e das ordens religiosas de caráter assumidamente conservador (tese de Godinho).³⁴

Ao recriar-se no Brasil o projeto arcaizante lusitano, ao mesmo tempo em que se reforçam as estruturas sociais arcaicas da Metrópole, implanta-se aqui um projeto semelhante e integrado organicamente ao universo do império colonial português, embora gozando de autonomia suficiente para criar aqui: “... circuitos internos de acumulação para além das trocas com a Europa... ”³⁵

³⁰ CARDOSO, Ciro Flamarion S. *Escravo ou Camponês? O protocampasinato negro nas Américas*. SP. ed. Brasiliense, 1987.

³¹ FRAGOSO, João L.R. & FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrário e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790/1840)* RJ, ed.: Diadorim, 1993. pag. 43

³² Idem, pag. 25

³³ Idem, pag. 25

³⁴ GODINHO, Vitorino Magalhães. *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa, editora Arcádia.

³⁵ Idem, pag. 28

O ponto central deste sistema, ou mercado atlântico como lhe denomina Frago; e que é, segundo ele de caráter mercantil, pré-capitalista; é a *“produção de homens e a produção de alimentos. Segundo nosso autor, este processo é paulatinamente controlado e financiado de dentro da própria economia colonial por sua elite de “negociantes de grosso trato”*.

A estrutura de produção de mão-de-obra e alimentos se estabelece em bases “não-capitalistas”, usando expedientes “não-econômicos”, incluindo aí a: *“... apropriação de trabalho social alheio, o que, por seu turno, redundará em baixos preços da mercadoria humana...”*³⁶

Daí, a reprodução na colônia das relações de poder (e de exclusão) que privilegiavam uma hierarquização social e política estreita, analogamente ao que vinha ocorrendo em Portugal desde os sécs. XIV e XV.

Dando seqüência a este raciocínio, Frago e Florentino, partem para a análise de como se dá a estruturação do tráfico no próprio continente africano. As conclusões a que chegam apontam para o caráter estrutural que a escravidão desempenha no continente negro; não apenas como elemento fundamental de diferenciação social, mas também com fator chave para a estruturação do Estado (militarizado em função da captura de escravos) entre os povos africanos. Esta ligação com o sistema atlântico como fornecedor de uma “mercadoria especial” explicita as ligações estruturais entre as economias dos dois continentes, tornando essencial para ambos.

Do nosso ponto-de-vista (ou seja, importância relativa ou trabalho a ser desenvolvido), a questão fundamental do texto de João Frago e Manolo Florentino é o capítulo sobre a estrutura da oferta de alimentos, que se constitui em verdadeira análise do mercado interno brasileiro. Através dos dados coligidos nas entradas de navios, nas entradas e saídas de tropeiros, inventários “post-mortem” e escrituras de compra e venda, os autores concluem que: *“... as áreas exportadoras eram caudatárias de alimentos produzidos por regiões não exportadoras...”*³⁷

³⁶ Idem, pag. 44

³⁷ Idem, pag. 61

Esta conclusão é fruto, não só do trabalho de análise da documentação acima, mas também de comparações com dados (tais quais os fornecidos por Schwartz) de outras regiões. Os valores encontrados para a produção de gêneros alimentícios (farinha, trigo, charque, cachaça etc.) chegam a superar aos do açúcar (principal produto de exportação) para o período 1806/1822. A conclusão óbvia a que chegam Fragoso e Florentino é que: “... *difícilmente os diversos núcleos agropecuários mineiros poderiam ser resumidos a meros apêndices das atividades exportadoras...*”³⁸

Os autores observam que estas atividades relativas ao mercado interno baseavam-se não apenas no trabalho escravo (o que configura um escravismo não ligado ao mercado externo), mas as formas mistas de mão-de-obra. Tal fato basta para distinguir o sistema colonial brasileiro do tradicional conceito de “plantation” difundido na historiografia. Segundo eles, respaldados em várias pesquisas de base (Marcílio, Luna & Costa, Libby etc.) constatou-se que: “... *a maior parte dos senhores de escravos não estaria engajada em atividades agro-exportadoras...*”³⁹

O que nos parece de suma importância para o avanço da compreensão da economia colonial brasileira (e também a do séc. XIX), é a visualização por parte de Fragoso e Florentino de que a mesma deva ser vista como um sistema, ou seja: “... *um mosaico de núcleos de produção...*”⁴⁰ cujo centro dinâmico, e ponto de articulação com o mercado externo é a praça do Rio de Janeiro. Assim, confirma-se a existência de um mercado interno apreciável e bem articulado, capaz de sustentar um processo acumulativo endógeno e também de autonomizar-se em larga medida às flutuações do mercado internacional.

Dando seqüência as suas observações, Fragoso e Florentino concluem, com base nas escrituras de compra e venda que: “... *O setor agrário (...) demanda menos investimentos do que o setor mercantil...*”⁴¹ o que vem de encontro a constatação do baixo custo dos fatores produtivos (terra, mão-de-obra e alimentos) e corrobora a afirmação de predomínio do setor mercantil sobre o agrário; o que, em última instância conduziria ao estreito controle do

³⁸ Idem, pag. 63

³⁹ Idem, pag. 65

⁴⁰ Idem, pag. 66

⁴¹ Idem, pag. 69

crédito nas mãos de uma (numericamente) reduzida elite mercantil, o que acabaria por levar a uma compressão do mercado interno.

Esta pequena elite (os “negociantes de grosso trato”) dominava o comércio atlântico, segundo Fragoso e Florentino constituía-se inclusive como classe hegemônica não apenas na colônia, como no próprio império colonial português. Seus interesses e rede de negócios espalhavam-se pelo colônia (ao menos no centro-sul), pela África e até os portos indianos, assumindo o controle e o financiamento do tráfico de escravos – ponto fulcral da economia colonial.

A concentração de poderes e riquezas nas mãos desta elite pode ser auferida pelo grau de rentabilidade advindo do tráfico (19% por viagem, entra 5 a 10% ao ano na “plantation”) e do custo da montagem de uma expedição de importação de escravos (=3752 apenas em mercadorias para escambo, sem contar navios, equipagens e mantimentos; contra 6.600, preço de um engenho real no vale do Paraíba). Assim, Fragoso e Florentino relativizam a idéia da dependência da economia colonial, atrelando-a ao processo de acumulação interna de capital por esta elite; o que, em última instância lhe dava ampla margem de manobra em relação à conjuntura internacional. Tal fato era ainda mais significativo se levarmos em conta a grande diversificação das atividades econômicas dos “negociantes de grosso trato”, que acumulando capital no processo de circulação (e em outras atividades) dominavam de forma peculiar as relações de poder na colônia e no “sistema atlântico” (tornando-se inclusive credores de negociantes portugueses noutras partes do império). “... *o que está em jogo aqui é, de fato, estruturação de uma verdadeira conta-corrente atlântica, tendo o capital mercantil carioca como eixo, agregando as diversas formações econômicas extracontinentais...*”⁴²

É óbvio que todo este processo de controle dos fatores de produção e financiamento da economia colonial nas mãos dos “negociantes de grosso trato” não pode ser entendido sem se ter vista a monopolização por esta classe, da exclusividade de forma análoga ao que se dava (desde os séculos XIV e XV) com a classe de fidalgos-mercadores da Metrópole; explica-se assim, segundo Fragoso e Florentino a sua hipótese fundamental: “... *a reprodução*

⁴² Idem, pag. 99

do sistema econômico imbricava-se organicamente com a contínua reiteração de uma hierarquia fortemente excludente...”⁴³

A apreciação da economia brasileira feita por Fragoso e Florentino recoloca a questão do mercado interno e do conseqüente processo de acumulação endógena na pauta principal das linhas de pesquisa historiográfica, abrindo espaço para outras pesquisas de base sobre o tema. Assim, em que pesem os acertos, generalizações, especificidades e eventuais equívocos destas matrizes teóricas, considerarmos que estudos específicos (como este que pretendemos realizar) que busquem inferir, dentre outras questões, as possibilidades do nascente mercado interno brasileiro, o início da atividade empresarial “moderna” e a montagem da infra-estrutura de transportes no país, revestem-se de cabal importância para o aprofundamento da compreensão do processo histórico que acabaria por consolidar o capitalismo no Brasil.

Além da questão do mercado interno, outro pondo de “balizamento” deste trabalho é a questão da estrutura de transportes no Brasil daquele período, bem como da análise da historiografia sobre a mesma.

A partir destas observações procurei traçar um quadro no qual podemos inserir a questão das estradas no fim do século XVIII e início do século XIX; ou seja, ao longo do processo de transição entre a colônia e a independência política, até aproximadamente a década de 1850 (com a consolidação da cafeicultura e a extinção do tráfico); e após esta data limite, quando o quadro é significativamente modificado (e onde insere-se o objeto de minha pesquisa).

De uma forma geral, o conjunto da historiografia recente sobre a questão dos transportes no Brasil, tem a tendência em observar esta questão com base nessa periodização, de forma quase exclusiva. As obras referentes ao que chamaremos de primeiro período, tratam da questão dos transportes em relação, ou a formação do mercado interno, ou em relação à construção do Estado Nacional bem como suas elites⁴⁴. As obras relativas ao que denominaremos de segundo período tem como foco principal de sua análise a implantação da rede ferroviária e da estrutura portuária como sustentáculo do processo de inserção da economia brasileira no mercado mundial e das

⁴³ Idem, pag. 53

⁴⁴ Este seria o caso de trabalhos como, por exemplo: COSTA, Ernani Maia. *As barreiras de São Paulo: Estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX*, Dissertação de Mestrado, SP, FFLCH/USP, 1984, mimeo. DOLHNIKOFF, Miriam. *Caminhos da conciliação...* Op. cit. FRAGOSO, João L. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790/1830)*. RJ, Arquivo Nacional, 1992. LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação...* Op. cit.

transformações que este processo desencadeou aqui, incluindo aí a formação da burguesia brasileira.⁴⁵

O primeiro período, que corresponde ao fim do século XVIII, início do XIX até meados da década de quarenta deste possuiu, “grosso modo”, as seguintes características:

- A) O fluxo de mercadorias, que de início se dá (majoritariamente, mas não exclusivamente) do interior para o litoral, vai sendo alterado em função da crise da mineração e do crescimento da importância do abastecimento do mercado carioca.
- B) A estrutura da “malha viária” pode ser visualizada nesses moldes: estradas construídas e conservadas a partir de concessões estatais (Provisões, Cartas-Régias, etc) a oficiais, particulares, municipalidades e governos provinciais (sem esquecer, é lógico, as iniciativas ilegais de construção de atalhos e variantes).
- C) A base tecnológica, apesar dos esforços governamentais, era pouco desenvolvida⁴⁶, com estradas precárias e mal construídas (largura variável, pouco ou nenhum calçamento, pontes e outras obras mal feitas ou ausentes, traçado sinuoso), devido principalmente à carência tecnológica e a indisponibilidade de um “corpo” de engenheiros e técnicos habilitados.
- D) Transporte baseado em Tropas de muares que se constituíam como empresas de caráter familiar e com larga utilização de mão-de-obra escrava⁴⁷
- E) A interferência dos interesses particulares e a política de concessão de terras do período joanino em troca de colaboração na construção de estradas⁴⁸
- F) Falta de recursos⁴⁹.

A partir da década de quarenta, o quadro sofrerá mudanças significativas, temos então, “grosso modo,” as seguintes características (que designaremos de segundo período):

- A) Vias de comunicação (estradas de rodagem, de ferro, companhias de navegação, etc.) geridas por empresas privadas organizadas por ações.

⁴⁵ Este seria o caso, por exemplo: EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: A Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II (1855/1865)*. Petrópolis. Editora Vozes, 1982. HONORATO, César Teixeira. *O polvo e o porto: subsídios para uma história do complexo portuário capitalista no Brasil*. Tese de Doutorado, SP, FFLCH/USP, 1994, mimeo. MATOS, Odilon. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas, editora Pontes, 1990. SAES, Flávio A. M. *As ferrovias de São Paulo (1870/1940)*, SP, editora HUCITEC/ INL, 1981.

⁴⁶ SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil (1500/1820)*. 8ª edição, SP, Cia Editora Nacional, 1978. Pags.:437, 438 e 439.

⁴⁷ LENHARO, Alcir, *As tropas da moderação...* Op. cit. Pag.: 107 em diante.

⁴⁸ DOLHNIKOFF, Míriam, *Caminhos da conciliação...* Op. cit. Pags.: 1 à 6

⁴⁹ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação...* Op. cit. Pag.: 57.

- B) Regime de concessão pública (a partir de exclusividade) reguladas por legislação específica e contratos aprovados pelo Legislativo.
- C) Proibição ou restrição ao uso de mão-de-obra escrava.
- D) A base técnica apresenta-se mais aperfeiçoada que no período anterior, com traçado mais racional (dadas as possibilidades tecnológicas e políticas do período), complexas obras de engenharia executadas por “corpo” técnico qualificado estrangeiro e/ou nacional, sob contrato.
- E) Calçamento (em “macadame” no caso da Companhia União e Industria), larguras, raios de curva, inclinações de aclives e declives devidamente padronizados e estipulados em contrato.
- F) Uso de veículos (“carros” e “diligências”) cujos modelos encontravam-se em uso na Europa e Estados Unidos.
- G) Preços de fretes e pedágios, bem como horários regulados e fiscalizados por órgãos do Estado.

A alteração destas condições foram fruto das complexas transformações pelo qual passou o Brasil no período, e cujo marco principal foi a extinção do tráfico de escravos e a consolidação da cafeicultura (assim como outras relacionadas, como a promulgação da Lei de Terras, a constituição do Código Comercial, etc.). Estes dois episódios produziram na economia e na sociedade brasileiras alterações de caráter qualitativo que determinaram um novo tipo de inserção na economia mundial, o que se dava de forma também qualitativamente diferente das tradicionais culturas coloniais (notadamente o açúcar)⁵⁰, o que exigia, entre outras questões, o estabelecimento de uma infraestrutura de transporte e financiamento mais adequada à lógica dessa nova inserção bem como alterações (e manutenções) na lógica sócio – econômica de nossa sociedade.

Francisco Iglésias, observa a grande importância da lei Eusébio de Queiroz no desdobramento da vida brasileira na passagem para a segunda metade do século XIX. A grande quantidade de recursos investidos no tráfico, e disponíveis a partir de sua supressão, buscaram alocação na atividade empresarial e/ou especulativa, convertendo-se em “atividades úteis” (fábricas, estradas de ferro, bancos, companhias), bem como destacando o papel da tarifa Alves Branco (1844), que deu condições de desenvolvimento à ação de empreendedores como o barão de Mauá⁵¹. Geraldo de Beauclair também destaca a importância da tarifa Alves Branco, observando seu caráter, se não

⁵⁰ Sobre a economia açucareira, ver: FERLINI, Vera Lúcia Amaral. *Terra, trabalho e poder*. SP, editora Brasiliense, 1988.

⁵¹ IGLÉSIAS, Francisco. *Vida política (1848/1866)* in HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.), *História Geral da civilização brasileira (tomo II), O Brasil Monárquico, 3º volume*. RJ, editora Bertrand Brasil – DIFEL, 1987, pags.: 35 e 36.

protecionista, ao menos positivo em relação às “fabricas”⁵², e outras atividades voltadas para o mercado interno.

Para Virgílio Noya Pinto, a extinção do tráfico foi facilitada pelos próprios proprietários de terras, que submetidos aos traficantes de escravos(via de regra portugueses), e por isto mesmo altamente endividados, apoiaram a iniciativa do gabinete conservador. Este autor advoga que o capital do tráfico diversificou-se para as atividades comerciais e industriais que foram surgindo, e que os superávits da balança comercial causados pela consolidação do café como principal produto de exportação brasileiro permitiram “... o início do processo de melhoria do aparelhamento técnico da nação e da industrialização...”⁵³.

Raymundo Faoro, opina sobre a existência no mercado de recursos “livres” na ordem de dezesseis mil contos de réis, capital este oriundo do tráfico, e que teriam sido carreados majoritariamente para a especulação financeira e para a atividade bancária; e em menor grau para as empresas de melhoramentos urbanos e transportes, ou pura e simplesmente para consumo suntuário. Para este autor, o capital alocado no jogo financeiro da bolsa de valores e no sistema bancário acabou por favorecer o “abuso do crédito”, que levou à crise de setembro de 1964, com a bancarrota da casa bancária A.J. Souto & Companhia, mais a concordata de 16 casas comerciais e a falência de outras 95.⁵⁴

Em recente trabalho, César Honorato, desenvolvendo as idéias de Tom Kemp ⁵⁵observou que este período (1840 – 1860) foi fundamental para a implantação do capitalismo no Brasil e que o “ponto de apoio” desse processo foi a constituição do arcabouço jurídico e político que embasou a estrutura econômico – social do Segundo Império e sustentou a inserção da economia brasileira no mercado internacional e contribuiu para a emergência (social e política) de uma classe “... ligada ao capitalismo que lentamente vai penetrando nos interstícios de uma sociedade predominantemente escravista em franco esgotamento...”; ou seja, nesse período, uma vez que o escravismo caminhava para o desaparecimento em função da extinção do tráfico e das modificações estruturais por qual

⁵² OLIVEIRA, Geraldo Beauclair Mendes de, *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense (1808/1860)*. RJ, Studio F&S editora, 1992. Pag.: 19.

⁵³ PINTO, Virgílio Noya. *Balanço das transformações econômicas no século XIX*. In MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. 10ª edição, RJ, editora DIFEL, 1978. Pags.: 139 e 140.

⁵⁴ FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 12ª edição, SP, editora Globo, 1997. Pags.:425 a 432.

⁵⁵ KEMP, Tom. *A revolução industrial na Europa do século XIX*. Lisboa, edições 70. 1985.

passava o capitalismo mundial, foi se completando aqui a transição para esta nova realidade sócio-econômica.⁵⁶

No dizer de João Manuel Cardoso de Mello, “...não é difícil entender que a estrada de ferro(...) e a grande indústria de beneficiamento reforçam a economia mercantil-escravista ao poupar trabalho escravo(...). Ao mesmo tempo se opõe à ela, criando condições para a emergência do trabalho assalariado...”⁵⁷.

Florestan Fernandes também deixa bem claro que a escravidão funciona de duas formas: mantendo as estruturas de produção colonial, ao mesmo tempo que possibilita a modernização infra-estrutural do sistema econômico a partir de 1850(que ele denomina “revolução urbano-comercial”)⁵⁸. O “objetivo” primordial dos proprietários de escravos foi o de “ganhar tempo” afim de efetuar dentro da ordem e com a manutenção de seu “status quo”, a transição para o regime de trabalho assalariado, o que foi plenamente alcançado.⁵⁹

No Brasil do século XIX a preocupação com os problemas relativos à mão-de-obra e transição para o trabalho livre era uma constante entre as elites senhoriais, principalmente após a supressão do tráfico. Abundam debates parlamentares no qual são discutidas as possíveis soluções, incluindo aí a imigração chinesa para o Brasil, e ainda em 1847 teve início a experiência de Nicolau Vergueiro no interior paulista inaugurando o regime de parceria⁶⁰, que não logrou êxito e levou à crise o processo migratório até o advento do colonato e do assalariamento no fim do século XIX⁶¹.

José de Souza Martins demonstrou que a lei de Terras de 1850, que se insere no mesmo contexto da supressão do tráfico, garantiu a exploração da força de trabalho e o monopólio de acesso à propriedade fundiária pelas elites, mesmo com o fim da escravidão⁶².

A importância desta lei também é destacada por Ruy Moreira, que destaca seu papel na exclusão da maior parcela da população do acesso a terra e consolidou a hegemonia da “classe senhorial-escravista”⁶³

⁵⁶ HONORATO, César. *O polvo e o porto: subsídios para uma história do complexo portuário capitalista no Brasil*. Tese de Doutorado, FFLCH/USP, 1994, mimeo. Pags.: 28 a 32.

⁵⁷ MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 2ª edição, editora Brasiliense, 1982, pags.:81 e 82.

⁵⁸ FERNANDES, Florestan. *Circuito fechado: quatro ensaios sobre o poder institucional*. SP, editora HUCITEC, 1976, pag. 23 e 30.

⁵⁹

⁶⁰ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei de alocação de serviços de 1879*. Campinas, editora Papirus, 1988.

⁶¹ A este respeito ver: MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. 2ª edição, SP, Livraria editora de Ciências Humanas, 1981.

⁶² Idem, pag.: 59.

⁶³ MOREIRA, Ruy. *Formação do espaço agrário brasileiro*. SP, editora Brasiliense, 1990. Pag.: 36.

Finalmente, a promulgação do Código Comercial, inseriu-se neste contexto, uma vez que organizou as relações comerciais e econômicas das (futuras) empresas em uma economia que estava em processo de transição para o regime de mão-de-obra assalariada e da modernização das práticas comerciais, principalmente em relação ao desenvolvimento do sistema financeiro e da regulamentação das normas jurídicas relativas ao funcionamento do comércio (concordatas, recursos, falências, etc.).

A partir da promulgação do Código Comercial, iniciou-se no Brasil o processo de implantação de empresas, de diversos ramos, organizadas segundo um padrão gerencial e contabilístico afinado com as exigências determinadas por uma legislação reguladora mais clara e efetiva, e em consonância com as normas comerciais estabelecidas nas economias européias e norte-americana, o que de forma alguma exclui ou extingue as práticas herdadas historicamente.⁶⁴

Assim, o momento histórico no qual se insere a fundação e a atuação da Companhia União e Indústria foi de capital importância para o desenvolvimento da economia e da sociedade brasileira. Nesse sentido fica bem clara “... *A necessidade de se observar o Segundo Reinado com mais atenção e com novos enfoques teóricos, prende-se à complexidade de um Estado inserido na transição do escravismo colonial para outro modo-de-produção, o capitalista...*”⁶⁵

Ao analisarmos previamente o papel da Companhia União e Indústria dentro da perspectiva de alteração das relações que regem a constituição da rede viária no século passado, reflexo das mudanças maiores pelo qual passava a economia e a sociedade brasileira naquele período, podemos perceber que a Companhia encaixa-se no conjunto de características que denominei como “segundo período”.

A respeito do conceito de “classe senhorial-escravista” e de seu projeto hegemônico, ver: MATTOS, Ilmar R. *O tempo Saquarema*. SP, editora HUCITEC, 1988.

⁶⁴ Em relação ao impacto da promulgação do Código Comercial ver: VIEIRA, Rubenita. *O tribunal do comércio: modernização e imobilismo (1851/1889)*. Dissertação de Mestrado. RJ. IFCS/UFRJ, 1985.

⁶⁵ HONORATO, César. *O polvo e o porto...* Op. cit. Pag.: 25.

CAPÍTULO 2
“A ECONOMIA DO IMPÉRIO E A UNIÃO E
INDUSTRIA”

CAPÍTULO 2

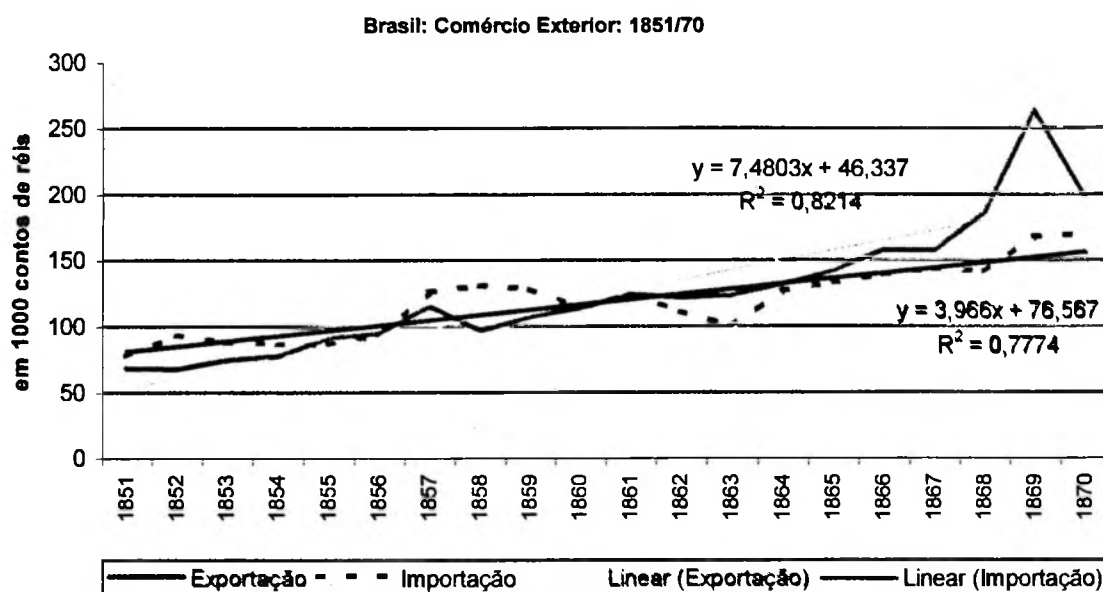
O período entre 1851 e 1870 marcou uma fase de grandes transformações na vida econômica do Segundo Império. Por um lado, os efeitos da extinção do tráfico de escravos, que obrigava o reinvestimento dos capitais antes nele empregados em outras atividades. Por outro o reflexo da expansão cafeeira gerando um grande volume de riquezas exportado, permitindo ao país ampliar o volume de bens importados além de viabilizar a contratação de novos empréstimos no exterior.

Esta maior presença da economia brasileira no comércio internacional também deixava o Brasil à mercê das flutuações da economia mundial. A opinião de Heitor Ferreira Lima é esclarecedora a este respeito: “... Devido à nossa inserção no quadro mundial como Nação periférica, começamos a sentir sua interferência e reflexos. Assim, os movimentos cíclicos passaram a repercutir aqui, embora com intensidade variável, porém de modo infalível. Tomemos os anos de crise na Europa e EUA, como 1847, 1857, 1864-66, 1873, 1882 e 1890-93, verificaremos que elas se repetiam aqui quase que simultaneamente, embora por vezes com colorido diferente, em consequência da diversidade estrutural que as separavam. Os dois mais fortes abalos que sofremos, foram os de 1857, com prejuízo calculado em 15.000 contos, elevando-se o número de falências de 49 em 1857 para 90 em 1858, e o de 1864, mais denso e extenso, com a chamada “quebra do Souto”, resultando em 95 falências só no Rio de Janeiro, além de outras em diversos Estados, sendo as perdas estimadas entre 65.000 e 70.000 contos ...”¹.

Observando apenas o período de 1851 a 1870 pode-se identificar os reflexos das crises externas se analisa-se o desempenho de três importantes agregados, a saber: balança comercial (Gráfico 1), orçamento público (Gráfico 2), o estoque da dívida externa (Gráfico 3) e as flutuações do Produto (Gráfico 4).

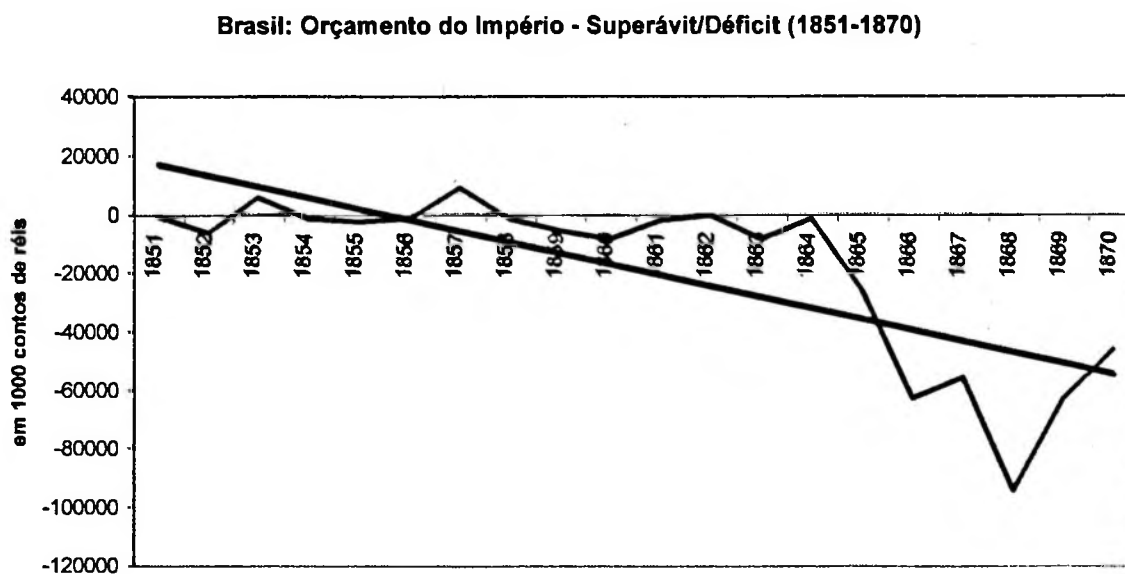
¹ Heitor Ferreira Lima. *História político-econômica e industrial do Brasil*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1976, p. 258.

Gráfico 1



Fonte: Raymond Goldsmith, 1986².

Gráfico 2



Fonte: Raymond Goldsmith, 1986.

² Conforme Raymond W. Goldsmith, *Brasil 1850 - 1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação*. São Paulo, Harper & Row, 1986.

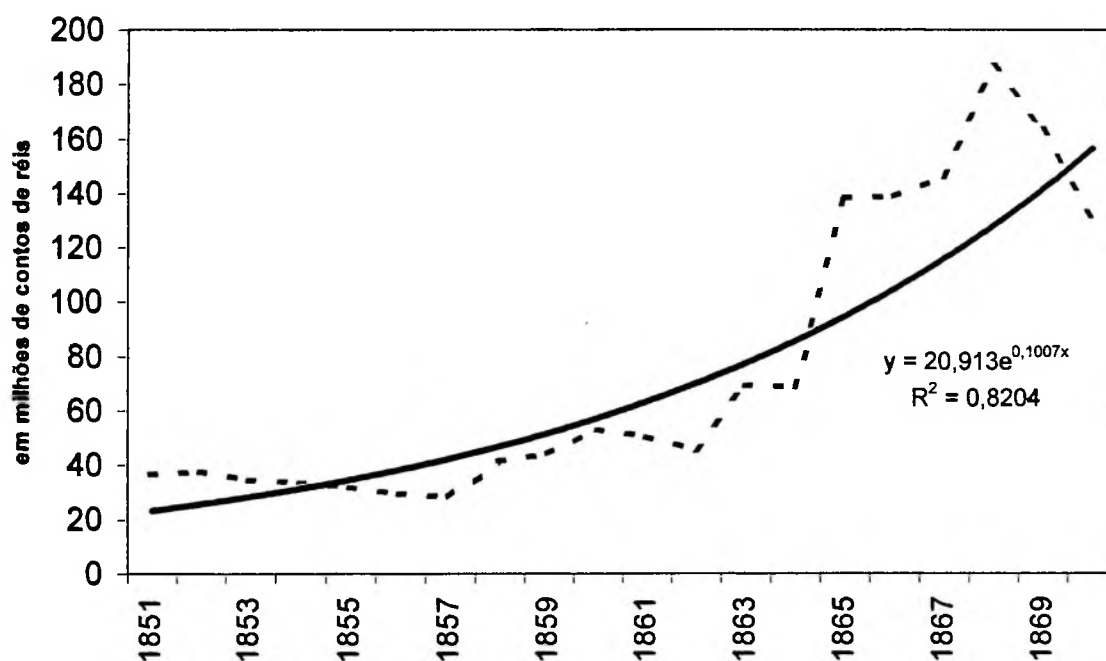
Conforme pode-se observar no Gráfico 1, a partir de 1860 a balança comercial passa a apresentar superávit no mesmo momento em que as contas públicas passam a apresentar volumosos déficits (Gráfico 2) e que a dívida externa passa a crescer acentuadamente (Gráfico 3).

Observe-se no Gráfico 2 as dificuldades do Império para equilibrar receitas e despesas, com déficits em 1852; 1855; 1856; 1859-61; 1863 e 1865-70. Denote-se aqui a forte expansão das exportações cafeeiras, que oscilaram devido a crise de 1857, a questão Christie, as crise de 1864, o impacto da Guerra com o Paraguai, devido ao aumento das despesas públicas etc.. A situação do Governo Imperial, em que pese a expansão no longo prazo do comércio externo, revelava-se pontualmente difícil e os créditos de grande montante não deviam ser fáceis de contrair. Portanto, pode-se deduzir que os grupos de pressão ou de interesse que impunham sua vontade eram pessoas praticamente da Sala do Trono.³

³ No capítulo 4 discutiremos esta questão mais detidamente.

Gráfico 3

BRASIL: Dívida Externa (1851-1870)

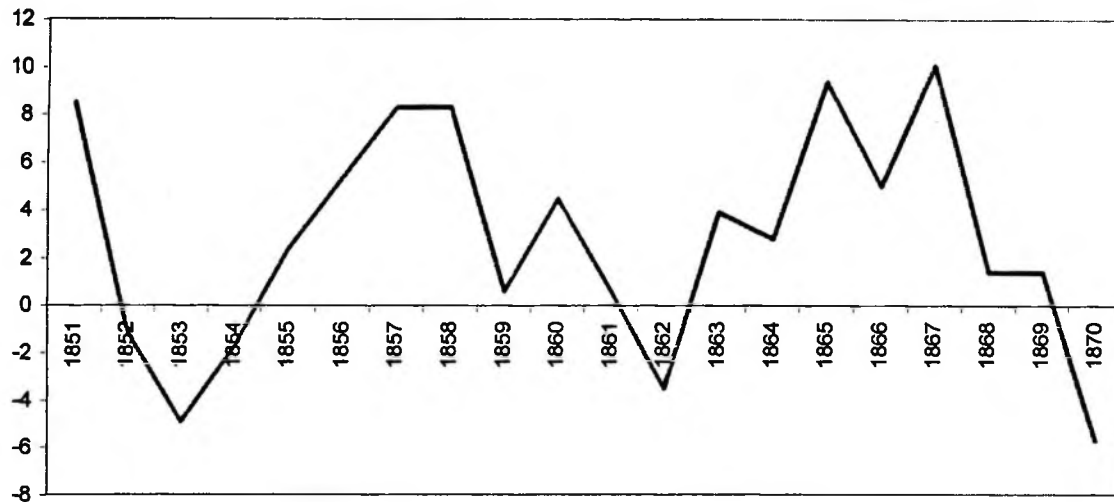


Fonte: Raymond Goldsmith, 1986.

No Gráfico 3 observa-se a evolução da dívida externa no período 1851-1870. Nota-se o crescimento da mesma desde a crise de 1857, com evidente salto na curva após a crise de 1864. O perfil da dívida externa deixa claro o caráter do endividamento como forma de financiamento da capacidade de investimento local, havendo associação direta entre estas variáveis e também com o déficit das contas do Império. O crescimento estimado do PIB, também segundo Goldsmith (ver Gráfico 4) confirma o referido perfil.

Gráfico 4

BRASIL: Evolução Real do PIB - 1851-1870 (%)



Fonte: Raymond Goldsmith, 1986.

A estrutura econômica do Segundo Império, que era a de uma economia agro-exportadora com predomínio da cafeicultura, levou o Brasil a ocupar uma posição hegemônica no comércio internacional desse produto, no qual chegou a representar, entre 1875 e 1880, mais da metade da produção mundial. Os preços do café também se elevaram, pois o valor médio da saca passou de uma libra e 32 pence no período 1841 – 1850 para duas libras e 54 pence no decênio 1881-1890. Completando os poucos espaços que o café deixava na cesta de produtos agrícolas oferecida pelo Brasil ao comércio internacional, encontravam-se culturas também crescente de fumo, algodão, borracha e mate. A evolução da cafeicultura e o crescimento das demais culturas pode ser visto na tabela a seguir:

Tabela 01. Brasil, Exportação de Mercadorias: 1821 - 1900*(% do valor dos oito produtos principais sobre o valor total da exportação)*

Decênio	total	café	açúcar	cacau	erva-mate	fumo	algodão	borracha	couros e peles
1821 - 1830	85,8%	18,4%	30,1%	0,5%		2,5%	20,6%	0,1%	13,6%
1831 - 1840	89,8%	43,8%	24,0%	0,6%	0,5%	1,9%	10,8%	0,3%	7,9%
1841 - 1850	88,2%	41,4%	26,7%	1,0%	0,9%	1,8%	7,5%	0,4%	8,5%
1851 - 1860	90,9%	48,8%	21,2%	1,0%	1,6%	2,6%	6,2%	2,3%	7,2%
1861 - 1870	90,3%	45,5%	12,3%	0,9%	1,2%	3,0%	18,3%	3,1%	6,0%
1871 - 1880	94,9%	56,6%	11,6%	1,2%	1,5%	3,4%	9,5%	5,5%	5,6%
1881 - 1890	92,3%	61,5%	9,9%	1,6%	1,2%	2,7%	4,2%	8,0%	3,2%
1891 - 1900	95,6%	64,5%	6,0%	1,5%	1,3%	2,2%	2,7%	15,0%	2,4%

fonte: Comércio Exterior do Brasil No. 1 - C.E. e NO. 12-A, do Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda

O principal “parceiro” comercial do Brasil era a Inglaterra, seguida de longe pelos Estados Unidos. A Grã-Bretanha era responsável por absorver 32,9% das exportações brasileiras, e fornecia 54,8% das mercadorias estrangeiras que entravam no país, em meados do século XIX. Tais números sofreriam poucas modificações ao longo do Segundo Império. Por outro lado, a pulverização do comércio exterior com os Estados Unidos fortalecia ainda mais o poderio britânico sobre a orientação do setor dinâmico da economia brasileira, posto que o Reino Unido encampava, sem deixar sobras, o espaço deixado pelos norte-americanos, como se vê na Tabela 02:

Tabela 02. Brasil: Distribuição das Importações e Exportações por país*(% sobre o valor total)*

País	Exportações para		Importações de	
	1853-54 / 1857-58	1870-71 / 1872-73	1853-54 / 1857-58	1870-71 / 1872-73
Grã-Bretanha	32,9%	39,4%	54,8%	53,4%
Estados Unidos	28,1%	28,8%	12,7%	12,2%
França	7,8%	7,5%	6,3%	7,0%
Alemanha (1)	6,0%	5,9%	5,9%	6,5%
Portugal	5,9%	5,8%	7,0%	5,4%
Bélgica	1,8%	1,0%	2,0%	2,5%
Espanha	0,9%	0,8%	1,1%	1,6%
Países Escandinavos	3,7%	0,7%	0,4%	0,8%
Estados Austríacos	1,6%	0,0%	0,7%	0,2%
Itália (2)	1,4%	0,5%	0,7%	0,5%
Diversos	9,9%	9,6%	8,8%	9,9%
Total	100,0%	100,0%	100%	100%

(1) – EM 1853-54/57-58 - Cidades Hanseáticas

(2) – Em 1853-54/57-58 - Estados Sardos e Duas Sicílias

Fontes:

Relatórios do Ministério da Fazenda - 1854 e 1880

O crescimento das exportações, sobretudo de café, passou a determinar o próprio crescimento econômico do país, ocasionando ciclos de expansão econômica quinquenais, vinculados aos próprios ciclos da rubiácea, onde o câmbio desempenhava papel fundamental.

Apesar dos predominantes resultados negativos no comércio exterior (Tabela 03), os resultados informativos do estado da economia brasileira passaram a se dar no rescaldo de cinco anos. No quinquênio, de 1845-1850, houve o primeiro resultado positivo da balança comercial. A partir de 1862, com exceção apenas de 1887, graças à desvalorização da moeda frente à libra esterlina, com a mudança da paridade cambial.

Tabela 03. Brasil: Balança Comercial, 1833 - 1887

Ano	Importações	Exportações	Saldo
1845 - 1846	50.654.827.\$000	53.674.391.\$000	3.019.564.\$000
1846 - 1847	55.740.019.\$000	52.449.452.\$000	(3.290.567.\$000)
1847 - 1848	47.349.641.\$000	57.925.798.\$000	10.576.157.\$000
1848 - 1849	51.570.009.\$000	56.289.847.\$000	4.719.838.\$000
1849 - 1850	59.165.749.\$000	55.289.847.\$000	(3.875.902.\$000)
1850 - 1851	79.918.619.\$000	67.788.170.\$000	(12.130.449.\$000)
1851 - 1852	92.860.415.\$000	66.640.304.\$000	(26.220.111.\$000)
1852 - 1853	87.362.896.\$000	73.644.724.\$000	(13.718.172.\$000)
1853 - 1854	85.839.336.\$000	76.842.492.\$000	(8.996.844.\$000)
1854 - 1855	85.170.961.\$000	90.698.614.\$000	5.527.653.\$000
1855 - 1856	92.779.246.\$000	94.432.478.\$000	1.653.232.\$000
1856 - 1857	125.351.935.\$000	114.533.890.\$000	(10.818.045.\$000)
1857 - 1858	130.440.173.\$000	69.247.463.\$000	(61.192.710.\$000)
1858 - 1859	127.722.619.\$000	106.805.672.\$000	(20.916.947.\$000)
1859 - 1860	113.027.995.\$000	112.957.972.\$000	(70.023.\$000)
1860 - 1861	123.720.345.\$000	123.171.163.\$000	(549.182.\$000)
1861 - 1862	110.531.189.\$000	120.719.942.\$000	10.188.753.\$000
1862 - 1863	99.172.708.\$000	122.479.996.\$000	23.307.288.\$000
1863 - 1864	125.685.075.\$000	131.151.082.\$000	5.466.007.\$000
1864 - 1865	131.746.341.\$000	141.083.446.\$000	9.337.105.\$000
1865 - 1866	137.766.842.\$000	157.087.558.\$000	19.320.716.\$000
1866 - 1867	145.002.428.\$000	156.253.622.\$000	11.251.194.\$000
1867 - 1868	140.610.718.\$000	185.370.067.\$000	44.759.349.\$000
1868 - 1869	168.510.288.\$000	207.722.633.\$000	39.212.345.\$000
1869 - 1870	168.243.703.\$000	197.057.193.\$000	28.813.490.\$000
1870 - 1871	144.750.900.\$000	166.949.300.\$000	22.198.400.\$000
1871 - 1872	162.271.400.\$000	193.418.900.\$000	31.147.500.\$000
1872 - 1873	161.419.700.\$000	215.893.100.\$000	54.473.400.\$000
1873 - 1874	160.816.000.\$000	190.083.900.\$000	29.267.900.\$000
1874 - 1875	160.816.000.\$000	208.494.257.\$000	47.678.257.\$000
1875 - 1876	171.688.103.\$000	178.880.413.\$000	7.192.310.\$000
1876 - 1877	153.886.000.\$000	195.563.800.\$000	41.677.800.\$000
1877 - 1878	160.946.400.\$000	187.403.600.\$000	26.457.200.\$000
1878 - 1879	162.392.400.\$000	206.453.000.\$000	44.060.600.\$000
1879 - 1880	172.744.300.\$000	221.928.800.\$000	49.184.500.\$000
1880 - 1881	181.005.666.\$000	225.851.718.\$000	44.846.052.\$000
1881 - 1882	182.251.691.\$000	209.851.448.\$000	27.599.757.\$000
1882 - 1883	190.263.850.\$000	197.032.536.\$000	6.768.686.\$000
1883 - 1884	202.530.989.\$000	217.072.818.\$000	14.541.829.\$000
1884 - 1885	178.431.015.\$000	226.269.654.\$000	47.838.639.\$000
1885 - 1886	201.526.356.\$000	191.393.987.\$000	(10.132.369.\$000)
1886 - 1887	310.850.217.\$000	365.592.152.\$000	54.741.935.\$000

Fonte: J. Pandiá Calógeras, *A Política Monetária do Brasil*.

Nesse tempo, tiveram início as estradas de ferro, a imigração estrangeira, o telégrafo, a fundação de casas bancárias, a ampliação do mercado doméstico, o crescimento de centros urbanos na região Sul do país, beneficiados pelas primeiras manufaturas, que surgiam para atender ao crescimento da economia cafeeira.

Passemos agora a observar o comportamento da economia mundial no período.

A Europa recuperava-se das Guerras Napoleônicas, aumentando e desenvolvendo sua produção, graças a novos métodos recém-descobertos, aparecendo grandes concentrações industriais na Inglaterra, França, Alemanha, Bélgica, duplicando ou triplicando em certos casos suas populações. Os bancos difundiram-se, desempenhando papel cada vez maior no comércio interno e exterior. O capitalismo rumava para a sua fase mais liberal, expandindo-se pelo globo e estabelecendo a divisão internacional do trabalho. A “pax britânica” apresentava-se como uma nova “idade de ouro”, com a difusão do livre-câmbio, eliminação das fronteiras políticas, integração das economias nacionais num sistema econômico mundial, e, como resultante, o estabelecimento de zonas de poder derivadas da supremacia britânica sobre o globo.

A marcha da indústria para o Oeste, ocorrida a partir de 1860, em busca de matérias-primas e barateamento de custos, ilustra outro lado do desenvolvimento do Capitalismo naquele momento histórico. Progressivamente, a república americana deixava de ser uma exportadora de matérias-primas para se tornar uma potência industrial.

Tal crescimento não se registrou sem abalos. O século XIX também se caracterizou por crises cíclicas do capitalismo, as quais, dando-se no âmbito internacional das potências hegemônicas do hemisfério norte, afetou a conjuntura econômica reflexa e voltada para os interesses externos do Império Brasileiro.

Esses abalos foram registrados na história econômica do mundo, por constituírem verdadeiros marcos divisores de épocas, por vezes com profundos reflexos sociais. Os principais e mais significativos picos de crise do capitalismo para a política econômica do Império Brasileiro foram: (a) 1847-48; (b) 1857-58; (c) 1865-66; (d) 1873-74; e (e) 1885-87.

Em 1847, sobrevêm dificuldades nas construções ferroviárias da Inglaterra, arrastando atrás de si a construção civil, com repercussão nas indústrias mineradora e metalúrgica e conseqüente baixa da produção e dos preços. Isso acarretou crises monetárias e bancárias na Inglaterra e na França, com desemprego e depressão dos salários, o que resultou em levantes populares na Inglaterra, com o renascimento do Cartismo, e as circunstâncias políticas de 1848, na França, Alemanha, Tchecoslováquia, e Hungria. A abertura do mercado chinês permitiu outra fase de expansão ao capitalismo, a qual foi incrementada ainda pela descoberta de ouro nos Estados Unidos e na Austrália.

A superestimação das jazidas de ouro recém-descobertas, associadas à quebra de empresas ferroviárias nos EUA, Inglaterra e França, somadas à especulação imobiliária e à crise na indústria de transformação decorrentes em parte da oferta metálica, deflagraram outra crise. Nos Estados Unidos, entre 1857 e 1858, 9.655 empresas fecharam suas portas, com passivo maior do que 400 milhões de dólares.

O período seguinte incensou o livre-câmbio na França e na Inglaterra, permitindo breve e tênue recuperação. Mas a Guerra Civil Americana (1865 – 67), causaria outra crise, que acarretaria diminuição do consumo, baixa da produção, crise monetária, crise especulativa e desemprego. Casas bancárias inglesas e francesas entram em liquidação.

Em 1873, eclodem crises ferroviárias, mineiras e metalúrgicas na Alemanha, cuja queda de preços abalaria a Bolsa de Viena, produzindo pânico especulativo. Entre 1871 e 1873, mais de seis mil empresas faliram nos Estados Unidos, provocando enormes filas de desempregados.

Em 1882, verifica-se crise bolsística extremamente grave em Paris e Lyon, acontecendo a mesma coisa nos EUA, em 1884, precedida de um pânico bancário que atingiu vários estabelecimentos de crédito. O desemprego grassaria, tanto nos Estados Unidos e na França, quanto na Inglaterra, que teria índices particularmente elevados em 1887.

Esses movimentos cíclicos repetiam-se aqui de modo quase que sincronizado, de maneira automática, como se fossem seus reflexos diretos. De fato, em uma economia cujo setor dinâmico é a exportação de um produto que não possui demanda inelástica, como o café, turbulências econômicas no comércio exterior afetarão negativamente:

- (a) O preço da mercadoria exportada;
- (b) A demanda pela mercadoria exportada e
- (c) A disponibilidade creditícia para a produção da mercadoria exportada, bem como para as atividades ligadas a ela.

Em situação de crise econômica internacional, o preço de uma mercadoria como o café tende a baixar pela queda da procura, posta a inexistência de uma política de controle de estoques. Por outro lado, a crise deprime os mercados de oferta de crédito, fazendo com que:

- (a) Os credores forcem os devedores já existentes a saldar mais rapidamente os seus compromissos, e
- (b) Novos compromissos sejam tomados a taxas e prazos mais desfavoráveis para os devedores.

De toda forma, fatores internos contribuíram para o agravamento das crises econômicas do Império, a saber:

(1) A falta de meio circulante: a insuficiência de meios de pagamento na economia brasileira era crônica desde os tempos de D. Pedro I. A falta de meio circulante era tanta que as fazendas de café chegavam a imprimir seu próprio “dinheiro” em cédulas, muitas vezes com a efigie do dono, num costume herdado dos engenhos de açúcar. Mesmo admitindo-se o argumento de que em fazendas de café que utilizam mão-de-obra escrava, não há a necessidade de meio circulante impresso pelo Estado, resta a situação dos poucos centros urbanos do país, que também reclamavam da falta de moeda circulante, para o pagamento de salários, serviços, e pequenas obrigações. No Segundo Império, de tempos em tempos, levantava-se a necessidade de expansão monetária, a qual, de acordo com seus defensores, traria o crescimento econômico. Alternavam-se, de acordo com os Gabinetes, as políticas de lançamento monetário. O que se percebe pela Tabela 04, que informa a circulação monetária do Segundo Império, são fracos movimentos de expansão, e alguns movimentos mesmo de retração da oferta

de meios de pagamento, ou seja, na contramão da necessidade, retirou-se a moeda fiduciária da praça em alguns momentos da política financeira do Império (ver tabela 4).

Tabela 04: Brasil, Meios de Pagamento, 1850 – 1888

Anos	Circulação Fiduciária		
	Tesouro	Bancos	Total
1850	46.884.061.\$000	1.147.440.\$000	48.031.501.\$000
1851	46.884.317.\$000	1.313.000.\$000	48.197.317.\$000
1852	46.884.317.\$000	3.631.050.\$000	50.515.367.\$000
1853	46.692.805.\$000	5.569.000.\$000	52.261.805.\$000
1853 - 1854	46.692.805.\$000	15.530.700.\$000	62.223.505.\$000
1854 - 1855	46.692.805.\$000	21.062.870.\$000	67.755.675.\$000
1855 - 1856	45.692.805.\$000	40.127.970.\$000	85.820.775.\$000
1856 - 1857	43.676.895.\$000	51.539.550.\$000	95.216.445.\$000
1857 - 1858	41.664.618.\$000	50.904.520.\$000	92.569.138.\$000
1858 - 1859	40.700.618.\$000	55.172.480.\$000	95.873.098.\$000
1860	37.599.866.\$000	50.390.980.\$000	87.990.846.\$000
1861	35.108.373.\$000	46.903.590.\$000	82.011.963.\$000
1862	33.323.589.\$000	45.740.155.\$000	79.063.744.\$000
1863	30.594.440.\$000	51.126.800.\$000	81.721.240.\$000
1864	29.094.440.\$000	70.449.315.\$000	99.543.755.\$000
1864 – 1865	28.090.940.\$000	72.558.095.\$000	100.649.035.\$000
1865 – 1866	28.090.940.\$000	84.962.860.\$000	113.053.800.\$000
1866 – 1867	42.560.444.\$000	74.600.215.\$000	117.160.659.\$000
1867 – 1868	81.749.274.\$000	42.936.935.\$000	124.686.209.\$000
1868 – 1869	127.229.722.\$000	55.995.045.\$000	183.224.767.\$000
1869 – 1870	149.397.628.\$000	43.429.245.\$000	192.826.873.\$000
1870 – 1871	151.078.061.\$000	40.727.550.\$000	191.805.611.\$000
1871 – 1872	150.806.740.\$000	38.000.000.\$000	188.806.740.\$000
1872 – 1873	149.578.732.\$000	35.432.050.\$000	185.010.782.\$000
1873 – 1874	149.546.631.\$000	33.548.125.\$000	183.094.756.\$000
1874 – 1875	149.501.299.\$000	32.367.400.\$000	181.868.699.\$000
1875 – 1876	149.379.750.\$000	30.043.075.\$000	179.422.825.\$000
1876 – 1877	149.347.859.\$000	30.000.000.\$000	179.347.859.\$000
1877 – 1878	181.279.057.\$000	27.654.450.\$000	208.933.507.\$000
1878 – 1879	189.258.354.\$000	27.654.450.\$000	216.912.804.\$000
1879 – 1880	189.199.591.\$000	26.478.225.\$000	215.677.816.\$000
1880 – 1881	188.155.455.\$000	24.129.150.\$000	212.284.605.\$000
1881 - 1882	188.110.973.\$000	24.129.150.\$001	212.240.123.\$001
1882 - 1883	188.041.087.\$000	22.955.900.\$000	210.996.987.\$000
1883 - 1884	187.936.661.\$000	21.689.300.\$000	209.625.961.\$000
1884 - 1885	187.343.725.\$000	20.517.725.\$000	207.861.450.\$000
1885 - 1886	194.282.585.\$000	19.300.000.\$000	213.582.585.\$000
1886 - 1887	184.335.294.\$000	17.956.375.\$000	202.291.669.\$000
1887 - 1888	188.869.263.\$000	16.419.100.\$000	205.288.363.\$000

fonte: J. Pandiá Calógeras, op. cit.

(2) A tibieza das políticas industrializantes: os surtos industriais ocorridos nas décadas de 1850 e 1870 não tiveram expressividade suficiente para engendrar um processo industrial efetivo no país, pelas mais distintas causas⁴. De fato, as manufaturas fluminenses da segunda metade do século XIX sobreviveram dos efeitos conjunturais da Tarifa Alves Branco, ou das necessidades da economia cafeeira.

(3) A insipiência das proto-políticas de desenvolvimento: o Segundo Império tende a ser associado no imaginário da História do Brasil com inovações tecnológicas, como ferrovias, telefones, telégrafos, etc. A evidência de contato do Império com aquelas tecnologias pode causar a idéia errada de seu uso comum e difundido. Na verdade, em que pese a expansão da malha ferroviária, o uso de novas tecnologias não foi difundido de maneira a promover o desenvolvimento da economia brasileira, e mesmo o aumento do número de ferrovias serviu apenas à reprodução e ao incremento da exportação de café e por último em ordem de explicação, mas em primeiro no impacto da economia brasileira,

(4) A crise do trabalho escravo e sua substituição pelo trabalho assalariado: as pressões para o abandono do uso de mão-de-obra escrava exercidas sobretudo pela Grã-Bretanha desde o início do século, tornaram-se efetivas a partir de 1845, com o ultimato do *Bill Aberdeen*. Contudo, a resistência passiva empreendida pela elite brasileira em abandonar o escravismo refletiu-se na conhecida política gradualista, em que buscava-se eliminar a escravidão em ritmo que permitisse aos latifundiários a absorção de mão-de-obra assalariada, sobretudo imigrante européia. Assim, as liberdades concedidas à massa escrava vinham a conta-gotas, o que, contrariamente aos aparentes objetivos iniciais da Monarquia, que eram evitar sobressaltos políticos e manter a base de apoio ao Governo, terminaram por explicitar o vínculo fraternal da escravidão com a monarquia, indispor o Trono com sua base de apoio mais significativa, qual fosse os latifundiários escravistas cafeicultores, e atrasar o desenvolvimento econômico do país, retardando o advento dos pressupostos para a existência de um capitalismo industrial, através da existência de uma massa significativa de trabalhadores assalariados, que complementasse a existência de uma classe interessada em mais-valia⁵.

⁴ Para ver-se um apanhado de tais causas identificadas na bibliografia, ver Luiz Eduardo Simões de Souza, *A Indústria Brasileira Nasceu Grande?* Revista Controversa 20, FEA-USP, abril de 2000.

⁵ Para mais detalhes, ver Wilson do Nascimento Barbosa, *A Crisálida: aspectos histórico-econômicos da escravidão no Brasil*, Tese de Livre-Docência, Universidade de São Paulo, 1994.

A crise de 1847 atingiu as exportações, forçando não só a queda da quantidade exportada, mas também o preço por unidade. O valor das exportações em 1848-49 seria 3% inferior ao do período 1847-48, e o período 1849-50 seria ainda pior, com um decréscimo de 2% em relação ao período anterior. O caráter mundial da crise deprimiu também as importações brasileiras, sendo que, de um saldo negativo de 3.290.267 contos de réis em 1846-47, o Brasil conseguiu um superávit de comércio exterior em 1847-48 de mais de 10 mil contos de réis, devido à queda nas importações, situação mantida no ano seguinte⁶, e só revertida em 1850. O comportamento do câmbio indica ação do Império. Houve a mudança da paridade pence/réis, ajustando a taxa mantida de 67,5 pence/réis, para 27 pence/réis, em 1847. Essa mudança de paridade escondeu uma grande desvalorização da moeda brasileira, feita com o intuito de manter os preços do café. O déficit na balança comercial, evidentemente, não seria de responsabilidade dos fazendeiros do Vale do Paraíba ou do Oeste Paulista. Na tabela 05 pode-se ver as taxas máximas e mínimas de câmbio entre 1841 e 1851:

Tabela 05: Brasil, Câmbio, 1841 - 1851

(pence por dinheiro brasileiro)

Ano	Taxa	
	Máxima	mínima
1841	32	29,25
1842	29,25	24,5
1843	28	24,75
1844	26	24,75
1845	27	24,75
1846	28,25	26
1847	29	27
1848	28	24,5
1849	28,25	24,25
1850	31	26,75
1851	30,5	27,5

Obs: em 1847, a paridade oficial mudou de 67,5 para 27.

Fonte: J. P. Calógeras, *A Política Monetária do Brasil*

⁶ 4,719 mil contos de réis em 1848-49. Fonte: Relatórios do Ministério da Fazenda, anos selecionados: 1841 à 1851.

Note-se que a depressão das importações também foi resultante da mudança da paridade cambial. Tais fatores, associados à Tarifa Alves Branco, parecem ter favorecido o surgimento das pequenas manufaturas fluminenses⁷.

Em 1857, a crise européia e norte-americana repercutira de modo mais profundo. As exportações, que vinham crescendo desde 1852 em ritmo bastante favorável, à taxa média de 7% ao ano, sofreram uma queda de 15% em relação a 1856. Se dessa vez, a situação cambial permaneceu estável (não compensava aos cafeicultores uma nova desvalorização, o que encareceria as importações), os déficits na balança comercial fizeram uma série quinquenal, e premeram por novas inversões de capital externo. Mas os tomadores de empréstimos encontrariam situação diferente nas casas bancárias européias. Assustados pelo fracasso da “corrida do ouro” nos EUA, e pelo insucesso das companhias ferroviárias, os credores externos, ao invés de oferecerem crédito farto e fácil, reclamaram pela realização mais imediata de antigos compromissos assumidos.

O reflexo nas casas bancárias brasileiras deu-se na corrida à Alves Souto, causando um prejuízo de quinze mil contos de réis à praça, e causando 139 falências entre 1857 e 1858⁸. Devido à restrição de crédito, vários empreendimentos como ferrovias, estradas e serviços urbanos (luz, água, esgoto) entraram em colapso, e a capacidade empreendedora de investidores como Mauá viu, repentinamente, faltar-lhe o assoalho. Mesmo as finanças do Império tiveram de recorrer ao estratagema de mudar o início do ano fiscal de janeiro para julho⁹. Desta vez, a expansão da produção cafeeira e a entrada dos lucros da borracha, produzida no Norte, recuperariam a situação da balança comercial brasileira.

A crise de 1864-66, dada na Europa, colhera os EUA em plena guerra civil e o Brasil às portas da Guerra do Paraguai. A situação desta crise pareceria, a princípio, favorável para a economia brasileira: a Guerra da Secessão nos EUA diminuiria a oferta de algodão daquele país, abrindo mais espaço para o algodão maranhense. Mas, se a abertura do mercado internacional às exportações brasileiras de algodão foi superestimada – graças à produção empreendida pela Grã-Bretanha no sul asiático – não o foram as eventuais restrições de mercado ao café e às necessidades de financiamento

⁷ A esse respeito ver: BEAUCLAIR, Geraldo de. *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense (1808/1860)*. Op. cit.

⁸ Heitor Ferreira Lima, *História do Pensamento Econômico no Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1976, página 121.

⁹ Artificio que perduraria até 1888.

do Império, o qual, com a Guerra do Paraguai, teve de recorrer a vultosas somas, as quais pagou fazendo uso da prerrogativa que todo governo têm quando premido pelo déficit: emitir moeda. Vejamos as emissões no período:

Tabela 06: Brasil, Circulação Fiduciária, 1864 – 1871

Anos	Circulação Fiduciária		
	Tesouro	Bancos	Total
1864	29.094.440.\$000	70.449.315.\$000	99.543.755.\$000
1864 - 1865	28.090.940.\$000	72.558.095.\$000	100.649.035.\$000
1865 - 1866	28.090.940.\$000	84.962.860.\$000	113.053.800.\$000
1866 - 1867	42.560.444.\$000	74.600.215.\$000	117.160.659.\$000
1867 - 1868	81.749.274.\$000	42.936.935.\$000	124.686.209.\$000
1868 - 1869	127.229.722.\$000	55.995.045.\$000	183.224.767.\$000
1869 - 1870	149.397.628.\$000	43.429.245.\$000	192.826.873.\$000
1870 - 1871	151.078.061.\$000	40.727.550.\$000	191.805.611.\$000

Fonte: J. P. Calógeras, op. cit.

Como se observa acima, a quantidade de papel-moeda emitido aumentou em 93% no período. O papel-moeda emitido pelos bancos diminuiu, como reflexo da depressão da atividade bancária, exemplificado pela derrocada final da Casa Alves Souto em 1864, acompanhada de outros 93 estabelecimentos do ramo, que enterraram um passivo de 110 mil contos de réis, gerando perdas estimadas entre 65 e 70 mil contos¹⁰. O Banco do Brasil prestou auxílio à praça no valor de 34 mil contos de réis, dois terços do total de letras a serem protestadas, ou seja, deixando descobertos mais de 17 mil contos de réis. A chamada “quebra do Souto” teria repercussões nas praças comerciais e bancárias do Rio de Janeiro, São Paulo, Pernambuco, Paraíba e Bahia, ocasionando diversas falências.

Por outro lado, a entrada do Brasil na Guerra do Paraguai forçou o Império a colocar mais de 130 mil contos de réis sob sua responsabilidade na economia¹¹. Os efeitos sobre o câmbio foram de alívio das exportações, com leve desvalorização da moeda nacional, a qual teria seu ônus atribuído ao Governo.

¹⁰ *Relatório da Comissão encarregada de estudar a crise do mês de setembro de 1864*. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1865, página 73.

¹¹ Tratava-se de moeda emitida para saldar compromissos, portanto, não serviria ao propósito de aumentar a quantidade de meio circulante, posto que, mesmo com tal emissão, a economia brasileira ainda sofria da falta de meios de pagamento.

As crises européia e norte-americana de 1873 afetaram, novamente, as exportações brasileiras, mas em escala menor do que as crises anteriores, em relação ao desenvolvimento do volume de comércio exterior. A estabilidade do câmbio e o nível de emprego da economia brasileira foram mantidos com a redução na quantidade de papel-moeda emitido. Finda a Guerra do Paraguai, e desinteressado que estava o Império em promover a expansão de meios de pagamento à massa de trabalhadores – agora crescente, devido à imigração européia – recolhia-se, pouco a pouco, o pouco que fora emitido. Mas a cafeicultura, devido às pressões inviabilizadoras do trabalho escravo, tinha cada vez mais dificuldade em manter o nível de atividade apresentado nos anos anteriores, recorrendo a safras cada vez maiores:

Tabela 07: Brasil, Exportação de Café 1873 - 1878.

Ano	Sacos de 60 quilos	1873 = 100
1873	2.774.000	100
1874	3.853.000	139
1875	3.407.000	123
1876	3.553.000	128
1877	3.843.000	139
1878	4.904.000	177

Fonte - Dir. de Est. e Fin. do Tesouro Nacional

Já para a crise iniciada em 1882, o efeito depressivo nas exportações remontaria a receita ao nível de 1877, com uma produção cafeeira próxima do dobro daquela época, o que refletia a queda nos preços do café, mesmo com a desvalorização cambial, que arbitrava o valor de 20 *pence* para o dinheiro brasileiro. O início da pressão sobre os estoques, o aumento dos “custos de produção” derivado da inserção do trabalho livre e assalariado, o qual, por sua vez pressionava a oferta de meios de pagamento dada pelo Império forçava os Gabinetes Imperiais a tomar medidas que iam contra o pensamento econômico consolidado durante décadas de crescimento reflexo, portanto inercial.

Curiosamente, os últimos quatro anos do Segundo Império apresentariam condições favoráveis para o restabelecimento das finanças governamentais. O empréstimo contraído para comprar armas e equipar o exército para a Guerra do

Paraguai encontrava-se com as suas prestações pagas regularmente. A extração de látex no Norte do país apresentava-se estável, pois o projeto britânico de plantar seringueiras na Malásia só adquiriria volume suficiente para inviabilizar o negócio no Brasil durante a década de 1890. A própria economia cafeeira recuperava-se de uma safra volumosa que se dera em fase de baixa de preços. O crédito de D. Pedro nos bancos ingleses, com o pagamento regular da dívida dos “papéis do Paraguai”, ainda era bom: a Casa Rotschild liberou um empréstimo volumoso em 1885¹².

Contudo, a Lei Áurea desferiria o golpe mortal na Monarquia: por mais que as medidas do Gabinete Ouro Preto buscassem adaptar a economia brasileira a um padrão mais dinâmico de crescimento, não havia mais credibilidade na praça para o Trono.

Afim de enriquecermos a visão da trajetória da Companhia União e Indústria, estudei o desenvolvimento de suas ações na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, uma vez que a empresa representou à época, papel primordial no mercado, influenciando decisivamente no comportamento do mercado de ações.

Caminhando analogamente às sociedades anônimas formadas com o dinheiro saído do tráfico, agora restrito pela lei Eusébio de Queirós (1850), a Companhia União e Indústria foi a primeira companhia de transportes terrestres a entrar na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, em 1854, com o capital de 5.000 contos de réis, dividido em 10.000 ações¹³. Até 1865, a Companhia representou mais da metade do capital das rodovias presentes na Bolsa¹⁴.

As crises financeiras de 1857 e 1864 tiveram as devidas repercussões na Bolsa. A restrição de crédito externo, em função da em 1857 encontra-se bem descrita por Maria Bárbara Levy: *"...A descoberta de ouro na Austrália, Sibéria, e particularmente na Califórnia, provocou uma vertiginosa elevação dos preços das mercadorias no mercado mundial. Nos Estados Unidos, os bancos deixaram de pagar suas notas levando à falência casas inglesas lá estabelecidas. Propagando-se, a crise se refletiu no Brasil, onde os credores passaram a exigir o saldo imediato dos débitos drenando*

¹² João Pandiá Calógeras, *A Política Monetária do Brasil*, páginas 174-5/

¹³ Até 1856, foi o maior capital de uma empresa de transportes registrado na Bolsa de Valores.

¹⁴ Mesmo em comparação com o capital de algumas casas bancárias, a Companhia União e Indústria apresentava maior robustez de capital.

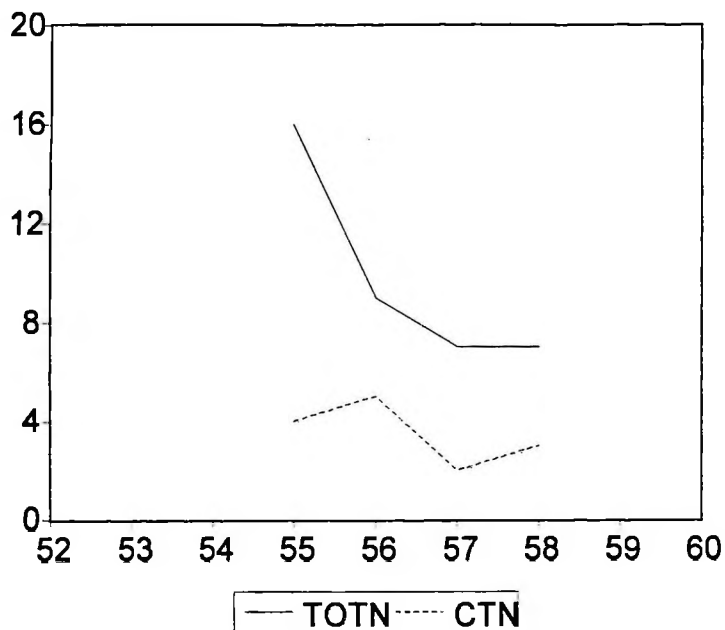
metal das praças brasileiras. A ideologia financeira que nos era imposta pela Inglaterra, visava contornar situações semelhantes a esta. A conversibilidade exigida do papel-moeda e o padrão-ouro funcionavam como garantia adicional nos momentos de crise internacional. Seguiu por esses mecanismos, acionava o retorno do capital a qualquer momento em que isso se mostrasse imprescindível. A base monetária do modo de produção promovia a repercussão imediata de uma crise externa na economia interna...." ¹⁵

A repercussão da crise nas diretrizes de política monetária do Governo Imperial deu-se na adoção de uma política de retração interna. Viu-se obrigado o Banco do Brasil a adotar a orientação de restringir o crédito e promover o reembolso em ouro aos portadores de notas que solicitassem metal para enviar às praças estrangeiras, antes que os papéis desvalorizassem mais. Elevou-se a taxa de descontos e desvalorizou-se a moeda nacional. Os formuladores de política econômica do Governo Imperial apressaram-se em estabelecer entraves às emissões bancárias. A vida das empresas ficou mais difícil, como se observou no aumento de falências.

As empresas de transporte que tinham ações lançadas à Bolsa do Rio de Janeiro, das quais a Companhia União e Indústria respondia por mais de 50% do capital do setor, apresentaram o seguinte comportamento, em comparação com o movimento total: quanto ao número de empresas, o perfil foi diferente da totalidade da bolsa, como se pode observar no gráfico 5. Isso se deveu à magnitude da Companhia União e Indústria frente às demais, que representam a oscilação da variável CTN, bem menos íngreme do que a variável TOTN. A crise acabou por revelar um fosso bem mais raso às empreiteiras de transportes do que ao resto das atividades presentes na Bolsa.

¹⁵ Maria Bárbara Levy, *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, 1977, p. 84.

**GRÁFICO 05: Bolsa de Valores do Rio de Janeiro: Número de Companhias: Total
X Transportes: 1852 - 1860**



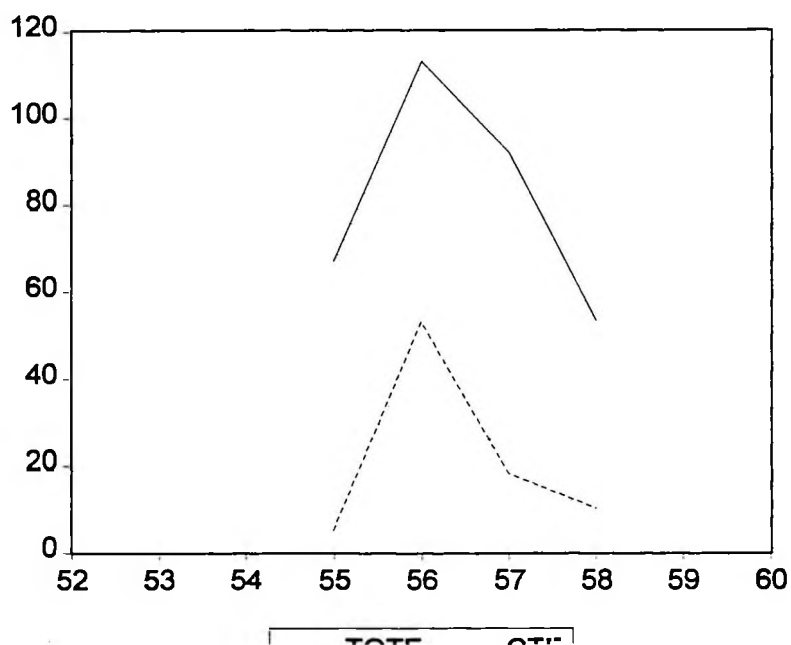
TOTN = Companhias da BVRJ

CTN = Companhias de Transporte

Fonte: Maria Bárbara Levy, op. cit., p. 78.

Quanto ao comportamento das freqüências de transações, o que se observa no gráfico 6 é o mesmo efeito depressivo da crise de 1857.

**GRÁFICO 06: Bolsa de Valores do Rio de Janeiro: Número de Companhias: Total
X Transportes: 1852 - 1860**



TOTF = Companhias da BVRJ

CTF = Companhias de Transporte

Fonte: Maria Bárbara Levy, op. cit., p. 78.

Em suma, o que se observa para o período é:

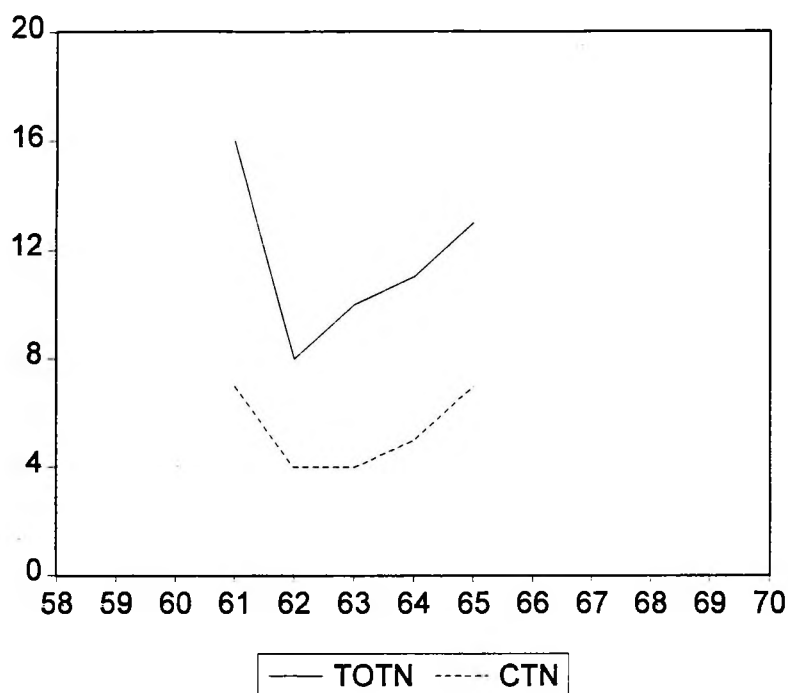
- (1) a Companhia União e Industria representou parcela expressiva das empresas de transportes na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro;
- (2) A União e Industria foi determinante do comportamento responsivo deste setor na Bolsa;
- (3) A Companhia sofreu as conseqüências da crise especulativa de 1857 em parcela idêntica à de suas companheiras de Bolsa. Não mais, não menos.

A crise de 1864, que levou a um volume de falências até então inédito às casas bancárias brasileiras, deveu-se a novos fatores de conjuntura internacional, em particular à restrição creditícia imposta pelas casas bancárias inglesas ao Brasil, como retaliação a determinadas políticas do Império. A falência da casa Alves Souto & Cia., arrastando mil credores com ela¹⁶, causou pânico no mercado e nova retração nas atividades especulativas.

A Companhia União e Industria obteve, nessa época, o amparo do Governo Imperial, alegando dificuldades diversas, dentre as quais, os maus resultados obtidos no mercado de ações, e a incerteza do mercado financeiro para o provimento de uma obra dita "de interesse nacional". A situação das empresas de transporte na bolsa apresentou ligeiras diferenças para o total, como se pode observar no gráfico 7:

¹⁶ Maria Bárbara Levy, *idem*, p. 91.

**GRÁFICO 07: Bolsa de Valores do Rio de Janeiro: Número de Companhias: Total
X Transportes: 1858 - 1870**



TOTN = Companhias da BVRJ

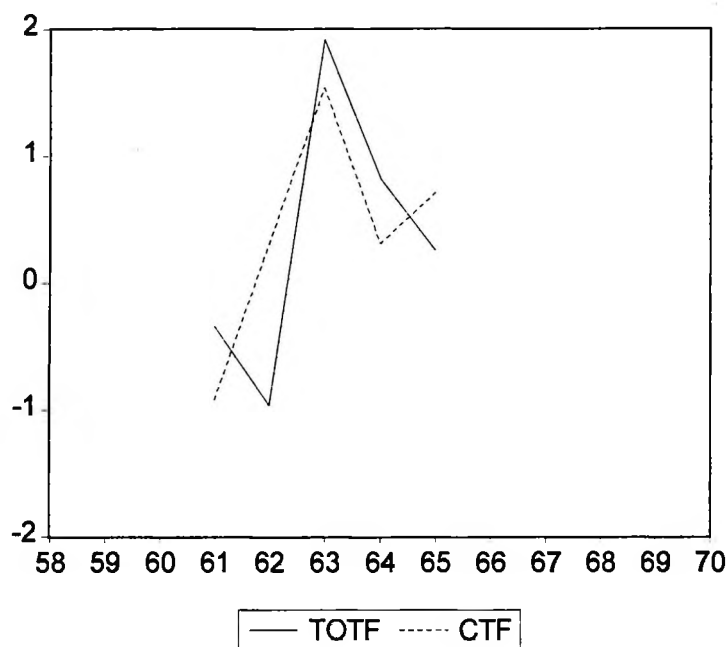
CTN = Companhias de Transporte

Fonte: Maria Bárbara Levy, op. cit., p. 78.

A dificuldade em reagir à primeira leva de falências, em 1862, é compensada pela pronta recuperação já observada em 1865.

No caso da frequência das transações, o que se observa é uma similitude de oscilação com o comportamento geral. O gráfico 8 indica a alta turnagem das ações no mercado bursátil local, e correspondentes altas remunerações pela troca das mesmas até 1863; no entanto, desde aí, certamente devido à perda nas remunerações, instala-se desconfiança nesses ativos e conseqüentemente ocorre forte precipitação de seus valores.

**GRÁFICO 08: Bolsa de Valores do Rio de Janeiro: Freqüências das transações:
Total X Transportes: 1858 - 1870 (valores normalizados)**



TOTN = Companhias da BVRJ

CTN = Companhias de Transporte

Fonte: Maria Bárbara Levy, op. cit., p. 78.

A queda da Companhia União e Indústria é detida pelo socorro público, e posteriormente pelo processo de encampação, o mesmo não se dando para todo o setor, que sinalizado pelo desempenho daquela empresa seguiu outrossim o caminho que ela indicava no mercado.

Somente a intervenção do governo imperial através da encampação evitou, ao menos temporariamente, a falência e o desaparecimento da Companhia. Mariano Procópio, solicitou seguidamente ao governo que tal se fizesse, tendo sido seu pedido recusado por duas vezes, até ser finalmente aceito. A oposição à isto foi significativa por parte de grupos expressos no poder legislativo, grupos estes que refletem claramente as dissensões no interior da elite política e social do segundo reinado¹⁷.

¹⁷ Ver capítulo 4.

CAPÍTULO 3
“A COMPANHIA E SEU CRIADOR”

CAPÍTULO 3

“...Uma empresa cujo fim é a construção de uma estrada que ligue duas províncias tão importantes, e que, continuando para o futuro, até às margens do segundo rio do Brasil, reunindo interesses de seis províncias, decerto merece ser chamada patriótica...”¹

O acima transcrito discurso do Imperador por ocasião do início das obras do trecho “aquém – Paraíba”, nos dá a noção da importância conferida pelo Estado Imperial brasileiro às estradas em geral e à União e Industria em particular. De fato, a companhia assumiu, ao longo dos anos de sua atuação um papel fundamental na estrutura de transportes e no mercado brasileiro de então, logo porém os problemas econômicos e administrativos, bem como o advento da ferrovia, puseram e xeque as expectativas das elites imperiais e da sua direção. Observemos como isso se deu.

A Companhia União e Industria foi criada a partir do Decreto nº 1031 de 07 de agosto de 1852 na Corte², que deu a Mariano Procópio Ferreira Lage autorização para incorporar uma companhia, construir, administrar e explorar uma estrada de rodagem que ligasse as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro; ou seja, integrando a região política e economicamente mais importante do então Império Brasileiro³.

Seu traçado definitivo ligava a cidade de Petrópolis (seguindo aproximadamente o curso do rio Piabanha) às margens do rio Paraíba do Sul (onde hoje se localiza a cidade de Três Rios), e daí ao interior de Minas Gerais, até as cidades de Juiz de Fora (antiga vila de Santo Antônio do Paraibuna) e Barbacena (seguindo o leito do rio Paraibuna e da antiga estrada provincial do mesmo nome). Ademais, construíram-se ramais ligando as cidades de Mar de Espanha, Ubá, São João del Rey, Pomba, etc.

Segundo as palavras do naturalista norte-americano Louis Agassiz e sua esposa, que percorreram a estrada em 1865 “... a doze anos atrás, o único meio de se ir para o

¹ Discurso do Imperador D. Pedro II por ocasião da inauguração dos trabalhos de construção do trecho da estrada União e Industria que ligou as cidades de Petrópolis e Juiz de Fora em 12 de abril de 1856, transcrito no Relatório da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia União e Industria, 1857.

² *Coleção de Leis e Decretos do Império do Brasil*, RJ, Typographia Nacional, 1852. Este decreto encontra-se transcrito nos anexos à esta dissertação.

³ No texto do Decreto, já constava menção ao suposto destino final da estrada: “...até a barra do rio das Velhas...”. Ver anexos.

interior, partindo de Petrópolis, era uma estreita trilha de burros, esburacada, perigosa, onde uma viagem de uma centena de milhas exigia uma caminhada de dois a três dias. Agora, vai-se de Petrópolis à Juiz de Fora de carro, do levantar ao pôr do sol, numa boa estrada...’’⁴

A finalidade da Companhia não era só a construção da estrada, mas sua recuperação (no caso de estradas cedidas no todo ou em parte), operação e conservação, tinha também poderes fiscais e policiais. Foi a empresa obrigada pelo contrato a, no máximo em cinco anos:

- 1 – Apresentar pronta a estrada desde o ponto de partida, às margens do rio Paraíba do Sul, até Barbacena.
- 2 – Apresentar prontas pelo menos 15 léguas de estrada na linha que se dirigia ao município de Mar de Hespanha.
- 3 – Concluir dentro do sexto ano a estrada entre Barbacena e São João del Rey.
- 4 – Concluir em cada um dos anos seguintes mais dez léguas na linha entre Barbacena e o rio das Velhas (na verdade este objetivo nunca foi alcançado).

Em contrapartida a essas obrigações estabeleceu-se que a empresa gozaria de privilégio por 50 anos, excluindo-se qualquer possibilidade de concorrência.

Passando por região bastante acidentada, constituída por morros de vertentes íngremes e cristas montanhosas modeladas por numerosos cursos d’água que formam várzeas intra-montanas que foram aproveitadas no traçado das estradas, possui grande pluviosidade no verão (o que influi decisivamente no tráfego e conservação das estradas). Antes da introdução do café, a região possuía densas florestas e a atividade econômica era a agricultura de subsistência e o pequeno comércio varejista que ali se desenvolvia em função do transito de viajantes e tropas de muares⁵, que se dirigiam à Corte ou a Minas Gerais e seus centros urbanos⁶.

⁴ AGASSIZ, Louis & AGASSIZ, Elizabeth. *Viagem ao Brasil (1865/1866)*. SP, Cia editora Nacional. 1938, pag.: 94.

⁵ Descrições desta região antes da consolidação definitiva do café, via de regra podem ser encontradas nos relatos dos viajantes europeus, tais como: SAINT-HILAIRE, *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, Belo Horizonte, Itatiaia, 1974. Some-se a isto o texto de LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação...* Op. cit.

⁶ Segundo Domingos Giroletti, durante a década de 1852 a 1862, Minas Gerais detinha o maior rebanho de muares do Brasil, entrando neste período na província cerca de 150 mil mulas. GIROLETTI, Domingos. *A industrialização de Juiz de Fora (1850/1930)*. Juiz de Fora, editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988. Pag.: 33.

A principal via de ligação anterior à estrada União e Industria foi o Caminho Novo, terminado em 1724 por Garcia Rodrigues Paes e Bernardo Soares Proença, que ligava diretamente Vila Rica (atual Ouro Preto) ao Rio de Janeiro, passando por Barbacena até o rio Paraíba do Sul (traçado seguido posteriormente pela União e Industria), seguindo para Pati do Alferes, passava pela serra do Couto chegando à baixada fluminense e seguia o vale do Pilar até o porto de Estrela, ao fundo da baía da Guanabara.

A Companhia União e Industria aproveitou este traçado em parte, e o governo provincial mineiro lhe cedeu o uso da estrada provincial do Paraibuna, que ligava Barbacena à vila de Santo Antônio do Paraibuna, construída anos antes, mas que apresentava sérias deficiências⁷. Sobre esta estrada comentou Mariano Procópio: “...*Pelo que tenho dito a respeito desta via de comunicação(...). Está muito longe de corresponder aos sacrifícios que por ela foram feitos...*”⁸

A partir da concessão, a Companhia União e Industria iniciou suas atividades com a organização do trânsito de diligências e carros de transporte, e obras de construção e conservação, bem como o recebimento de pedágios e passagens.

Esses recursos eram divididos, conforme o contrato assinado com a província de Minas Gerais, com o Tesouro Provincial⁹.

O nome “União e Industria”, foi escolhido por evocar a união entre as províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro, as mais importantes do Império e base da principal fração da elite senhorial no qual apoiava-se o regime imperial; e o café, nossa maior “industria”¹⁰.

⁷ A cessão desta estrada à Companhia União e Industria foi feita por contrato sancionado pela Lei nº 631 de 10 de julho de 1853. *Coleção de Leis e Decretos da Província de Minas Gerais*. RJ, Typographia Nacional, 1852.

⁸ RODRIGUES, Philuvio de Cerqueira. *A União e Industria, pioneira das estradas de rodagem brasileiras (Memória apresentada ao VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem)*, RJ, Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil, 1939.

⁹ Idem, pags.: 14 e 15.

¹⁰ Quanto ao significado do termo “indústria” à época, ver: BEAUCLAIR, Geraldo de. *Raízes da Industria no Brasil: a pré – industria fluminense (1808/1860)*. Studio F&S editora, 1992. Pags.: 16, 17 e 18.

Os contratos iniciais dotavam a empresa de um esboço de organização administrativa, mais tarde consubstanciada em seus estatutos (tanto os provisórios quanto os definitivos)¹¹, que incluíam atribuições fiscais e de vigilância.

O capital inicial da empresa, estipulado nos estatutos provisórios (aprovados pelo Decreto nº 1336 de 18 de fevereiro de 1854)¹², foi estipulado em 5.150:000\$000 (cinco mil cento e cinquenta contos de réis), divididos em dez mil e trezentas ações. Estas foram oferecidas a fazendeiros e donos de terras pelas quais passava a estrada, porém, foram integralizados apenas três mil contos em ações; o restante, jamais o foi.¹³ Para a construção e obras de conservação da estrada foram contratados inicialmente engenheiros franceses¹⁴, que chegaram em julho de 1853.

Em 1856 surgiu, por parte do governo imperial, a idéia de uma ligação entre Petrópolis e o vale do rio Paraíba do Sul¹⁵, o que possibilitaria a ligação com a Corte pela estrada da serra da Estrela (que mais tarde seria administrada pela Companhia União e Industria), daí até a baía da Guanabara pela ferrovia Mauá e então ao cais do porto do Rio de Janeiro por barcos da Imperial Companhia de Navegação à Vapôr. Tratava-se pois de uma avançada concepção de um sistema múltiplo de transporte, novidade na época. A articulação entre os projetos de Mariano Procópio e Irineu Evangelista de Souza pode ser detectada não só pela data de assinatura de ambos (27 de abril de 1852 para Mauá, e 7 de agosto do mesmo ano para Procópio), bem como pelo texto do Decreto nº 1735 de 19 de março de 1856, que aprovou o contrato de construção do trecho que ligava Petrópolis à Juiz de Fora, que em seu segundo parágrafo estabelece que a estrada deveria seguir o alinhamento feito para a estrada de ferro projetada pela Companhia Mauá (o referido decreto e suas condições encontram-se transcritos em anexos à essa Dissertação).

¹¹ Tanto o estatuto provisório, quanto o definitivo encontram-se transcritos nos anexos à essa dissertação.

¹² *Coleção de Leis e Decretos do Império do Brasil*, RJ, Typographia Nacional, 1854.

¹³ Apesar de conhecidos uns poucos nomes de acionistas da empresa (como o do Dr. José Machado Coelho de Castro, Dr. José Francisco Alves Malveiro, Comendador João Baptista da Fonseca e Conselheiro José Pedro Dias de Carvalho, todos membros da diretoria, além destes pudemos levantar os nomes do Comendador José Antônio da Silva Pinto e de Lino José Ferreira Armond, parente de Mariano Procópio,(o que nos faz supor a presença dentre os acionistas de outros membros de sua família.); a lista completa de seus componentes não pode ser encontrada até o presente momento.

¹⁴ Engenheiros J.R. Vigouroux , Theodore Flajolot, Ravix e arquiteto Lagorbe. Mais tarde foram contratados os engenheiros Major José Koeller (alemão) e Antônio Maria de Oliveira Bulhões (brasileiro), que permaneceram na Companhia.

¹⁵ A ligação anterior à construção da União e Industria era feita através da estrada do Secretário ou das Cebollas, muito precária, mas que foi aproveitada pela Companhia enquanto seu ramal não ficou pronto.

O contrato de concessão do trecho de Petrópolis à Juiz de Fora¹⁶ foi aceito pela Companhia União e Indústria e assinado por Mariano Procópio em março de 1856¹⁷.

Ficaram assim estabelecidos dois trechos básicos que passaram a designar-se: “além – Paraíba”, deste rio ao interior de Minas Gerais; e “aquém – Paraíba”, deste rio até Petrópolis. E, o mesmo estipulava que:

- 1 – O primeiro trecho deveria estar concluído em dois anos, e o segundo dois anos depois do primeiro.
- 2 – Os fundos que a Companhia União e Indústria precisasse poderiam ser levantados mediante garantia de juros pelo governo provincial fluminense.
- 3 – Ao cessar a concessão da estrada, deveria a Companhia entregá-la ao domínio público em perfeito estado de conservação.
- 4 – Depois de dez anos, contados a partir da data em que a estrada principal for franqueada ao público, poderá o governo desapropriá-la mediante indenização.

Esta série de exigências, além de outras de natureza técnica (larguras, raios de curva, calçamento, etc.)¹⁸, foram compensadas pelo privilégio por cinquenta anos, monopólio de tráfego, e, é claro, pela cobrança de taxas e pedágios¹⁹.

Os trabalhos de construção foram iniciados em Petrópolis em 12 de abril de 1856, em um barracão na entrada do quarteirão da Westphalia, onde hoje é a avenida Barão do Rio Branco (note-se o curto espaço de tempo entre a assinatura do contrato e o início efetivo das obras), com a presença do próprio Imperador.²⁰

O primeiro trecho, sob a responsabilidade do engenheiro Bulhões, (Petrópolis – Pedro do Rio), com 5 léguas (cerca de 30 Km), foi inaugurado em 18 de abril de 1858.

¹⁶ A concessão foi aberta pela Lei provincial nº 51 de 25 de setembro de 1854 (Província do Rio de Janeiro). *Coleção de Leis e Decretos da Província do Rio de Janeiro*. RJ, Typographia Nacional, 1854.

¹⁷ Inicialmente oferecido à Companhia de Mauá, que recusou devido a seus elevados custos, este foi aprovado pela Lei nº 1735 de 19 de março de 1856 e as razões de sua aceitação por parte da Companhia foram expostas por Mariano Procópio, ainda que de forma parcial, no Relatório da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia União e Indústria de 1862. Mais tarde, curiosamente, Procópio queixou-se que tal contrato teria sido a causa única da ruína da Companhia. Ver Capítulo 4.

¹⁸ Os dados técnicos de engenharia de estradas sobre a construção da União e Indústria podem ser consultados em: RODRIGUES, Philuvio de Cerqueira. *A União e Indústria...* Op. cit.

¹⁹ Tal como no contrato de concessão de 1852.

²⁰ Quando D. Pedro proferiu o discurso referido no início deste capítulo e na nota 1. O Conselheiro Cristiano Ottoni, discorrendo sobre a necessidade de vias de transporte modernas para o Brasil escreveu que a construção de estradas era “... um pensamento de grande alcance para a unidade do Império...”. OTONI, Cristiano. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional – setor de obras raras, 1859.

Em 29 de abril de 1860 foi inaugurado o segundo trecho (Pedro do Rio – Posse), com 2 léguas (13,2 Km). E por fim, em 23 de junho de 1861, com a presença da família imperial, foi inaugurado todo o trecho de Petrópolis à Juiz de Fora, que possuía o total de 144 Km, que eram percorridos pelas diligências da Companhia em cerca de 12 horas.²¹

Quando da assinatura do contrato de 19 de março de 1856 (para a construção do trecho “aquém – Paraíba”), com base na análise contábil dos Balanços inseridos nos Relatórios da Direção Geral à Assembléia dos Acionistas, e nas declarações de seu Diretor – Presidente nestes mesmos Relatórios e nos anais do Poder Legislativo²², a Companhia União e Industria já se encontrava em sérias dificuldades econômicas.

O naturalista Louis Agassiz observou que “...*Não escapou, entretanto, aos contratemplos que acompanham todos aqueles cujas idéias estão em avanço sobre a rotina de seus contemporâneos. O descontentamento provem, sem a menor dúvida, do fato de que a estrada não deu tão grande renda como se esperava; os progressos da estrada de ferro D. Pedro II, que dela se aproxima cada vez mais, comprometeu-lhe o sucesso...*”²³.

A direção não solicitou aos acionistas novas inversões que embasassem seus novos encargos, ao invés disso solicitou ao Estado garantias de juros para um empréstimo de até dois mil contos de réis, o que lhe foi autorizado em 26 de outubro de 1855, concedendo a garantia de juros de 2%, ao que se somou mais 5% garantidos pelo governo provincial fluminense e mais 5% pelo mineiro²⁴

O governo provincial fluminense também abriu para a Companhia União e Industria um crédito de mil contos de réis em letras do tesouro provincial pagável em quatro anos, além da concessão de exploração e conservação mediante cobrança de taxas (que seriam divididas com esse mesmo governo), da estrada provincial da serra da Estrela, e em 16 de março de 1860 contraiu-se em Londres, com garantias do governo imperial, um empréstimo de seis mil contos de réis para sanear as contas da

²¹ *Jornal do Comércio*, 1861. Reportagem publicada em 23 de julho de 1861 sobre a inauguração da rodovia União e Industria.

²² Ver capítulo 3.

²³ AGASSIZ, Louis & AGASSIZ, Elizabeth. *Viagem ao Brasil (1865/1866)*... Op. cit. Pag.: 96.

²⁴ Parecer da Comissão do Comércio, Industria e Artes da Câmara dos Deputados sobre o Decreto nº 3201 de 24 de dezembro de 1863, que aprova a celebração de contrato de encampação entre o governo imperial e a Companhia União e Industria. *Anais do Parlamento Brasileiro*. RJ, Typographia Nacional, 1864

Companhia e terminar as obras dos ramais e saldar dívidas com diversos credores, mas isso não deu resultado e Mariano Procópio inicia as tentativas de encampação da empresa.

A partir daí, a empresa entra em um círculo vicioso de solicitação de novos favores ao governo imperial do qual não mais pode livrar-se; a crise econômica de 1864 acabou por levá-la definitivamente à encampação²⁵, a submissão à E.F. D. Pedro II²⁶, e o gradual abandono e desaparecimento.

Conforme registra Philuvio de Cerqueira Rodrigues, a estrada foi sendo lentamente desmembrada, seus carros de transporte e diligências foram distribuídos entre os antigos acionistas e acabaram sendo vendidos a firmas de transporte em Minas Gerais e no Rio de Janeiro. A conservação da estrada foi entregue a particulares: em 12 de fevereiro de 1880 assinou-se contrato entre o governo imperial e Augusto Rocha Frago, para conservação e trânsito de diligências entre Areal e Entre-Rios. Em 10 de junho de 1887, celebrou-se contrato para conservação do trecho entre Petrópolis e Areal com Fernando da Rocha Miranda. Em 17 de outubro de 1887, com João Bernardo Wichers, para o trecho entre Paraibuna e Entre-Rios, e finalmente em 11 de junho de 1888 o governo entregou a conservação do mesmo trecho acima à 4ª divisão da estrada de ferro D. Pedro II.

Em 1898, o governo do estado do Rio de Janeiro cedeu à Leopoldina Railway o trecho entre Areal e Entre-Rios, onde foram assentados os trilhos de uma ramal dessa ferrovia. Trechos da rodovia União e Industria ainda existem hoje em dia como parte do arruamento de Petrópolis, Itaipava, Posse, Pedro do Rio, etc.²⁷

Para a completa compreensão do histórico da Companhia União e Industria, devemos observar detidamente a figura de seu fundador, Diretor – Presidente e principal acionista, o Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage.²⁸

²⁵ A Companhia União e Industria foi encampada pelo Decreto nº 3325 de 29 de outubro de 1864. *Coleção de Leis e Decretos do Império do Brasil*, RJ, Typographia Nacional, 1864.

²⁶ Através do Decreto nº 4320 de 13 de janeiro de 1868. *Coleção de Leis e Decretos do Império do Brasil*, RJ, Typographia Nacional, 1968.

²⁷ RODRIGUES, Philuvio de Cerqueira. *A União e Industria...* Op. cit. Pag.: 52.

²⁸ As informações sobre Mariano Procópio, presentes nesse capítulo foram obtidas em sua biografia escrita por: BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência*, Juiz de Fora, editora Caminho Novo, 1961; e em RODRIGUES, Philuvio de Cerqueira. Op.cit.

Em 1794, Mariano Ferreira Armond (que mais tarde seria deputado provincial), adquiriu um lote de terras às margens do Caminho Novo próximo a atual cidade de Barbacena e casou-se com Dona Maria José de Sant'Ana²⁹, desse consórcio nasceu Mariano Procópio em 23 de junho de 1821.

Ainda jovem, Procópio domiciliou-se na Corte e empenhou-se no comércio, fundando a casa Ferreira Lage, Maia & Cunha, situada na então rua dos Pescadores; empresa importadora e atacadista de tecidos. Com os lucros de seu negócio adquiriu a fazenda Santana, próximo ao rio Novo³⁰, na atual cidade de Juiz de Fora em bairro que hoje leva seu nome.

Mariano Procópio não possuía diploma acadêmico, o que não o impediu de participar ativamente dos estudos para a construção da estrada União e Indústria, junto a seus engenheiros, opinando quanto à questão do traçado da estrada e demais obras³¹. Este fato se deveu às viagens empreendidas por ele aos Estados Unidos e à Europa, principalmente França, onde observou processos de construção e pavimentação³², chegou a escrever um trabalho sobre o aproveitamento do minério de ferro de Itabira, que viria a ser utilizado depois nas oficinas da Companhia União e Indústria³³.

²⁹ Quando da inauguração do percurso principal da estrada União e Indústria em 1860, O Imperador quis agraciar o Comendador Mariano Procópio com o título de Barão. Este recusou a honraria e solicitou a D. Pedro II que agraciasse sua mãe com o título, pois, segundo Procópio, as qualidades que possuía devia a ela.

³⁰ Acerca da propriedade de Mariano Procópio encontramos em GIROLETTI, Domingos. *A industrialização de Juiz de Fora (1850/1930)*. Juiz de Fora, editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988, pag. 55, uma descrição: "...Num artigo sob o título "A fazenda de Santana", publicado na Revista Echo, número 20, de fevereiro de 1872, o autor, Zaluar, descreve como estava organizada a fazenda – modelo de Mariano Procópio. Ao todo eram 180 escravos, oitenta trabalhavam na lavoura e cem dedicavam-se a outros misteres, desde atividades domésticas, passando pelo cultivo da horta e do pomar, até atividades de carpintaria e ferraria. Entre as inovações técnicas introduzidas na fazenda cumpre destacar: a utilização de onze arados de dois tipos (um para terrenos acidentados e outro para várzeas), que além de se prestarem ao preparo dos solos e à recuperação dos cafeeiros velhos, substituíam o trabalho de 20 pessoas. Toda a fazenda estava dividida por estradas carroçáveis, facilitando o acesso a toda a sua extensão e o escoamento rápido e eficiente do produto na época da colheita; a introdução de estímulos pecuniários durante a colheita para motivar os cativos para o trabalho, tendo em vista o aumento da sua produtividade; e finalmente os equipamentos da fazenda: um engenho de café com capacidade de preparar 525Kg por hora, diversas tulhas capazes de armazenar oito mil arrobas cada uma, tanques, terreiros, hospital, botica e várias oficinas..."

³¹ Ao analisar-mos os Relatórios da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia União e Indústria, principal fonte sobre a empresa, podemos perceber claramente que Mariano Procópio enfeixava em suas mãos quase todo o poder decisório, interferindo em quase todas as ações da Companhia.

³² O processo empregado na estrada União e Indústria foi o de Mac Adam, que consistia em camadas sucessivas de brita, pedra e areia compactadas.

³³ RODRIGUES, Philuvio de Cerqueira. *A União e Indústria...* Op. cit.

Além de fundar a Companhia União e Industria, Procópio fundou uma escola agrícola do mesmo nome³⁴ e uma colônia de imigrantes (Colônia D. Pedro II), que estavam ligadas à empresa e na qual se aproveitava a mão-de-obra³⁵. A fundação desta colônia explica-se pela grande carência de mão-de-obra, mesmo a não especializada, que o país enfrentava; de fato, apesar de proibida pelos contratos de usar escravos, a Companhia União e Industria possuía e também alugava cativos, como se pode constatar pelos comentários de Procópio:

*“...Os trabalhadores livres de alguma forma tem aumentado, mas sem a menor relação do que era de se esperar de uma província populosa como a de Minas Gerais. Acresce ainda a falta de hábito de um trabalho regular, e a sua natural repugnância em deixar as famílias em bora na expectativa de vantagens certas, os induzem a preferir nas imediações de seus domicílios o insignificante jornal de 400 réis e muitas vezes menos, ao que a Companhia lhes oferece; e eis aí a origem da inconstância daqueles que, possuídos de mais coragem, se resolvem a vir(...) em procura de trabalho. Monta em 804 o número de escravos(...) engajados à serviço da companhia, sendo 472 engajados e 332 sem engajamento, e sempre que possível não hesitarei em aumentar os engajamentos...”*³⁶.

Alguns anos após a encampação da União e Industria pelo governo imperial foi nomeado Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II (em 14 de janeiro de 1869), cargo que acumulou com o de Diretor-Presidente da Companhia encampada, até 14 de fevereiro de 1872, data de seu falecimento.

Na direção dessa empresa (a E.F. D. Pedro II) reformulou o regulamento, aperfeiçoando-lhe a estrutura operacional e administrativa, determinou o prolongamento de linhas (inclusive para Juiz de Fora), beneficiando a província de Minas Gerais, além de ter determinado a aquisição de novos materiais rodantes e construído um novo edifício para a estação na Corte.

Foi um dos fundadores do Jóquei Clube brasileiro e exerceu sua presidência entre 1868 e 1872. Comendador do Império, foi eleito Deputado por Minas Gerais, pelo

³⁴ A Escola Prática de Agricultura União e Industria foi fundada em Juiz de Fora em 24 de junho de 1869, em cumprimento de cláusula de contrato celebrado entre a Companhia e o governo imperial em 29 de outubro de 1864, fruto do processo de encampação da mesma.

³⁵ A colônia D. Pedro II chegou a possuir 1144 colonos (em dezembro de 1860), sendo que 318 trabalhavam para a Companhia União e Industria. GIROLETTI, Domingos, *A industrialização de Juiz de Fora (1850/1930)*... Op. cit. Pag.: 58.

Partido Conservador, entre 1861 e 1864, também eleito para o Senado, não chegou a tomar posse.

Na Exposição Universal de Paris em 1867 presidiu (interinamente) a delegação brasileira, tendo sido condecorado pelo governo francês.

Como podemos perceber, Mariano Procópio Ferreira Lage constituiu-se como uma figura característica das classes dominantes do período do Segundo Império. Cézar Honorato analisa uma fração dessas classes, aquela ligada ao grande comércio atacadista, onde acumula capital e daí parte para outras atividades: “... *É na esfera da circulação, no caso do Rio de Janeiro, que se desenvolveu esta burguesia, enriquecendo com os bancos que surgiam, com as firmas de importação e exportação, com o grande comércio atacadista, com as empresas ferroviárias, ou no jogo da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro...*”³⁷

A origem da fortuna de Mariano Procópio e sua família, teve origem na agricultura, expandindo-se depois para a atividade comercial atacadista, a partir daí dividem-se para o setor de transporte e por conseguinte para a atividade política. Seu pai fora membro da Assembléia Provincial mineira, e em 1835 propusera a construção de uma estrada com o intuito de atingir a Corte. Esta seria a estrada do Paraibuna, construída pelo engenheiro Henrique Halfeld.³⁸

Essa inserção na classe dominante da sociedade imperial, por conta de seu “nome de família”, seus empreendimentos e sua fortuna pessoal, garantiu-lhe amplo acesso aos créditos subsidiados pelo governo imperial e aos cargos e prebendas do Estado.

Outrossim, tal não se fazia sem as contradições inerentes à própria dinâmica de grupos dentro dessas mesmas elites senhoriais, do jogo político de influências presente no interior das instituições do Estado.

Antes porém de observarmos mais detidamente essa questão, convém lançar luz sobre a crise que se abateu sobre a economia do Império em 1864, e uma das razões que levaram ao fracasso a Companhia União e Indústria. Para isto empreendi a análise contábil dos documentos da empresa, notadamente seus Relatórios e os dados de seus balanços.

³⁶ Relatório da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia União e Indústria, 1857.

³⁷ HONORATO, Cézar Teixeira. *O polvo e o porto...* Op. cit. Pag.:36.

³⁸ Como vimos foi cedida à Companhia União e Indústria em 1853 pelo governo provincial mineiro.

As crises de 1857 e de 1864 relacionam-se com as dificuldades de expansão do comércio exterior brasileiro e a já crônica escassez de divisas, necessárias a cobrir as demandas por “saber-fazer” externo, fosse de técnicos, fosse de equipamentos³⁹. Note-se que o momento em que se verifica expressivo salto na curva de endividamento é 1864, portanto anterior à eclosão da Guerra com o Paraguai, o que levou ao aumento forçado dos gastos públicos.

A crise financeira de 1864 teve como causa as dificuldades de o País se relacionar com a economia mundial. Conforme já assinalado, a economia brasileira, exportadora de bens primários e importadora de bens industrializados e de capitais, sempre esteve sujeita às flutuações oriundas além de nossas fronteiras. Entretanto, como em todas as crises estruturais, houve um fato que desencadeou o processo: a virtual falência da Cia. União e Indústria⁴⁰.

Nesta seção discutir-se-á alguns aspectos da eclosão daquela crise e também do processo de encampação, pelo Governo Imperial, da Companhia União e Indústria.

A criação de empresas como a Cia. de Navegação do Vale do Mucuri e a Cia. União e Indústria, em que pese o caráter privado destes investimentos, somente puderam sair do papel graças a uma série de favores concedidos pelo Estado Imperial. Em muitos casos o Governo se apresentava como avalista de empréstimos realizados no exterior e até mesmo garantia a lucratividade dos investimento estipulando uma taxa mínima de retorno. Tais empreendimentos eram feitos com um mínimo de risco e dificilmente os principais acionistas teriam seus patrimônios ameaçados por súbita má sorte.

A decadência da Cia. União e Indústria decorre, dentre outros fatores, de má gestão das contas da empresa, de supostos erros na avaliação dos custos necessários para a construção da estrada, da crise financeira que desde 1857 vinha perturbando a economia da época e, agravando a situação, a concorrência da Estrada de Ferro D. Pedro II, que avançava rumo ao interior de Minas Gerais.

³⁹ A maioria dos engenheiros, arquitetos, técnicos e mesmo pessoal de menor qualificação empregado pela União e Indústria eram de origem estrangeira.

⁴⁰ Entre 1850 e 1865, o número de falências no mercado do Rio de Janeiro manteve-se pouco acima da média anual de 35. Em 1862, houve 104 falências. Em 1864, houve 112. Os dados são de João Pandiá Calógeras, *A Política Econômica do Brasil*, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1960, página 139.

Naquele momento, em 1863, a empresa se via dependente do afluxo de recursos do Governo Imperial, no sentido de fazer face aos empréstimos contraídos no exterior e também para honrar compromissos com banqueiros nacionais, como o Barão de Mauá e a casa A. J. Souto. Algum alívio foi obtido com empréstimos do governo provincial do Rio de Janeiro, da ordem de aproximadamente 3.000 contos, o que não foi suficiente.

A situação da empresa chegou a um limite quando Mariano Procópio solicitou novos empréstimos ao Governo Imperial, em fevereiro de 1863, sendo este, porém, recusado pela Câmara dos Deputados.

O problema daquelas empresas de transporte, constituídas pelos “próceres” do Império, é que sempre contavam com apoio oficial para cobrir seus prejuízos. Enquanto dos cofres públicos fluíam recursos a situação parecia sob controle. Quando, ao contrário, no momento em que a fonte parecia secar, criava-se um ambiente de grande perturbação econômica nos setores financeiros, iniciando-se o pânico geral. A crise financeira de 1864 é um exemplo disto. De acordo com Sodré: *“...Entre 1858 e 1860, o Banco do Brasil fizera grandes empréstimos às ferrovias D. Pedro II e de Pernambuco, à União e Indústria, à Empresa de Navegação do Mucuri e outras operações deste gênero, garantidas pelo governo. As duas empresas tornaram-se insolváveis. Como seria possível enfrentar as condições adversas às empresas nacionais de transporte? Passaram ao Estado, que não podia pagar ao Banco e este se via abarrotado de papéis...”*⁴¹.

Diante da iminente falência, o presidente da União e Indústria propôs a encampação da empresa pelo governo central, em troca da quitação de suas dívidas junto aos credores. Naquela altura as dívidas da Companhia União e Indústria estavam assim distribuídas:

a)	Para os banqueiros de Londres:	6.000:000\$000
b)	Apólices da dívida pública:	1.500:000\$000
c)	Para a Casa bancária A. J. Souto & Cia.	2.000:000\$000
d)	Diversos devedores:	248:171\$000

As dificuldades na Cia. União e Indústria, devedora da Casa Souto, gerou grande desconfiança nos poupadores que de pronto tentaram salvar seus recursos, levando à ruína aquela casa bancária e também outras. Note-se, conforme se pode depreender da descrição do processo feita por Nelson W. Sodré, como as dificuldades da Companhia União e Indústria desencadearam a crise bancária de 1864. “...A 10 de setembro [de 1864], a casa A. J. Alves Souto & Cia. fechou as portas às 10 da manhã, inesperadamente: foi o começo do pânico. As casas mais atingidas pela corrida foram as de Gomes & Filhos, que pagou nesse dia 1.419 contos. A dívida de Alves Souto no Banco do Brasil já excedia a 20.000 contos: o Banco pediu ao governo a liquidação daquela casa, por ato administrativo, recebendo negativa. No dia 12 – 11 fôra domingo – o Banco do Brasil começou a atender, com a permissão de emitir até o triplo de seu ativo e suspensão da obrigatoriedade do troco de seu papel moeda por ouro. (...) As principais casas bancárias suspenderam as atividades, mas a 12, com o auxílio do Banco do Brasil, retomaram os pagamentos. No dia 14 continua a corrida. O governo decretou o curso forçado das notas do Banco do Brasil. A 16, a situação apresentava-se a mesma e, a 18, o governo tomava medidas extraordinárias para enfrentar a tempestade. Os seus efeitos seriam desastrosos, porém: uma centena de casas bancárias arrasadas economicamente, prejuízo global da ordem de 100.000 contos só nessas falências, baixa do câmbio, evasão do ouro⁴²... ”.

Pode-se supor que a decisão de encampação da Companhia União e Indústria, oficialmente decretada no dia 10 de setembro de 1864, já deveria ser de conhecimento de alguns investidores, porque ainda na manhã daquele dia a Casa Souto já havia fechado suas portas por conta da corrida dos poupadores. Como se sabe, diante de uma crise desta natureza, quem “pula fora do barco” mais cedo perde menos.

A solução definitiva para o problema da Companhia União Indústria, foi obtida pela lei nº 3.231 de 10 de Setembro de 1864, que definiu os termos da encampação da estrada de rodagem. Resumidamente a encampação foi feita como segue:

⁴¹ Nelson Werneck Sodré, *História da Burguesia Brasileira*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1970, p. 132.

⁴² idem, *ibidem*, p. 132-3.

- a) a Companhia repassava ao Governo Imperial, através da mudança de seus estatutos, a administração de todos os bens da estrada de rodagem (pontes, estações, praça de pedágio, armazéns etc.);
- b) repasse ao governo dos juros garantidos pelos governos provinciais de Minas Gerais e do Rio de Janeiro;
- c) a Companhia continuava responsável pela manutenção da estrada de rodagem por mais 15 anos;
- d) a Companhia continuava responsável pela manutenção da Colônia Pedro II, devendo, após quatro meses, acertar as dívidas dos colonos e conceder-lhes a posse de suas terras;
- e) A Companhia deveria concluir o ramal que ligava Juiz de Fora à cidade de Mar de Espanha às suas próprias expensas;
- f) A encampação envolvia a soma de 9.161:800\$682, que o Governo Imperial pagaria da seguinte forma:
 - i) assumir a dívida de 6.000:000\$000 juntos aos banqueiros londrinos;
 - ii) quitar a dívida de 2.000:000\$000 junto à massa falida da Casa Souto & Cia.;
 - iii) quitar a dívida de 266:342\$660 junto à casa Bahia & Irmãos;
 - iv) Repassar à Companhia apólices no montante de 895:459\$022.
- g) o Governo concedia à Companhia o direito de explorar as barreiras de pedágio pelo prazo de 15 anos⁴³.

A mudança no controle da Companhia União e Indústria não alterou substancialmente a situação da mesma.

Salvos os acionistas⁴⁴, a empresa continuava a enfrentar dificuldades e, por conta disto, ainda necessitava do ingresso de mais dinheiro público para cobrir suas despesas operacionais. A este respeito, valemo-nos da opinião do engenheiro Philúvio de Cerqueira Rodrigues: “...*Encampada a União e Indústria, não cessaram, porém, os sobressaltos do Governo Imperial: é que este não sabia a quem acudir e a quem abandonar, pois em torno dos interesses vitais do Império estavam a Companhia União e Indústria, a Estrada de Ferro Mauá, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor, a*

⁴³ O Decreto de encampação, e suas condições estão transcritos nos anexos à esta Dissertação.

⁴⁴ Nunca é demais lembrar que a lista de acionistas da empresa não pode ser encontrada, os nomes que conhecemos foram retirados dos Relatórios. Ver nota nº 14 deste capítulo.

Estrada de Ferro Petrópolis e a Estrada de Ferro D. Pedro II, empresas todas nas quaes empregara grandes capitaes⁴⁵ ...”.

Frente a estas novas dificuldades, sendo a principal delas a concorrência da Estrada de Ferro D. Pedro II, são alteradas as disposições de 1864 fazendo com que a União e Indústria passasse “alimentar” a estrada de ferro com todas as cargas transportadas até a estação de Entre Rios, ou na ponta dos novos trechos a serem concluídos. O decreto 4.320 de 13 de janeiro de 1868 também previa que a União e Indústria seria remunerada com o pagamento de 25% do valor dos fretes recebidos pela D. Pedro II. Ainda pelo decreto, o governo facultava o direito de aproveitar o leito da estrada de rodagem para a ampliação da estrada de ferro. Tais medidas, na prática, representou o golpe de misericórdia sobre a Companhia União e Indústria. De acordo com Rodrigues: “...*Effectivando esse contracto entre a Pedro II e a União e Indústria, normalizadas as relações entre ambas, pensou finalmente o Governo Imperial, em nomear o director da União e Indústria para dirigir a via férrea estabelecida em Entre-Rios, que tomou, finalmente, rumo ao sertão sob as vistas de seu novo administrador, esmagando de vez a faminta ‘União e Indústria’...*”⁴⁶.

A partir de 1868 a situação da empresa piorou, uma vez que todas as prioridades do Governo voltaram-se para as vias férreas, construídas e administradas por empresas estrangeiras.

Mas afinal, quais foram as verdadeiras causas do fracasso da Companhia União e Indústria? Má administração?, Concorrência com a estrada de ferro?, O impacto das crises de 1857 e 1864?, Perseguição política empreendida por adversários de Mariano Procópio?

Afim de responder a essas perguntas empreendi a análise contábil dos dados contidos nos balanços da empresa, inseridos em seus Relatórios da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas, Isto revelou uma série de lacunas e discrepâncias nos dados dos balanços e do desempenho físico da companhia que muito contribuiu para a compreensão de sua trajetória.

As lacunas de dados do sistema contábil da Companhia União e Indústria encontradas na análise faz prever ao menos uma de três situações:

⁴⁵ Philuvio de Cerqueira Rodrigues, *A União e Indústria, pioneira das estradas de rodagem brasileiras*. Rio de Janeiro, Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil, 1939, p. 49.

⁴⁶ Idem, p. 50.

- (a) Ausência original das informações - neste caso os dados seriam manipulados no nível gerencial e raramente tornados públicos para outros escalões ou ao público em geral;
- (b) Desaparecimento gradual das informações - à medida que a Companhia apresentou crise financeira e foi incorporada ao patrimônio público, sindicâncias, perícias e curiosidade dilapidaram os dados originais, deliberadamente ou não, tornando-a difícil de analisar; e
- (c) Obscurecimento original das informações - as diferentes gerências por que passou a empresa representavam um grupo que teriam em Ferreira Lage a garantia de métodos confusos e comprovações obscuras.

Ao observar-se a contabilidade da Companhia União e Indústria, verifica-se uma série de problemas de incongruência da definição da variável ATIVO, até, em nível mais genérico, da própria descontinuidade da série. Foram arroladas algumas que nos saltaram à vista:

1. Ativo: entendido como "*...fundo de valores que representa os investimentos ou aplicações do patrimônio ou do capital das empresas...*",⁴⁷ divide-se em *disponível, realizado, e imobilizado*.

O comportamento de uma variável ativo de uma determinada empresa, em seu ciclo de existência, salvo situações excepcionais, observa-se como uma ascendente dotada de leves oscilações, posto que o imobilizado consiste em boa parte de sua composição (imóvel, locações, etc) e o realizado figura como parte sobrepujante ao disponível. Ou seja, uma empresa ou companhia que apresente crescimento ou empreitada tem elevação tênue e regular ao longo do tempo. Uma companhia de empreitada, como é o caso da União e Indústria, comporta-se da seguinte maneira, segundo o desenvolvimento do ativo:

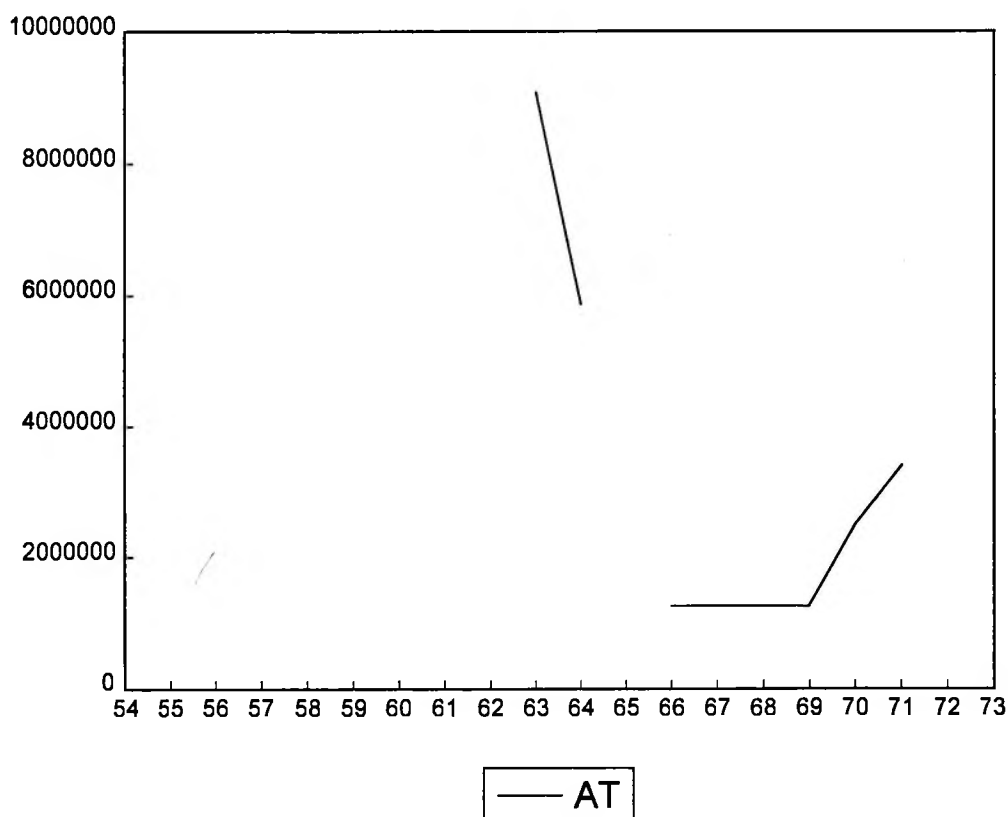
- (a) O ativo cresce, regular e acima da taxa incremental do ativo imobilizado, devido à abertura de crédito eventual;
- (b) O ativo cresce à taxa próxima do ativo imobilizado, devido à realização de lucros e dividendos aos sócios e / ou acionistas e aos reinvestimentos realizados pela empresa; e

⁴⁷ A. Lopes de Sá. *Dicionário de Contabilidade*, São Paulo, Atlas, 1977, 3 volumes, página 44.

(c) Por fim, já em declínio, a empresa começa a reduzir seus ativos e eliminando-os em ordem de liquidez para a realização de pagamentos de obrigações tomadas e/ou lucros e dividendos a sócios e acionistas.

Ao contrário do que se esperaria, o ativo da Companhia União e Indústria portase de maneira excepcional. Ao observar-se a série descontínua de ativos presente nos balanços dos relatórios da Companhia, tem-se o seguinte perfil:

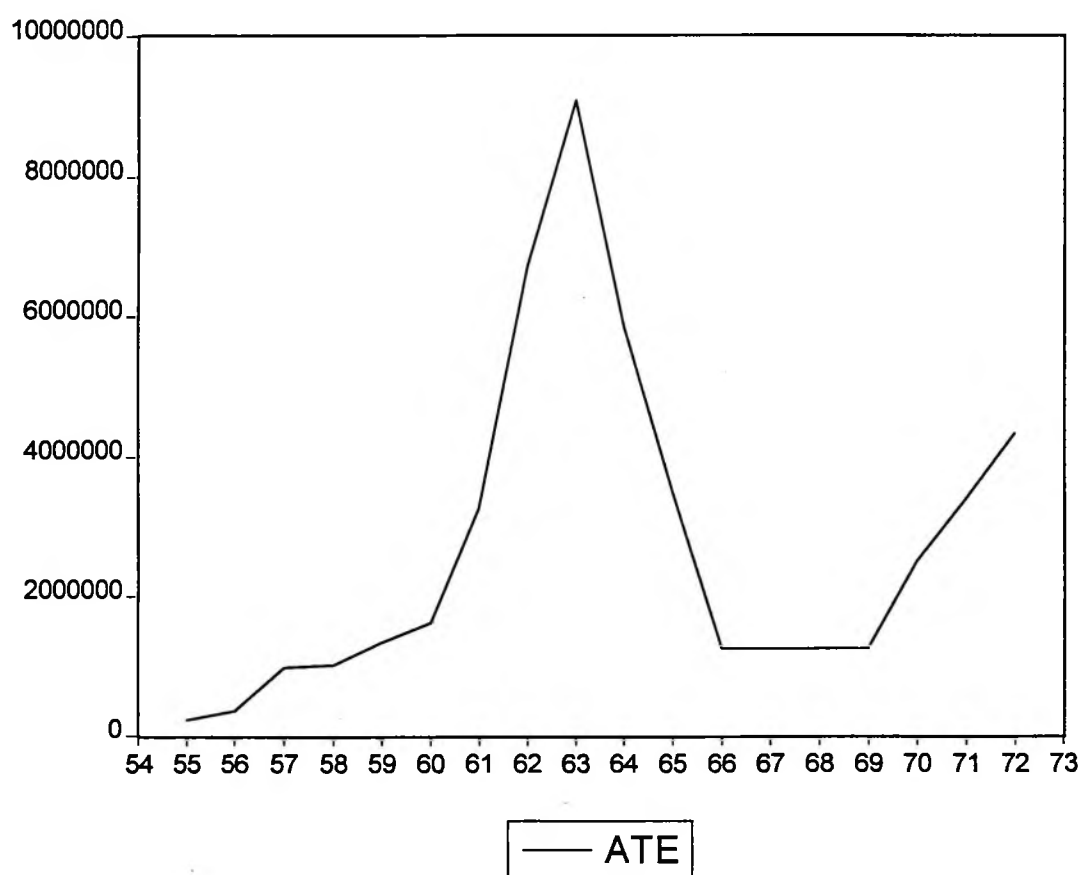
GRÁFICO 1: ATIVOS DA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 - 1873
(\$000 X anos)



Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

Por meio de estimação, posto que não há outra informação contábil disponível, obtém-se o perfil do gráfico 2:

GRÁFICO 2: ATIVO ESTIMADO DA CIA UNIÃO E INDÚSTRIA: 1854 - 1873
(\$000 X anos)

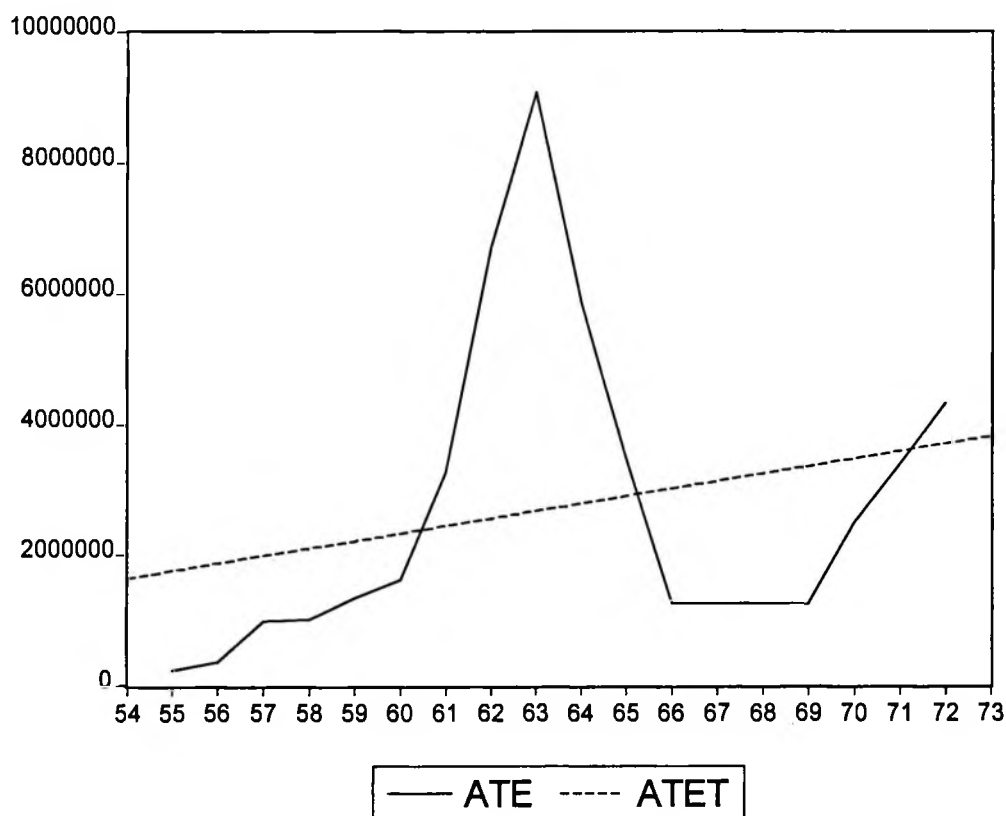


Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

O que chama a atenção no comportamento da variável é: (a) o salto observado a partir de 1860, e (b) a queda íngreme em 1865.

Ao realizar-se a regressão linear da variável do ativo estimado (ATE) com o tempo (T), obtém-se a variável ATET, de pouca relação explicativa da variável independente, cuja disparidade fica visível no gráfico 3:

GRÁFICO 3: ATIVO ESTIMADO E ATIVO ESTIMADO EM FUNÇÃO DO TEMPO
DA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 - 1873
(\$000 X anos)



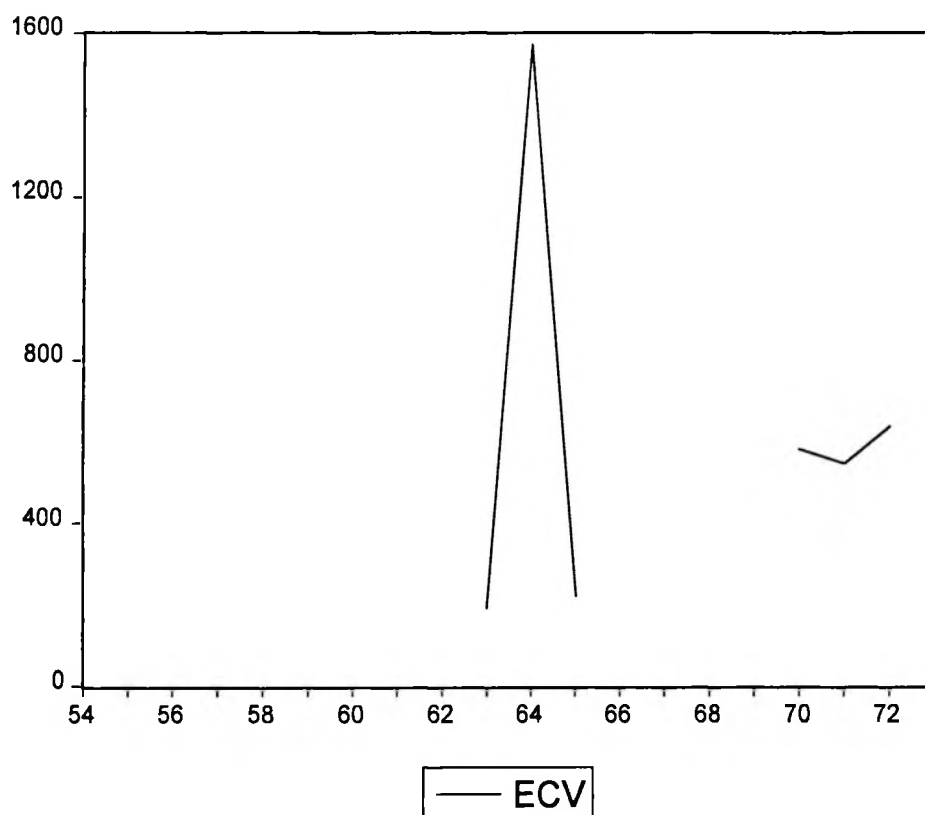
Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

O ativo estimado em nada rescende à sua variável "descendente"; logo, infere-se que o tempo não compõe o crescimento dos ativos da Companhia de modo significativo, o que se choca com o esperado de uma empresa-empreiteira.

2. Estações: parte composta das contas de capital, esta variável apontaria os resultados dos balanços das estações, ou paradas, da rodovia União e Indústria. Tais estações consistem em ativo imobilizado.

Novamente, há um salto em 1864, em série e irregular e descontínua, conforme o observado no gráfico 4:

GRÁFICO 4: ESTAÇÕES - CONTAS DE CAPITAL - VALOR DOS EXISTENTES
 COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 - 1873
 (\$000 X anos)



Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

A observação de apenas seis pontos na série não permite maiores inferências.

3. Material de transporte, material de construção e (equipamentos) móveis: para cada uma das variáveis, existiriam dois padrões esperados, suposto um plano de gestão administrativa na Companhia União e Indústria:

- (a) Saltos intermitentes, indicando que os investimentos em materiais são entendidos em dinâmica de surtos, ou
- (b) Investimentos contínuos e perenes. Não se observou nem um nem outro na Companhia, tampouco para suas estimações, como se observa nos gráficos 9 e 10. O material de transporte sofre pequeno salto em 1864, mas a variável perde consistência explicativa a partir de 1870. Já o material de construção parece oscilar em uma determinada faixa até o início da década de 1860. Em

suma, não se reconhece qualquer arremedo de política de aplicação de insumos:

GRÁFICO 5.1: MAT. DE TRANSPORTE - VALOR DO DESTINADO PARA CARGAS E PASSAGEIROS: CIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 - 1873 (\$000 X anos)

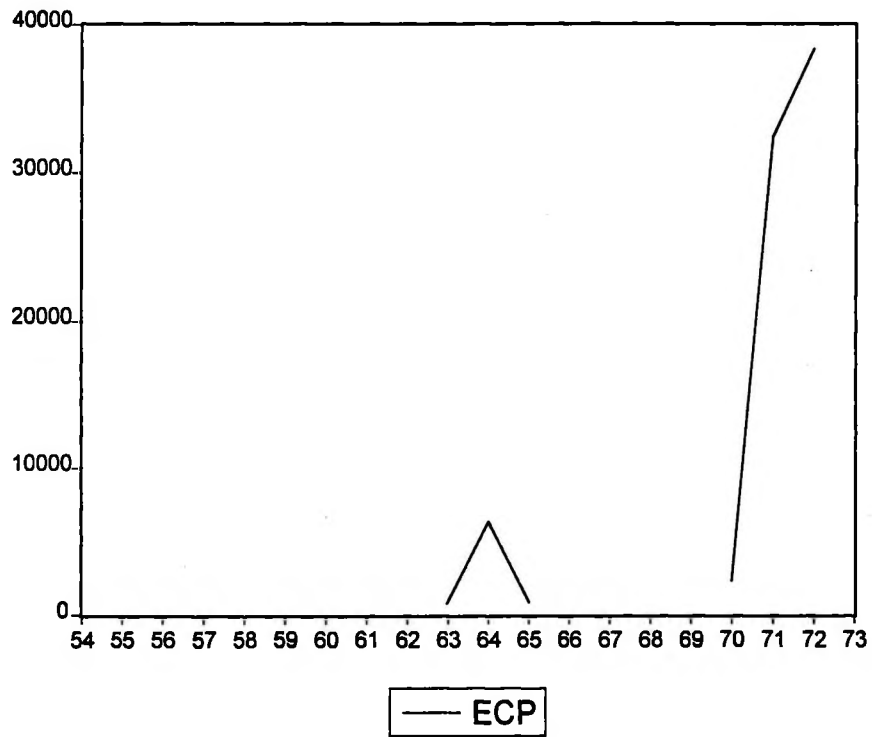
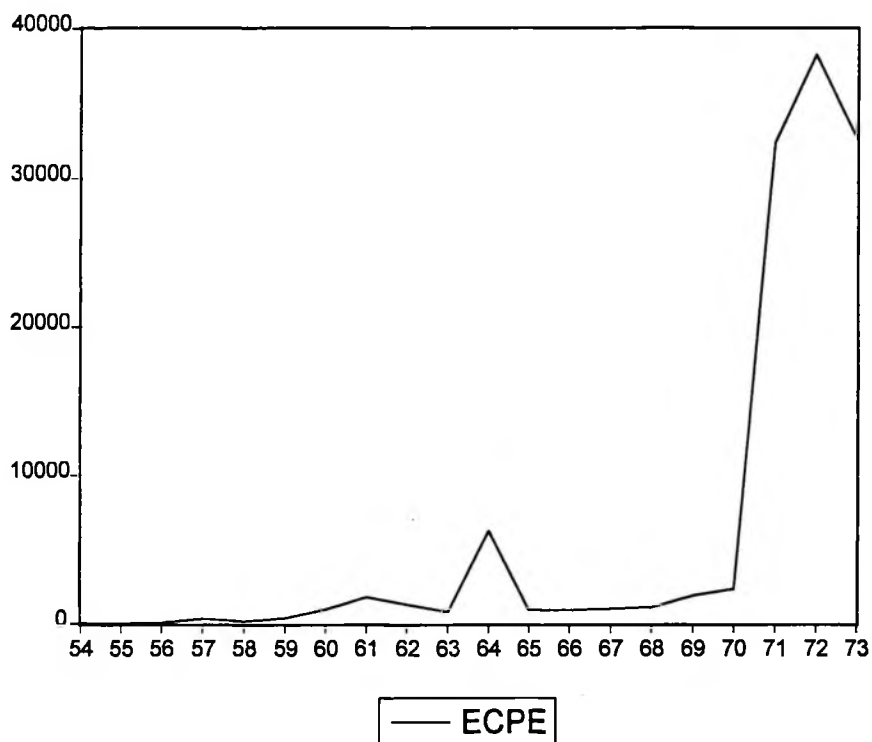


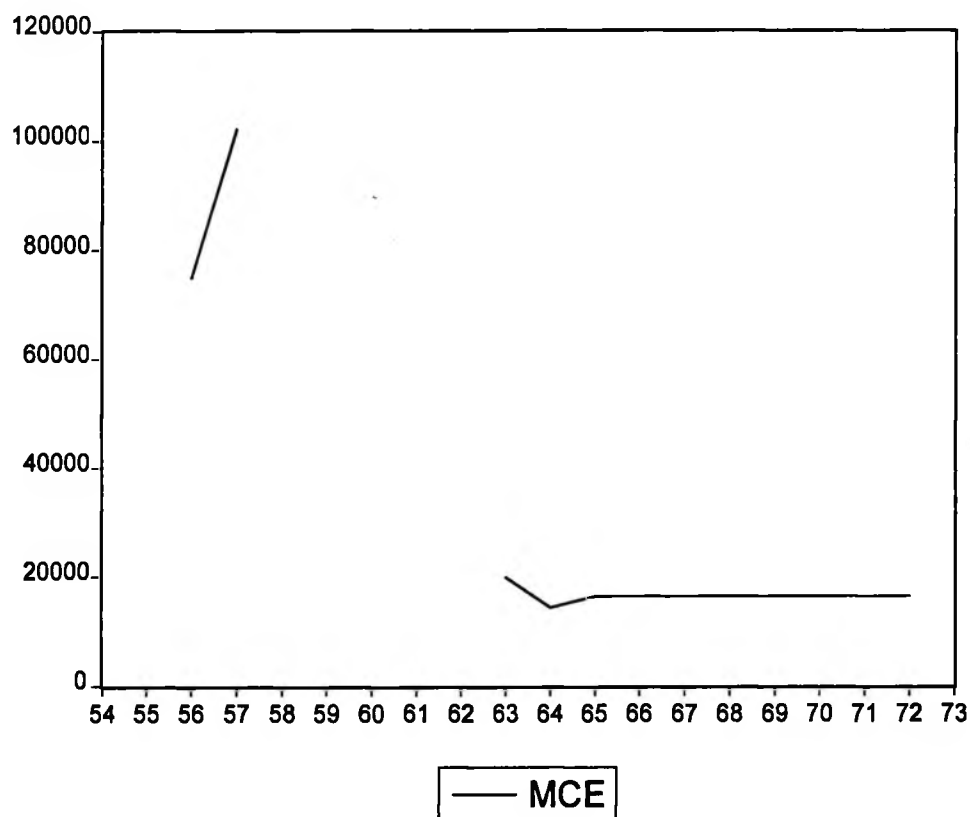
GRÁFICO 5.2: MAT. DE TRANSPORTE - VALOR ESTIMADO



Fontes: Relatórios da Companhia União e Indústria

O caso do material de construção sugere também a possibilidade de uma elevada taxa de evasão do gênero, posto que uma eventual comparação com o comportamento do ativo como um todo não se justifica.

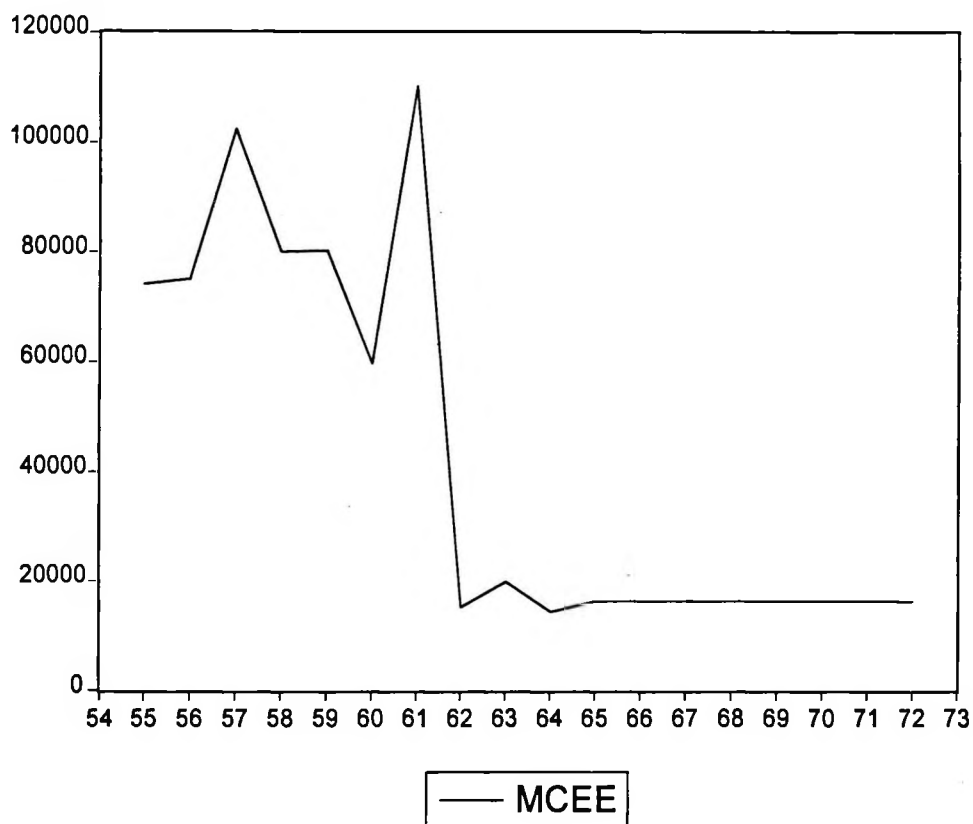
GRÁFICO 6.1: MAT. DE CONSTRUÇÃO - CIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 -
1873
(\$000 X anos)



Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

GRÁFICO 6.2: MATERIAL DE CONSTRUÇÃO - VALOR ESTIMADO
COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 - 1873

(\$000 X anos)

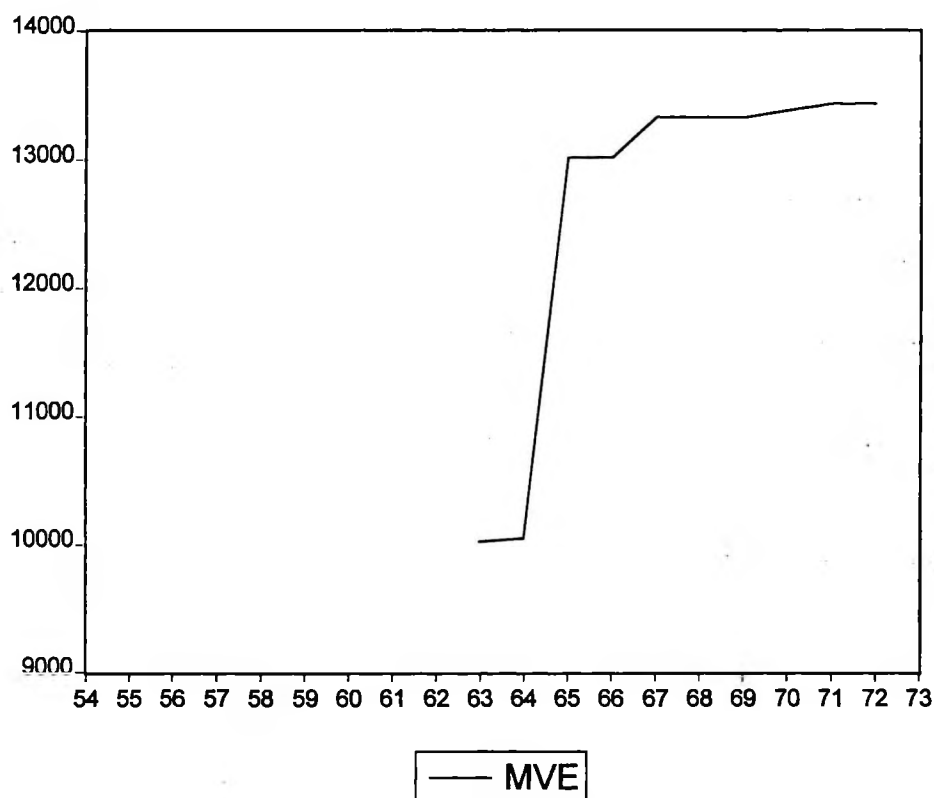


Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

No caso dos imóveis existentes, o ano de 1864 parece indicar uma das duas coisas: (a) Um salto derivado de planejamento de consolidação da estrutura de ativos da Companhia ou
(b) Mudança no registro das informações contábeis. A observação do gráficos desta e das demais variáveis inclina a análise à segunda assertiva.

GRÁFICO 7: MÓVEIS - VALOR DOS EXISTENTES - CIA UNIÃO E
INDÚSTRIA 1854 - 1873

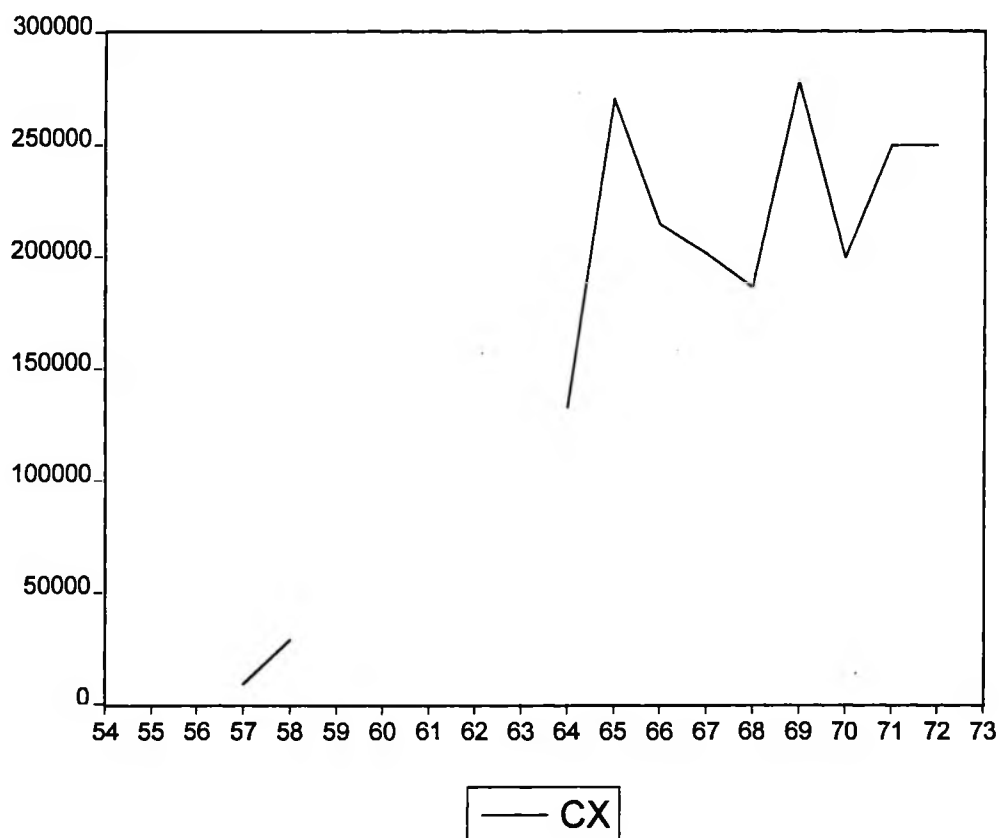
(\$000 X anos)



Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

4. Caixa: as informações sobre o comportamento do saldo de caixa da Companhia acusam um lapso entre 1858 e 1864. O perfil dentado (gráfico 8.1) sugere oscilação no nível de atividade da empresa. A normalidade do funcionamento do fluxo de caixa contrasta com a excepcionalidade do elemento similar das demais.

GRÁFICO 8.1: MOVIMENTO DE CAIXA - CIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 -
1873
(\$000 X anos)

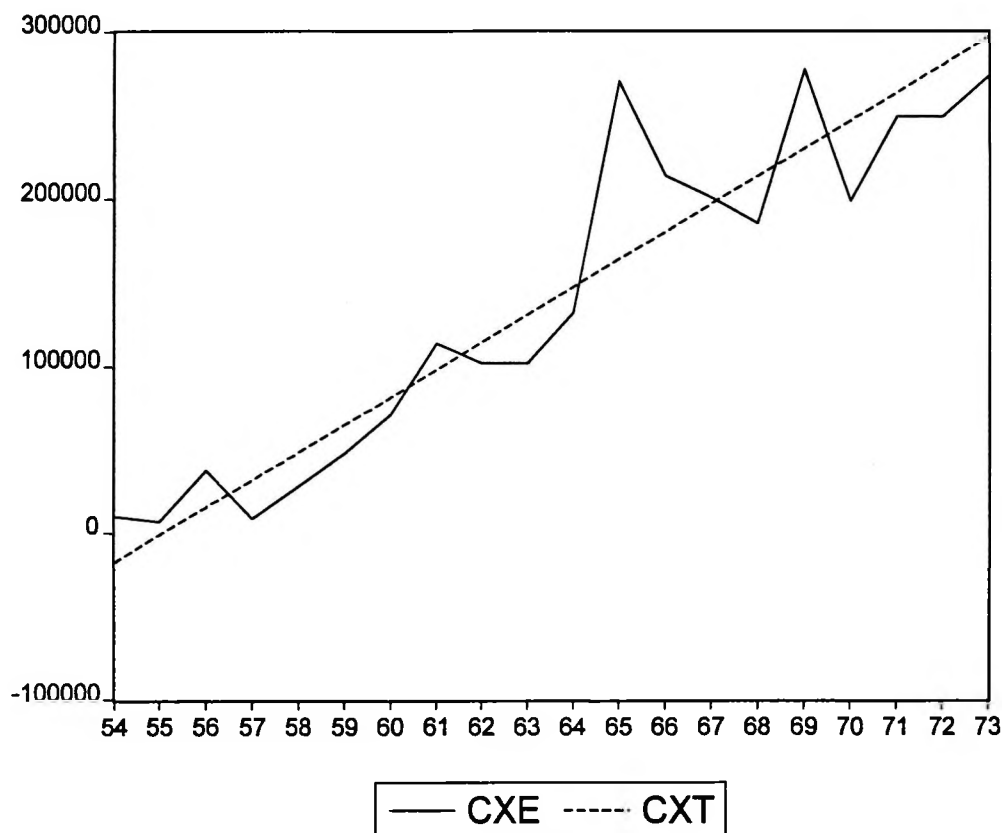


Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

O gráfico 8.2 dedica a flutuação de uma estimativa de caixa frente a uma tendência temporal⁴⁸:

⁴⁸ Dados da equação: $CX = -17080,20 + 16523,51 * T$, em que:
 CX = caixa da CUI (em \$000 réis), T = tempo (em anos)
 R² = 0,789424
 Durbin-Watson = 2,272286

GRÁFICO 8.2: MOVIMENTO DE CAIXA: ESTIMATIVA X TENDÊNCIA LINEAR
 CIA UNIÃO E INDÚSTRIA 1854 - 1873
 (\$000 X anos)



Fonte: Relatórios da Companhia União e Indústria

É notória a mudança do padrão de flutuação acima da linha de descendência em 1864-1866, período do auxílio financeiro do Império à Companhia, apenas revertida em 1870, com a subordinação à Estrada de Ferro D. Pedro II.

5. Outras Variáveis: junto às informações contábeis citadas até o presente momento, foram encontradas outras, a saber: Apólice da Dívida Pública, Saldo da Verba da Colônia D. Pedro, Conta do Sal, Diversos Devedores, Capital Realizado, Amortização de Capital, Fundo de Reserva, Fundo Disponível, Venda de Terrenos, Dividendos, Diversos Credores, Obrigações a Receber. Dentro da concepção de perícia contábil, tais variáveis possuiriam sentido, e explicariam ou indicariam algo apenas se estivessem em relação com os chamados pontos fundamentais do método de partidas

dobradas: o ativo, o passivo e o patrimônio líquido⁴⁹. Portanto, há os seguintes problemas:

(1) a natureza da tabulação das informações do ativo é de competência duvidosa, pelo explicado até aqui;

(2) a construção da estrutura do passivo fica comprometida pelo fato de existir grande incompletude na composição do total de obrigações devidas pela Companhia, sobretudo em sua minúcia. Sabe-se dos empréstimos externos das Casas inglesas; sabe-se da ajuda do Império à Companhia União e Indústria, e registram-se as somas vultosas levantadas junto à casa bancária A. J. Souto & Cia; mas não há uma descrição dos pequenos credores privados da Companhia.

Cabe ainda uma observação de cunho geral: se o lucro líquido de um período contábil em particular é uma fonte de fundos, uma perda líquida é indicada por uma demonstração de rendimentos que é uma aplicação de fundos. Até onde assumiu-se uma perda, entende-se que os fundos deixaram o negócio. Uma perda líquida deve ser contrabalançada por um decréscimo no patrimônio ou aumento nas disponibilidades, cada ou ambas das quais haveria de ser a fonte dos fundos capazes de prover esta aplicação particular.

⁴⁹ Wolney da Costa Martins, *Contabilidade Empresarial, Auditoria e Perícia*. São Paulo, Hemus, 3a. edição, 1976. p. 85.

Ao analisar o desempenho físico da rodovia também encontramos algumas discrepâncias.

A contar de abril de 1858, a receita e despesa dos exercícios da Companhia viram-se assim distribuídas:

TABELA 1: Receita e Despesa da Companhia União e Indústria

ano	mercadorias		
	receita	despesa	saldo
1858	217242\$595	193740\$989	23501\$606
1859	468543\$265	369575\$448	98967\$817
1860	616654\$454	463224\$351	153430\$103
1861	909362\$792	660375\$864	248986\$928
1862	687449\$822	588200\$608	99249\$214
1863	651563\$922	554778\$166	96785\$756
1864			
1865	1527423\$276	1133734\$891	393688\$385
1866	1741922\$891	1370190\$096	371732\$795
1867	2375117\$112	1789058\$332	586058\$780
1868	1851040\$953	1737313\$115	113727\$838

Fonte: balanços da Companhia União e industria

No mesmo período, o movimento de passageiros foi o que se vê abaixo:

TABELA 2: Passageiros Transportados pela Cia União e Indústria

ano	passageiros		
	do interior	para o interior	total
1857			
1858	2827	2672	5499
1859	4486	4440	8926
1860	5519	4574	10093
1861	5934	7571	13505
1862	6880	7411	14291
1863	6866	6688	13554
1864	6987	6975	13962
1865	7324	7129	14453
1866	7317	7585	14902
1867	8269	8149	16418
1868	10869	11100	21969
1869	11685	12290	23975
1870	10492	10893	21385
1871	11680	11828	23508
1872	7324	7129	14453
1873	7317	7585	14902
1874	8269	8149	16418
1875	10869	11100	21969

Fonte: Engo. Philuvio Cerqueira, op.cit. p. 244. E Relatórios da Companhia União e Industria.

O maior volume das exportações que circulava na estrada era do café e do algodão. Pode-se admitir que a presença da rodovia aumentou em sua região as ofertas de produtos para exportação.

A crise da administração da rodovia se dá de 1861 a 1865, quando se efetiva sua passagem para o Governo Imperial. Receitas da ordem de 150 contos ao ano podem ser estimadas como deixadas de se realizar naquela crise, em que concorreram diversas falhas para o fracasso do empreendimento, no plano comercial⁵⁰.

De fato, até 1864, receitas e despesas apresentam-se perigosamente próximas, o que pode justificar uma parte das alegações da dificuldade de recursos para as obras e, simultaneamente, pagar dividendos. Uma pergunta ocorre de pronto, por que pagar dividendos numa empresa com dificuldades de constituição?

Assim, a crise administrativa de 1861-64 reflete uma suposta incapacidade administrativa de Mariano Procópio Ferreira Lage e seus auxiliares para levar a cabo com êxito seu empreendimento. Isto em parte deveu-se à falta de experiência da equipe, com um bom número de jovens a cabeça, a começar pelo próprio Lage, em parte a seus métodos nepotistas, facilmente detectado no exame dos custos da obra, opções de ramais, etc.⁵¹

O movimento de passageiros pagava tarifas bem elevadas, quando comparadas com as tarifas aplicadas as cargas. Com relação ao movimento de passageiros, registrado desde o interior, o número é pouco significativo para os rendimentos da rodovia. É interessante observar seu movimento inverso com relação às receitas da empresa: quando as receitas decrescem, aumenta o movimento de passageiros desde o interior e vice-versa. Isso certamente sugere um fluxo bastante linear de tal categoria de passageiros, enquanto o movimento geral da estrada apresentava flutuações muito fortes. Situação similar de inversão também se observa no movimento de passageiros para o interior.

Embora não se possa atribuir a crise das receitas da rodovia exclusivamente a este fator é claro que a queda das exportações de café através daquela via desde 1861

⁵⁰ A análise empreendida deste trecho até o final desta seção baseou-se nos dados presentes às tabelas 3 e 4.

⁵¹ Este seria, mais tarde o principal argumento da Comissão do Comércio, Indústria e Artes da Câmara dos Deputados em seu parecer contrário ao Decreto do Poder Executivo n° 2201 de 2 de dezembro de 1863, que propunha a encampação da Companhia União e Indústria. Ver capítulo 4.

até 1864 está fortemente correlacionada com a crise, seja das receitas, seja administrativa. A enorme expansão das exportações de café pela rodovia na fase de 1858 a 1861 certamente gerou expectativa de que o fenômeno fosse irreversível, que a "fase difícil" da rodovia houvesse deixado lugar à expansão permanente e linear, etc. Tal não se verificou e daí adveio o colapso enquanto empreendimento privado. O fato é que as exportações de café, embora dêem o perfil das receitas de 1864 a 1869, nunca mais atingiram a posição relativa na mesma de 1858 a 1861.

Examinando a exportação de diversos itens pela rodovia, excluindo o café, observa-se nesta variável o mesmo movimento inverso que se observou no movimento dos passageiros, com relação à receita. Da mesma forma, seu montante não é significativo dentro do cômputo geral das receitas, a ponto de apresentar uma determinação ou algo parecido.

Com relação à importação de "diversos", tanto é um item de importância na constituição das receitas quanto apresenta o mesmo movimento caracteristicamente inverso com as receitas, que já havíamos notado na "exportação de diversos itens" e no "movimento de passageiros".

TABELA 3: Companhia União e Indústria

fontes: Relatórios do Ministério da Agricultura, 1864 - 1874 (em \$ Reis)

Item	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
Uso do Saldo							
receita líquida		403879385	444836315	514607844	113727838	171510974	241876438
fundo de reserva		60581987	120489755				
comissão da diretoria		30193968	28586640				274097571
dividendos aos acionistas		240000000	240000000				180000000
lucro líquido		73103510	55759920				
transito de passageiros do interior	13962	14453	14902	16418	21969	23975	21385
para o interior		7324					10492
transporte de cargas		7129					10893
volume	507200						
peso	1619212	1461888	2219536	2793286	2492595	3591527	51466,418
café		1309006		1982259			32413,499
importação			770252	725491			
exportação			1449283	2067795			
razão café/transporte		90%		71%			63%
Demonstrativo							
renda bruta			1741922895	2375117112	1851040953	1562844974	1517796579
despesa bruta			1370190090	1916269188	1737313115	1391334000	1169605155
saldo			371732805	458847924	113727838	171510974	348191424
Receita							
fretes			986338631	1463084826	1150312684	766303667	670839892
taxa			386840894	491026083	400882498	222027486	166843852
barreiras			142227001	265087121	219342827	90298580	107846440
diligência			16987045	124618310	34390107	29173890	125761060
arrendamentos				4080000	4691996	4054492	4599996
aluguel de sacos					7315320	65853540	63463770
comissão de 50 rs/arroba					12008650	30083785	48316390
25% dos fretes DII						300000000	300000000
correio			16000000	16000000	12000000	12000000	12000000
proprios			2760000				
diversos			55687479	11220772	10096871	43049534	18125179
saldo ano anterior			73103510				
Receita total			1679944560	2375117112	1851040953	1562844974	1517796579
Despesa							

transporte de cargas	742391959	940131741	922995510	709411144	556813286
barreiras		13779130	13346860	11447000	9413200
diligência		104599340	96343593	109846030	93852780
conservação da estrada	425912700	555614410	536952830	179489315	227831990
ordenados	37958316	39643720	40245450	42491203	48984628
Colônia D. Pedro II	4190550	4436460	4446647	4010024	2080008
Escola de Agricultura		58784858	44368325	68408243	19162270
Obras	5000000		153443494	37441200	75339060
Despesas Gerais	19654820	32886623	27984075	46480412	46395901
fundo de reserva	55759920	87908818			
imposto sobre os dividendos					2925000
comissão da diretoria	28586640	39302038			
indenizações			6879785	3602489	2497165
conta de sacos		29753050			74310867
doação de apólices		9429000			
dividendos aos acionistas	240000000	360000000			
saldo ano anterior		120489755		41117045	
saldo	120489755	458847924		171510974	
Despesa total	1679944860	2338642961	1693563075	1387813879	1159606155

TABELA 4: Companhia União e Indústria

Fonte: Relatórios da Companhia (em \$réis)

ano	mercadorias			passageiros			total		
	receita	despesa	saldo	receita	despesa	saldo	receita	despesa	saldo
1858	217242595	193740989	23501606	27051060	23492220	3558840	244293655	217233209	27060446
1859	468543265	369575448	98967817	42014000	29591781	12422219	510557265	399167229	111390036
1860	616654454	463224351	153430103	50319200	34131685	16187515	666973654	497356036	169617618
1861	909362792	660375864	248986928	120342930	91018720	29324210	1029705722	751394584	278311138
1862	687449822	588200608	99249214	154640800	85043336	69597464	842090622	673243944	168846678
1863	651563922	554778166	96785756	146337460	86939270	59398190	797901382	641717436	156183946
1864									284614443
1865	1527423276	1133734891	393688385				1527423276	1133734891	393688385
1866	1741922891	1370190096	371732795				1741922895	1370190090	371732805
1867	2375117112	1789058332	586058780				2375117112	1789058332	586058780
1868	1851040953	1737313115	113727838				1960731406	1847003568	113727838
1869							1562844974	1391334000	171510974
1870							1517796579	1169605155	348191424
1871							1658134589	960972053	697162536

Como podemos perceber, os dados dos relatórios da Companhia deixam margem a inúmeras dúvidas ao mesmo tempo que sinalizam para o real significado da trajetória da empresa. Mas, afim de melhor embasarmos aquilo que foi observado através dos documentos internos da empresa, resta-nos observar as relações da empresa com os poderes do Estado e como essas relações se traduziam no Legislativo, foro privilegiado para o acompanhamento das contradições internas das elites do Império e das ações de bastidores que garantiam a empresas como a União e Industria o acesso aos recursos do Estado.

CAPÍTULO 4
“OS CÍRCULOS DE INTERESSE E A
ESTRADA”

CAPÍTULO 4

O problema constituído pelas dificuldades financeiras quanto à implantação e atuação da Companhia União e Indústria não pode ser compreendido separado da vida política da época e das condições excepcionalmente favoráveis que o "fim" do tráfico de escravos, com a chamada "Febre das Ações", causou à especulação nos mercados do Império¹. A oportunidade, tal como nos indica em seus preciosos contos Machado de Assis, foi imediatamente percebida pelos mais notáveis comerciantes, que coincidiam ser as principais figuras naquele regime.

O capital mercantil, com redução em cerca de 66% da oferta externa de escravos (16.000 sobre 48.000, da média anual anterior ao Bill), dirigia-se para a especulação imobiliária, que incluía a construção de prédios, arruamentos, ferrovias e carris urbanos². A rainha das propostas rodoviárias foi seguramente constituída pela Companhia União e Indústria.

Entre as diferentes formas de corretagem, necessária à constituição de inúmeras companhias acionárias, necessárias aos vastos empreendimentos, não se pode ignorar um serviço-chave, oficialmente inexistente, a "corretagem política".

À elite de "corretores" na área econômica, organizados de forma corporativa, não podia faltar a intermediação no Parlamento e no Governo, sob pena de expor-se a uma fiscalização indesejada, pela opinião pública. A percepção dessas articulações, denunciadas constantemente, mas que não deixam provas cabais - a não ser pela ausência delas - requer um exame das relações de poder vigente.

Desde a ascensão dos Conservadores em 1848, indicado sempre como o estopim da Revolta Praieira em Pernambuco, destacou-se José da Costa Carvalho, o Visconde de Monte Alegre, antigo membro da Regência Trina Permanente. Como homem próximo ao ex-dirigente Pedro de Araújo Lima, coube-lhe substituí-lo na Presidência do Ministério. Costa Carvalho cedeu este posto a Eusébio de Queirós e Queirós, com seu sucessor, Joaquim José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraí, lograram encontrar

¹ A este respeito ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, Mac Gregor & Companhia (1864/1866)*. SP, FFLCH/USP, Tese de Doutorado, 1997.

² Ver capítulo 2.

particular "solução do tráfico negreiro". Radicou-se aqui, portanto, a viragem da situação econômica, com a nova política financeira, a liberação de capitais, a Lei de Terras, etc³.

A nova conjuntura, assim, exigiu uma rápida e imediata adaptação das elites dominantes. Neste processo, desempenhou papel importante o jogo dos "círculos de interesses".

Na verdade o clima político dos anos 50 difere por completo daquele dos anos 40. A "Febre das Ações" no plano interno, corresponde a duplo movimento:

- (1) A forte redução do tráfico de escravos externo diminuiu conseqüentemente o volume e o valor do comércio exterior brasileiro. Assim, ao mesmo tempo em que caía o poder de compra brasileiro no exterior, sobrevalorizando o mil-réis, liberavam-se capitais para aplicação na economia doméstica. A outra pinça do movimento constitui-se
- (2) O aumento da procura de divisas para materializar no plano interno a oferta imobiliária fortemente reprimida e que agora havia de expressar-se com a quebra da procura externa por escravos.

Por que as divisas eram necessárias? As divisas poderiam pagar a importação de equipamentos, de técnicos e de projetos para efetivar as obras desejadas. Uma rodovia como a União e Indústria, uma ferrovia como a de Mauá, um carril urbano como o carril da Tijuca não podiam ser, à época, materializados apenas com o "saber-fazer" local. O primeiro passo era estabelecer uma companhia que se dedicasse àquele projeto específico. O segundo passo seria constituir seu capital por quotas (daí a " febre das ações"), para levantar enormes recursos, capazes de diluir os riscos dos capitalistas principais e cobrir os custos da obra em moeda doméstica. O terceiro passo era obter as divisas necessárias a pagar a parte estrangeira da obra. Naquelas circunstâncias, todas as obras de infra-estrutura compreendiam uma parte estrangeira. E aqui estabelece-se o estrangulamento típico dos anos 50. Desapareceu o crédito na Europa para a tais atividades. Entre 1851 e 1853 há crédito, o que explica a maturação de inúmeras idéias que levariam a projetos importantes durante a "Febre das Ações". No entanto, a perspectiva de guerra logo drenaria tais recursos, que mantiveram-se ausentes durante o conflito da Criméia e nos anos seguintes, logo atrapalhados pela crise de 1857-8.

³ A este respeito ver: IGLÉSIAS, Francisco. *Vida política (1848/1866)*. Op. cit.

Como os capitalistas locais enfrentaram as características da década 1851-60? Quando se lê livros de personalidades da época, ou percorre-se os anais, particularmente da Câmara do Império, encontra-se invariavelmente o contexto de desconfiança, de acusações mútuas que não era possível evidenciar, em relação às atividades econômicas, nas décadas de 1830 e 1840. O que levou a esses empresários, travestidos de políticos, a passarem a se acusar mutuamente?

A liberação dos capitais mercantis antes dedicados ao tráfico de escravos suscitou, com a especulação imobiliária, forte competição pelo crédito externo, majoritariamente britânico. Reduzida de fato a oferta existente deste crédito para economias do tipo brasileiro, a competição por ele elevou a modalidade de juros, os custos do projeto em moeda estrangeira e praticamente inviabilizou-os a todos. Durante esta crise de efetivação dos projetos, o amparo político das companhias tornou-se questão decisiva. Era a "corretagem política". Deputados, senadores, conselheiros, ministros e ex-ministros, todos eles comerciantes e/ou fazendeiros, uniram-se de acordo com diferentes motivos, formando "círculos de interesses", muitas vezes opostos. Isso implicava em algo que, numa linguagem atual, chamar-se-ia "proto-lobismo". "Dize-me com quem andas..." assumia contornos de descrição da realidade vigente. A diatribe, o ódio, a desconfiança geravam-se, por fim, da impossibilidade do poder público estender a todos os favores que concedia a alguns.

O mais questionável dos aspectos da formação destas companhias prende-se à voracidade com que o capital dos acionistas, muitas vezes pequeno, era devorado por compras desequilibradas e pagamentos de dividendos para controladores ou vencimentos a diretores. A prática continuada e impune destes atos de má administração não poderia ocorrer sem a proteção do referido "proto-lobismo", dos "círculos de interesses".

Um exame minucioso dos documentos restantes destas companhias - particularmente a Companhia União e Indústria - traz a suspeita de desaparecimento de informações cruciais para o entendimento de seus balanços e a compreensão de seus fracassos financeiros. A má qualidade das informações financeiras, os disparates de contabilidade, e etc⁴, levam a percepção que os interessados:

(1) Não temiam o público acionista ou o público em geral;

⁴ Ver capítulo 3.

- (2) Tampouco poderiam utilizar tais procedimentos arrevezados não fossem eles prática geral à época. Insisto, era a certeza da impunidade que levava os responsáveis por tais companhias a amealhar a poupança alheia sob a forma de ações, apropriarem-se dela e divulgarem balancetes errados ou fictícios sobre suas atividades operacionais. Semelhante impunidade só poderia ser garantida pelo poder político dos “círculos de interesses”.

Liste-se as chefias de Ministério à época da Companhia União e Indústria:

QUADRO 1: GABINETES IMPERIAIS DE 1853 A 1870

MINISTRO-CHEFE	ORIGEM	ANO	MINISTRO DA FAZENDA
Joaquim José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraí (1802 - 1872)	RJ	1852	idem
Honório Hermeto Carneiro Leão, Marquês de Paraná (1801-1856)	MG	1853	idem
Luís Alves de Lima e Silva, Marquês de Caxias (1803 - 1880)	RJ	1856	idem
Pedro de Araújo Lima, Marquês de Olinda (1793 - 1870)	PE	1857	Bernardo de Sousa Franco
Antonio Paulino Limpo de Abreu, Visconde de Abaeté (1798 - 1883)	Lisboa	1858	Francisco de Salles Torres Homem, Visconde de Inhomirim
Angelo Muniz da Silva Ferraz, futuro Barão de Uruguaiana (1812 - 1867)	BA	1859	idem
Luís Alves de Lima e Silva, Marquês de Caxias (1803 - 1880)	RJ	1861	José Maria da Silva Paranhos, futuro Visconde do Rio Branco
Zacharias de Góes Vasconcellos (1815 - 77)	BA	1862	José Pedro Dias de Carvalho
Pedro de Araújo Lima, Marquês de Olinda (1793 - 1870)	PE	1862	Visconde de Albuquerque, Marquês de Abrantes
Zacharias de Góes Vasconcellos (1815 - 77)	BA	1864	José Pedro Dias de Carvalho
Francisco José Furtado (1818-70)		1864	Carlos Carneiro de Campos
Pedro de Araújo Lima, Marquês de Olinda (1793 - 1870)	PE	1865	José Pedro Dias de Carvalho / João da Silva Carrão
Zacharias de Góes Vasconcellos (1815 - 77)	BA	1866	idem
Joaquim José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraí (1802 - 1872)	RJ	1868	idem

FONTE: Max Fleiuss, *História Administrativa do Brasil*.⁵

A listagem dos ministros-chefes dos gabinetes do império no período 1853-1870, ou seja, de 17 anos, revela oito personalidades. Estes oito dirigentes políticos, a saber, Araújo Lima, Limpo de Abreu, Silva Ferraz, Carneiro Leão, Lima e Silva, Zacharias de Góes, Francisco José Furtado e Rodrigues Torres, dirigiram o país durante dezessete anos. Incluídos Costa Carvalho e Eusébio de Queirós, teremos os principais dirigentes do país nesse período de vinte anos, ao lado de D. Pedro II. dez homens que, com o próprio Imperador, completam a equipe do poder, no período.

Caberia incluir mais alguns nomes, a saber: José Pedro Dias de Carvalho, Bernardo de Sousa Franco, Francisco de Salles Torres Homem, os Viscondes do Rio Branco e do Albuquerque, e o Marquês de Abrantes, que ocuparam a pasta da Fazenda quando os ministros-chefes supracitados não o fizeram.

Francisco José Furtado, Conselheiro do Império (1818 - 1870) - natural do Piauí, magistrado e político. Deputado e senador, foi ministro-chefe (1864-5). Determinou a formação dos Voluntários da Pátria.

Francisco de Salles Torres Homem, Visconde de Inhomirim (1811 - 1876) - médico, político e jornalista, amigo de Evaristo da Veiga; redator da Aurora Fluminense. Com o pseudônimo de TIMANDRO escreveu o panfleto "Libelo do Povo". Cinco anos depois tornou-se conciliador (1854).

José Maria da Silva Paranhos, Visconde do Rio Branco (natural da Bahia) - (1819 - 1880) - Professor de Matemática da Escola Militar até 1863, jornalista, deputado, secretário de Governo e Presidente (ministro-chefe). Então, reformou o ensino primário e secundário (1847). Membro de várias missões diplomáticas. Em 1871, formou o mais longo Gabinete da história do Império.

José Pedro Dias de Carvalho (1805-1881), político mineiro natural de Mariana, conhecido por sua capacidade de articulação de grupos, foi ministro do Império em 1848 e três vezes ministro da fazenda (1862, 1864, e 1865), acionista e membro da Diretoria da Companhia União e Indústria.

Miguel Calmon Du Pin e Almeida, Visconde e Marquês de Abrantes - Natural da Bahia (1794 - 1865) - deputado pela Bahia à Assembléia Constituinte de 1823 e

⁵ FLEIUSS, Max. *História Administrativa do Brasil*. SP, Cia Editora Nacional, 1960.

seu primeiro secretário. Ministro da Fazenda em 1827, 1837 e 1842. Conselheiro de Estado desde 1843. Ministro dos Negócios Estrangeiros (1829 ; 1862). Nesta última ocasião, tratou da questão Christie.

Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, Visconde de Albuquerque. Natural de Pernambuco (1794 - 1863). Político e militar, serviu em Moçambique e Macau, como ajudante-de-ordens do Governador. Combateu contra a Confederação do Equador, em 1824. Membro do Estado-Maior do Exército Imperial.

Carlos Carneiro de Campos, 3o. Visconde de Caravelas. Natural da Bahia (1805 - 1878). Foi diretor do Banco do Brasil, mais tarde Ministro da Fazenda durante a crise que vitimou a casa Souto, em 1864. Foi também Inspetor do Tesouro Nacional. Ministro de Estrangeiros (1862), e após ocupar o Ministério da Fazenda em 1864-5, voltou àquele ministério durante 1873-75.

João da Silva Carrão - Político, professor e jornalista. Natural de Curitiba (1814 - 1888).

Portanto, pode-se constatar, ignorando as repetições, cerca de seis ministros em torno de cada ministro-chefe, mais conselheiros influentes; não mais de uma centena de pessoas se constituía nestes vinte anos (1850-70) o núcleo real do poder no país. Particularmente o poder econômico, considerando-se que cada um destes homens era comerciante e/ou fazendeiro, membro de um “círculo de interesses”, representante pois efetivo do capital mercantil escravista. Sendo o núcleo do poder tão pequeno os interesses e as instituições tão concentradas, torna-se evidente que o conhecimento em detalhe que tais homens tinham de seus aliados e concorrentes. Daí que as amargas denúncias tinham que ser vistas não como exagero, porém como descrição de fatos da realidade. Como se lê no relatório da diretoria da União e Industria, datado de 1863:

"... a diretoria envidou todos os esforços para obter do poder legislativo uma resolução, que exonerando a Companhia dos encargos provenientes de sua avultada dívida (...) Infelizmente os esforços foram em pura perda (...) é porém de crer que nesse ano haja uma decisão que nos seja favorável (...) Parece que na época em que todas as

*indústrias (...) pedem auxílio ao governo, e ele lh'o concede, não há razão para a Companhia..."*⁶

Exonerar a Companhia dos encargos, através do esforço no Legislativo, indica diretamente o "proto-lobismo" referido e a certeza de que empreendimentos de capital não podem estar sujeitos a risco. No entanto, a elaboração da decisão era quase sempre gestada sob a fachada de homens com influência política na Corte. Assim: *"...Em outubro de 1847, os empresários Teófilo e Honório Benedito Otoni publicam as 'CONDIÇÕES PARA A INCORPORAÇÃO DE UMA COMPANHIA DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO DO RIO MUCURÍ...'"*

Qual será o desfecho de mais este empreendimento? Lê-se à página 235 desta obra: *"...A visita do famigerado dr. Lallemand tinha deixado conseqüências funestas. O 'agente confidencial do sr. Manuel Felizardo, ministro da Guerra' tinha lançado o pânico entre os colonos. 'A CIA DO MUCURI estava quebrada. O governo não entregaria o empréstimo ao Otoni. Não haveria mais esperanças, convindo que os colonos, desde logo, buscassem outro campo para as suas atividades(...)"*

O Mucurí é invadido por uma onda de desânimo. A tão apregoada visita do Imperador não fora mesmo um fracasso? Por outro lado, que é do empréstimo, feito pela CIA. DO MUCURÍ, e que não chega mais ao seu destino?

O Mucurí ainda resiste, todavia. Mais de 20.000 habitantes já foram atraídos àquelas paragens, pelas estradas e pelo comércio da empresa. Capelinha da Graça, um curato da freguesia de Minas Novas, em 1852, com cerca de 3.000 almas, acaba de ser elevada a freguesia, com uma população de 12.000 habitantes.

Nessa hora de crise, Otoni manda diminuir a taxa dos fretes e reduzir o preço do sal, no intuito de reanimar o comércio de Filadélfia e vivificar a indústria dos transportes...."

O tom parece já bastante conhecido. Idéias aparentemente nascidas nas cabeças de empresários-políticos devem ser salvas ou mantidas com dinheiro público. E qual será o desfecho para a Cia do Mucurí? (pag. 240): *"...Enfim, a lei n. 1.114, de 27 de*

⁶ Relatório da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia União e Industria, 1963. Note-se que este ano não exercia o cargo de Ministro da Fazenda o Conselheiro José Pedro Dias de Carvalho, acionista e membro da diretoria da Companhia.

⁷ conforme CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Otoni, Ministro do Povo*. Zélio Valverde Editor, Rio de Janeiro, 1947.

setembro de 1860, autoriza o Governo a 'encampar o contrato feito com a Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucurí, indenizando os seus acionistas do capital das respectivas ações, e aplicando para este fim o produto do empréstimo contraído em virtude da lei 1.011, de 8 de junho de 1859.

Convocada a assembléia dos acionistas, a 12 de fevereiro de 1861, sob a presidência de Diogo de Vasconcelos, como representante da província de Minas, Otoni lê o ofício do ministro Almeida Pereira:

*'Comunico a V. S. que o Governo Imperial está determinado, para execução do #28 do art. 11 da lei no. 1.114, de 27 de setembro de 1860, a entrar em ajuste para a encampação do contrato feito com a Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucurí, devendo a mesma Companhia habilitar-se com amplos poderes à pessoa que nomear para tratar com o Governo. Previno, porém, desde já, a V. S. que estes ajustes assentarão sobre a base de ser descontada a quantia de 300 contos de réis (referentes ao empréstimo tomado à Estrada de Ferro D. Pedro II), já recebida pela companhia, da que o governo tem de entregar como indenização aos acionistas'...*¹⁸

Daí entender-se que o Sr. Ministro da Fazenda, por Aviso de 23 de dezembro de 1859, determinasse (trata-se de Angelo Muniz da Silva Ferraz) :

*"Que nestes termos e condições, garantia o governo qualquer transação que tendesse a fornecer estes recursos, contanto que tivesse por fim adiantar mensalmente os dinheiros precisos para o dito objeto na proporção que demandassem as despesas das referidas obras, que julgava não exceder de 200:000\$ por mês, contados da data da aprovação do contrato, podendo assegurar que o produto do empréstimo que o governo tratava de contrair devia ser na forma estabelecida pelo Decreto que o autorizou, para satisfazer os diferentes empenhos da companhia, e para a conclusão das obras da estrada"*¹⁹

Ou seja, a Companhia União e Indústria em dificuldade não necessitava esperar os trâmites legais do contrato e do decreto do empréstimo a favor da empresa. Facilitar-se-iam os recursos, por representar a mesma objetivo maior. Este é o argumento central:

¹⁸ CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Otoni, Ministro do povo*. Op. cit.

os empreendimentos são privados; e seus lucros são privados; no entanto, seus prejuízos são públicos porque a empresa representa objetivo maior.

A mesma idéia estará presente no Aviso de 23 de novembro de 1861, em que o Ministro do Governo deixa claro que este não pretende abandonar a companhia, mas sim auxiliá-la:

*"Que era fora de dúvida a apreciação que o Governo Imperial, por diversos atos, que tinha feito da grande intimidade da estrada e colônia estabelecida pela companhia, e que de acordo com este juízo não estava disposto a abandonar a empresa à perdição, e sim de auxiliá-la pelos meios razoáveis e legais, que estivessem a seu alcance, a fim de que pelo menos ficassem salvos os capitais empregados, embora essa disposição não fosse ao ponto de agravar o Tesouro com novos encargos pecuniários, além dos que atualmente sobre ele pesam."*¹⁰

A idéia da tutela do Estado reforçava-se com a desculpa da escassez de divisas e in experiência administrativa doméstica, contudo, estranhamente, não se inferia daí a necessidade do poder público ficar também com a fase lucrativa de tais operações. Pode-se, finalmente, chegar ao espiritismo empresarial, na opinião do Sr. Relator da 6a. Comissão do Orçamento, sessão de 1862:

"Companhias que tenham de seu lado as mesmas razões, a mesma utilidade, na mesma encarnação de ação do Govêrno, como sucede à União e Indústria."

Ou, no comentário do engenheiro Philuvio de Cerqueira¹¹, em obra clássica já citada (pag. 121), e que reproduz as palavras de Mariano Procópio no Relatório da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas de 1864: *"...Companhias desta ordem, uma vez acoroçoadas, e animadas com favores e auxílios pecuniários não só pelo Govêrno, mas também pela representação nacional, quando têm vivido em uma luta constante de sacrifícios, sempre estimulada, sempre dirigida e fiscalizada pela administração pública, aceitando suas condições e tutela, e tornando-se seu instrumento de ação, não*

⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA FAZENDA. Resoluções e Avisos, Typ. Nacional. 1860.

¹⁰ BRASIL, MINISTÉRIO DA FAZENDA. Resoluções e Avisos. Typ. Nacional. 1861.

¹¹ RODRIGUES, Philuvio de Cerqueira, *A União e Indústria...* Op. cit.

podem mais sem grave injustiça ser abandonados pelo Estado e entregues a uma ruína certa e total, só porque erraram nos seus cálculos, só porque enganaram-se nos lançamentos, e contaram com circunstâncias que falharam, quando nesses erros e enganos tiveram por participantes o Govêrno e as Câmaras...."

Não foi à-toa que o historiador Sérgio Buarque de Holanda, referindo-se à este período histórico, argumentou: *"...Pode-se imaginar que, quanto mais importante um negócio, ou quanto mais dificultoso o deferimento, tanto maior haveria de ser o número de coniventes: em todo caso engordavam-se então as comissões que, ao menos em teoria, haveriam de repartir-se entre muitas mãos. Nem era bom dispensar, ainda quanto à primeira vista dispensável, a solícita cooperação de tais agentes, que tinham em seu poder, não só conduzir a porto seguro um negócio, como acarretar-lhe perigo de naufrágio...."*¹²

Quais teriam sido as relações da Companhia União e Indústria com os poderes públicos? Afim de responder a esta questão optamos por analisar documentos, tanto emanados do Legislativo, quanto do Executivo, além dos produzidos pela própria empresa ,que dão conta desta relação a partir de evidenciada a crise que levou a companhia à encampação.

São estes: O parecer da Comissão do Comércio, Indústria e Artes da Câmara dos Deputados¹³, sobre o Decreto do Poder Executivo número 2201 de 2 de dezembro de 1863, que autorizava a encampação, Os Relatórios à Assembléia Geral dos Acionistas (notadamente os de 1856, 1860,1862, 1863 e 1864), no qual Mariano Procópio expõe a seus consorciados suas opiniões e objetivos, O Parecer do Deputado J.M. Coelho¹⁴, que defende a proposta de encampação; e os debates legislativos de 25 de agosto de 1870 (discurso do próprio Mariano Procópio), e de 25 de setembro de 1870 (discurso do Deputado Souza Franco).

¹² Sérgio Buarque de Holanda, *História Geral da Civilização Brasileira, II - O Brasil Monárquico, t.5, v. 7.* São Paulo, Bertrand Brasil, 4a. edição, 1985, p. 94.

¹³ Anais do Senado do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados – *Parecer da Comissão do Comércio, Indústria e Artes da Câmara sobre o Decreto do Poder Executivo 2201 de 2 de dezembro de 1863.* RJ, Imprensa Nacional, 1864.

¹⁴ Parecer do Deputado J.M. Coelho de Castro perante a Câmara dos Deputados em 16/03/1864 – Arquivo 28, 1-39, IGHB.

A lei provincial do Rio de Janeiro número 51 de 25 de outubro de 1854 garantia a uma companhia que empreendesse a ligação de Petrópolis ao Paraíba do Sul, 5% de juros sobre seus capitais, a isto somava-se uma lei da Assembléia Geral (Câmara dos Deputados), de 12 de setembro de 1855, garantindo mais 2%. Assim, Mariano Procópio assinou o contrato, conforme já sabemos, em 19 de março de 1856.

Segundo o Diretor – Presidente da Companhia União e Industria, a assinatura deste contrato afigurava-se vantajosa para a empresa naquele momento:

“...Direi antes de tudo que o celebrei em virtude da autorização que me concede o art. 12 dos Estatutos, prevalecendo-me da obrigação interposta pela condição 15^a das anexas ao Decreto Imperial nº 1031 de 7 de agosto de 1852. Bem sei que esta obrigação era condicional; mas consultando todas as circunstâncias, atendi que toda e qualquer demora(...) seria em detrimento(...)da empresa...”¹⁵

No mesmo relatório, Mariano Procópio explica aos acionistas o porque da aceitação do contrato, enumerando inclusive as vantagens que, a seu ver, este poderia trazer para a Companhia:

“...Nos é vantajoso, 1º porque(...), a Companhia ficou obrigada pelo contrato primitivo a continuar a estrada do Paraíba a Petrópolis (...). Nos é vantajoso, 2º porque, se a Companhia se não encarregar-se (...) a posição da empresa tornar-se-ia precária, desmereceria do alto conceito que se tem granjeado e dificilmente encontraria por parte dos governos geral e provinciais, aqueles auxílios que viesse a necessitar(...). Nos é vantajoso, 3º porque, se outra empresa fosse encarregada desta obra, ficaria ela(...)não só senhora da chave para o grande mercado, como certamente da parte principal e mais rendosa de toda a linha da estrada...”¹⁶

Ao contrário do esperado a construção do trecho “Aquém – Paraíba” agravou ainda mais a situação da empresa, que solicitou mais auxílios do Estado:

“...Devendo Ter lugar a reunião da assembléia ordinária em julho do ano próximo passado, demorei a sua convocação até que o corpo legislativo resolvesse sobre o requerimento que em nome da Companhia União e Industria havia dirigido ao governo imperial, solicitando auxílio para solver as dívidas que oneram esta companhia(...), e o Decreto nº 1015 de 20 de setembro de 1859, sancionando a

¹⁵ Relatório da Direção Geral à Assembléia Geral dos Acionista em 23/08/1856.

¹⁶ Idem.

*resolução da Assembléia Geral Legislativa, que autoriza o governo a auxiliar a companhia com um empréstimo de 6 mil contos...*¹⁷

Curiosamente, no mesmo relatório acima citado, Mariano Procópio revela que:

*“...Publicado este decreto, foi a companhia chamada pelo governo imperial para discutir as condições segundo as quais deveria tornar efetivo aquele auxílio; não tendo sido publicadas as condições a que me refiro, não puderam ser impressas; encontrareis, porem sobre a mesa a sua íntegra...”*¹⁸.

Nenhum destes vultosos empréstimos saneou a União e Industria; no ano seguinte Mariano Procópio requeria a encampação pelo governo imperial por duas vezes. Pode-se ler no relatório de 1862(não foram encontrados relatórios para os anos de 1859 e 1861) as seguintes observações:

*“...A companhia não devia Ter aceitado o contrato em questão, ou devia tê-lo feito com condições onerosas à província do Rio de Janeiro e ao governo geral(...). O fato é que ela aceitou e cumpriu as condições de seu contrato, se errou assim procedendo, errou na melhor boa fé, errou por motivos elevados que muito devem pesar em seu favor nos ânimos dos juizes a quem incumbe lavrar sua sentença. E demais, este erro foi partilhado por cidadãos que ocupam eminentes posições na administração pública e na industria...”*¹⁹

Pode-se perceber nestas afirmações um certo tom ameaçador, somado à desilusão de não ter sido (ainda mais) auxiliado por aqueles que, em seu julgamento, deveriam apoiar seu empreendimento. Tal estado de espírito o leva a proferir as seguintes palavras: *“...Não é a particulares que compete satisfazer a necessidade(...) de estradas permanentes e boas; não é a particulares que cumpre enriquecer o país(...), aos governos foi reservada esta alta missão...”*²⁰

Apesar de curiosa, tal afirmação nada tem de surpreendente, uma vez que seu autor, como membro da elite senhorial – escravista , em que pese suas atividades e todo o contexto de transformações do segundo reinado, não pode ser visto como burguês “stricto – sensu”, e portanto não poderia emitir uma opinião diferente;

¹⁷ Relatório da Direção Geral à Assembléia Geral dos Acionistas em 2/03/1860.

¹⁸ idem

¹⁹ Relatório da Direção Geral à Assembléia Geral dos Acionistas em 30/04/1862.

²⁰ Idem

conforme constatei, a lógica desse sistema era “lucro privado, prejuízo público”, e ao emitir tal opinião, Mariano Procópio era muito coerente com seus objetivos.

Neste mesmo relatório, Mariano Procópio declarava expressamente que não podia pagar ao Tesouro os encargos das garantias de empréstimos avalizados pelas províncias mineira e fluminense. A partir daí, a proposta de encampação foi reapresentada; continua Procópio:

“...Os presidentes de Minas e Rio de Janeiro e as Câmaras Legislativas acreditaram nesta empresa(...). Também não se digam que os apuros desta companhia provem de graves faltas(...). Cerca de quatorze mil contos ali estão ameaçados de uma perda total, porque os poderes do Estado nada resolveram...”²¹

Neste mesmo requerimento, Mariano Procópio julga que a suposta má vontade do governo decorreria de um suposto favorecimento à E.F. D. Pedro II, e comenta:

“...A mal entendida rivalidade da estrada de ferro D. Pedro II foi a causa de que a justiça do governo imperial se entibiasse para com a União e Industria(...). Pois bem, a Providência vem em auxílio da Companhia União e Industria(...). A estrada de ferro(...) não tem recursos para estender-se rapidamente até a interseção com a União e Industria: Seis anos(...) até que este sucesso se verifique(...), é a União e Industria que deve dar circulação aos produtos(...). A União e Industria(...) economizará à lavoura e ao comércio na razão de mil e quinhentos contos anualmente! Este benefício imenso não valerá que o governo imperial salve aquela companhia da morte que lhe é eminente?(...). É impossível que a Companhia União e Industria possa continuar(...) se desde já o governo imperial não lhe estender mão benfazeja...”²²

A par deste requerimento, em 1863 a Companhia União Industria devia a banqueiros como a casa A. J. Souto, Mauá, MacGregor e Cia, Barão de Bertioga e outros, grandes quantias (só à casa bancária A.J. Souto o total elevava-se a mais de 2 mil contos, sendo esta a maior causa de sua falência no ano seguinte)²³.

²¹ Requerimento do Diretor – Presidente da Companhia União e Industria ao Conselho de Estado. Documento original – Arquivo 28 – 1-40, IHGB.

²² Idem

²³ ver capítulo 3

Em 24 de dezembro de 1863, a proposta de encampação é finalmente aceita pelo governo imperial, através do Decreto nº 3021, mas este necessitava de aprovação do Legislativo, sendo submetido à apreciação da Comissão do Comércio, Indústria e Artes da Câmara dos Deputados; esta, após estudar a questão (e, como se poderá perceber a contabilidade da empresa, ainda que superficialmente), não recomenda a encampação, mas a pura e simples falência da Companhia.

Este parecer é extremamente importante e elucidativo, pois revela em detalhes as causas e a natureza do fracasso da empresa (principalmente quando contraposto às conclusões da análise contábil)²⁴

Os termos do relatório da Comissão são bastante ásperos:

*“...Do exposto resulta que em vez de comprar a estrada, pagar a seus credores particulares e indenizar os acionistas, o governo deveria mandar requerer a abertura de falência...”*²⁵

Esta Comissão era formada pelos seguintes Deputados: A. C. Tavares Bastos, Souza Carvalho e Jesuíno Marcondes de Sá, todos unânimemente contrários à encampação.

É claro que Mariano Procópio atacou este parecer, que lhe era em todos os aspectos desfavorável, e insinuava graves acusações. No Relatório à Assembléia dos Acionistas de 1864 ele comenta:

*“...Não me é dado entrar na apreciação dos motivos que determinaram o voto da Câmara dos Srs. Deputados, devemos respeitá-los, e confiar na ilustração e patriotismo que distinguem aquela assembléia, para esperar que os serviços prestados(...)são de encontrar(...) o favor que merece(...). Portanto o pagamento dos capitais incorporados(...) parece ser o meio mais prático(...). O contrário é proceder com demasiado rigor, do qual resulta injustiça com que alguns querem decidir esta questão(...). Os que pretendem inaugurar esta nova era de rigor contra as associações anônimas que se dedicaram a obras de utilidade pública (...), equiparam os serviços destas(...) aos de qualquer industria que leva em mira a reprodução de seus capitais com lucro...”*²⁶

²⁴ ver capítulo 3.

²⁵ Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados, Sala das Comissões, sessão de 05/03/1864. RJ. Imprensa Nacional, 1864.

²⁶ Relatório da Direção – Geral à Assembléia Geral dos Acionistas em 23 de julho de 1864.

O jogo político e os “círculos de interesses” que determinam os embates no interior das elites do segundo império ficam então bem mais claros, no caso das discussões sobre o problema da Companhia União e Indústria, neste sentido é interessante observar o parecer do Deputado J. M. Coelho de Castro, favorável à União e Indústria e a seu Diretor – Presidente e em contraposição à Comissão:

“... Tais companhias quando empreendem obras da natureza da estrada que se trata(...), obras que(...)nas circunstâncias de nosso país, deviam ser feitas à custa do Estado, praticam antes um ato de verdadeiro patriotismo do que uma especulação mercantil propriamente dita(...). Companhias desta ordem(...)não podem mais, sem grave injustiça, serem abandonadas pelo Estado e entregues à ruína certa e total, só porque erraram nos seus cálculos(...), quando nesses erros e enganos tiveram por participantes o governo e as Câmaras(...). Raro é aquele em que mui positivamente(...)não se reconhece (...)a utilidade(...)dessa estrada...”²⁷

Coelho de Castro, após citar nomes de parlamentares que elogiaram a Companhia União e Indústria, e que mesmo concordando com o parecer da Comissão, não deixam de reconhecer a utilidade da empresa, tenta inverter a situação imputando ao governo a culpa das desventuras da companhia:

“...Ao contrário, foi a própria companhia que, vendo a que ponto as coisas iam chegando, por terem falhado os orçamentos(...), apelou para o governo, sugerindo-lhe uma solução que tudo facilitava(...). Portanto o governo é em grande parte responsável por tudo quanto há de erros...”²⁸

Ao comentar o excessivo custo das obras, principal argumento da Comissão, Coelho de Castro observa que:

“...esse custo só poderia ser estranhado se não correspondesse inteiramente à perfeição e solidez das obras e às dificuldades(...) que em terrenos como os nossos(...), não podem ser avaliados com exatidão matemática(...). É de rigorosa justiça(...) que ao tempo dos orçamentos, os salários de 500 e 600 réis subiram ais de 2 mil réis...”²⁹

²⁷ Parecer do Deputado J. M. Coelho de Castro perante a Câmara dos Deputados, 16/03/1864 – Documento original – Arquivo 28, 1-39, IHGB/RJ.

²⁸ Idem

²⁹ Idem

Continuando a expor suas opiniões acerca do insucesso da Companhia União e Industria, o Deputado aborda uma questão de grande importância, a quebra da casa bancária A. J. Souto, principal credor da empresa:

“...Os credores da companhia estão no mesmo caso em que ela se acha(...). O credor de dois mil e tantos contos de réis é muito conhecido(...). Nenhum interesse o podia levar nos empréstimos que sucessivamente teve ³⁰ de fazer à companhia(...). Viu que a empresa era animada pelo Estado(...), porque o governo não consentiria nunca na ruína da companhia(...). Tal proteção(...)foi assegurada até em aviso do governo(...) de 23 de novembro de 1861...”³¹

Mas, voltemos à Comissão. Não se pode compreender as fortes reações de Procópio e Castro sem observar detidamente o sobredito parecer:

“...A confissão do erro é positiva, mas a parte histórica é inexata. Não foram as instâncias dos poderes públicos, e menos por coação que Companhia União e Industria incumbiu-se da tarefa(...). Antes foi seu diretor quem espontaneamente aceitou este encargo(...), o qual era(...) reputado vantajoso(...). Portanto, se em 1856, firmando este contrato, a empresa considerava-o funesto, teve o cuidado de não o manifestar(...); e esta afirmação basta para ressaltar os governos geral e provinciais da responsabilidade dos erros(...) que(...) se ocultavam, e que só agora se confessam publicamente para obter-se a encampação...”³²

Claro que a situação da Companhia União e Industria e seus percalços constituíram uma farta matéria para os debates legislativos, nos quais estão expressas opiniões de deputados e/ou senadores contra ou à favor da encampação. Tais debates deixam-nos entrever as contradições no seio da classe dominante do segundo império e seus “círculos de interesses” tornam-se menos opacos.

Na sessão de 05 de agosto de 1862 (dois anos antes portanto da decisão de se encampar a empresa e, obviamente, do parecer da Comissão), o pedido de encampação formulado por Mariano Procópio foi debatido, tendo o então deputado Teófilo Otoni assim se expressado: *“...Senhores, eu quero a União e Industria, porque esta estrada corresponde a uma necessidade pública(...)não se trata de favorecer uma companhia da província de Minas Gerais(...). A companhia União e Industria não é*

³⁰ O grifo é meu

³¹ Parecer do Deputado J. M. Coelho de Castro, op. cit.

³² Parecer da Comissão do Comercio, Industria e Artes, op.cit.

*uma companhia provincial, quando ela se empreendeu, foi para ser uma estrada geral...*³³

Em relação ao projeto de encampação (consubstanciado no Decreto nº 3021 de 24 de dezembro de 1863), combatido pela Comissão, o então ministro da agricultura, foi chamado a também emitir um parecer: “...*Erros, quanto à grande perfeição e solidez dos trabalhos, de certo foram cometidos pela companhia, mas não é possível deixar de reconhecer que em seu procedimento, foi animada, e talvez estimulada pelos poderes do Estado e presidências de duas províncias: em tais circunstâncias parece de equidade, que não carregue tão somente sobre ela as conseqüências do procedimento havido...*”³⁴

A estas afirmações de importantes parlamentares, a Comissão contra – argumentou da seguinte maneira:

*“...A lei do empréstimo foi votada(...) mas bem cedo a ilusão desapareceu, o empréstimo converteu-se em dívida real do Estado(...). A própria companhia vinha revelar a permanência das mesmas dificuldades e apelar para a encampação(...). Em 1862 discutiu-se nesta Augusta Câmara este projeto(...) sem que ele fosse aprovado(...), o presidente da companhia reapresentou ao governo no dia 1º de junho de 1863(...). A hipérbole desta peça corresponde ao fim para que é destinada; recorre-se aí(...) ao terror incutido pelas circunstâncias transitórias(...) e acumulam-se motivos que não tem valor algum(...). A Comissão duvidaria do bom senso desta Augusta Câmara, se se demorasse em contrariar essa argumentação...”*³⁵.

Sobre o processo de encampação, foram chamados também ao debate órgãos governamentais, neste caso a Seção de Fazenda do Conselho de Estado, que emitiu parecer durante os debates levados à cabo em 1862 (portanto, também anterior ao da Comissão):

“...A Companhia União e Industria(...) não pode continuar a conservar a estrada(...) nem prestar(...) serviço de transporte de gêneros e passageiros(...), a interrupção deste importante serviço causará aumento considerável no preço dos fretes

³³ Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados – sessão de 05/08/1862. RJ, Imprensa Nacional, 1862.

³⁴ Parecer do Ministro da Agricultura sobre o projeto de encampação da Companhia União e Industria, Decreto nº 3021 de 24/12/1864. *Coleção de Leis e Decretos do Império do Brasil*, RJ, Typographia Nacional, 1864.

³⁵ Parecer da Comissão do Comércio, Industria e Artes, op. cit.

e talvez suspenderá(...) a circulação(...), o que seria uma nova causa(...) de aumentar a pressão que atualmente sofre a praça do Rio de Janeiro, além de grande prejuízo à lavoura(...) a companhia se acha devedora de dois mil contos(...) e não os pode pagar(...); julga a Seção(...) que se realize a encampação... ”³⁶

Em que pese este parecer, os parlamentares rejeitaram em 1862 a proposta de encampação. Também os membros da Comissão, dois anos depois, não se deixaram influenciar, tendo inclusive em seu trabalho, levantado sutilmente os motivos que, em sua opinião, teriam lavado Mariano Procópio a solicitar tão insistentemente a encampação, e inclusive indo além da opinião acerca da incompetência da diretoria da União e Industria:

“...O contrato de encampação, pois, só podia assentar num motivo claro: o dever de indenizar os acionistas(...) outro motivo, a saber, a conveniência de garantir-se um dos credores, banqueiro da praça do Rio de Janeiro. Mas os acionistas fizeram direito a esta indenização?(...). Podem eles queixar de outrem(...)por sua negligência(...) porque razão suportará o Estado as conseqüências dos erros dos acionistas e de seu Presidente, erro aliás francamente confessado(...). A encampação(...)não era, pois, um ato de justiça(...). Fala-se na necessidade de se não desanimar o espírito de empresa(...). O contrário é que parece a verdade. Quando Estado transforma-se em tutor de empresas falidas, é então que se fere mortalmente o espírito de empresa(...). Auxiliar grandes companhias(...), é justo, mas é perigoso aplicar-se o princípio da encampação a companhias mal concebidas e mal dirigidas. Isto seria um verdadeiro socialismo(...); socialismo da pior espécie, porque redundaria em proveito dos empreendedores maus e falidos... ”³⁷

Seguindo nesta linha de raciocínio, a Comissão, em seu detalhado parecer, observa inúmeras irregularidades e aponta como causa da decadência da empresa a má administração (e megalomania) efetuada por seu Diretor – Presidente. Vejamos alguns dados, que comparados com a análise empreendida no capítulo anterior, são muito elucidativos: a estrada possuía, de Petrópolis à Juiz de Fora 23 léguas e 2266 braças. Somente o trecho até o rio Paraíba do Sul consumiu um total de 5.493:664\$992; a linha inteira custou 10.445:958\$438, ou seja , 435:244\$101 por légua(com a inclusão dos juros), quando o contrato com a província do Rio de Janeiro

³⁶ Relatório da Seção de Fazenda do Conselho de Estado, 1862.

estipulava um máximo de 160:000\$000. As estações e terrenos da companhia estavam escriturados com o valor total de 1.750:873\$025, e que não entra no cálculo do custo das obras, se tal se fizesse o custo por légua subiria a 508:197\$000. Também foi excluído do cálculo de custos a quantia relativa aos materiais de transporte de cargas e passageiros (carros, diligências, animais, apetrechos, etc.).

O custo das obras também deixa margem a dúvidas, e que seria “pedra de toque” dos adversários de Mariano Procópio: A estação central da Companhia em Juiz de Fora estava escriturada nos relatórios da companhia com o valor de 780:000\$000, ao que estranha a Comissão:

“...a grande estação central da estrada de ferro D. Pedro II na Corte custou a esta companhia respectiva 365:619\$550. Mas a de Juiz de Fora, da União e Industria, acha-se escriturada com valor(...), superior ao dobro daquela...”³⁸

Continua a Comissão em seu parecer:

“...Que fosse a empresa mal dirigida, tudo concorre para demonstrá-lo. O capital da Companhia, por exemplo, era de5.000:000\$000. Emitiram-se ações até 3.000:000\$000. O resto das ações, no valor de 2.000:000\$000, ficou em ser. Limitou-se, pois, imprudentemente o círculo dos contribuintes para o capital...”³⁹

A Comissão, longe de concordar com os defensores da União e Industria que advogavam a responsabilidade do Estado no caso, nem por isto deixa de criticar o governo pela ausência de uma fiscalização adequada:

“...Finalmente essa avaliação feita num breve espaço de tempo, não pode Ter(...) significação de um exame circunstanciado e rigoroso(...). Ela, na verdade deveria ser acompanhada de um exame profundo dos livros e contas da companhia(...), o outro comissário do governo, o Sr. Castro, francamente confessa no exórdio que não lhe foi possível fazer um exame profundo e moral(...) ele teve ordem para que sua comissão acabasse no mais breve lapso de tempo...”⁴⁰

Que a Companhia União e Industria lançou-se a uma empreitada para qual não tinha condições, fica bem claro. Mas que razões teriam levado Mariano Procópio Ferreira Lage a tal temeridade? A resposta, ao menos aquela claramente

³⁷ Parecer da Comissão de Comercio, Industria e Artes. Op. cit.

³⁸ Parecer da Comissão do Comercio, Industria e Artes. Op. cit.

³⁹ Idem

⁴⁰ Idem

admitida, foi explicitada pelo próprio no Relatório à Assembléia dos Acionistas de 1862(quando a empresa já estava atolada em dívidas), e que deve ser contraposto ao Relatório de 1856 acima citado:

“...As companhias Mauá e União e Industria foram chamadas para que uma delas tomasse a construção da estrada(o trecho “Aquém – Paraíba”), (...). É sabido que esta companhia recusou(...), e em face do estado dos negócios, que não aconselhava especulações baseadas meramente sobre o crédito pessoal(...) a companhia Mauá; mas esta não tendo chegado a um acordo com o governo provincial(...), a Companhia União e Industria viu-se forçada a aceitar...”⁴¹

A Comissão, dois anos mais tarde, ao comentar em seu parecer a atitude da Direção da empresa comenta:

“...Então a companhia poderia parar e liquidar-se, ou transformar-se; mas não: ocultou-se com cuidado a situação real(...) Mas foram os governos e as câmaras os primeiros responsáveis disso? Dir-se-ia que sim, entretanto, o que parece claro à Comissão é a falta de franqueza dos acionistas e credores que iam deixando agravar-se a situação na esperança de que por fim faria o Estado solver-lhes as dívidas e indenizar-lhes a própria bolsa, que eles mesmos comprometeram...”⁴²

Na conclusão de seu parecer, A Comissão chega a sugerir o que deveria acontecer à Companhia União e Industria para que se preservasse o Estado do ônus da encampação:

“...proceder(...) a imediata nomeação de um diretor provisório do serviço de transportes, para que este não seja interrompido, fazendo-se o custeio pelo produto das taxas e barreiras, e depositando-se a renda líquida. Avaliada a estrada com seus acessórios, ou ela será vendida a uma empresa particular(...), ou o Estado pagaria aos demais credores(...) adquirindo a plena propriedade, que poderia depois transferir a uma companhia estrangeira(...). É, pois uma linha de estrada de 12 léguas que se presta ao assentamento de trilhos(...), pode e deve ser transformada em ramal da estrada de ferro D. Pedro II(...). A despesa necessária não deve ser feita pelos cofres públicos(...), na hipótese de abrir-se a falência(...). Do produto da venda (...), far-se-ia

⁴¹ Relatório da Direção – Geral à Assembléia Geral dos Acionistas em 30/04/1862

⁴² Parecer da Comissão do Comercio, Industria e Artes. Op. cit.

rateio, proporcional às dívidas do Estado, de A. J. Souto & Cia e dos outros. Assim poder-se-ia amortizar uma parte considerável de cada uma das dívidas..."⁴³

Apesar de todos os argumentos fundamentados em dados levantados pela Comissão, e que davam margem a inúmeras e graves suspeitas, a Cia União e Industria foi de fato encampada através do Decreto nº 3325 de 29 de outubro de 1864. Talvez tal decisão do poder legislativo tenha sido influenciada pelo impacto da crise econômica de 1864, que, como vimos, produziu graves perturbações⁴⁴

.Ao ser encampada, a empresa possuía 64,5 léguas (425,7 Km) de estrada com todos os ramais assim divididos:

- 1- Estrada tronco: 24,5 léguas (161,7 Km)
- 2- Ramal Juiz de Fora – Ubá : 18 léguas (118,8 Km)
- 3- Ramal Posse – Aparecida : 8 léguas (52,8 Km)
- 4- Ramal Serraria – Mar de Hespanha : 8 léguas (52,8 Km)
- 5- Ramal Paraibuna – Flores: 6 léguas (39,6 Km)

Mariano Procópio continuou na presidência da companhia agora encampada, a estrutura administrativa foi alterada para atender à nova realidade da empresa . Durante o período imediatamente posterior à encampação, os conflitos entre os interesses da Companhia União e Industria e da estrada de ferro D. Pedro II agravaram-se, uma vez que a estrada de ferro aproximou suas linhas da região servida pela estrada de rodagem, obviamente em prejuízo desta. Este fato determinou a intervenção do governo imperial com o objetivo de equilibrar as divergências entre as concorrentes. Isto foi feito através do Decreto nº 4320 de 13 de Janeiro de 1869 (quatro anos após a encampação), que acabou por subordinar a União e Industria à D. Pedro II; curiosamente Procópio foi nomeado Diretor da Ferrovia, acumulando este cargo com o de presidente da União e Industria.

As cláusulas do contrato então firmado referiam-se passagem de sua carga para a estrada de ferro (na estação ferroviária de Entre Rios), ficando 25% do total de fretes, não excedendo 300 contos de réis, para os cofres da Companhia União e Industria. O leito da estrada ficaria disponível para, caso houvesse necessidade de

⁴³ Parecer da Comissão do Comercio, Industria e Artes. Op. cit.

⁴⁴ A respeito da crise econômica de 1864 ver: LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industria e financeiro)*, RJ, IBMEC, 1978.

expansão da via férrea, isto seria feito sem direito a indenizações (o que de fato ocorreu mais tarde). As tarifas e regulamentos da estrada passaram a ser as mesma da Pedro II.

A partir daí, a Companhia União e Industria inicia uma lenta agonia que se traduzirá no abandono dos ramais, ou sua ocupação pelos trilhos da ferrovia. O serviço de diligências foi cedido a particulares e a conservação, ao menos do trecho Entre – Rios – Paraibuna (atual Três Rios), deixada a cargo da E. F. D. Pedro II.⁴⁵

Nesta fase final da trajetória da União e Industria, dois debates parlamentares se efetuam com amplas referências a mesma. Conquanto o tema seja um pedido de verbas para a expansão da E. F. D. Pedro II (proposta do Poder Executivo solicitando ao Parlamento autorização para contrair um empréstimo de 35 mil contos de réis, solicitados pelo Diretor da E.F.D. Pedro II – Mariano Procópio Ferreira Lage), estes são esclarecedores pelas referências à União e Industria por Mariano Procópio, ainda diretor – presidente desta e cumulativamente diretor daquela, como também Deputado por Minas Gerais, e por seus adversários. Na sessão de 25 de agosto de 1870 temos o discurso de Procópio, e na de 25 de setembro o dos Deputados Souza Franco e Silveira da Mota, contrários ao primeiro.

Nas sessões anteriores do Parlamento (27 de junho e 8 de agosto de 1870), houveram referências à administração de Mariano Procópio na D. Pedro II, este principiou a referir-se à União e Industria, denominando-a “...*pobre e infeliz empresa..*”, sendo então aparteado pelo Deputado Andrade Figueira, que teceu comentário irônico sobre aquela expressão.

Em resposta, Mariano Procópio começou então a traçar um histórico da Companhia União e Industria (que naquele momento ainda operava), e a descrever suas obras; diz ele então:

“...Sinto que não esteja presente o nobre Deputado por Pernambuco, o Sr. Augusto de Oliveira, que algumas vezes tem-me censurado pela bondade e custo dessa estrada, considerando suas obras de luxo(...), o grande custo da estrada União e Industria não foi por Ter feito pontes mais seguras e as estações mais elegantes, pelo que tem sido acusada(...), porque tendo-se gasto mais de 12.000:000\$000, a Companhia só recebeu do governo 9.200:000\$000; quem perdeu a diferença foram os

⁴⁵ Ver capítulo 2.

acionistas, quem mais sofreu com tudo isto foi o autor dessa idéia, como seu executor e maior acionista.

Cerca de 20 mil contos tem a lavoura e o comercio economizado em transportes por esta estrada, o bastante para compensar o sacrificio de 9mil e duzentos contos(...), o muito que se despendeu foi no traço forçado da estrada e não nas obras, estações e pontes(...). É portanto, Sr. Presidente, injustiça atribuir-se a erro de concepção a erro de execução(...).

Antes de concluir a 1ª seção(...), conhecendo a grande soma que teria de custar(...), propôs a conveniência de modificar-se o contrato⁴⁶, reduzindo toda a estrada a uma via singela, de trilhos de ferro, com carros puxados por animais. Isto(...)daria em resultado muito menor despesa(...), mas não foi a Companhia atendida(...). Seja como for, a Companhia teve um prejuízo de três mil e tantos contos, e depois da encampação ainda tem despendido mil e tantos contos na construção de ramais e na criação da Escola Agrícola, colônias. Etc(...) Convencido como estou de que o juízo do nobre deputado e de outros que tem feito acusações a essa empresa e à sua administração, ao menos em parte, será reformado, espero não voltar mais a esta questão, sobre a qual desejo que esta seja a última palavra para arredar as censuras que foram irrogadas ao seu iniciador, à sua diretoria, e aos que foram antes vitimados que beneficiados...”⁴⁷

Na sessão de 25 de setembro discursou o Deputado Souza Franco, e nestes termos referiu-se à União e Industria e à Mariano Procópio: “...É inoportuno o empréstimo, em razão das coisas e das pessoas(...). Ainda mais, tratando-se da construção da estrada, o nobre ministro encontrou como que oposição na pessoa que tem de dirigir esta construção(referência a Mariano Procópio); daí que tiro o argumento para a inoportunidade em razão das pessoas(...). É inoportuno(...)votar somas tão consideráveis(...) que há de fazer executar a estrada(...)agente inamovível, sem dúvida(outra referência irônica a Mariano Procópio)(...). Dizia eu que uma estrada de ferro de 1ª classe, com essas magníficas pontes que embelezam a passagem de Petrópolis à Juiz de Fora(...), apesar de que a estrada de rodagem União e Industria não teve protetor mais decidido do que eu(...). Mas desde que me persuadi que além do

⁴⁶ A esse respeito ver o parecer do Deputado J.M. Coelho de Castro que alude a isto.

⁴⁷ Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados – sessão de 25 de agosto de 1870. RJ, Imprensa Nacional, 1870.

desejo de prestar serviços havia disposições para especulação, retirei-lhe o meu franco apoio(...). Uma estrada de 1ª ordem(...) em ermos(...) constituem despesa mal pensada(...), para que as propõe o diretor das estradas de D. Pedro II e da União e Industria?(...). Mas que chuva de ouro não irá fertilizar as zonas percorridas pela estrada!(...) que ricas colheitas(...) aos promotores das obras!(...), permita-me dizer-lo do poderoso diretor inamovível(...)com suas despesas excessivas(...) Deus nos defenda de votar soma tão avultada para o prolongamento de uma estrada a cargo e direção de um Ministério tão desbaratador dos dinheiros públicos!...”⁴⁸

Nesta mesma sessão, o também Deputado Silveira da Mota faz coro às acusações de Souza Franco e combate igualmente o pedido de Mariano Procópio utilizando para isso referências à União e Industria:

“...Portanto, Sr. Presidente, o nobre ministro não tem outra saída, nos há de dizer para que quer 35.000:000\$000 de um jato. É para reduzi-los a apólices e ficarem elas pertencendo à administração da estrada de ferro? Pois o nobre ministro acha que o diretor dessa estrada saberá cobrar os juros de apólices melhor do que Sua Ex^a ? Não creio. E então o que quer Sua Ex^a fazer com os 35 mil? Aqui há coisa, Sr. Presidente(...)...”

“...Mas é doutrina que voga entre nós; o governo é tutor de todos os interesses individuais, este povo é um povo estúpido, não sabe guardar seu dinheiro, e portanto é preciso dá-lo ao governo para guardar; é o que se reduz esta teoria socialista do governo(...); porque tudo, se não toma o governo para tutor, definha e morre(...)...”

“...O Senado sabe que a estrada União e Industria é uma estrada normal e de luxo. Eu não vi na Europa(...) coisa melhor(...). Mas nessa época ninguém dizia que o prolongamento da(...) D. Pedro II podia partir da zona da estrada União e Industria; pelo contrário, o Senado sabe que eram estradas rivais(...). Eu vi fazendeiros dessa zona em luta com a direção da estrada de ferro pela pretensão de cortar a estrada União e Industria e a esses interesses juntavam-se os de navegação e estrada de ferro de Petrópolis. O Senado sabe(...), a colisão que originou essa luta entre a estrada de ferro D. Pedro II e a estrada União e Industria(...) porque até certo tempo vingou a concorrência da estrada União e Industria e por muito tempo as pretensões da direção da estrada de ferro no sentido de estendê-la pelo vale do Paraíba até Entre – Rios

⁴⁸ Anais do Parlamento Brasileiro – Senado do Império- Sessão de 25 de setembro de 1870, vol. 3 , pags.

foram contrariadas(...) Entretanto(...) a estrada União e Industria foi que avassalou a estrada de ferro, em lugar da estrada de ferro avassalar a União e Industria; e agora a idéia do prolongamento para o rio das Velhas, por isso mesmo que já desapareceu a rivalidade, a concorrência entre as duas estradas esta sendo desenvolvida precipitadamente...”⁴⁹

As graves acusações insinuadas pelos Deputados Souza Franco e Silveira da Mota em relação ao Ministro da Agricultura, Viação e Obras Públicas e a Mariano Procópio, então Diretor da E. F. D. Pedro II e da União e Industria encontraram eco no Parlamento na voz de outros parlamentares (como o Conselheiro Zacarias, por exemplo). O fato é que longe de constituírem-se em meras peças acusatórias inerentes ao jogo político do segundo reinado, estes discursos e o parecer da Comissão do Comercio, Industrias e Artes da Câmara, puderam ser substancialmente sustentados pela análise contábil empreendida nos Balanços disponíveis da Companhia União e Industria, e que se não deixam margem à dúvida, sinalizam para a compreensão do significado da trajetória dessa empresa.

Ao longo desse capítulo referi-me a um conceito que denominei “círculo de interesses”. Este embasaria o jogo de influências que permeou as relações políticas e econômicas no segundo reinado e que tornou-se ainda mais evidente ante as crises econômicas de 1857 e 1864; que, como vimos no início desse capítulo reduziu a “margem de manobra” dos empreendedores do período. Assim, formam-se tais “círculos”, cujos membros, por diversas razões, estando próximos no espaço (geográfico e social), terminam por apoiar-se mutuamente. Tal apoio pode ser consciente, ou não, o que não é de todo relevante para o critério que uso aqui. De fato, aqui revela que membros do mesmo “círculo” se reconhecem e se apoiam como obrigação mútua e conforme interesses comuns, constituindo assim importante elemento de poder afim de beneficiar-se do Estado, notadamente em face da reduzida elite dirigente deste em torno do Imperador. Como observa Márcia Kuniuchi: “...as conexões de projetos individuais com interesses mais amplos que serviam de base para a escolha das estratégias adotadas na definição dos investimentos e formas de atuação...”⁵⁰

258 a 279, RJ, Imprensa Nacional.

⁴⁹ Idem,

⁵⁰ KUNIOCHI, Márcia Naomi, *Crédito, negócios e acumulação. Rio de Janeiro: 1844 – 1857*, SP, FFLCH/USP, Tese de Doutorado, 2001. Pag.: 21.

Como vimos, a trajetória da Companhia União e Indústria constituiu-se como caso paradigmático da ação, atuação e objetivos desses “círculos de interesses” no segundo reinado, sua trajetória enquanto empreendimento privado, posterior encampação e gradativo ocaso e desaparecimento suscitarão fortes embates no interior da classe dirigente do império, além, é claro, graves perturbações econômicas, exceto para quem foi beneficiado⁵¹.

⁵¹ Em seu texto, Márcia Kuniochi estabelece uma relação entre a Companhia União e Indústria e a E.F. D. Pedro II, como expressão dos interesses de proprietários de terras da Zona da Mata mineira e do Vale do Paraíba, em oposição ao grupo de Mauá. De fato, em sua autobiografia, Irineu Evangelista critica Mariano Procópio pelo contrato com a estrada de ferro e por se aproveitar dos “...favores excepcionais que jamais foram concedidos a empresa alguma no Brasil...”. A par dessas informações, fica mais claro o porque do processo de encampação, e das dúvidas geradas pelo mesmo, além da nomeação de Procópio para a direção da D. Pedro II. A este respeito ver: KUNIOCHI, Márcia Naomi. *Crédito, negócios e acumulação. Rio de Janeiro: 1844/1857*. Op. cit. Pags.: 337 à 342.

CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

A trajetória da Companhia União e Indústria nos coloca frente a algumas importantes questões em relação a economia e a sociedade brasileiras no século XIX.

O processo de modernização infra-estrutural do sistema econômico, cuja participação da estrada União e Indústria é componente fundamental, levou a uma otimização da inserção do setor dinâmico da economia brasileira no mercado mundial. Os limites desse processo eram dados pela própria dinâmica do escravismo, que aos poucos vai se dissolvendo. A própria companhia é exemplo disto, ao utilizar em suas atividades mão-de-obra escrava ao lado da livre.

O fim do tráfico de escravos em 1850 direcionou os capitais nele investidos para atividades empresariais, notadamente para o setor de transporte, mas também para ações especulativas, das quais, mesmo as empresas efetivamente existentes participavam. A especulação com papéis na bolsa de valores, no sistema financeiro, o acesso a créditos do Estado e a captação de recursos de pequenos acionistas eram prática corrente e estimulada pelo governo, até as crises de 1857 e 1864, a partir daí o poder público interveio no sentido de “disciplinar” o mercado.

Companhias como a União e Indústria tinham no Estado seu esteio e garantia, mas para ter acesso aos recursos do Tesouro fazia-se necessário compor “círculos de interesses”, que permitiam “superar” as dificuldades através de composições de bastidores, sempre sustentadas por figuras importantes do Império vinculadas a estes mesmos “círculos”.

Ademais fazia-se necessário contrapor-se a outros “círculos de interesses” que disputavam tais recursos com a mesma avidez, e se o grupo oponente adquiria, de uma forma ou de outra, sustentação nos círculos de poder no interior do Estado Imperial, a situação da empresa podia complicar-se, e a fonte de recursos estatais secar. Além disso, no caso da União e Indústria, e à parte o impacto das crises, a sua própria contabilidade demonstra que os “erros” cometidos por sua direção, mas o exposto acima, foram determinantes para o destino final da empresa.

Em que pese o processo de modernização; as práticas das elites senhoriais, e do nascente empresariado, oriundo ou não desta mesma classe, continuam tendo como base a busca de favores e prebendas do Estado, e estas mesmas práticas ainda conservam muito do passado colonial. De qualquer forma, a máxima sobre “privatizar os lucros e socializar os prejuízos”, era a moeda corrente nessa época e Mariano Procópio Ferreira Lage e os outros membros da direção da empresa não eram uma exceção.

Assim, a Companhia União e Indústria viveu o paradoxo de ser ao mesmo tempo uma empresa moderna, e até mesmo tecnicamente inovadora para sua época, e anacrônica, dada a sua impossibilidade de competir com as nascentes ferrovias enquanto servia como instrumento eficaz na manutenção do “status quo” econômico-social da época.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

AGASSIZ, Louis & AGASSIZ, Elizabeth. *Viagem ao Brasil (1865/1866)*. SP, Cia Editora Nacional, 1938.

Anais do Parlamento Brasileiro – Senado e Câmara dos Deputados do Império. Sessões de 1856 à 1870. RJ, Typographia Nacional.

BRASIL. *Comissão de Inquérito sobre as causas da crise na praça do Rio de Janeiro*, 1864. RJ, Typographia Nacional, 1865.

BRASIL. CONSELHO DE ESTADO. *Relatório da Seção de Fazenda do Conselho de Estado*. RJ, Typographia Nacional, 1862.

BRASIL. CONSELHO DE ESTADO. *Requerimento do Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage*. RJ, Typographia Nacional, 1863.

BRASIL, MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Parecer do Ministro da Agricultura sobre o projeto de encampação da Companhia União e Indústria*. RJ, Typographia Nacional, 1865.

BRASIL, MINISTÉRIO DA FAZENDA, *Relatórios (anos de 1840 à 1880)*. RJ, Imprensa Nacional, 1890.

Collecção das Leis e Decretos do Império do Brasil. RJ, Imprensa Nacional, 1891.

Coelho de Castro, J.M. *Parecer apresentado à Câmara dos Deputados do Império sobre a atuação da Companhia União e Indústria em 16 de março de 1864*. Documento original manuscrito, Arquivo 28, 1-39, IHGB/RJ.

Jornal do Comércio. Edições dos dias 23 de julho de 1861 e 06 e 07 de janeiro de 1862.

MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de. *Autobiografia (Exposição aos credores e ao público, seguida de “O meio circulante no Brasil”)*. RJ, editora Valverde, 1942.

NABUCO, Joaquim. *Um estadista no Império, Nabuco de Araújo; sua vida, suas opiniões*. RJ. Editora Garnier, 1897.

OTONI, Cristiano. *O futuro da estradas de ferro no Brasil*. RJ, Typographia Nacional, 1859. (Biblioteca Nacional – Seção de obras raras).

Parecer da Comissão do Comércio, Indústria e Artes da Câmara sobre o Decreto do Poder Executivo nº 2201 de 2 de dezembro de 1863. In: Anais do Parlamento Brasileiro

– Câmara dos Deputados do Império, Sala das Comissões. RJ, Typographia Nacional, 1864.

RIO DE JANEIRO (Província). *Relatórios do Presidente da Província do Rio de Janeiro*. RJ, diversos editores, de 1857 à 1872.

Relatórios da Direção à Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia União e Indústria. RJ, diversos editores, de 1857 à 1872. Documentos originais, arquivos 30 e 31, de 09 à 24. IHGB/RJ.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte, editora Itatiaia, 1974.

BIBLIOGRAFIA

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial (Contribuição ao estudo quantitativo da economia colonial)*. SP. Editora Ática, 1980.

ASSAF NETO, J. *Contabilidade Geral e Análise de Balanços*. São Paulo, Atlas, 2000.

BASTOS, Wilson de Lima. *Mariano Procópio Ferreira Lage: sua vida, sua obra, sua descendência*. Juiz de Fora, editora Caminho Novo, 1961.

BARBOSA, Wilson do Nascimento. *A crisálida: aspectos histórico-econômicos da escravidão no Brasil*. SP, FFLCH/USP, Tese de Livre-Docência, 1994.

BEAUCLAIR, Geraldo de. *A construção da economia nacional (1822/1860)*. Niterói, ICHF/UFF, Tese de Titularidade, 1994.

_____. *Raízes da Indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense (1808/1860)*. RJ, Studio F&S editora, 1992.

CALÓGERAS, João Pandiá - *A Política Monetária do Brasil*. São Paulo. Cia. Editora Nacional, 1960.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. - *Escravo ou camponês? O protocampesinato negro nas américas*. SP, Editora Brasiliense, 1987.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. & BRIGNOLI, Héctor. – *Os métodos da História*. RJ. Editora Graal, 1979.

CHAGAS, Paulo P. *Teófilo Otoni, Ministro do Povo*. São Paulo, Zélio Valverde Editor, 1947.

COSTA, Ernani Maia – *As Barreiras de São Paulo (estudo histórico das barreiras paulistas no século XIX)*. SP, USP/FFLCH, Dissertação de Mestrado, 1984.

DIAS, Maria Odila L.S. – *A interiorização da Metrópole (1808/1853)*. In MOTA, Carlos Guilherme (org.) *1822: Dimensões*, SP, ed.: Perspectiva, 1972

DOLHNIKOFF, Mírian – *Caminhos da Conciliação: O poder provincial em São Paulo (1835/1850)*. SP, USP/FFLCH, Dissertação de Mestrado, 1993.

EISENBERG, Peter – *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840/1910)*. RJ. Editora Paz e Terra, 1977.

EL-KAREH, Almir Chaiban – *Filha branca de mãe preta – Cia Estrada de Ferro D. Pedro II (1855/1865)*. Petrópolis, editora Vozes, 1989.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 12ª edição, SP, editora Globo, 1977.

FERLINI, Vera Lúcia A. - *Terra, trabalho e poder*. SP, editora Brasiliense, 1988.

FERNANDES, Florestan. *Circuito fechado: quatro ensaios sobre o poder institucional*. SP, editora HUCITEC, 1976.

FLEIUSS, Max. *História Administrativa do Brasil*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1960.

FRAGOSO, João Luís R. & FLORENTINO, Manolo – *O Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790/1840)*. RJ. Editora Diadorim, 1993.

FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura – acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790/1830)*. RJ, Arquivo Nacional, 1992.

FRÓIS, Vânia – *Município de Estrela (1846/1892)*. Niterói, ICHF/UFF, Dissertação de Mestrado, 1974.

FURTADO, Celso – *Formação Econômica do Brasil*. 11ª edição, SP, Cia Editora Nacional, 1971.

GIROLETTI, Domingos – *Industrialização de Juiz de Fora (1850/1930)*. Juiz de Fora, EDUFJF, 1988.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa. Editora Arcádia.

GOLDSMITH, Raymond W. *Brasil, 1850 – 1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação*. São Paulo, Harper & Row, 1986.

GORENDER, Jacob – *O escravismo colonial*. SP, editora Ática, 1978.

_____. – *O conceito de Modo-de-Produção e a Pesquisa Histórica* in: LAPA, José Roberto do Amaral (org.) *Modos-de-produção e realidade brasileira*-Petrópolis, ed. Vozes.

GORENSTEIN, Riva – *O enraizamento dos interesses portugueses na região centro-sul do Brasil (1808/1822)*. SP, USP/FFLCH, Dissertação de Mestrado, 1978.

GRAÇA Fº, Afonso de Alencastro – *Os convênios da carestia: crises, organização e investimento no comércio de subsistência da Corte (1850/1880)*. RJ, UFRJ/IFCH, Dissertação de Mestrado, 1991.

GRAHAN, Richard – *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850/1914)*. SP, editora Brasiliense, 1973.

GRANZIERA, Rui Guilherme – *A guerra do Paraguai e o capitalismo no Brasil: moeda e vida urbana na economia brasileira*. SP. Editora Hucitec, 1979.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel – *A casa bancária Mauá, MacGregor & Cia (1854/1866) e o Império no Brasil* – Comunicação apresentada no Internacional Business History Conference, Glasgow, England, de 04 a 06 de julho de 1997.

_____ - *Bancos, economia e poder no segundo reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, Mac Gregor & Companhia (1854/ 1866)*. SP, FFLCH/USP, Tese de Doutorado, 1997.

HARDMAN, Francisco F. – *Representações do trabalho urbano industrial nordestino no século XIX*. In: Anuário Brasileiro de Ciências Sociais. SP, ANPOCS/Vértice, 1988.

HOBSBAWM, Eric – *A era das Revoluções (1889/1848)*. RJ, editora Paz e Terra, 1982.

_____ - *Da Revolução industrial inglesa ao imperialismo*. RJ, editora Forense, 1983.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*, São Paulo, Companhia das Letras, 5ª reimpressão. 1996.

_____. *Raízes do Brasil*. São Paulo, Companhia das Letras, 26ª edição, 1995.

HONORATO, César T. – *O polvo e o porto: subsídios para uma história do complexo portuário capitalista no Brasil* SP, USP/FFLCH, Tese de Doutorado, 1994.

IGLÉSIAS, Francisco. – *Política Econômica do governo provincial mineiro (1835/1889)*. RJ, Instituto Nacional do Livro, 1958

_____. *Vida política (1848/1866)* in: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.), *História Geral da civilização brasileira*(tomo II), O Brasil Monárquico, 3º volume. RJ, editora Bertrand Brasil – DIFEL, 1987.

KEMP, Tom. *A revolução industrial na Europa do século XIX*. Lisboa, edições 70. 1985.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei de alocação de serviços de 1879*. Campinas, Editora Papirus, 1988.


LANNA, Ana Lúcia – *A transformação do trabalho: a passagem par ao trabalho livre na zona da mata mineira (1870/1920)*. Campinas, UNICAMP, Dissertação de Mestrado, 1986.

LEVY, Maria Bárbara – “*A industrialização brasileira através das suas Sociedades Anônimas*”. RJ, FEA/UFRJ, tese de Titularidade, 1989.

LEVY, Maria Bárbara – *República S/A – A economia que derrubou o império*. In: Revista Ciência Hoje, nº 59, novembro de 1989.

_____. - *A indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas*. RJ, UFRJ, 1994.

_____. - *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, BVRJ, 1979.

LENHARO, Alcir. – *As tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil (1808/1842)*. SP, editora Símbolo, 1979. 

LIBBY, Douglas C. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. SP, editora Brasiliense, 1988.

LIMA, Heitor Ferreira. *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1976.

LOBO, Eulália L. *História do Rio de Janeiro – do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. RJ, IBMEC, 1978.

MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. 2ª edição, SP, Livraria editora de Ciências Humanas, 1981.

MARTINS, Roberto & MARTINS, Maria do Carmo – *As exportações de Minas Gerais no século XIX* - Trabalho apresentado no 1º Seminário sobre economia mineira. Diamantina, MG, 1982.

MARTINS, Roberto – *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte, UFMG/CEDEPLAR, 1980.

MARTINS, Wolney da Costa. *Contabilidade Empresarial, Auditoria e Perícia*. São Paulo, Hemus, 3ª ed., 1976.

MARX, Karl – *O Capital*. SP. Nova Cultural, 1985.

MATOS, Odilon N. *Café e Ferrovias. A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas, editora Pontes, 1990.

MATTOS, Ilmar R. *O tempo Saquarema*. SP, editora Hucitec, 1987.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 2ª edição, editora Brasiliense, 1982.

MONTEIRO, Ana Maria – *Empreendedores e Investidores em indústria têxtil no Rio de Janeiro (1875/1895)*. Niterói, UFF/ICHF, Dissertação de Mestrado, 1985.

MOREIRA, Ruy – *Formação do Espaço agrário brasileiro*. SP, editora Brasiliense, 1990.

NOVAIS, Fernando – *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777/1808)*. SP, editora Hucitec, 1979.

PINTO, Virgílio Noya – *Balanço das transformações econômicas no século XIX*. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. 10ª edição, RJ, editora DIFEL, 1978.

PRADO Jr., Caio – *Formação do Brasil Contemporâneo* – SP, editora Brasiliense, 1986.

_____ - *História Econômica do Brasil* – 11ª edição, SP, editora Brasiliense, 1969.

RENAULT, Delso – *Indústria, escravidão e sociedade – uma pesquisa historiográfica no Rio de Janeiro no século XIX*. RJ, editora Civilização Brasileira, 1976.

RIBEIRO, Luiz Cláudio – *Ofício criador: invento e patente de máquina de benefícios do café no Brasil (1870/1910)*. SP, USP/FFLCH, Dissertação de Mestrado, 1995.

RODRIGUES, Philúvio de Cerqueira – *A União e Indústria, pioneira das estradas de rodagem brasileiras. (Memórias ao VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem)*. RJ, Oficinas gráficas do Jornal do Brasil, 1939.

SÁ, Lopes de - *Dicionário de Contabilidade*. São Paulo, Atlas, 1977. 3 volumes.

SAES, Décio – *A formação do estado burguês no Brasil (1888/1919)*. RJ, editora Paz e Terra, 1985.

SAES, Flávio – *A grande empresa de serviço público na economia cafeeira (1850/1930)*. SP, editora Hucitec, 1986.

_____ - *As ferrovias de São Paulo (1870/1940)*. SP, editora Hucitec/INL, 1981.

SILVA, Sérgio – *Expansão cafeeira e indústria no Brasil*. SP, editora Alfa-Omega, 1986.

SIMONSEN, Roberto – *A evolução industrial do Brasil e outros ensaios*. SP, Cia Editora Nacional, 1973.

_____ - *História econômica do Brasil (1500/1820)*. 8ª edição, SP, Cia Editora Nacional, 1978.

SIQUEIRA, José Jorge – *Contribuição ao estudo da transição do escravismo colonial para o capitalismo urbano-industrial no Rio de Janeiro (1854/1898)*. Niterói, UFF/ICHF, Dissertação de Mestrado, 1976.

SOUZA, Luiz Eduardo Simões de. *A indústria brasileira nasceu grande?*. In: Revista Controversa, nº 20. FEA/USP, abril de 2000.

STEIN, Stanley - *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. SP, editora Brasiliense, 1977.

_____ - *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil (1850/1950)*. RJ, editora Campos, 1979.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Burguesia Brasileira*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1970.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origens e desenvolvimento*. SP, editora Brasiliense, 1986.

TAUNAY, Affonso. *Pequena história do café no Brasil (1727/1937)*. RJ, Depto. Nacional do Café, 1945.

TOURAINÉ, Alan. *Crítica da modernidade*. Petrópolis, editora Vozes, 1994.

VERSIANI, Flávio & BARROS, J.R.M. (orgs). *Formação Econômica do Brasil - A experiência da industrialização*. RJ, ANPEC/Saraiva, 1978.

VERGUEIRO, Nicolau P. *História da Fábrica de Ipanema (1788/1859)*. Brasília, Senado Federal, 1979.

VIEIRA, Rubenita. *O Tribunal do Comércio: Modernização e imobilismo*. RJ/UFRJ/IFCS. Dissertação de Mestrado, 1985.

VILAR, Pierre. *Desenvolvimento Econômico e Análise Histórica*. Lisboa, Editorial Presença, 1982.

ANEXOS

Decreto Nº 031 de 7 de Agosto de 1852.

Concede a Mariano Procopio Ferreira Lage privilegio exclusivo pelo tempo de cincoenta annos, a fim de incorporar huma Companhia para construir, melhorar e conservar duas linhas de estradas na Provincia de Minas Geraes.

Attendendo ao que Me representou Mariano Procopio Ferreira Lage, pedindo a faculdade de incorporar huma Companhia para construir, melhorar e conservar, á sua própria custa, duas linhas de estrada que, começando nos pontos mais apropriados á margem do Rio Parahyba, desde a Villa deste nome até ao Porto novo do Cunha, se dirijão, huma até a barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, e com hum ramal desta Cidade para a de S. João d'El-Rei; e outra pelo Municipio do Mar de Hespanha, com direcção á Cidade de Ouro Preto; e Desejando promover, quanto for possivel, o beneficio da agricultura e do commercio das indicadas localidades, facilitando as communicações entre aquelles pontos, e as relações entre as duas Provincias, do Rio de Janeiro e Minas Geraes: Hei por bem Conceder-lhe o privilegio exclusivo, pelo tempo de cincoenta annos, para incorporar huma Companhia para o dito fim, sob as condições que com este baixão, assignadas por Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio; ficando porém, este contracto dependente d'approvação da Assembléa Geral Legislativa. O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em sete de Agosto de mil oitocentos cincoenta de dous, trigesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins

Decreto Nº 1.336 – de 18 de Fevereiro de 1854

Approva os Estatutos provisórios da Companhia -União e Industria.-

Tomando em consideração o que representou Marianno Procopio Ferreira Lage, Presidente da Companhia – União e Industria – pedindo a aprovação dos Estatutos Provisórios da mesma Companhia, adoptados em Sessão da Assembléa Geral dos Socios de 24 de Janeiro de 1853:

Hei por bem, Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d’Estado, Approvar os referidos Estatutos, que com este baixão assignados por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de janeiro em dezoito de Fevereiro de mil e oitocentos e cincoenta e quatro, trigesimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a Rubrica da Sua Magestade o Imperador

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz

Estatutos Provisórios da Companhia – União e Industria – que acompanhão o Decreto desta data.

Secção 1ª

Art. 1º A Companhia – União e Industria – ,cujo privilegio he autorizado por cincoenta annos, nos termos do contracto celebrado com o Governo Imperial pelo Decreto no 1.031, e Condições de 7 de Agosto de 1852, terá no fundo capital de cinco mil contos de réis, divididos em dez mil acções de quinhentos mil réis cada huma.

Art. 2º As entradas das acções serão realisadas por chamadas de dez por cento: a primeira entrada terá lugar no acto da subscripção das acções; as outras quando forem annunciadas, com precedencia pelo menos de sessenta dias.

Art. 3º Os Acionistas, que não effectuarem pontualmente suas entradas, perderão, em beneficio da empreza, a quantia que já tiverem pago, e o Empreuario disporá em proveito della das respectivas acções. No caso porêm, de impedimento justificado, dentro de seis mezes, será permitido ao Accionista impontual verificar as entradas devidas, pagando de mais o premio de vinte por cento pelo tempo da demora.

Art. 4º As acções poderão ser tomadas ou subscriptas por nacionaes, estrangeiros, ou corporações nos lugares em que forem annunciadas, e tambem transferidas, mediante seu averbamento no livro respectivo, tanto nesta Côrte, em casa do Empreuario, como na Provincia de Minas, em Barbacena, em casa do Dr. Camillo Maria Ferreira Armond.

Art. 5º Se a Administração da Provincia de Minas Geraes pretender tomar algum numero de acções, poderá fazê-lo; seus direitos porêm não excederão aos de outro qualquer Accionista, que possa ter igual numero de votos.

Art. 6º As quatro mil acções não tomadas até o dia 24 de Janeiro de 1853 não poderão ser emitidas sem prévio consentimento da Assembléa Geral dos socios, que

determinará o que convier a respeito de sua distribuição, valor ou premio que possam ter. Todavia se a Administração da Provincia de Minas por falta de autorisação ou outra razão especial, tiver demora em sua resolução a respeito, terá o Presidente Director, para com ella, contemplação particular, compativel com os interesses da Companhia.

Art.7º Se a Companhia resolver o estabelecimento do transito de carros de quatro rodas, tirados por animaes sobre trilhos de ferro, em huma ou mais secções da estrada, algum outro melhoramento, ou em fim, se por qualquer outro motivo for de mister augmentar o fundo capital, competirá á Assembléa Geral dos Accionistas decidir o que mais convenha, isto he, a preferencia de reforçar o valor das acções, ou de emitir novas.

Art. 8º O Empreziario, á proporção que receber o valor das chamadas, assim como a renda das barreiras e transportes, irá entrando com ellas para hum dos Bancos desta Côrte. Elle convencionará em nome da Companhia com o que offerecer melhores condições huma conta corrente de credito e juros reciprocos para o serviço da empreza.

Secção 2ª

Da administração provisoria da Companhia

Art. 9º A administração provisoria da Companhia constará de hum Administrador Presidente, que será o Empreziario; de hum Secretário, que será o Dr. José Machado Coelho de Castro, o qual accumulará a substituição da Presidencia nos impedimentos momentaneos, huma vez que não passem de hum mez, e de hum Vice-Presidente que será o Dr. Camillo Maria Ferreira Armond, o qual tomará a gerencia da Companhia, desde que o impedimento do Presidente exceda daquelle prazo.

Art. 10º Esta administração servirá por seis annos, contados nos termos do Art. 3º do Decreto e Condições de 7 de Agosto de 1852: findo esse prazo, o Vice-Presidente e Secretario serão eleitos em Assembléa Geral dos Accionistas; e tambem o Presidente, se o Empreziario não quizer continuar a servir esse cargo, pois que a querer, poderá fazel-o independente de eleição até a conclusão final dos trabalhos da promptificação da empreza.

Art. 11º No caso de morte do Vice-Presidente ou Secretario, o Empreziario nomeará seu successor. No caso de morte do Empreziario, será Presidente o Vice-Presidente e em Assembléa Geral se nomeará novo Vice-Presidente, assim como Secretario, se tambem vier nesse caso faltar.

Art. 12º Durante os sobreditos seis annos, o Empreziario Director Presidente tem plenos, amplos e ilimitados poderes, sem reserva alguma. Elle he autorisado a demandar e ser demandado em nome da Companhia. He o Administrador della para levar a effeito a empreza, nos termos do sobredito Decreto e Condições. Estabelecerá, de accordo com o Governo, os respectivos Regulamentos; nomeará os Empregados necessarios, contractará Engenheiros e trabalhadores, haverá os terrenos precisos, determinará as estações e mais obras; preferirá os planos mais adequados, e, finalmente, adoptará e fará executar todas as medidas e providencias convenientes para o bom exito e perfeição da empreza nos periodos della.

Art. 13º Não obstante a disposição do Artigo antecedente, o Empreziario convocará annualmente a Assembléa Geral dos Accionistas, e prestará contas, não só do andamento e estado dos trabalhos, mas tambem de sua renda e despezas. Suas contas serão commettidas á huma commissão de exame, composta de tres Accionistas

nomeados pela dita Assembléa Geral, aos quaes serão fornecidos todos os livros, documentos e esclarecimentos da Companhia que queirão consultar.

Art. 14º Seis mezes antes de findarem-se os referidos seis annos, o Empreziario apresentará á Assembléa Geral dos Accionistas o Projecto dos Estatutos definitivos da Companhia, para seu regimen e administração ordinaria: ella nomeará huma Comissão, e á vista de seu parecer discutirá, modificará, ou approvará, como melhor convenha, os ditos Estatutos, que passarão seis mezes depois a reger a Companhia, qualquer que seja o seu Presidente.

Art. 15º Durante a actual administração provisoria, observar-se-ha o seguinte, em relação á Assembléa Geral dos Accionistas.

§1º O Accionista de 5 a 10 acções tem hum voto, e por cada dez acções mais terá hum voto até o numero de cem acções: excedendo deste numero terá mais hum voto por cada 50 acções.

§2º Os Accionistas podem votar por procuração passada a outros Accionistas: neste caso far-se-ha conta do numero das acções proprias e das do Accionista representado, para regular por sua somma o numero dos votos nos termos do § antecedente.

§3º Somente os Accionistas de mais de dez acções poderão ser nomeados Membros da Comissão de exame, de que trata o Art. 12º ; he preciso o numero de 50 pelo menos, para o cargo de Vice-Presidente e de 20 para o de Secretario.

§4º Fórma numero legal para tomar resoluções legitimas aquelle que concorrer á convocação da Assembléa Geral no dia, hora, e lugar designados por annuncios do Presidente, huma vez que elles tenham sido publicados nos jornaes da Côrte, ao menos por cinco vezes, e que o primeiro annuncio preceda a reunião ao menos por vinte dias.

Todavia, se não se reunirem Accionistas que representem mil acções, ficará a Sessão adiada para 4 a 8 dias posteriores, fazendo-se novos annuncios, e então será legitima a decisão, qualquer que seja o numero presente.

§5º O Presidente dirige os trabalhos, e mantem a ordem nas discussões. Elle poderá convocar a Assembléa Geral, ou os maiores Accionistas existentes na Côrte, quando precise consultar sobre quaesquer interesses da Companhia.

Art. 16º Á proporção que o Empreuario for cobrando a taxa das barreiras, ou transportes das diversas secções da empreza, irá accumulando os respectivos valores no Banco até ter hum capital, que forneça hum dividendo de 5 por cento liquido do fundo de reserva que será de 2 por cento da renda total. De então em diante far-se-ha o dividendo semestral aos ditos rendimentos, deduzidas as despesas do costeio das Secções concluidas, embora ainda não estejam preenchidas as entradas das acções em sua totalidade.

Secção 3ª

Da cessão do privilegio á Companhia

Art. 17º O Empreuario desde que declarar a companhia incorporada, céde e transfere-lhe por esse mesmo facto o privilegio da empreza, e todos os direitos respectivos, não só já adquiridos, como os que demais possa adquirir, assim do Governo Imperial, como da Presidencia da Provincia de Minas Geraes.

Art. 18º Além das dez mil acções, de que trata o Art. 1º , se emitirá mais trezentas gratuitamente, que serão abonadas ao Empreuario, como indemnisação da cessão do privilegio, das despesas por elle feitas e que fizer até o dia da incorporação da

Companhia, e como gratificação pelos seis annos de sua administração. Posto que seja-lhe abonado, desde já, o valor total dessas acções, o Emprezario não terá todavia direito, quer nos dividendos, quer na final dissolução da Companhia, senão á quota correspondente e proporcional das demais acções da mesma Companhia.

Art. 19º Se acaso o Emprezario retirar-se definitivamente da direcção antes de findos os seis annos, embora seja por impedimento de molestia, ou outro justificado, perderá em beneficio da Companhia 150 das ditas acções, e se sua retirada não for justificavel além dessa perda, a Assembléa Geral dos Accionistas nomeará livremente novo Presidente, Vice- Presidente, e Secretario, com as condições que entender convenientes.

Art. 20º O Emprezario perderá proporcionalmente até 200 acções, se, por manifesta incuria, ou culposa violação das condições da empreza causar á Companhia qualquer damno em sua administração. Em garantia da sua responsabilidade depositará 200 acções no Banco, com que abrir conta corrente em nome da Companhia. Se der-se o caso de morte do Emprezario, que então o substituirá, terá a obrigação de fazer igual deposito.

Palacio do Rio de Janeiro em 18 de Fevereiro de 1854 – Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 2.408 DE 27 DE ABRIL DE 1859

APPROVA OS ESTATUTOS DEFINITIVOS DA COMPANHIA UNIÃO E INDUSTRIA.

Attendendo ao que me representou o director presidente da Companhia União e Industria, e de conformidade com a minha immediata resolução de 12 do mez findo, tomada sobre parecer da secção dos negocios do imperio do conselho de estado, exarado em consulta de 29 de Janeiro ultimo: Hei por bem approvar os estatutos definitivos da referida companhia, que com este baixão.

Sergio Teixeira de Macedo, do meu conselho, ministro e secretario de estado dos negocios do imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de Abril de 1859, 39º da Independencia do Imperio. – Com a rubrica de S.M. o Imperador. – Sergio Teixeira de Macedo. – Conforme. – Fausto Augusto de Aguiar.

ESTATUTOS DEFINITIVOS

DA

COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA

Artigo 1º A Companhia União e Indústria é uma associação anonyma que tem por objecto:

1º Construir, melhorar e conservar uma linha de estrada que, começando á margem do Rio Parayba, entre a villa deste nome e o Porto-Novo do Cunha, no ponto em que melhor puder entroncar com a que a companhia construe na provincia do Rio de Janeiro, passe pela cidade de Barbacena, e vá terminar na margem do Rio das Velhas; com dous ramaes um que, partindo da estação do Juiz de Fóra, se dirija pelos municipios do Mar de Hespanha e Pomba até o do Ubá, e outro da cidade de Barbacena a de S. João de El-Rei;

2º Estabelecer e manter um serviço regular de diligencias para passageiros, o qual deverá começar a funcionar, o mais tardar, seis mezes depois da conclusão de cada secção de estrada que a companhia construir ou melhorar;

3º Executar trabalhos de construção de estradas de rodagem nas provincias de Minas e Rio de Janeiro, nas localidades e segundo as condições estipuladas e que de futuro se estipularem em contratos com os governos geral e das mencionadas provincias;

4º Estabelecer trilhos de ferro para carros tirados por animaes nas estradas que construir quando fôr conveniente e o governo consentir;

5º Praticar a industria de transporte de mercadorias pelas mesmas estradas sempre que do exercicio desta industria não lhe resultar prejuizo;

6º Fundar colonias na provincia de Minas de accordo com o governo nas localidades mais apropriadas ao seu desenvolvimento e progresso.

Art. 2º O prazo da duração da companhia é de 50 annos contados da data da abertura da 1ª secção da estrada que construir na provincia de Minas.

Art. 3º A séde da companhia é na cidade do Rio de Janeiro.

Do Capital e dos Accionistas

Art. 4º O capital da companhia é de 5,000:000\$ divididos em 25,000 acções no valor de 200\$ cada uma. A estas acções se devem accrescentar as que em virtude do art. 18 dos estatutos provisorios forão abonadas ao empresario.

As acções já emitidas serão substituidas por outras do referido valor, e quando haja fracção inferior se emitirão titulos provisorios de meias acções do valor de 100\$ cada um, os quaes serão inutilizados e substituidos por acções inteiras logo que um mesmo accionista possuir dous titulos, e assim seguidamente, fazendo-se a substituição no acto do averbamento de taes titulos nos livros da companhia.

As acções que ainda estão por emitir ficão em reserva para serem opportunamente vendidas; applicando-se o agio que por ventura produzirem para fundo de reserva.

As acções só podem ser transferidas mediante averbamento no livro respectivo.

Art. 5º Os accionistas que não effectuarem pontualmente suas entradas perderão em beneficio da companhia a quantia que já tiverem pago: no caso porém de impedimento justificado dentro de seis mezes perante a directoria, será permitido aos

accionistas imponentes verificar as entradas devidas pagando mais o premio de 12% ao anno pelo tempo da demora.

Balanço, Dividendo e Fundo de Reserva

Art. 6º As contas da companhia serão encerradas no fim de Dezembro de cada anno; a copia do balanço será apresentada ao conselho fiscal quinze dias antes da reunião da assembléa geral.

A aprovação do balanço pela maioria do conselho importa plena quitação á directoria.

Art. 7º O producto das taxas e barreiras, deduzidas as despesas de arrecadação e de conservação da estrada e os juros recebidos dos governos geral e provinciaes, quando aquelle producto não perfaça 7% do capital garantido, conforme os respectivos contractos, constituem dividendo da companhia.

Art. 8º Dos lucros liquidos, provenientes do transporte de mercadorias, ou de outras fontes de receita não applicadas pelos contratos com o governo a fazer face á sua garantia, se deduzirá uma parte correspondente a 7% de capital não garantido: do restante se farão tres quotas, uma de 50%, outra de 30% e outra de 20%. Os 7% do capital não garantido e os 30% da quota dos lucros depois da dedução referida constituem dividendo adicional a distribuir-se pelos accionistas.

Os 50% serão applicados á remuneração dos serviços da directoria, e os 20% ao fundo de reserva.

Art. 9º Quando o fundo de reserva se elevar a 25% do capital a porcentagem do artigo antecedente será reduzida a 10%, acrescendo o excesso ao dividendo adicional até que esta reserva se eleve a 50% do capital.

Art. 10º Os dividendos serão marcados pelo conselho segundo as informações dadas pela directoria.

Administração

Art. 11º A companhia será administrada por uma directoria eleita pela assembléa geral, composta de 3 membros, dos quaes um será presidente, outro secretario e outro caixa.

O trabalho da administração se dividirá entre elles como melhor entenderem.

Art. 12º A directoria é solidaria com plenos poderes geraes de administração. É autorisada a demandar e ser demandada em nome da companhia, a estabelecer com o governo os respectivos regulamentos, nomear e demitir os empregados marcar-lhes vencimentos e gratificações, contratar engenheiros e trabalhadores, adjudicar os trabalhos em globo, haver os terrenos precisos, determinar as estações e mais obras, e finalmente adoptar e fazer executar todas as medidas e providencias necessarias e convenientes ao bom exito e perfeição dos fins da companhia.

A chamada porém dos capitaes e as operações de credito que envolvão a responsabilidade da companhia necessitão ser aprovados pelo conselho.

Art. 13º A directoria é obrigado a trazer todos os annos ao conhecimento da assembléa geral um relatorio do estado da companhia, sua receita e despeza.

Art. 14º A directoria é renovada biennialmente na razão de um terço: a substituição se fará pelo menos votado em quanto existir igual antiguidade, regulando esta desde que estiver estabelecida.

O director que tem de ser substituido póde ser reeleito.

Art. 15º Ao caso de resignação, fallecimento ou impedimento prolongado de algum director, os outros, se julgarem necessario, proporão ao conselho tres nomes de accionistas nas condições do artigo seguinte para delles ser escolhido um, cujas funções duraráõ até a proxima reunião da assembléa geral.

Art. 16º Para ser director é necessario possuir 50 acções, que serão inalienaveis durante o tempo das suas funções.

Art. 17º Todos os actos da companhia devem ser assignados pelo director presidente ou por aquelle que tiver procuração sua.

Art. 18º Sempre que a directoria julgar conveniente pedirá reunião do conselho; as deliberações tomadas nestas reuniões sobre consultas da directoria serão assignadas pelos membros do conselho e da directoria.

Art. 19º Os trabalhos da directoria em relação ás obras de construcção das estradas são remunerados pela porcentagem marcada nos contratos feitos, ou que de futuro se fizerem com o governo. Em relação porém aos serviços prestados na adminstração de arrecadação da receita, do movimento de transporte, e estações e todos os mais trabalhos a seu cargo, sua remuneração constará da porcentagem no art. 8º.

Do Conselho

Art. 20º O conselho se compõe de 5 membros escolhidos pela assembléa-geral d'entre os accionistas de mais de 20 acções. Póde ser reeleito em sua totalidade, mas em nenhum caso deixarão de sê-lo tres de seus membros.

Suas funções são gratuitas.

Art. 21º O conselho nomeará d'entre os seus membros um presidente e secretario, que serão tambem os da assembléa geral; suas deliberações, tomadas por maioria absoluta de votos, serão levadas a um registro assignado por todos os membros presentes.

Art. 22º Reunir-se-ha uma vez ao menos em cada trimestre. Nestas reuniões a directoria deverá apresentar todos os esclarecimentos necessarios, que habilitem o conselho a estar sempre ao facto da marcha da administração e do estado da companhia.

Art. 23º Compete ao conselho deliberar sobre a chamada de fundos, e operações de credito que envolvão a responsabilidade da companhia, fiscalisar a execução dos estatutos, examinar os livros e registros, tomar conhecimento de todos os trabalhos e operações, e exercer todos os mais actos de fiscalisação em beneficio da associação.

O conselho approva o balanço apresentado pela directoria, dando contas do mesmo á assembléa geral.

Art. 24º Na falta ou impedimento de alguns dos membros do conselho, os restantes chamarão um dos maiores accionistas residentes na séde da companhia para servir enquanto durar o impedimento, ou até á proxima reunião da assembléa geral.

Da Assembléa Geral

Art. 25º A assembléa geral é a reunião dos accionistas possuidores de mais de 5 acções, presidida pelo presidente do conselho ou por um seu delegado.

Reune-se ordinariamente todos os annos nos mezes de Janeiro ou Fevereiro, para os fins mencionados no artigo seguinte; e extraordinariamente todas as vezes que o conselho julgar conveniente.

Art. 26º A assembléa geral procederá, por escrutinio secreto e maioria absoluta dos votos presentes, ás nomeações que lhe competem pelos actuaes estatutos; ouvirá o relatorio da directoria e o parecer do conselho.

Art. 27º Os votos serão contado do modo seguinte: de 5 a 10 acções um voto, de 10 a 20 dous votos, e assim por diante, sem todavia poder um accionista reunir mais de que dez votos, seja qual fôr o numero de acções que possua ou represente por procuração de outrem.

Art. 28º Os accionistas residentes fóra da cidade do Rio de Janeiro poderão fazer-se representar nas assembléas geraes pelos presentes.

Disposições Geraes

Art. 29º No caso de dissolução da companhia, por se darem as hypotheses previstas no art. 295 do Cod. Commum, a liquidação ficará a cargo da directoria debaixo da fiscalisação do conselho.

Art. 30º As questões que possão suscitar-se entre o conselho e a directoria serão decididas pela assembléa geral, que neste caso poderá ser convocada por um ou por outro.

Art. 31º As deliberações da assembléa geral deverão sempre versar sobre propostas apresentadas á directoria pelo conselho ou por cinco accionistas presentes.

Art. 32º Para a reforma de estatutos, augmento de capital, e prorogação de prazo, a assembléa geral deverá representar dous terços do capital social emitido.

Rio de Janeiro, 17 de Dezembro de 1859 – Como representante do Sr. Marianno Procopio Ferreira Lage, presidente director da companhia União e Industria, o secretario José Machado Coelho de Castro. – Conforme. – Fausto Augusto de Aguiar.

A companhia União e Industria pagou, como consta do conhecimento n. 158 de 14 de Fevereiro de 1860, a quantia de quarenta mil réis de direitos devidos pelas copias dos estatutos definitivos da mesma companhia, e do decreto n. 2,408 de 27 de Abril de 1858, que aprovou os mesmos estatutos.

Setima secção da secretaria de estado dos negocios do imperio, 14 de Fevereiro de 1860. – Manoel Francisco Corrêa.

N 3. – 10\$. - Pagou dez mil réis. Rio, 14 de Fevereiro de 1860. – Baptista. – Prado.

Por despacho do Sr. Administrador, datado de hontem, fica averbado no respectivo livro a fls 3 o capital desta companhia, de 5,000:000\$, afim de pagar o sello proporcional que ainda resta nos termos do art. 8º do decreto n. 2,490 de 30 de Setembro de 1859. Recebedoria da côrte, 17 de Fevereiro de 1860. – João Ferreira da Silva. – O recebedor do sello, Baptista. – Conferido. – Heating. – N. 2,713. – Registrada a fls 90 v. do L. 1º Tit. 14 do registro competente. Secretaria do tribunal do commercio da capital do Imperio, 27 de Fevereiro de 1860 – Lima Nogueira. – De registro onze mil réis – 11\$000.

DECRETO

approvando as condições do contracto feito pelo Exm. Presidente da provincia do Rio de Janeiro com o empresario director da companhia UNIÃO E INDUSTRIA para construção e custeio da estrada de Petropolis á margem do Parayba.

DECRETO N. 1,735 DE 19 DE MARÇO DE 1856

Autorisa o presidente da provincia do Rio de Janeiro a garantir, por parte do governo Imperial, á companhia – União e Industria, – o juro de dous por cento adicional ao que foi concedido por lei da mesma provincia, para construção e custeio de uma estrada de carros de Petropolis á margem do rio Parayba.

Attendendo ao que representou o presidente da provincia do Rio de Janeiro, e em virtude da disposição do decreto n. 839 de 12 de Setembro do anno proximo

passado, hei por bem autorisar o mesmo presidente para garantir por parte do governo imperial, á companhia União e Industria, o juro de 2% adicional ao que foi concedido pela lei provincial do Rio de Janeiro n. 51 de 25 de Setembro de 1854, para construção e custeio de uma estrada de carros que, partindo de Petropolis, se dirija á margem do rio Parayba, segundo as condições que com este baixão, e que forão submetidas á minha imperial approvação.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu conselho, ministro e secretario de estado dos negocios do imperio, assim o tenha atendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 19 de Março de 1856, 35º da independencia e do imperio – Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador – Luiz Pedreira do Couto Ferraz – Conforme, Fausto Augusto de Aguiar.

CONDIÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO ACIMA.

1ª A companhia União e Industria obriga-se a construir e conservar á sua propria custa uma linha de estrada que, começando em Petropolis, se dirija á margem direita do rio Parayba junto á ponte em construção, defronte da villa do mesmo nome. Esta estrada deverá tocar no lugar denominado Tres Barras (ou seja passando por ahi a linha principal, ou por via de um ramal della derivado no ponto que mais convier), e offerecerá em qualquer estação do anno commodo e seguro transito para carros de quatro rodas, carruagens e diligencias. O systema de construção será o já adoptado e posto em pratica pela mesma companhia, ficando entendido que a estrada terá entre as valletas, ou entre a valleta e a banquetta 52 palmos de largura, e que a maxima declividade longitudinal não excederá a 100 braças, poderá ultrapassar-se esse limite para vencer difficuldades de terreno, ou evitar consideraveis despezas, justificando-se ante a presidencia da provincia a necessidade e conveniencia de taes excessos com plantas e orçamentos comparativos. O leito da estrada deverá ser calçado pelo systema de Mac-Adam, já adoptado pela mesma companhia, ou o que fôr mais adaptado aos fins que se têm vista. O raio das curvas nunca será menor de 15 braças.

2ª A estrada considerar-se-ha dividida em duas secções: a 1ª começa em Petropolis e termina no lugar ou fazenda denominada do Pedro do Rio; a 2ª será desse lugar até á ponte em construção defronte da villa da Parahyba do Sul, compreendendo o ramal para o lugar denominado Tres Barras, se houver de ser construido por não convir que toque nesse ponto a linha principal, seguindo-se quanto fôr possivel o alinhamento

feito para a estrada de ferro projectada pela imperial companhia de navegação e estrada de ferro Mauá.

3ª A 1ª secção deverá ficar inteiramente concluída e aberta ao transitio publico dentro de dous annos contados do dia da assignatura deste contracto; a 2ª secção dentro de dous annos contados do dia em que terminar o prazo para a primeira.

4ª O presidente da provincia mandará entregar ao empresario director da companhia as plantas que possui, para que se proceda da seguinte fórma. Quanto ás obras da 1ª secção, a companhia fará immediatamente examinar aquellas plantas por seus engenheiros e proporá as modificações que parecerem convenientes para maior perfeição e economia das obras. Approvadas essas modificações, não se farão outras na execução sem prévio accordo da presidencia. Quanto á 2ª secção, deverá a companhia apresentar as respectivas plantas pelo menos tres mezes antes de concluirem-se as obras da primeira secção, para que a presidencia as mande examinar e dê a sua decisão. Se a approvação ou modificação de qualquer destas plantas, por parte da presidencia, exigir alguma demora, seja ella qual fôr, além de 50 dias, os prazos concedidos á companhia para conclusão das duas secções serão prorogados por um espaço de tempo igual á demora, a qual nunca poderá ser tal que faça paralyzar os trabalhos da companhia. Se se verificar semelhante hypothese, além da prorrogação, terá a companhia direito a ser indemnizada das perdas e dannos que dahi provierem.

Em caso algum a approvação do governo desonerará a companhia da exclusiva responsabilidade pela insufficiencia das obras.

5ª A companhia obriga-se a começar as obras da 1ª secção dentro de 30 dias contados da assignatura do presente contracto, e a continua-las com a conveniente

actividade; podendo para este fim haver por empréstimo, ou por outro qualquer meio que lhe convenha, os fundos de que precisar.

Se para levantar esses fundos precisar a companhia da garantia da provincia, a presidencia a prestará pela maneira seguinte:

O empresario director sacará sobre o thesoureiro da thesouraria provincial letras na importancia do que julgar necessario para ocorrer ás exigencias dos trabalhos, até a quantia de mil contos de réis, contanto que os ditos saques não excedão a duzentos contos de réis em cada periodo de 5 mezes* , e que nenhum se faça enquanto o producto do antecedente se não ache despendido.

Estas letras serão a prazo de quatro mezes pagaveis na côrte, e depois de aceitas pelo thesoureiro da thesouraria provincial a companhia as descontará no Banco do Brazil com a vantagem concedida pela respectiva directoria ás letras garantidas pela provincia, fazendo recolher o producto a um estabelecimento bancario da côrte em conta corrente de juros reciprocos para ser levantado pela companhia gradualmente, e conforme as exigencias da empresa, e serão reformadas nas épocas dos vencimentos pela mesma maneira.

O saldo dos juros reciprocos, o juro de 5 por cento garantido pela provincia aos capitaes da companhia, e o de 2 por cento garantido pelo thesouro, serão destinados a fazer face aos descontos do banco.

Será livre á presidencia da provincia, em qualquer tempo que julgue conveniente, emprestar directamente á companhia as quantias necessarias, até a somma convencionada, para continuação de suas obras, ou resgate das letras, uma vez que dahi não resultem á companhia maiores encargos.

* A directoria do Banco do Brazil resolveu fazer a 6% o desconto destas letras, enquanto estiver a 8% o desconto para as letras da praça.

O empréstimo garantido pela provincia devendo ser sómente para construção da 1ª secção da estrada, entende-se que não excederá áquillo que realmente com ella se gastar, ainda que não chegue a mil contos de réis.

Dentro de quatro annos contados do dia em que a 1ª secção da estrada fôr effectivamente concluida, deverá a companhia ter resgatado todas as suas letras, e achar-se a provincia exonerada de qualquer responsabilidade para com o banco, ou indemnizada do que directamente houver emprestado de seus cofres, como lhe é permitido.

6ª A companhia fica obrigada a estabelecer e manter um serviço regular de diligencias para passageiros, devendo começar a funcionar as da 1ª secção dentro de seis mezes depois de terminada esta; e as da 2ª immediatamente depois de concluida.

O numero das diligencias será proporcionado ao numero provavel de passageiros, sendo o minimo fixado previamente pela presidencia de accordo com a companhia.

Um regulamento organizado pela companhia, e aprovado pela presidencia, determinará as condições de commodo nas diligencias, segurança, celeridade e regularidade das viagens, bem como os meios de assegurar á companhia o pagamento das passagens, que serão fixadas segundo as classes a que pertencerem os lugares occupados pelos passageiros, como já se acha estabelecido para a companhia União e Industria, por decreto imperial de 7 de Agosto de 1852, a respeito dos particulares e dos passageiros do governo.

7ª A companhia prestará a conduzir gratuitamente as malas dos correios em suas diligencias. Se ao governo porém convier conducção mais rapida, frequente ou regular, a companhia se prestará a ella, mediante razoavel indemnisação, ou o governo a

estabelecerá por sua conta e por seus próprios agentes, independente de qualquer onus de barrira, a que nunca serão sujeitos os vehiculos do governo que viajarem em serviço publico.

8ª A companhia fica obrigada a manter a estrada em todas as estações do anno em perfeito estado de conservação enquanto durar o effeito do presente contracto, e ainda depois, enquanto durar o prazo das concessões que lhe forão feitas pelo decreto imperial já citado de 7 de Agosto de 1852, se assim convier á presidencia da provincia, mediante uma indemnisação razoavel, a qual nunca excederá a quatro contos de réis por cada legua annualmente.

9ª Em compensação de todas as obras e serviços emprehendidos pela companhia o presidente da provincia lhe garante:

1º Privilegio exclusivo por 20 annos para o estabelecimento de diligencias em toda a extensão da estrada por ella construida, começando-se a contar este prazo da occasião em que se findar o que se concede para construção das duas secções, ou da effectiva conclusão dellas.

2º O direito de estabelecer barreiras para cobrança de uma taxa sobre carros e carruagens particulares, animaes de sella ou soltos, e de carga, e quaesquer vehiculos para transporte de pessoas ou cargas, quer sejam de aluguel, quer de particulares, ou outras empresas.

3º Durante o mesmo prazo de 20 annos, o juro de 7% ao anno de 6 em 6 mêzes sobre o capital despendido bona fide pela companhia na construcção da estrada e seus ramaes, como adiante se dirá, não excedendo esse capital a tres mil contos de réis, sendo 5% recebidos da thesouraria provincial e 2% do thesouro nacional, de conformidade com o disposto no decreto n. 839 de 12 de Setembro de 1855, communicado á

presidencia por aviso do ministerio do imperio de 14 de Setembro de 1855, dependendo de aprovação imperial esta concessão e condições com que é feita.

10ª Se a companhia despende maior capital do que o de tres mil contos de réis a que fica garantido o juro de 7% , não terá direito a juro algum pelo excedente, ainda que esteja incontestavelmente provada a legitimidade da despeza.

11ª O juro de 7% garantido pela provincia e thesouro nacional conta-se desde o dia em que se verificar qualquer entrada de capitaes para o deposito onde tenham de ficar á disposição da direcção para serem empregados na estrada, quer a companhia os obtenha por emprestimo, quer por prestações dos accionistas.

A companhia não poderá fazer chamadas de capitaes que gozem da garantia de juros senão á proporção que o exijão as necessidades da construcção da estrada.

12ª O capital a que se garantem juros compôr-se-ha unicamente das seguintes verbas:

1º Dinheiro despendido com planos, confecção de orçamentos, ordenados do pessoal de engenharia e escriptorio, annuncios, impressões, livros, mappas e gazetas, portes de cartas, e despezas de viagens necessarias para dar começo e seguimento aos trabalhos.

2º Sommas despendidas com aquisição de terrenos, indemnisação aos proprietarios, ou outros prejudicados, e com todas as obras proprias da estrada, construidas conforme as plantas approvadas, e com a devida sufficiencia, e que são necessarias ao seu uso e custeio, como estações, armazens, depositos, officinas, casas para escriptorio, barreiras, etc.

3º Despesas de administração durante os trabalhos de construção de cada uma das secções, até ser aberta ao transito publico, não excedendo a 5% do capital despendido.

A somma total da despesa com as verbas comprehendidas nesta clausula não poderá exceder á quantia de cento e sessenta contos de réis, multiplicada pelo numero de leguas que venhão a ter as duas secções da estrada, sendo as leguas de 18 ao gráo.

13ª Dos 7% que se garantem aos capitaes da companhia, quer sejam pagos pelos cofres publicos em todo ou em parte, quer provenhão puramente de lucros da companhia, 1% será applicado pela mesma companhia para formar um fundo de reserva, dividindo-se sómente o restante pelos accionistas.

Enquanto porém os juros pagos pelos cofres publicos tiverem a applicação determinada na clausula 5ª, pertencerão ao fundo de reserva os saldos que se verificarem, qualquer que seja a sua importancia.

Quando os lucros da companhia, além da dedução de 1% para fundo de reserva, deixarem um dividendo superior a 10%, o excesso será tambem applicado ao fundo de reserva.

As quantias destinadas a formar o fundo de reserva, segundo as disposições precedentes, serão pela companhia, logo que se liquidem ou recebão, postas a juros no estabelecimento bancario que mais vantagens offerecer, e os juros vencidos serão capitalizados de seis em seis mezes, podendo empregar-se em ações da mesma companhia uma terça parte que de cada vez haja de entrar para o dito fundo de reserva, capitalizando-se os dividendos pela mesma fôrma; mas esta applicação só terá lugar quando os dividendos das ações fõrem mais vantajosos que os juros obtidos dos estabelecimentos bancarios.

Logo que o fundo de reserva iguale o capital garantido, cessa a garantia de juro tanto por parte da provincia como do thesouro, e bem assim a propriedade da estrada e os seus accessorios, comprehendidos os ramaes, na conformidade da clausula 27.

Se porém acontecer que passados os vinte annos durante os quaes se garantem juros, o fundo de reserva não tenha igualado o capital garantido, conquanto cesse a garantia de juros, continuará tambem a ser augmentada pelos lucros da companhia com 1%, salvo os dividendos de 6%, com o excesso dos dividendos de 10% quando os haja e com os juros compostos das quantias reservadas, não excedendo em caso algum o prazo de quarenta annos, findos os quaes passará a estrada ao domínio publico com seus accessorios e ramaes acima mencionados.

14ª Não farão parte do capital garantido:

1º As quantias despendidas com pagamento de multas em que a companhia possa incorrer.

2º As que não se acharem comprehendidas na clausula 12ª .

3º As que se despenderem com preterição dos planos e plantas approvados.

As despezas das classes referidas não serão tambem attendidas nas contas semestraes de receita e despeza para o efeito de diminuir os dividendos.

15ª É livre á companhia estabelecer, se julgar conveniente, carros para transporte de cargas, e se o fizer, desde já se compromette a não cobrar além da taxa itineraria de 10 rs., estabelecida na clausula 24ª, mais de 20 rs. por arroba em legua pelo frete ou carreto, salvo dos objectos que devão ficar sujeitos a uma tabella especial por serem de grande volume e pouco peso, de conducção perigosa, ou que por sua fragilidade fõrem de maior responsabilidade para a companhia, sem exigir mais quantia alguma a titulo de carga ou descarga e armazenagem, uma vez que a demora nos armazens não seja

exigida pelo dono, ou causada por não serem as cargas retiradas por quem as deva receber no tempo designado nas tabellas.

As despesas com o estabelecimento de carros para transporte de cargas, e quaesquer lucros dahi provenientes não entrarão na conta do capital a que é garantido o juro de 7%, pois é assumpto completamente separado. Porém, nesse caso, os ditos carros serão sujeitos a pagar nas barreiras as mesmas taxas que pagarião se pertencessem a particulares, ou a outras empresas. O producto das taxas de barreiras será levado á conta de lucros da companhia; mas os que provierem da empresa de transporte constituirão dividendo adicional fóra das condições deste contracto. No mesmo caso fica considerado o serviço das diligencias que a companhia se compromette a estabelecer sem garantia de juros.

16ª A despeza feita por conta do capital a que se garantem juros, e bem assim o balanço da receita e despeza semestral, em face do qual tem a companhia de realizar os dividendos, ficão sujeitos á inspecção da presidencia, enquanto vigorarem as concessões deste contracto, e a mesma presidencia poderá mandar examinar a maneira por que são executadas e administrada as obras da companhia, para assegurar-se da sua perfeição, solidez e economia. Igual exame poderá mandar fazer a respeito da maneira por que fôr conservada e custeada a estrada, e guardados os respectivos regulamentos. Assim mais poderá mandar examinar a escripturação da companhia, tirar as cópias dos documentos que julgar conveniente, nenhum obstaculo poderá oppôr a direcção da companhia, ou seus agentes.

17ª A companhia fica autorisada a desapropriar, na fôrma das leis provinciaes, os terrenos e propriedades particulares de que careça para o leito da estrada, quando pelas leis vigentes ou condições de concessão aos proprietarios, não estejam sujeitos os

mesmos a cedê-los gratuitamente para estradas publicas. Poderá pela mesma fôrma desapropriar os terrenos e propriedades particulares indispensaveis para o estabelecimento de armazens, depositos, barreiras, etc.

18ª É concedido á companhia o direito de aproveitar quaesquer trabalhos executados ou começados na estrada entre Petropolis e a margem do rio Parayba por conta dos cofres publicos, sem indemnisação alguma, contanto que de nenhuma fôrma interrompa o transito publico, ou o torne difficil e perigosa.

19ª Para policia da estrada, assim como para guardar as barreiras e fazer observar os regulamentos, terá a companhia, pagos á sua custa, os guardas necessarios, os quaes serão cidadãos brasileiros, e ficarão sujeitos á inspecção das autoridades locaes, que os não poderão todavia distrahir do serviço a que são destinados, ou exigir que o fação de maneira diversa da que fôr prescripta pela companhia de conformidade com os regulamentos. O numero destes guardas, seu armamento e disciplina, serão fixados pelo governo sobre proposta da companhia.

20ª Se a despeza com a construcção das duas secções da estrada fôr inferior a tres mil contos de réis, a differença será applicada á construcção de um ramal, que derivando-se da estrada no ponto mais conveniente se dirija ao lugar da Sapucaia na margem do Parayba; este ramal deverá ser construido pela mesma fôrma que a estrada principal, e a respeito delle terá a companhia as mesmas vantagens e encargos que a respeito daquela.

Para se levar a effeito a sua construcção, a companhia mandará formar o respectivo plano e orçamento, e levantar as plantas logo que se acharem approvados os da 2ª secção, e pelo reconhecimento da extensão total das duas secções se prove a existencia de sobras, calculando-se cada legua da estrada pelo maximo custo de cento e

sessenta contos de réis. Se a despeza em que fôr orçada a construção do referido ramal fôr coberta com as sobras de que se trata, a companhia será obrigada a construí-lo dentro de um anno, contado do dia em que findar o prazo estabelecido para a 2ª secção da estrada. Se porém a despeza fôr superior, ficará livre á companhia emprehender ou não a construção do dito ramal, observando-se a respeito delle o que se dispõe na clausula seguinte.

21ª A companhia durante o tempo em que vigorar este contracto terá o direito de construir todos os ramaes que julgar convenientes para trazer á estrada principal quaesquer cargas e passageiros, uma vez que não offenda os contractos feitos com outras empresas e bem assim poderá, se lhe convier, estabelecer nelles o serviço de carros e diligencias. As quantias porém que fõrem despendidas com esses ramaes não serão levadas á conta do capital que tem garantia de juros, senão no caso de que as sommas despendidas com as duas secções da estrada e ramal para a Sapucaia sejam inferiores a tres mil contos de réis e nesse mesmo caso sómente até a concurencia desta quantia. Se os ditos ramaes tiverem mais de uma legua de extensão, fõrem macadamizados, e construidos com a devida regularidade e segurança de maneira que prestem commodo e facil transito aos carros de quatro rodas em todas as estações do anno, poderá a companhia estabelecer nelles as barreiras que couber para cobrança de taxas, segundo as regras deste contracto.

22ª A companhia não poderá impedir que os proprietarios dos terrenos proximos á estrada, o governo ou as camaras municipaes fação construir os ramaes que julgarem convenientes para communicar com a estrada. Os carros e animaes dos proprietarios de terrenos que a estrada percorrer não serão sujeitos a taxa alguma dentro dos limites dos mesmos terrenos, contanto que esses carros sejam de eixo fixo, e que os proprietarios

observem as regras estabelecidas para a policia da estrada. Todas as vezes, porém, que os carros e animaes sahirem dos limites das fazendas a que pertencerem, ficarão sujeitos ao pagamento das taxas nas barreiras por onde passarem.

23^a A companhia será isenta de pagar na estrada que lhe é concedida, e nos ramaes que construir ao adaptar ao transito de carros de quatro rodas, qualquer taxa de passagem em favor dos cofres provinciaes ou municipaes, salvo na pote construida á custa da provincia sobre o rio Parahyba junto á villa do mesmo nome, na qual gozará contudo de uma redução de 10 % sobre as taxas das tabellas que o governo estabelecer, e será preferida em igualdade de circunstancias a qualquer outro arrematante se essa renda tiver de ser arrematada.

24^a O presidente da provincia organizará, de accordo com a companhia, tabellas das taxas que se houverem de cobrar nas barreiras, ficando desde já estabelecido que a taxa sobre os vehiculos de carga será na razão de 10 réis por arroba em cada uma legua de 18 ao gráo. As barreiras poderão ser estabelecidas nas próprias estações da companhia, se assim lhe convier, comtanto que não seja no interior das povoações, e não distem uma das outras menos de duas nem mais de quatro leguas.

25^a O presidente da provincia organizará igualmente, de accordo com a companhia, as tabellas dos preços de passagens nas diligencias, segundo as classes dos lugares que occuparem os passageiros, determinando o peso das malas ou carga que cada um poderá gratuitamente trazer comsigo. A tabella não será inferior ao que fôr estabelecido para a mesma companhia, em virtude do decreto imperial de sua incorporação.

26^a Concluidas as obras da 1^a secção da estrada, e estabelecido nella o serviço regular de carros, o presidente da provincia, se julgar conveniente, porá a cargo da

companhia a conservação da estrada normal da serra da Estrella, permittindo-lhe a cobrança de taxas iguaes ás estabelecidas na estrada construida pela companhia, uma vez que desse encargo lhe não resultem prejuizos.

27^a Ao cessar a propriedade da estrada deverá a companhia entrega-la ao dominio publico em perfeito estado de conservação, assim como os ramaes e as obras permanentes e fixas que della fizerem parte, comtanto que seu valor tenha entrado no do capital garantido; e se nessa occasião não se achar assim conservada, os reparos serão ordenados pela presidencia da provincia á custa da companhia, ficando sujeito a esta despeza o fundo de reserva, que só será dividido entre os accionistas depois de satisfeito aquelle encargo. Se as despesas com taes reparos deixarem descoberto o capital da companhia, que deverá achar-se representado pelo fundo de reserva, continuará a companhia a gozar da estrada com as vantagens concedidas, menos a garantia de juros, até preencher-se a somma daquelle capital, não excedendo o prazo da clausula 13^a, e ficando em todo o caso a companhia obrigada a entrega em perfeito estado de conservação.

Fica tambem entendido que as obras accessorias do serviço da estrada realisadas com capitaes que não gozem da garantia de juros, ou que excedão ao maximo garantido, continuarãõ a ser propriedade da companhia, salvo o caso de indemnisação convencional, ou deapropriação na fôrma das leis.

28^a Depois de 10 annos contados do dia em que a estrada principal fôr franqueada ao transito publico, poderá o governo desapropriar a companhia, pagando-lhe uma quantia que, junta ao fundo de reserva então existente, iguale o capital despendido com a estrada e seus accessorios, e uma indemnisação correspondente á differença entre o juro de 7% e o dividendo calculado pelo termo médio dos 5 ultimos

annos, multiplicada aquella differença pelo numero de annos que faltar para trinta, contados do dia em que se houver verificado a primeira entrada de capitaes para o cofre, ou deposito em que tenham de ficar á disposição da direcção da companhia para realizar a empresa, ou seja por via de emprestimo, ou de prestações dos accionistas.

29ª As questões que se suscitarem entre a presidencia e a companhia ácerca de seus direitos e obrigações serão decididas, sem recurso algum, por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo governo, outro pela companhia, e o terceiro por accordo de ambas as partes. Na falta deste accordo a sorte decidirá entre quatro nomes, dos quaes dous serão apresentados por cada uma das partes, e tirados d'entre os magistrados vitalicios residentes na provincia ou na côrte se a questão fôr de direito, d'entre os officiais superiores do corpo de engenheiros se versar sobre objecto que exija conhecimentos especiaes de engenharia.

30ª A companhia fica sujeita:

1º A uma multa de dez contos de réis quando não se ache concluida no respectivo prazo cada uma das secções da estrada mencionadas na clausula 2ª, se o ramal de que trata a clausula 20ª, verificada a obrigação ahi estabelecida, salvo se a demora não exceder a 3 mezes, e fôr convenientemente justificada.

2º A uma multa igual á primeira, se a demora exceder a 6 mezes, caducando tambem o contracto, salvos os casos de força maior devidamente qualificados, e provados.

3º Á multa de um conto de réis por cada vez que o transito de carros e carruagens fôr interrompido, em qualquer das secções por mais de 15 dias; de dous contos se a interrupção exceder a 30 dias, e assim por diante até 6 mezes, findos os quaes caducará tambem o contracto, salvos os casos de força maior.

31ª Nos casos de caducidade do contracto cessa a garantia de juros e seu pagamento. A mesma garantia suspende-se, e o pagamento de juros não terá lugar pelo tempo da interrupção do transito dos carros e carruagens, e suspensão ou redução das taxas de barreira.

32ª Quando, por não ser a estrada convenientemente conservada, o transito dos carros se torne difficil ou incommodo, a presidencia da provincia poderá reduzir á metade, e mesmo suspender totalmente a cobrança das taxas de barreira, até que se fação os convenientes reparos na secção ou secções arruinadas no todo ou em parte.

A imposição das multas e qualquer das penas aqui estabelecidas será determinada pela presidencia, precedendo audiencia da companhia e provadas as suas faltas.

33ª Se a estrada voltar ao dominio publico antes do prazo de 40 annos, não sendo por caducidade do contracto em consequencia de faltas da companhia, poderá esta usar gratuitamente pelo tempo que faltar para completar aquelle prazo, não excedendo de 10 annos, dos armazens e depositos pertencentes ao serviço da estrada, ficando obrigada aos reparos necessarios, e a entrega-los em perfeito estado de conservação, e sujeita aos regulamentos que se estabelecerem para a administração de taes estabelecimentos quando tenham de ser franqueadas ao publico.

Esta concessão não comprehende as casas destinadas para barreiras e pessoal empregado na cobrança das taxas respectivas.

Está conforme. – O official-maior da secretaria do governo, Angelo Thomaz do Amaral.

Decreto N. 3.325 – de 29 de Outubro de 1864

Transfere ao Estado a propriedade da estrada de rolagem denominada – União e Industria

Usando da autorização concedida pela Lei nº 1.231 de 10 de Setembro do corrente anno, Hei por bem approvar as condições que com este baixão, assignadas por José Liberato Barroso, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, para transferir ao Estado a propriedade da estrada de rodagem denominada – União e Industria.

Palacio do Rio de Janeiro em vinte e nove de Outubro de mil oitocentos sessenta e quatro, quadragésimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador

José Liberato Barroso

Condições a que se refere o Decreto nº 3.325 de 29 de Outubro de 1864.

1ª

A Companhia – União e Industria – faz cessão ao Governo Imperial da estrada de rodagem que construiu da Cidade de Petropolis ao Juiz de Fóra, na Provincia de Minas, com as pontes e mais obras da mesma estrada, ramaes em construcção, casas de barreiras e pertenças da arrecadação de taxa.

E cede igualmente os juros garantidos pelos Governos geraes e provinciaes de Minas e do Rio de Janeiro, a contar, quanto nos dous primeiros, do dia em que a Companhia deixou de os receber, e quanto ao ultimo, da data deste contracto.

2ª

A Companhia obriga-se:

§1º A conservar por espaço de quinze annos, a estrada, os ramaes existentes e os que construir, de modo a darem bom transito para a viação de carros em todas as estações do anno, sujeitando-se á fiscalisação do Governo.

§2º A continuar na direcção da Colonia D. Pedro II, mantendo a expensas suas, e renunciando qualquer auxilio do Governo geral, as escolas actuaes, e o culto catholico e protestante emquanto não fôr a mesma colonia emancipada.

§3º A liquidar suas contas com os colonos, dentro do prazo de quatro mezes, a abater em beneficio delles tanto quanto baste para que o valor das terras, medição e caminhos coloniaes, não importem mais de dez réis por braça quadrada, e a entregar-lhes dentro daquelle prazo, os titulos definitivos de suas propriedades, podendo a Companhia garantir-se pelo saldo das referidas contas com hypotheca das mesmas terras e benfeitorias.

§4º A estabelecer dentro do prazo de dous annos, e em contiguidade á colonia D. Pedro II, cincoenta familias de colonos nacionaes, com propriedade livre e nas mesmas condições de contracto feito com os colonos allemães, vendendo-lhes terras por preço que não exceda o seu custo, inclusive as despezas relativas a caminhos coloniaes, medição dos lotes e arranchamentos provisorios; e bem assim a fundar e manter uma escola pratica de agricultura onde se ensinem gratuitamente os methodos aperfeiçoados de lavoura e de criação de animaes domesticos.

§5º A concluir, sem dispendio do Estado, o ramal que da estação da Serraria se dirige á Cidade do Mar de Hespanha.

§6º A conduzir as malas do Correio para a Provincia de Minas, quando findar o respectivo contracto, e emquanto tiver a Companhia a seu cargo a conservação da estrada, por preço nunca excedente ao que presentemente recebe do empresario daquelle serviço.

3ª

Subsistem em vigor as obrigações e direitos que tem a Companhia em relação ás diligencias e outros vehiculos de transporte.

4ª

O Governo Imperial recebe da Companhia – União e Industria – a estrada e mais objectos de que trata a condição primeira deste contracto no valor de 9.161:801\$682, que lhe serão pagos pela seguinte fórma:

§1º Com a exoneração da responsabilidade da Companhia pelo capital levantado em Londres na importancia de 6.000:000\$000.

§2º Com a quitação do que deve a Companhia á massa falida de A. J. A. Souto & Comp, na importancia de 2.000:000\$000.

§3º Com a quitação do que deve a Companhia a Bahia & Irmãos, na importância de 266:342\$660.

§4º Em apolices da dívida pública e entregues á Companhia na importância de 895:459\$022.

5ª

Para fazer face ao pagamento de que trata a condição antecedente o Governo emitirá apolices da dívida pública pelo valor nominal de 1:000\$000 cada uma, vencendo juros de 6% ao anno a contar da data deste contracto, sendo as fracções de conto de réis pagas em dinheiro.

6ª

O Governo desiste em favor da Companhia do direito de receber a quantia de 200:000\$000 que lhe havia concedido por emprestimo para o estabelecimento da Colonia D. Pedro II, e bem assim dos juros do emprestimo de Londres vencidos até hoje.

7ª

O Governo cede á Companhia o producto das taxas itinerarias e barreiras existentes, durante o prazo de quinze annos, ficando á cargo da Companhia a sua arrecadação, usufruindo ella para este fim as casas de barreiras e suas pertenças.

Fica, porém, entendido que o saldo que resultar desta verba de receita, depois de paga a despeza de conservação da estrada, pertencerá á Companhia, e não será o Governo responsavel por qualquer deficit que por ventura se possa dahi originar.

8ª

A Companhia não poderá reclamar do Governo indemnisação alguma sobre qualquer pretexto e com os seus haveres garantirá o fiel cumprimento das condições acima estipuladas, e de quaesquer reclamações de terceiro.

9ª

Ficão em vigor os contratos existentes na parte em que não forão alterados pelo presente.

Palacio do Rio de Janeiro em 29 de Outubro de 1864. – José Liberato

Barroso.