



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS - UFAM
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS - IFCHS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH/UFAM

VAPORES DE MAUÁ

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)

ROBERTA KELLY LIMA DE BRITO

MANAUS

2018



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS - UFAM
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS - IFCHS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH/UFAM

ROBERTA KELLY LIMA DE BRITO

VAPORES DE MAUÁ

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas como requisito para a obtenção do grau de Mestre em História.

ORIENTADORA: PROF.^a. PATRÍCIA MARIA MELO SAMPAIO

MANAUS

2018

ROBERTA KELLY LIMA DE BRITO

VAPORES DE MAUÁ

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas como requisito para a obtenção do grau de Mestre em História.

Aprovada em 26 de julho de 2018

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Patrícia Melo Sampaio – Presidente
(Universidade Federal do Amazonas – UFAM)

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – Membro externo
(Universidade Federal Fluminense – UFF)

Prof.^a Dr.^a Márcia Elaine de Souza e Mello – Membro interno
(Universidade Federal do Amazonas – UFAM)

Prof. Dr. Rafael Ale Rocha – Membro externo
(Universidade do Estado do Amazonas – UEA)

Prof. Dr. Hideraldo Lima da Costa – Membro interno
(Universidade Federal do Amazonas – UFAM)

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

B862v Brito, Roberta Kelly Lima de
Vapores de Mauá : A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871) / Roberta Kelly Lima de Brito. 2018
183 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Patrícia Maria Melo Sampaio
Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas.

1. navegação a vapor. 2. Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. 3. Amazônia. 4. Barão de Mauá. I. Sampaio, Patrícia Maria Melo II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

AGRADECIMENTOS

Agradecer é algo que sempre temos que fazer, principalmente numa longa jornada como esta, pois sem o apoio de muitos seria impossível percorrer esta trajetória. Aos que estiveram perto de mim, conheceram de perto as aflições e alegrias que este trabalho me trouxe, que sabem também do seu significado acadêmico e pessoal, meu muito obrigado, por tudo. Em especial, agradeço a Deus, pelo equilíbrio e auxílio contínuo.

À Professora Patrícia Melo Sampaio, por todo o apoio, pela paciência, pela orientação acadêmica e, muitas vezes, psicológica. Por ter estado comigo desde os primeiros momentos da graduação e por sua disposição a ensinar, corrigir e amparar, por sua firmeza e incentivo em todos esses anos. Sou-lhe imensamente grata por ter permitido que eu desenvolvesse o projeto de iniciação científica sobre os núcleos coloniais da Companhia, pois esta dissertação é fruto dos seus questionamentos e reflexões daquela época, que foram se transformando a cada olhar que lançávamos sobre as fontes e historiografia.

Grata pela bolsa concedida pela CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) durante esta pesquisa e à formação possibilitada pela Universidade Federal do Amazonas, por meio de professores que se dedicaram a orientar o caminho do ensino e pesquisa em História. Aos que participaram da minha Banca de Qualificação, professora Márcia Eliane de Souza e Mello e professor Hideraldo Lima da Costa, pelas preciosas correções e pelos apontamentos. Aos professores Carlos Gabriel Guimarães (UFF) e Alexandre Macchione Saes (USP) que, quando participei do XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional, fizeram questionamentos e observações e levaram-me a refletir acerca de muitos pontos importantes no desenvolvimento da pesquisa.

A todos os que sempre me receberam nas bibliotecas e arquivos, sou grata especialmente a toda equipe do Arquivo Público do Amazonas, do Centro Cultural Povos da Amazônia e do Arquivo Público do Pará. Ao Jean Campos, graduando em Geografia na Universidade Federal do Amazonas, pela elaboração dos mapas constantes neste trabalho. Excelente profissional, revelou sua extrema paciência através de minha pessoa, meu muito obrigada por tudo.

Aos amigos que acompanharam mais de perto minha vida acadêmica, Maycon dos Santos, muito obrigada por todas as conversas, questões, palavras de consolo e otimismo, sem você este caminho teria sido muito mais difícil, sua amizade foi um grande presente que recebi. Jeová Lemos, Camila Monção, Milena d'Araújo, Laura Blanco, lhes agradeço também pelas conversas, esclarecimentos e palavras de incentivo. Não posso deixar de mencionar

Miguel Antônio Akel e Michele Pires pelo prazer da companhia, pelas leituras e indicações, pelo incentivo e cuidado. Sua amizade é inestimável. Ao secretário do PPGH, Jailson, por toda a paciência e por responder as muitas perguntas que eu sempre fazia.

Minha gratidão imensurável à minha família, sem eles, nada eu seria. Sou imensamente agradecida à minha mãe, Maria Cristina, e minha avó, Lavínia. Sem estas duas mulheres eu jamais teria chegado até aqui, sua enorme paciência, ensinamentos e cuidados me sustentaram e me sustentam. Ao meu irmão, Edward Jr., pelo mesmo questionamento feito ao longo de todo o curso “Mas sobre o quê tu tá estudando? Fala aí pra mim” e por, às vezes, dizer que a vírgula está no lugar errado. Agradeço também ao meu avô, Gentil, aos meus tios, Kátia, Izabel, Gentil Filho e Edmundo, ao meu padrasto, Edward, primas Déborah Cristina e Rebeca, que estiveram perto de mim nesta jornada e cuidaram de mim.

Sou grata, em especial, a duas pessoas que me motivaram de todas as maneiras possíveis para chegar até aqui: meu amado companheiro, Marcos Roberto, e Aline Ribeiro, uma irmã que a vida me presenteou. Agradeço também a todos os amigos que estiveram perto de mim em minha caminhada pessoal: Priscila, Filipe, Áurea, Lara, Ariana, Mônica, Osmarina, Marcelo, Deborah, Israel, William e Núbia, grata pelos momentos preciosos conselhos e incentivo. Aos amigos de oração e meditação, Andreza, Luana, Alexander, Antônio, Hiroshi, Yeda, Jéssica, Roberto, Marcos Felipe.

Agradeço a todos os colegas da escola onde trabalho por sempre perguntarem pela dissertação e me incentivarem, a força de vocês foi importante neste processo. Em especial, sou grata ao gestor Emanuel Cardozo, por sua compreensão, à minha antiga gestora, Conceição Pinheiro por todo o apoio logo no início desta jornada.

Aos que por ventura eu não tenha citado, peço desculpas pela falha e esclareço que o nosso encontro em algum momento da vida também contribuiu para minha formação. Novamente, a todos os mencionados aqui, meu muito obrigada!

“Os rios são meio de vida e de comunicação, espaço de trabalho; nas suas águas são transportadas pessoas, mercadorias e ideias de forma inseparável. Nelas as fronteiras nacionais perdem sentido, tornam-se mais arbitrárias, pois as mesmas águas banham todas as nações que as margeiam.”

Vitor Wagner, No rio Prata, 2009, p.22

RESUMO

A navegação a vapor na Amazônia foi um tema bastante discutido desde o início do século XIX. No entanto, essa navegação só foi efetivada em 1853, por meio de um contrato com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, sob a direção de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Essa empresa atuou por dezoito anos, navegando de um extremo ao outro da região (de Belém, no Pará, a Nauta, no Peru). Além da atividade de navegação, esta empresa também realizou a atividade de colonização, outra importante temática no século XIX. Esta pesquisa tem como foco compreender a Companhia do Amazonas enquanto um empreendimento comercial, parte de um projeto político e econômico, e reconstituir suas atividades, esboçando o seu funcionamento na região.

Palavras-chave: navegação a vapor, Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, Amazônia, Barão de Mauá

ABSTRACT

The steam navigation in the Amazon was a subject much discussed since the beginning of the 19th century. However, this navigation was only effected in 1853, by means of a contract with the Navigation and Commerce Company of Amazonas, under the direction of Irineu Evangelista de Souza, the Baron of Mauá. This company served for eighteen years, sailing from one extreme to another in the region (from Belém, in Pará, to Nauta, in Peru). In addition to the navigation activity, this company also carried out the activity of colonization, another important theme in the nineteenth century. This research aims to understand the Company of Amazonas as a commercial enterprise, part of a political and economic project, and reconstitute its activities, outlining its operation in the region.

Keywords: Steam navigation, Amazon Steam Navigation and Commerce Company, Amazon, Baron of Mauá

LISTA DE QUADROS, TABELAS, GRÁFICOS E MAPAS.

Quadros

Quadro 1- Artigos dos Estatutos antes e depois das modificações realizadas pelo Decreto n.1.055, de 20 de Outubro.	39
Quadro 2 - Linhas, portos, escalas, número de viagens e subvenção por viagem, determinados pelo Decreto n. 1.445 de 02 de outubro de 1854.	55
Quadro 3 – Quadro da Diretoria da Companhia do Amazonas em 1857-1858.....	65
Quadro 4– Estimativa de dividendos distribuídos por ação	77
Quadro 5 - Vapores e linhas a que serviam em 1865.	85

Tabelas

Tabela 1 - Lugares destinados ao assentamento das colônias	54
Tabela 2 – Pessoal empregado nas Oficinas de Máquinas e Naval, em 1863.....	108

Gráficos

Gráfico 1 - Valores de fretes e passagens arrecadados na 1ª linha em 1853-1854.....	51
Gráfico 2– Valores das passagens arrecadados nos portos da 1ª Linha (Belém – Manaus) nos anos de 1853-1854.....	52
Gráfico 3 –Valores dos fretes arrecadados nos portos da 1ª linha (Belém – Manaus) nos anos de 1853-1854.....	52
Gráfico 4 - Valores de fretes e passagens arrecadados na 1ª linha em 1855-1856.....	59
Gráfico 5 - Valores das passagens e fretes arrecadados nas 4 linhas no ano de 1855.....	60
Gráfico 6 - Valores das passagens e fretes arrecadados nas 4 linhas no ano de 1856.....	60
Gráfico 7 – Gráfico dos valores dos gêneros exportados e importados entre o Peru e portos brasileiros, nos vapores da Companhia do Amazonas, entre 1856 – 1858	68
Gráfico 8 – Receita Geral da Companhia do Amazonas entre 1857-1860.....	70
Gráfico 9- Receita, despesa e fundo de reserva de 1853 a 1863	76
Gráfico 10- Quantidade de cacau e borracha exportados nos vapores da Companhia do Amazonas, entre 1858-1869 (em arrobas).....	83
Gráfico 11 - Valores das Exportações e Fretes arrecadados pelos navios da Companhia do Amazonas (1860-1869)	93
Gráfico 12- Pessoal empregado nos navios da Companhia do Amazonas (1857)	103
Gráfico 13 – Faixa Etária dos colonos vindos a bordo do vapor <i>Tapajós</i> (1855).....	112

Mapas

Mapa 1 - “A indecisão das fronteiras no século XIX, e a contribuição do Barão de Ponte Ribeiro”	22
Mapa 2 - Trajeto das 2 linhas de navegação da Companhia do Amazonas (1853).....	48
Mapa 3- Trajeto das 4 linhas de navegação da Companhia do Amazonas (1854).....	57
Mapa 4 – Trajeto das 3 linhas de navegação da Companhia do Amazonas,	74
Mapa 5 – Trajeto das 3 linhas de navegação da Companhia Fluvial Paraense, no Pará (1867)	88

Mapa 6 – Trajeto das 7 linhas de navegação previstas para os navios da Companhia Fluvial do Alto Amazonas (1867-1872)	92
Mapa 7 – Trajeto das 7 linhas de navegação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1869).....	98
Mapa 8 - Localização da antiga colônia Mauá	111
Mapa 9 – Localização da antiga colônia Itacoatiara.....	115

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I -O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS	20
1.1. Por onde navegar	20
1.2. Propostas e reivindicações para a instituição da navegação a vapor.....	24
1.3. Mauá e a criação de uma empresa de navegação a vapor na Amazônia	30
1.4. A organização da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.....	37
1.5. A criação da Província do Amazonas: outra estratégia de administração e garantia da soberania brasileira na Amazônia.....	40
1.6. A navegação a vapor e a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas na historiografia.....	41
CAPÍTULO II -OS PRMIEIROS ANOS DE FUNCIONAMENTO DA COMPANHIA DO AMAZONAS.....	45
2.1. Uma amostra dos serviços de navegação e a reforma contratual de 1854	45
2.2. 1857: novos acordos e um novo contrato	62
2.3. O pós 1857: rupturas, continuidades e inovações.....	64
CAPÍTULO III – A COMPANHIA DO AMAZONAS NA DÉCADA DE 1860: A FORÇA MÁXIMA E O SUSTAR DOS VAPORES	75
3.1. O decênio e os apontamentos futuros	75
3.2. As mudanças na década de 1860	79
3.3. A Companhia do Amazonas diante da efetiva abertura do rio Amazonas e da concorrência.....	86
3.4. A transferência da Companhia do Amazonas aos ingleses	95
CAPÍTULO IV - TRABALHO E COLONIZAÇÃO: A MÃO DE OBRA E OS NÚCLEOS COLONIAIS DA COMPANHIA DO AMAZONAS	102
4.1. Em água e em terra: apontamentos sobre os trabalhadores nos navios e nas oficinas da Companhia do Amazonas.....	103
4.2. Os colonos do Barão: trabalho e colonização na província do Amazonas no século XIX	109
4.2.1. Mauá: a primeira colônia da Companhia do Amazonas	111
4.2.2. Itacoatiara: uma experiência de trabalho agrícola e industrial.....	114

CONCLUSÃO.....	125
FONTES E BIBLIOGRAFIA	129
ANEXOS	136
Anexo A– A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1894): Coletânea de Leis, Decretos e normas afins.....	136
Anexo B – Contrato celebrado pela presidência da Província do Pará com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 12 de abril de 1862.	173
Anexo C – Quadro dos Deputados provinciais e seus posicionamentos em relação à abertura do rio Amazonas.	177
Anexo D – Quadro dos vapores da Companhia do Amazonas	178
Anexo E – Imagens	180

INTRODUÇÃO

A navegação sempre foi um importante meio de comunicação em todas as partes do mundo. Na Amazônia, sua relevância é incontestável, especialmente por se tratar de uma região com grandes extensões de vias navegáveis, como rios, lagos e igarapés, sendo esta modalidade com grande valia ainda hoje. Em março de 2017, o Portal Amazônia publicou uma matéria com dados do Sindarma (Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas) a respeito do crescimento de cargas e passageiros no Estado do Amazonas, mencionando, também, a falta de uma legislação e investimentos na navegação fluvial.¹

Trabalho recente indica que o transporte fluvial viabiliza a UO-AM (Unidade Operacional da Amazônia), de produção de óleo e gás da Petrobrás, uma atividade importante para a região. Outro estudo relaciona a importância desta modalidade de transporte ao direito da dignidade da pessoa humana, pois permite a comunicação entre pessoas, o acesso a bens de consumo, as trocas comerciais e o desenvolvimento econômico.² Em suma, é

[...] de grande importância, fazendo a ligação entre a capital, Manaus, e cidades do interior, tendo como foco principal o transporte de pessoas, gêneros alimentícios e as mais variadas cargas, para abastecer as regiões interioranas da maior bacia hidrográfica do mundo. Essa via é um componente socioeconômico essencial para a vida ribeirinha, principalmente se considerarmos que o perfil dos usuários deste serviço é composto por pessoas que têm, na grande maioria das vezes, o fluvial como a única forma de transporte, sendo assim uma necessidade básica da população de toda a região. O comércio de cargas e passageiros através dos rios é indispensável para as comunidades ribeirinhas, tanto quanto para aqueles municípios de maior índice de desenvolvimento, pois promove nesses locais um progresso socioeconômico bastante significativo, gerando emprego, renda e continuidade do transporte de passageiros e carga.³

Esta fala do século XXI confunde-se com as falas do século XIX, em defesa da navegação, especificamente a vapor, tido como algo de grande importância para o desenvolvimento desta região. A navegação a vapor representou um significativo avanço

¹ MIRANDA, Hellen. Transporte fluvial de cargas e passageiros cresce no Amazonas. Publicado em 19/03/2017. Portal Amazônia, Economia. Disponível em: <http://portalamazonia.com/noticias/transporte-fluvial-de-cargas-e-passageiros-cresce-no-amazonas>. Consultado em: 18/06/2017.

² PINTO, Luis Arthur; LEE, Jun e JONQUA, Julien Pierre. A importância do transporte fluvial para a unidade operacional da Amazônia. In: *XXXI Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Inovação Tecnológica e Propriedade Intelectual: Desafios da Engenharia de Produção na Consolidação do Brasil no Cenário Econômico Mundial*. Belo Horizonte, 04 a 07 de outubro de 2011, p. 01 e MEDEIROS, Juliana Terezinha da Silva. *O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia*. Dissertação (Mestrado) Universidade do Estado do Amazonas, Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental, 2012, p. 06.

³ PORTO DE MANAUS. Navegação regional e sua importância. Publicado em 24/08/2015. Disponível em: http://www.portodemanous.com.br/?pagina=publicacao&cd_publicacao=132&cd_tipo. Consultado em: em: 05/10/2016.

técnico, possibilitando viagens mais rápidas e seguras para um maior número de passageiros e cargas, diminuindo as despesas financeiras e acelerando os fluxos comerciais, já que seria possível atravessar o oceano em menos tempo.

Ela foi inaugurada nos Estados Unidos, país pioneiro nas viagens transatlânticas na primeira metade do século XIX. Contudo, o aperfeiçoamento coube à Inglaterra que, de acordo com Marcos Sampaio, era quem possuía os elementos necessários em abundância em seu território: o ferro e o carvão. No Brasil, no sentido de promover e organizar a navegação a vapor, conforme Bruna Dourado, foram lançadas medidas como o *Decreto n. 60 de 08 de outubro de 1833*, no qual era autorizado ao governo imperial contratar companhias nacionais ou estrangeiras para navegar rios e baías do Império. A primeira empresa a estabelecer a navegação a vapor foi a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, em 1837, oferecendo linhas que iam de Belém ao sul do país, chegando a alcançar o Uruguai⁴

Na segunda metade do século XIX, esta modalidade de transporte se expandiu e outras companhias de navegação a vapor foram criadas, realizando o serviço entre as províncias do Brasil. No relatório do Ministro dos Negócios do Império, João de Almeida Pereira Filho⁵, em 1860, além da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, constavam a Companhia Espírito-Santo, Companhia Bahiana, Companhia Pernambucana, Companhia de Navegação Alto Paraguay, além da que se constitui como objeto desta pesquisa: a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.⁶

O estudo da trajetória da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas é importante para compreender uma relevante transformação técnica no transporte fluvial na Amazônia oitocentista – introdução e consolidação da navegação a vapor – e as alterações nas comunicações, enquanto parte de desdobramentos políticos e econômicos. Contudo, sua

⁴ DOURADO, Bruna Iglezias Motta. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE)*, Niterói, RJ, 28 a 30 de agosto de 2017, p. 04. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/38%20Os%20prim%C3%B3rdios%20da%20navega%C3%A7%C3%A3o%20a%20vapor%20no%20Brasil%20cabotagem%20e%20privil%C3%A9gios.pdf>. Consultado em: 20/02/2018 e SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a vapor (1839-1894)*, Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2006, p.22-23; 39-40.

⁵ João de Almeida Pereira filho nasceu em 1826, no Rio de Janeiro e faleceu em 1883. Formado em Direito pela faculdade de São Paulo, foi deputado e, depois, encarregado pelo Ministério dos Negócios do Império. Autor de “Auxílios à Lavoura: considerações sobre o projeto apresentado pela comissão especial da câmara dos Srs. Deputados, Rio de Janeiro, 1875, além de outros em revistas acadêmicas. BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1893, Vol. 2, p. 318. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681>. Consultado em 02/09/2018.

⁶ PEREIRA FILHO, João de Almeida. *Relatório apresentado pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império João de Almeida Pereira Filho*. Rio de Janeiro, Typ. de Laemmert, 1860, p.43-46. Disponível em: <http://www-aps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>. Consultado em 15/02/2017.

instituição não aconteceu facilmente, mas foi evocada como necessária para o desenvolvimento da Amazônia já que, na perspectiva da administração, oferecia muitos benefícios, como encurtar as distâncias, dinamizar o comércio, facilitar as comunicações, defender e povoar os lugares longínquos. Era necessário, sobretudo, que se organizasse esta instituição, garantindo, assim, o controle sobre as comunicações e operações comerciais.

Com a instauração do Império brasileiro, em 1822, e a união da Amazônia a este Império, em 1823, a questão da navegação a vapor não se apresentava somente como econômica, mas também política, devendo garantir a presença brasileira nas fronteiras, protegendo das cobiças estrangeiras, além de desenvolver o comércio, aumentando a capacidade de transporte de pessoas e mercadorias, num período de tempo muito menor e a preços reduzidos.

Neste contexto, foi criada a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 1852, que atuou até 1871, sendo transferida aos ingleses. Esta empresa foi autorizada a efetivar a navegação a vapor no rio Amazonas e seus afluentes – tocando os portos do Pará, Amazonas e chegando a Nauta, no Peru – no transporte de passageiros e cargas, além de poder realizar operações comerciais, sob a direção de Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá. Ademais, também coube a esta empresa a atividade de colonização da região na década de 1850, outra preocupação das autoridades central e locais, que tinha muitos objetivos comuns com a navegação.

A Companhia do Amazonas foi a primeira deste tipo a operar na região, teve o apoio das administrações (central e locais), esteve sob o comando de Mauá, considerado um grande empresário do século XIX, e durou quase vinte anos, sendo um marco na história dos transportes fluviais na Amazônia, necessitando de estudos que acompanhem sua trajetória e apontem sua relevância. Neste sentido, o objetivo desta dissertação é analisar a trajetória empresarial da Companhia do Amazonas, observando os interesses políticos em sua formação e reconstituindo suas atividades, com a finalidade de recuperar o modo de funcionamento da empresa na região.

No capítulo 1 reconstituímos os debates, propostas e decisões para a instituição da navegação a vapor na Amazônia, por meio de uma historiografia consolidada que oferece diferentes visões acerca dos interesses envolvidos na criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Além disto, documentos como relatórios ministeriais, das províncias do Amazonas e do Pará – disponíveis no acervo digital do Center for Research Libraries (CRL), da Universidade de Chicago, dos EUA – e a legislação referente à Companhia do Amazonas – catalogada na “Coletânea de Leis, Decretos e Normas afins” e disponível no

anexo A desta dissertação – auxiliam na reconstituição da empresa e na compreensão de sua organização, resultado de intensos debates, concessões e revogações entre o Executivo, Legislativo e Irineu Evangelista de Souza.

No capítulo 2 analisamos o funcionamento da Companhia do Amazonas de 1853 a 1871. Neste capítulo, observamos a fase de estruturação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, as primeiras atividades realizadas por ela e as mudanças de contrato em 1854 e em 1857, sendo o contrato deste último ano o que permaneceu até o fim da empresa, a despeito de umas poucas alterações pontuais. Além disso, tentamos evidenciar as rupturas e continuidades na empresa após este contrato.

No capítulo 3 buscamos acompanhar o estado da empresa na década de 1860, diante das mudanças provocadas pela exploração da borracha, pela abertura do rio Amazonas e pela criação de outras duas companhias de navegação a vapor na Amazônia. Por fim, neste capítulo, procuramos entender quais razões levaram Irineu Evangelista de Souza a pedir autorização do governo imperial para transferir a empresa aos ingleses e o porquê de o governo ter concedido tal autorização em 1871.

Para a construção destes capítulos, a historiografia continua sendo de grande valia, assim como os relatórios ministeriais e provinciais e a legislação. Acrescenta-se os relatórios da Companhia do Amazonas aos seus acionistas, disponíveis no Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (IHGB), que detalham sobre tais atividades, propriedades, lucros e despesas, além de oferecerem relatos sobre os acordos com o governo, sob perspectiva diferente dos relatórios.⁷

O capítulo 4 é dividido em duas partes. Na primeira, buscamos recuperar os trabalhos realizados nos navios e nas oficinas da Companhia do Amazonas, traçando algumas características dos trabalhadores e das condições a que estavam submetidos. Na segunda parte, analisamos a efetivação do projeto de colonização por parte da Companhia do Amazonas, atrelado a um discurso do benefício da imigração, evidenciando a presença dos trabalhadores estrangeiros assentados nestes núcleos coloniais e algumas dimensões de suas experiências.

Para isto, a historiografia, a legislação e os relatórios ministeriais, de província e da Companhia já mencionados, continuam norteando os debates, em conjunto com jornais, livro da agência da Companhia em Manaus, registro das correspondências da província do

⁷ Grata à Prof.^a Patrícia Melo Sampaio que cedeu o livro da Agência da Companhia no Amazonas, os relatórios aos acionistas da Companhia do Amazonas e os documentos da Série Justiça, coletados durante suas pesquisas no Arquivo Público do Estado do Amazonas, no IHGB e no Arquivo Nacional, respectivamente.

Amazonas para o Ministério do Império, documentos da Série Justiça e ofícios da Companhia do Amazonas, disponíveis na Hemeroteca Digital, da Biblioteca Nacional, no Arquivo Público do Amazonas, no Arquivo Nacional e no Arquivo Público do Pará, respectivamente, auxiliaram na construção deste capítulo apontando projetos, embates e modos de vida. Alguns relatos de viajantes e obras produzidas no século XIX também contribuíram para a construção dos capítulos, destacando-se as obras do deputado Aureliano Cândido Tavares Bastos, para o Capítulo 2, e o viajante Robert Avé-Lallemant, para o Capítulo 3.

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas – enquanto empresa produtora e/ou distribuidora de bens e serviços⁸ – pode ser entendida a partir da premissa de Barbara Levy, na qual ela é:

[...] parte de um sistema de instituições interatuantes [...] Como parte interorgânica da sociedade, sua atuação repercute sobre a estrutura social na qual se desenvolve e é, por sua vez, influenciada por ela.⁹

O estudo da história das empresas, segundo Almir Pita, configurou-se como um campo particular de estudo da História Econômica, revelando uma dimensão concreta e palpável, “[...] num nível microscópico, desvendando os homens em atividade e os processos produtivos”. Ele recorre a Jean Bouvier que define a História Econômica como o “[...] estudo dos fatos da produção e das trocas e de como estas evoluem através dos tempos e dos espaços”, são nestes espaços, que têm como característica as unidades de produção de uma determinada época e sistema econômico, que o autor situa a História de Empresas.¹⁰

Eulália Lobo ressalta o desenvolvimento da “história dos negócios”, em 1926, nos Estados Unidos, a partir da formação da *Business History Society* e do lançamento do *Journal of Economic Business History*, em 1928. Segundo a autora, “[...] este grupo caracterizava-se pelo estudo isolado de empresas, sem integrá-las num contexto socioeconômico.” Entretanto, em 1944, Arthur Harrison Cole fundou um Centro de História Empresarial em Harvard, onde

⁸ DALLA COSTA, Armando. História e historiografia empresarial: acesso e utilização de arquivos e fontes. Em: DALLA COSTA, Armando João e GRAF, Márcia Elisa de Campos. (orgs.). *Estratégias de desenvolvimento urbano e regional*. Curitiba: Juruá, pp. 121-141, 2004, p.1. Disponível em: <http://www.empresas.ufpr.br/historia.pdf>.

⁹ LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: EDUFRRJ, 1994, p.27.

¹⁰ FREITAS FILHO, Almir Pita. História econômica e história de empresa: algumas reflexões metodológicas. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, 10 (1), pp.168-177, 1989, p. 170 e 171.

passou a estudar as empresas inseridas na História Social. Já na década de 1950, a história de empresas passou a desenvolver-se na Inglaterra e na França, tendo uma perspectiva social.¹¹

No Brasil, ela recebeu grande contribuição da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina), que atribuía a importância do papel do Estado à industrialização do país, diante da fragilidade da burguesia empresarial. Deste modo, a formulação da teoria da dependência reforçou “[...] o caráter pouco criador, reflexo e fraco da burguesia empresarial da América Latina”, postura que, segundo Barbara Levy, inibiu os estudos acadêmicos de história empresarial nessa região por algum tempo.¹²

Apesar de tal inibição nos estudos de história empresarial, Almir Pita afirma que o balanço da historiografia centrada nos estudos de história empresarial é promissor a partir dos anos de 1970. Em suas pesquisas, Eulália Lobo recuperou alguns destes principais estudos, que se concentraram em investigar empresas industriais, comerciais, de transportes, bancárias, siderúrgicas, entre outras.¹³

Alguns estudos sobre empresas do setor de transporte constituem-se como importantes referenciais. No trabalho sobre a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865), a autora ressalta que Almir El-Kareh procurou recuperar as relações dos diferentes grupos de interesse com o Governo Imperial, bem como analisou a contradição entre a produção escravista fluminense e o mercado mundial capitalista. Outro trabalho destacado é o de Margareth Martins, sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil, sucessora da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II.¹⁴ Nele, Martins analisou:

[...] processo dinâmico que fez com que as estradas de ferro perdessem sua posição de vias terrestres de escoamento da produção, abastecimento e transporte de passageiros da região. Analisa a receita, a composição do tráfego, a política de tarifas, a despesa de custeio, o material, as fontes de energia utilizadas, o pessoal empregado, a administração da empresa e, finalmente, a influência da política do Estado para o transporte ferroviário.¹⁵

Estudos mais específicos, em relação a empresas de transporte, merecem destaque, pois são referências de pesquisa acerca da navegação a vapor no Brasil no século XIX. O artigo de Almir El-Kareh, sobre a Companhia do Amazonas, aponta para interesses e esforços envolvidos na instituição de uma empresa deste tipo na Amazônia. Em outro, sobre a

¹¹ LOBO, Eulália L. História empresarial. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 318-319.

¹² LEVY, Barbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*, 1994, p. 25.

¹³ FREITAS FILHO, *História econômica e história de empresa*, p. 172 e LOBO, Eulália L. *História empresarial*, 1997, p. 326-349.

¹⁴ LOBO, Eulália L. *História empresarial*, 1997, p.334.

¹⁵ LOBO, Eulália L. *História empresarial*, 1997, p. 335.

Companhia Brasileira de Paquetes a vapor, destaca a empresa como fundamental para a “[...] implementação das decisões políticas da Monarquia”.¹⁶

Há ainda a tese de Marcos Guedes Vaz Sampaio, que investiga a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894) e sua importância política e econômica. Esta foi uma empresa que atuou nas províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas, dinamizando a economia da província Baiana e estabelecendo as comunicações, contribuindo, assim, para difundir as decisões imperiais. Por fim, destacam-se também as pesquisas de Bruna Dourado sobre a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, onde a autora ressalta que esta companhia participou de forma ativa da vida econômica das províncias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, tendo uma duração das mais longevas, 50 anos, com auxílio pecuniário do governo central.¹⁷

Apesar de serem poucos os estudos sobre as empresas de navegação a vapor no século XIX, é importante notar que suas análises estão inseridas em um determinado contexto político e econômico, contribuindo para a história regional, sem estarem desligadas do centro imperial. Ao mesmo tempo, apontam para lacunas historiográficas e outras possibilidades de estudos em história empresarial, bem como oferecem caminhos para a abordagem documental neste campo.

¹⁶ Cf. EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia brasileira de paquetes a vapor e a centralidade do poder monárquico. *Revista História econômica & história de empresas/ ABPHE*, São Paulo, vol.2, 2002; EL-KAREH, Almir Chaiban. A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial. *Revista IHGB (Instituto Histórico e Geográfico do Brasil)*, Rio de Janeiro, a.164, n.418, pp. 9-223, na/mar, 2003.

¹⁷ Cf. SAMPAIO, Marcos *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil*, 2006; DOURADO, Bruna Iglezias Motta. *Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios*, 2015 e DOURADO, Bruna Iglezias Motta. *Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (1837-1871): a trajetória do negociante João Pinto Lemos*. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal Fluminense (UFF), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2015, p. 110-120.

CAPÍTULO I - O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS

1.1. Por onde navegar

Em 30 de abril de 1852, o primeiro presidente da Província do Amazonas, João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha¹, fez um relatório sobre o estado da Província do Amazonas. Dentre os diversos assuntos que diziam respeito à prosperidade da província – agricultura, mineração, comércio, indústria – a navegação foi ressaltada como a principal via de comunicação para trânsito de habitantes e produtos, entre as províncias brasileiras e os países vizinhos. Conforme Tenreiro Aranha, eram entre 40 e 50 barcos e canoas que suportavam de 15 a 16 toneladas e mais de 2000 canoas de diferentes lotações que faziam o transporte entre as províncias do Pará e Amazonas, para a província do Mato Grosso e países vizinhos, navegando o rio Amazonas, “por tantos e ramificados rios, e pelos tão vastos lagos”²

As províncias do Pará e Amazonas estavam localizadas na Amazônia, ao norte do Brasil, região que a partir do século XVII sob o domínio português, conforme Arthur Cezar Ferreira Reis, expandiu-se dos núcleos militares do Presépio (Belém) e São José do Rio Negro (Manaus). Estas províncias, até o início de 1850, formavam uma só: o Grão-Pará. Espaço físico abrigado pela floresta amazônica, rica em biodiversidade, de clima quente e úmido, com chuvas intensas entre novembro e maio (período chuvoso) e menos intensas entre junho e outubro (verão), provocando “flutuação anual, regular, monomodal” no sistema fluvial da região: a Bacia Amazônica, “maior complexo hídrico do mundo”.³

¹ **João Batista Figueiredo Tenreiro Aranha**, nascido em 23 de junho de 1798, era “um belenense, mas com raízes de uma família amazonense de Barcelos”. Filho de Bento de Figueiredo Tenreiro Aranha e Rosalina Espinosa Solkman Tenreiro Aranha. Teve uma breve carreira militar e foi assumiu a redação de jornais de Belém como “A Opinião” e “O despertador”, entre 1832 e 1834, por suas críticas ao governo de Machado de Oliveira, foi perseguido e refugiou-se nos EUA, voltando em 1834. Quando o general Andrea retornou à Belém, em 1835, nomeou Tenreiro Aranha Inspetor da Alfândega do Pará e nos anos seguintes inseriu-se na política sendo eleito deputado provincial consecutivamente e defendeu, entre 1848 de 1850, emancipação da Comarca do Amazonas. Foi presidente da província do Amazonas entre 01/01/1852 a 27/06/1852. Segundo Bruno Miranda Braga, estabeleceu uma relação profícua com a questão da catequese e civilização dos índios. Em 1862 faleceu aos 64 anos. Cf. SEIXAS, Netília Silva dos Anjos; GUIMARÃES, Camila Lima e BEMERGUY, Danyllo Melo Pereira. O Jornalismo paraense da década de 1930: personagens e histórias. *10º Encontro Nacional de História da Mídia*, UFRSG: Porto Alegre, 03 a 05 de junho de 2015, p. 06 e 07 e BRAGA, Bruno Miranda. Os Índios, a catequese e a civilização no Amazonas (1845-1898): Entre o Fracasso e a Resistência. *Muiraquitã*, UFAC, v.4, n.1, 2016, p. 39.

² AMAZONAS. *Relatório que em seguida ao do Exmo. Snr. Presidente da província do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da província do Amazonas, depois da instalação dela, e de haver tomado posse o seu 1.º presidente, o Exmo. Snr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha*. Amazonas, Typ. de M. da S. Ramos, 1852, p. 56-57.

³ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *A Amazônia e a integridade do Brasil (1906)*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001 e PANTOJA, Nilda Gorethe Palma. *A utilização da água de rio para o consumo humano nas*

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Bacia Amazônica possui 25.000 km de rios navegáveis. O Brasil possui 63% da área desta bacia e o restante é dividido entre a Colômbia, Bolívia, Equador, Guiana, Peru e Venezuela. O seu principal rio é o Amazonas, com mais de 6.000 km de extensão, e possui grandes afluentes como o Negro, Tapajós, Xingu, Madeira, Purus, Juruá, Trombetas, etc., além de inúmeros lagos e igarapés (Figura1).⁴

Em 1852, Lourenço da Silva Araújo e Amazonas descrevia o rio Amazonas como “o maior assim da América como de todo o mundo”. O viajante Henry Walter Bates (1848-1859), quando esteve na Amazônia, mencionou que os paraenses se orgulhavam em chamar este de rio de “Mediterrâneo da América do Sul”, destacando que talvez realmente merecesse esse nome visto que ele e seus afluentes “não somente banham uma extensa e diversificada região como também formam uma vasta e intrincada rede de canais secundários, interligando uma série de lagoas, algumas das quais medindo quinze, vinte ou até trinta milhas de comprimento”. Já Elizabeth Agassiz (1865-1866), em sua viagem pela região, apontou que Luís Agassiz mostrou-se surpreso com a dimensão do Amazonas e afirmou que “Este rio não parece um rio; a corrente geral, neste mar de água doce, é dificilmente perceptível à vista e mais se parece com as vagas dum oceano do que com movimento dum curso d’água mediterrâneo”.⁵

O Amazonas nasce nas montanhas dos Andes peruano, recebendo o nome Marañón; entrando em território brasileiro por Tabatinga é chamado de Solimões e a partir de sua confluência com o rio Negro, próximo a Manaus, é denominado Amazonas até sua desembocadura no Atlântico, transpassando toda a Amazônia brasileira. Sendo um rio típico de planície, possui declive de 2 centímetros por quilômetro. Seu período de enchente vai do

comunidades ribeirinhas na região de Coari e Itacoatiara/ Amazonas-Brasil. Dissertação (Mestrado em Química Analítica), Universidade Federal do Amazonas, 2015, p. 6,8. Outros autores que também caracterizam esta região: WEINSTEIN, Barbara. WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: HUCITEC: Editora da USP, 1993, p.19-20; SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX*. 2 ed. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014, p. 23-25.

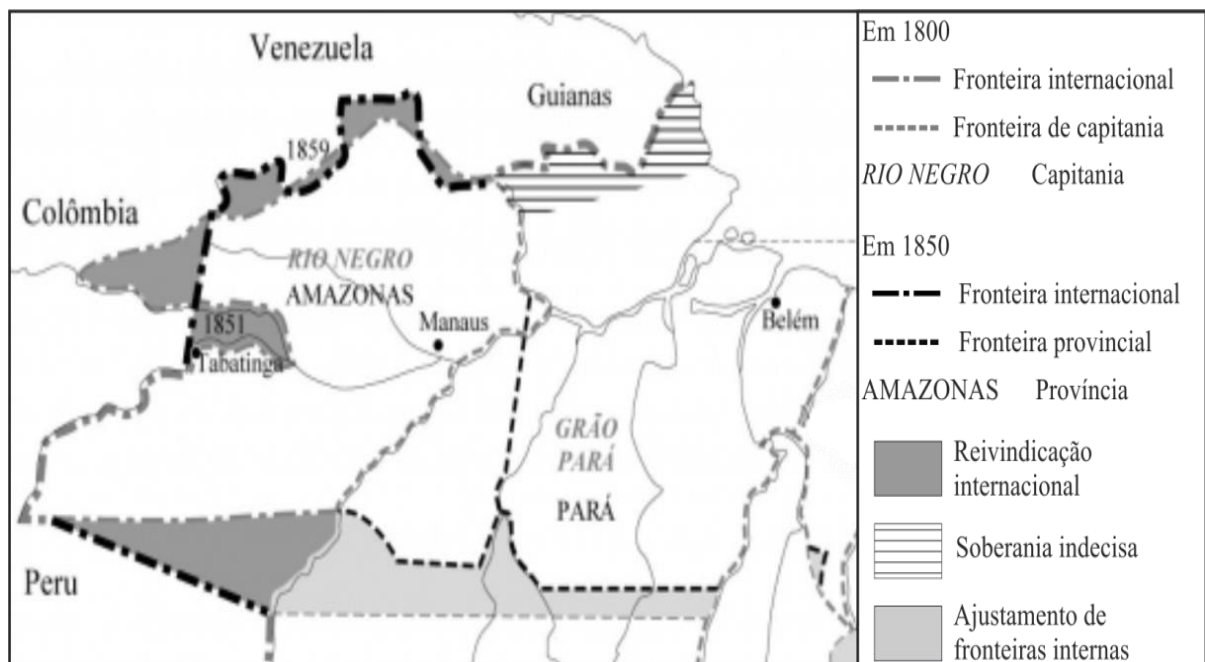
⁴ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Bacia Amazônica: Plano Nacional de Integração Hidroviária*. Relatório Técnico, Laboratório de Transporte e Logística (LabTrans) e Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Fevereiro de 2013, p. 01. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/PNIH/RTBaciaAmazonica.pdf>. Consultado em: 19/01/2018 e SILVA, Maria do Socorro Rocha da. *Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas: contribuição para o enquadramento e preservação*. Tese (Doutorado em Química). Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2013, p. 4.

⁵ARAÚJO E AMAZONAS, Lourenço da Silva. *Dicionário Topográfico, Histórico e Descritivo da Comarca do Alto-Amazonas, por Lourenço da Silva Araújo e Amazonas, Capitão-Tenente da Armada*. Recife, Typ. Comercial de Meira Henaiques, 1852, p. 51; BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1979, p. 23-24 e AGASSIZ, Louis e Elizabeth. *Viagem ao Brasil (1865-1866)*. Tradução e notas de Edgar Süsssekind de Mendonça, Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000, p.167.

final de novembro até maio e sua cheia vai de junho a agosto. A vazante ocorre a partir de setembro, sendo a seca mais intensa nos meses de outubro e novembro, recomeçando o período de chuvas.⁶

Era por meio do Amazonas, seus afluentes e diversas ramificações que as comunicações entre os diferentes lugares da Amazônia brasileira se estabeleciam. Ao longo do século XIX, este espaço físico passou por redefinições, pois, conforme Francivaldo Alves Nunes, esteve inserido num contexto de formação do Estado Imperial onde era defendida sua integração ao território nacional, a definição de suas fronteiras e a presença brasileira nestes limites, afastando as possibilidades de penetração estrangeira. Deste modo, a partir da década de 1850, esta região apresentou uma configuração diferente da primeira metade do século, com a incorporação de novos territórios e ajustamento de fronteiras internas (Mapa 1).⁷

Mapa 1 - “A indecisão das fronteiras no século XIX, e a contribuição do Barão de Ponte Ribeiro”



Fonte: DROULERS M. (2001) *Brésil, une géohistoire*. Paris, PUF apud Enali De Biaggi, *Tradições cartográficas e fixação de fronteiras na independência brasileira, Terra Brasilis (Nova Série)* [Online], 2015, publicado online no dia 12 Fevereiro 2015, p.07. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/1094>. Acesso em 25/01/2018. (Obs.: O mapa foi recortado e editado e a legenda traduzida)

⁶ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Bacia Amazônica: Plano Nacional de Integração Hidroviária*, Fevereiro de 2013, p. 06 e SILVA, Maria do Socorro Rocha da. *Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas: contribuição para o enquadramento e preservação*, 2013, p. 4.

⁷NUNES, Francivaldo Alves. A Amazônia e a formação do Estado Imperial no Brasil: unidade do território e expansão de domínio. *Almanack: Guarulhos*, n.03, 2012, p. 56-57.

Nesta região havia, segundo o relatório do presidente do Pará, em 1852, cerca de 209.213 habitantes, sendo 179.415 no Pará e 29.798 no Amazonas. É importante para o entendimento destas informações a conclusão de Patrícia Melo Sampaio, na qual destacou que os problemas nesses levantamentos censitários lançavam números duvidosos. Ao tratar sobre os dados demográficos do Amazonas, a autora apontou que apesar das limitações deles “é inegável o aumento demográfico da região durante o século XIX”. Dentre esta população, estavam os mais de 6000 engajados no transporte dos produtos para diversos pontos da região, movimentando a economia.⁸

No tocante à economia da região, vale ainda a análise de Sampaio onde ressaltou que “Aproximadamente desde finais do século XVIII, as atividades econômicas da região realizavam-se a partir de uma estreita combinação entre a agricultura de subsistência e a coleta de produtos extrativos”. Dentre estes produtos podem ser destacados a castanha, algodão, salsaparrilha, guaraná, tabaco, cacau, café, goma elástica, farinha de mandioca, etc, comercializados internamente e destinados a portos estrangeiros.⁹

Como ressaltado por Tenreiro Aranha, em 1852, tanto os habitantes quanto os produtos a serem comercializados tinham como principal meio a navegação. Contudo, ainda segundo o presidente, era custoso o transporte por barcos e canoas, que tinham que lidar com as enchentes, fortes correntezas e os “perigosos saltos e antemurais das catadupas”, o que dificultava as comunicações. Diante deste cenário de dificuldades, ele propôs que se explorasse melhor os rios e se empregasse “o agente poderoso do vapor”.¹⁰

Ainda em 1852, no dia 5 de setembro, na Fala dirigida à Assembleia da Província do Amazonas, o vice-presidente Manoel Gomes Correa de Miranda expressava a necessidade de se estabelecer a navegação a vapor na província, para que esta não continuasse sofrendo

⁸ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX*. 2 ed. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014, p. 26,39 e AMAZONAS. *Relatório que em seguida ao do Exmo. Snr. Presidente da província do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da província do Amazonas, depois da instalação dela, e de haver tomado posse o seu 1.o presidente, o Exmo. Snr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha*, 1852, p. 55.

⁹ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX*, 2014, p. 60,62; ARAÚJO E AMAZONAS, Lourenço da Silva. *Dicionário Topográfico, Histórico e Descritivo da Comarca do Alto-Amazonas, por Lourenço da Silva Araújo e Amazonas, Capitão-Tenente da Armada*, 1852, p.42 e LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento NAEA), UFPA: Belém, 2002, p.48.

¹⁰ AMAZONAS. *Relatório que em seguida ao do Exmo. Snr. Presidente da província do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da província do Amazonas, depois da instalação dela, e de haver tomado posse o seu 1.o presidente, o Exmo. Snr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha*, 1852, p. 57.

privações e pudesse progredir mais rapidamente, pois, só a “esse poderoso veículo”, as “violentíssimas correntes do Amazonas” cederiam.¹¹

Estas falas e requisições expressam pretensões que são anteriores à primeira metade do século XIX. Rinaldo Moraes destaca que, neste período, a navegação amazônica pouco se diferenciava da utilizada nos primórdios da conquista da região, estando “imersa num quadro clássico de condições de navegabilidade” que incluía a navegação de longo curso, de cabotagem e a navegação fluvial.¹² Para a mudança deste cenário, foram lançadas propostas para a introdução da navegação a vapor na região.¹³

1.2. Propostas e reivindicações para a instituição da navegação a vapor

As primeiras propostas para introduzir a navegação a vapor na Amazônia remontam ao ano de 1826, quando chegou ao Parlamento brasileiro um projeto de uma empresa americana, *Amazon Steam Navigation Company*, que desejava a aprovação para empreender a atividade na região. Neste mesmo ano, a empresa enviou um navio que deveria descarregar as suas mercadorias no porto de Belém e seguir viagem para os portos de outras nações. No entanto, a embarcação pretendia subir carregada pelo Amazonas até o Peru, indo contra a política de clausura do rio Amazonas, utilizada pelo Governo Imperial¹⁴, por esse motivo, acabou sendo impedida de partir, o que gerou um processo contra o governo brasileiro e a frustração do projeto.¹⁵

¹¹ MIRANDA, Manoel Gomes Correa. *Fala dirigida á Assembleia Legislativa da província do Amazonas, na abertura da primeira sessão ordinária da primeira legislatura, pelo Exmo. Vice-presidente da mesma província, o Dr. Manoel Gomes Correa de Miranda, em 5 de setembro de 1852*. Capital do Amazonas, Typ. de M. da S. Ramos, 1852, p. 21.

¹² Cf. MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de Doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, 2007, p. 14. **Navegação de longo curso**: “[...] oceânica ou marítima, é aquela que envolve grandes distâncias – e este foi o tipo de transporte que mais sofreu evolução ao longo do tempo, passando das primitivas embarcações movidas a remo e a vela até vapor. Depois evoluiu para embarcações movidas a carvão, a petróleo e já está na fase de energia atômica.” **Navegação de cabotagem**: “[...] realizada entre portos interiores do país, pelo litoral ou por vias fluviais.” **Navegação fluvial**: “[...] é a interna, ou seja, dá-se dentro do país, pois é a navegação praticada em rios, podendo haver transporte de qualquer carga dom navios de todos os tipos e tamanhos, desde que a via navegável os comporte.”

¹³ MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*, p. 75.

¹⁴ “A política de clausura do rio Amazonas” refere-se à política adotada pelo governo imperial que mantinha o rio Amazonas fechado para navegação de nações estrangeiras. Cf. GREGÓRIO, Vitor Marcos, *O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia*. *Nova Economia*. Belo Horizonte, v. 9, jan/abril, pp.185-212, 2009, p.188.

¹⁵ AMAZONAS. *Relatório que em seguida ao do Exmo. Snr. Presidente da província do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da província do Amazonas, depois da instalação dela, e de haver tomado posse o seu 1.º presidente, o Exmo. Snr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha*, 1852, p. 57.

Outras propostas surgiram ao longo da primeira metade do século XIX. Em 1828, planejou-se a introdução da navegação a vapor na Amazônia por meio da “Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões, Indústria Paraense”, dispendo de capitais mistos, brasileiros e estrangeiros. A Sociedade chegou a conseguir, no ano de 1834, um privilégio exclusivo de 10 anos, porém, um projeto como esse deveria ser aprovado pelo Parlamento, que o obstaculizou, com o principal argumento de que o capital estrangeiro envolvido na proposta poderia criar um risco de invasão, que deveria ser evitado, adiando-se a discussão sobre o assunto.¹⁶

Após este episódio, em 1837, João Diogo Sturz¹⁷ propôs um projeto para formar uma companhia de navegação a vapor e implantar colônias agrícolas de imigrantes europeus na Amazônia. Ele enviou seu projeto ao presidente da província do Grão-Pará, Francisco Soares de Andréa, que o aderiu e tentou reunir maiores capitais brasileiros, porém, sem sucesso. Ainda assim, o proponente apresentou um requerimento para a navegação dos rios Amazonas, Tocantins, Solimões, Negro e afluentes, do qual foi gerado um parecer da *Comissão de comércio, agricultura, indústria e artes*. No parecer da *Comissão*, eram muitas as vantagens econômicas e a civilização a que este empreendimento poderia levar.¹⁸

O projeto de Sturz foi discutido na Câmara e gerou algumas polêmicas geradas em torno de alguns pontos, como a concessão da isenção de impostos sobre a importação dos artigos necessários à atividade da companhia, sobre o monopólio de 40 anos e sobre o fato de que o autor da proposta era estrangeiro. Vinha à tona o temor da predominância de interesses externos aos do Império.¹⁹

Mesmo com as polêmicas, o projeto foi aprovado com uma emenda que garantia o controle sobre os produtos importados isentos de impostos, e, assim, passou para a discussão no Senado. Contudo, a polêmica sobre o monopólio de 40 anos acabou predominando na discussão, havendo dois grupos opostos: os que defendiam a livre concorrência da navegação a vapor na região e os que diziam que este monopólio era um mal necessário, pois havia a

¹⁶ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *O progresso a vapor*, 2009, p.188.

¹⁷ **João Diogo Sturz** nasceu na Prússia, em 1800 e foi naturalizado brasileiro. Foi sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, nas décadas de 1830 e 1840. Foi cônsul geral do Brasil na Prússia. Em 1832 já havia recebido do governo um privilégio de exclusividade para a navegação do rio Doce (Espírito Santo e Minas Gerais); em 1836 ganhou privilégio exclusivo da província da Bahia para estabelecer a navegação a vapor ali, juntamente com capitalistas ingleses, sendo iniciadas as atividades em 1839; em 1840 tentou formar companhia de navegação para navegar os principais rios do Maranhão, sendo bem sucedido. F. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p. 28 e SAMPAIO, Marcos *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil*, 2006, p. 67-68.

¹⁸ Cf. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo: FAPESP, 2008, p. 20-25.

¹⁹ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p. 25-32.

necessidade de um estímulo para uma atividade nunca antes realizada, mas sem possibilidade de prever os lucros e prejuízos. Não sendo desfeito o impasse entre os grupos, a discussão foi adiada para que pudessem obter mais informações. As informações não chegaram ao Senado e o projeto foi retomado apenas em 1864, para ser rejeitado.²⁰

Entre os anos de 1838 a 1842, foram aprovadas algumas resoluções na Assembleia Provincial do Pará e na Assembleia Geral da Câmara dos Deputados, concedendo privilégios e auxílios para quem empreendesse a navegação, mas as propostas que surgiram para tal empreendimento foram frustradas, ou por falta de andamento no Senado ou por falta de auxílio pecuniário.²¹

Paralelamente a estas propostas, os presidentes da Província do Grão-Pará também se expressavam acerca da implantação dos barcos a vapor. Em 1838, o presidente Francisco José Soares de Andrea, enfatizava ao Governo Imperial sobre a utilidade desses barcos e a sua necessidade para o desenvolvimento da atividade comercial na região. Em 1840, era a vez de o presidente Antônio Miranda evidenciar a conveniência dessas embarcações, a fim de manter a autoridade nas partes longínquas da província. Ainda neste ano, Bernardo de Sousa Franco defendeu na Câmara dos Deputados a introdução da navegação a vapor, associando-a a projetos de colonização. Dois anos depois, foi o presidente Rodrigo de Souza Pontes quem solicitou os vapores na região para defesa das fronteiras. Seus argumentos obtiveram sucesso, pois foi assegurada a permanência do vapor Guapiassú, da Armada Imperial, na província.²² ²³

²⁰ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p. 32-60.

²¹ AMAZONAS. *Relatório que em seguida ao do Exmo. Snr. da província do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da província do Amazonas, depois da instalação dela, e de haver tomado posse o seu 1.º presidente, o Exmo. Snr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha*, 1852, p. 58-59.

²² **Francisco José Soares de Andrea**, o Barão de Caçapava, nasceu em Lisboa em 1781 e faleceu em 1858. Foi Marechal do exército, Conselheiro de Estado e de Guerra. Coursou engenharia e navegação. Foi presidente da província do Grão-Pará, em 1831, além de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, além de comandante das armas. Exerceu o cargo de Chefe da Comissão de Demarcação e de Limites entre o Império e a república do Uruguai. Dentre seus escritos, destaca-se o tema sobre fronteiras. BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa. Nacional, 1895, vol. 3, p. 16-17. **João Antonio de Miranda** nasceu no Rio de Janeiro, em 1811 e faleceu em 1861. Era Bacharel em Direito pela faculdade de São Paulo, foi desembargador, Senador pela província de Mato Grosso e sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e fundador da sociedade de estatística do Brasil. Foi presidente da província do Pará, do Maranhão e do Ceará. BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, 1895, vol. 3, p. 326. **Bernardo de Sousa Franco**, Visconde de Souza Franco, nasceu no Pará, em 1805, e faleceu em 1875. Filho do negociante Manuel João Franco e Catarina de Oliveira. Envolveu-se na luta pela adesão do Pará à independência do Brasil, em 1823, foi preso e deportado para Lisboa. Quando retornou ao Pará, formou-se em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito de Olinda (1835). Foi procurador fiscal do Tesouro provincial, em Belém, e depois foi nomeado juiz de Direito. Foi Deputado pelo Pará (tanto pelo Partido Conservador, quanto pelo Liberal). Presidente do Pará, entre 1839-1840 e 1841-1842, depois de Alagoas e Rio de Janeiro. Foi Senador, Ministro dos Negócios Estrangeiros e interinamente Ministro da Fazenda. Era conselheiro de Estado extraordinário e, depois, ordinário. Foi Comissionário na Demarcação de limites com a Guiana Francesa. Foi sócio do IHGB e membro honorário da Academia Imperial das Belas-Artes. Publicou “O Banco do Brasil, sua historia, defeitos da organização atual e reforma do sistema bancário” (1848), “ Discursos pronunciados na Câmara dos Deputados”, (1856-1857); “Manifesto do Centro Liberal” (1866) e

Além dos presidentes da Província do Grão-Pará, alguns ministros também reivindicaram a introdução dos vapores. Jerônimo Francisco Coelho, em 1844, argumentava a favor desse sistema, que encurtaria a distância e facilitaria a comunicação. Em 1847, o ministro da marinha, Manuel Felizardo de Sousa e Mello, solicitava fundos para a compra de barcos a vapor para servir de correio mensal^{24 25}.

A navegação a vapor aparecia como um mecanismo favorável às comunicações e à dinamização do comércio. Contudo, não se pode ignorar que ela também tinha outra função interna, que era controlar a rede comercial interna que envolvia pequenos produtores e comerciantes, quilombolas e regatões, fora de um circuito comercial dito legalizado. Conforme a análise de Siméia Lopes, no pós-cabanagem (1840-1855), houve um reflorescimento da economia que mobilizou discussões políticas para alcançar dois objetivos principais: escoar a produção por meio do controle e utilização das rotas de navegação e a criar de obstáculos para as relações comerciais tecidas entre diferentes sujeitos da sociedade,

“Programa do Partido Liberal” (1870), além de outros artigos e discursos. Disponível em: <https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/BSFranco.html>. Consultado em 02/09/2018. **Rodrigo de Souza da Silva Pontes** nasceu na Bahia, em 1799 e faleceu em 1855. Era Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra e foi desembargador da relação do Maranhão. Foi presidente das províncias do Pará, Alagoas e do Rio Grande do Sul, além de juiz de Direito e Deputado. BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1902, vol. 7, p. 151. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681>. Consultado em 02/09/2018.

²³ AMAZONAS. *Relatório que em seguida ao do Exmo. Snr. Presidente da província do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da província do Amazonas, depois da instalação dela, e de haver tomado posse o seu 1.º presidente, o Exmo. Snr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha*, 1852, p. 54, 56; LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*, 2002, p. 107 e ALARCÓN - MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso: a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, Barcelona, 2006, p. 64.

²⁴ **Francisco Jerônimo Coelho** nasceu em 1806, em Santa Catarina e faleceu em 1860. Cursou matemática e engenharia na escola militar e serviu o exército na arma de artilharia e depois no corpo de engenheiros, obtendo o posto de brigadeiro. Foi deputado pela província de Santa Catarina entre 1835-1847 e depois deputado geral em 1857. Foi presidente da província do Pará e esteve a frente do Ministério da dos Negócios da Guerra. Foi autor da “Conta dada ao governo de um reconhecimento militar na fronteira limítrofe entre as províncias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul” (1842), do “Mapa de medição e demarcação das vinte e cinco léguas quadradas das terras concedidas em complemento do dote da sereníssima Princesa de Joinville [...] na província de Santa Catarina (1846), além de outros relatórios. BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1893, Vol. 3, p. 302 e 303. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681>. Consultado em 02/09/2018.

Manuel Felizardo de Sousa e Mello nasceu no Rio de Janeiro, em 1805 e faleceu em 1866. Gradou-se em Matemática em Coimbra e foi professor substituto na Academia Militar, no RJ, e depois capitão do Corpo de Engenheiros. Foi inspetor da Tesouraria provincial do Rio Grande do Sul e foi presidente da província do Ceará e, depois, do Maranhão. Posteriormente assumiu, ainda, a presidência das províncias de Alagoas (1840-1842), de São Paulo (1843) e de Pernambuco (1848). Foi deputado pelo Partido Conservador (1841-1844). Em 1848 foi Ministro da Guerra, no mesmo ano ocupou o cargo de presidente da Assembleia provincial do RJ e Ministro da Marinha. Foi também Senador pelo Rio de Janeiro e, em 1859, foi novamente Ministro da Guerra, além de Conselheiro de Estado Extraordinário. Foi membro do IHGB e sócio da Imperial Academia das Belas-Artes. <https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/MFSMelo.html>. Consultado em 02/09/2018.

²⁵ ALARCÓN - MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso*, 2006, p. 59.

que escapavam do domínio das autoridades e eram consideradas “clandestinas”, como, por exemplo, o comércio de regatão^{26 27}.

No sentido de coibir este comércio tido como ilícito, o emprego dos vapores passou a ser cogitado como uma medida de controle das rotas dos regatões nos pontos considerados de maior fluxo. Assim, “a partir do século XIX, a navegação a vapor e a ampliação do comércio interno controlado por grandes comerciantes, constituíram-se em ideários de civilização e de progresso, que passaram a ter a mesma conotação e a permear as discussões políticas da época”.²⁸

Ao lado das reivindicações de motivações internas, um fator externo esteve presente no assunto da navegação: as pressões internacionais para a abertura do rio Amazonas. Estas pressões internacionais, movidas pela ideia de explorar as riquezas da região, vinham por parte de países ribeirinhos e fronteiriços, França, Inglaterra e, principalmente, por parte dos Estados Unidos, que, de acordo com Almir El-Kareh: “Real ou imaginária, a “ameaça americana” tornara-se sem dúvida alguma um fato político de primeira ordem e servia perfeitamente àqueles que desejavam uma ocupação efetiva da Amazônia [...]”.²⁹

Abrir os rios da Amazônia poderia significar a perda da soberania sobre o Estado recém-independente. A situação ficou mais tensa a partir das campanhas do Tenente da marinha norte-americana, Matthew Fontaine Maury, e da publicação do livro “*O Amazonas e as costas atlânticas da América meridional*”, em 1853, que destacavam a riqueza de matérias-primas da região e a necessidade de explorá-las.³⁰

Conforme El-Kareh, receando a integridade do Império, ameaçada por estas pressões e sem condições de ocupar e desenvolver a Amazônia, o governo brasileiro procurou mantê-la isolada, fazendo “subsistir a lei colonial de não permitir no comércio no Brasil, senão embarcações fabricadas no próprio país”. Contudo, a posição da diplomacia brasileira, no tocante à livre navegação do Amazonas, era frágil e incoerente, pois, a partir de 1853, aderi-

²⁶ **O comércio de regatão**, como era chamado, foi classificado pelos órgãos responsáveis pela fiscalização como o “realizado por comerciantes itinerantes não registrados pelo Fisco, e que negociavam seus produtos em pequenas embarcações e canoas ou em outros tipos de embarcações pelos rios da Amazônia”, já na visão do viajante Antônio Baena tratava-se de um “mercador itinerante” que atuava na “circulação e distribuição de mercadorias no interior da província”. Cf. LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista*, 2002, p.75.

²⁷ LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista*, 2002, p. 13-15.

²⁸ LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista*, 2002, p.104-105.

²⁹ MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*, 2007, p.121 e EL-KAREH, Almir Chaiban. A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial. *Revista IHGB (Instituto Histórico e Geográfico do Brasil)*, Rio de Janeiro, Ano.164, n.418, pp. 101-118, mar/ 2003, p.109.

³⁰ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. 3. Ed. Aumentada, Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968, p. 65-66.

se ao tratado de livre navegação dos rios do Prata, assinado por Argentina e Uruguai, com França e Inglaterra.³¹

Outro motivo que acentuava essa incoerência eram as constantes pressões do governo brasileiro à livre navegação do rio Paraguai, pois o governo paraguaio restringia o livre trânsito no trecho que passava por seus domínios, justificando a garantia de sua soberania. Ney Iraed Reynaldo afirma que os debates para a abertura da navegação internacional deste rio tinham relação com a preocupação da integridade territorial do Estado brasileiro e a sua unidade, pois queriam “marcar presença numa região considerada estratégica para a segurança interna, o que se refletia nos discursos a favor dessa abertura e sua importância política e econômica”. Assim, por um lado, pressionavam a abertura do rio Paraguai, para garantir sua integridade e, por outro, restringiam a livre navegação do rio Amazonas, pelo mesmo motivo: garantir a soberania brasileira.³²

A soberania de um Estado recém-independente era questão delicada de ser tratada. Francivaldo Nunes argumenta que, diante da não consolidação do Estado brasileiro e da vulnerabilidade nas regiões de fronteira, como era o caso da Amazônia, o governo central, nas décadas posteriores à independência (1822) e à adesão da Amazônia a ela (1823), se posicionou, visando assegurar a integridade do território. Por esse motivo, buscou incorporar a região à dinâmica nacional, por meio de medidas como a demarcação das terras de fronteira, incentivo à atividade econômica e ações colonizadoras.³³

Acrescentam-se às ações colonizadoras as medidas relativas à introdução da navegação a vapor, que proporcionariam:

[...] transportes mais rápidos e eficientes de mercadorias e passageiros, diminuam os tempos de percurso e as distâncias, e afetavam não só a vida econômica e social, estimulando o comércio, o turismo e as migrações; mas, também, os valores e costumes dos povos e suas ideologias, além de possibilitar ações políticas e militares de maior alcance, mais rápidas e mais eficazes.³⁴

Assim, devido aos fatores internos, que demandavam mais rápidas e eficientes comunicações para administrar o território, dinamizar e integrar a economia da região

³¹ EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira, 2003, p. 102,106.

³² REYNALDO, Ney Iared. Guerra do Paraguai: um conflito anunciado (1852 a 1864). *9º Encontro Internacional da Anphlac*, Universidade Federal de Goiás, Faculdade de História, de 26 a 29 de julho de 2010, p. 5.

³³ NUNES, Francivaldo Alves. A Amazônia e a formação do Estado Imperial no Brasil: unidade do território e expansão de domínio. *Almanack*: Guarulhos, n.03, 2012, p.62-65.

³⁴ EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia brasileira de paquetes a vapor e a centralidade do poder monárquico. *Revista História econômica & história de empresas/ ABPHE*, São Paulo, vol.2, 2002, p. 101.

amazônica; e aos externos, que estavam relacionados à soberania de uma nação em construção, a questão da navegação constituiu-se parte das preocupações dos governos provinciais e central.

1.3. Mauá e a criação de uma empresa de navegação a vapor na Amazônia

Duas importantes medidas foram tomadas a partir da segunda metade do século XIX, para tentar solucionar os problemas de ordem interna e externa em relação à navegação do rio Amazonas. Para amenizar a tensa situação das pressões internacionais para a abertura deste rio, o governo brasileiro, por meio de convenções, aproximou-se dos países ribeirinhos, “dando-lhes o direito à navegação do Amazonas em troca de vantagens comerciais e políticas”.³⁵ E, para fazer frente às pressões dos Estados Unidos e responder às reivindicações internas, o governo brasileiro, aconselhado por Lopes Gama, aprovou:

[...] o estabelecimento de uma companhia nacional com privilégio exclusivo de navegar o Amazonas e formar colônias nas proximidades daquele rio, com condições tais que essa colonização ficasse, quanto à escolha do seu pessoal, inteiramente à deliberação do governo³⁶

Através da promulgação da *Lei n. 586, de 6 de Setembro de 1850*, mais precisamente no Artigo 2º, no parágrafo 1º, o governo foi autorizado:

[...] A estabelecer desde já no Amazonas, e águas do Pará a navegação por vapor, que sirva para correios, transportes, e rebocagem até as províncias vizinhas, e territórios estrangeiros confinantes consignando prestações a quem se propuser a manter a dita navegação, ou por embarcações do Estado.³⁷

A partir deste momento, as expectativas para a navegação a vapor na Amazônia se renovaram, apesar de que, como visto no início deste capítulo, em 1852, as vozes ainda clamavam ações reais, autorizadas pela referida lei. A fim de atender a estas expectativas, foi cogitado Irineu Evangelista de Souza, o Barão (1854), e depois Visconde (1874), de Mauá

³⁵EL-KAREH, Almir Chaiban. *A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira*, 2003, p. 107.

³⁶GAMA, Cândido Maria Lopes, Atas do Conselho de Estado de 1º de Abril de 1854, p.198 citado por EL-KAREH, Almir Chaiban. *A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira*, 2003, p.109.

³⁷BRASIL, Lei n. 586, de 6 de Setembro de 1850. Manda reger no exercício de 1851-1852 a lei de orçamento n. 555, de 15 de Junho do corrente ano. Cf. Anexo A.

para dirigir este empreendimento. Segundo Mauá, ninguém havia se apresentado, mesmo as folhas diárias tendo repetido o anúncio por meses.³⁸ Assim,

[...] o ministro do Império e presidente do Conselho, José da Costa Carvalho, marquês de Monte Alegre, instou seu “*amigo pessoal*”, o Visconde de Mauá, “*cidadão que, nas palavras de Lopes Gama, tantas provas tem dado do seu gênio para tais empresas*”, para que se encarregasse deste empreendimento.³⁹

Nas palavras de Mauá:

Amigo pessoal e dedicado de um dos ministros deste período de *descrença*, fui *instado* para encarregar-me da missão civilizadora que esse fato levava em suas entranhas, e aceitei um contrato pelo qual modestos favores me foram concedidos, avultando, porém, entre eles o *privilégio exclusivo* da navegação do *Amazonas e seus afluentes* por trinta anos, ao passo que o serviço obrigatório que o contrato impunha era mínimo, e assim era preciso, desde que o capital que se empregava ia arrostar o *desconhecido*.⁴⁰

Irineu Evangelista de Souza nasceu em Arroio Grande, Rio Grande do Sul, em 1813, e faleceu no Rio de Janeiro, no ano 1889, estando ali desde 1822. Aos 23 anos, tornou-se sócio da firma inglesa *Carruthers & Cia*. Recebeu o título de Barão em 1854 e o de Visconde em 1874.⁴¹ Carlos Gabriel Guimarães elucidou que Mauá foi:

[...] caixeiro da firma comercial do negociante de grosso trato português e traficante de escravos João Rodrigues Pereira de Almeida, [...] sócio da casa comercial inglesa Carruthers & Co, ex-presidente da Sociedade dos Assinantes da Praça 1846-1847 (atual Associação Comercial do Rio de Janeiro), com negócios no setor manufatureiro, como o Estabelecimento Ponta d’Areia, membro da Comissão Organizadora do Código Comercial e deputado pelo Partido Liberal (RS) de 1857-1867, junto com um grupo de capitalistas e negociantes nacionais e estrangeiros da Praça do Comércio do Rio de Janeiro, organizou primeiramente o Banco do Brasil, o terceiro com esse nome, e o segundo a funcionar em 1851, e depois, como decorrência da liquidação desse banco em 1853, fruto da Reforma Bancária do mesmo ano, organizou a Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Companhia, em 1854 no Rio de Janeiro.⁴²

Dado seu envolvimento em várias atividades comerciais e na política, o autor ressalta que Mauá surgiu como um mito político, estando relacionado com “[...] o aparecimento da política como função central da sociedade, a partir do processo de formação do Estado

³⁸ MAUÁ, *Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & C e ao público*. Rio de Janeiro. Typ. Imp. E Const. E J. Villenense & C, 1878, p.31.

³⁹ EL-KAREH, Almir Chaiban. *A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira*, 2003, p.112.

⁴⁰ MAUÁ, *Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & C e ao público*, 1878, p.31.

⁴¹ CF. LIMA, Heitor Ferreira. *3 industrialistas brasileiros: Mauá-Rui Barbosa- Simonsen*. Ed. Alfa-Omega, São Paulo, 1976, p. 17-59.

⁴² GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, Macgregor & Companhia (1854-1866)*. Tese (Doutorado em História). Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1997, p.19-20.

nacional brasileiro” e também como “instrumento de consenso e legitimação da própria política”.⁴³

A partir disto, o mito Mauá, segundo Guimarães, foi entendido na história política do Brasil por dois vieses: pela historiografia liberal – Alberto Faria, Lidia Besouchet, e Jorge Caldeira – que o viu como um símbolo da modernidade, um precursor do liberalismo, da atividade industrial e do capitalismo no Brasil, e que foi destruído por um Estado Imperial; e por uma corrente da historiografia de esquerda e nacionalista – Heitor Ferreira Lima e Caio Prado Jr. – que viu em Mauá um industrial nacionalista e que não teve o apoio do Estado atrasado, sendo aniquilado pelas forças do capital inglês.⁴⁴

Além de explicar estes vieses, o autor oferece ainda uma nova visão analítica acerca de Mauá, destacando sua inserção numa conjuntura “[...] de permanência da ordem escravista e senhorial, e de transformações, que caracterizou o período de “transição” do escravismo para o capitalismo no Brasil”, sua ligação com os ingleses e o financiamento do tráfico negreiro. Acompanhando a análise de Guimarães, Beatriz Piva Momesso também ressalta a ligação de Mauá com os ingleses, com o financiamento ao tráfico negreiro e com os homens do governo, especialmente com os conservadores (Saquaremas) que garantiam privilégios em relação a este tráfico, à expansão cafeeira e aos negócios urbanos de comerciantes capitalistas envolvidos na economia mercantil e exportadora do Império. Conclusões estas contribuem para uma análise diferente acerca deste negociante.⁴⁵

À Mauá foi dada a responsabilidade de introduzir a primeira empresa de navegação a vapor na Amazônia, autorizada por lei. Além do amparo legal, não se pode deixar de mencionar que esta empreitada também tinha a seu favor um cenário nacional propício para a criação de uma empresa de transportes, no qual foram tomadas medidas que colaboraram para a “[...] integração do país no processo de acumulação e para o delineamento da feição do capitalismo interno”.⁴⁶

De acordo com Almir El-Kareh, a expansão e transformação do capitalismo no Brasil ocorreram por sua vinculação externa com o capitalismo industrial. Este, por sua vez, foi possível pelo seu desenvolvimento em países como a Inglaterra, que consumiam matérias-primas e gêneros alimentícios em grande escala dos demais países e tinham seus

⁴³ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p.23.

⁴⁴ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p.23-24.

⁴⁵ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p.19,24 e MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d’Areia*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 2007, p. 57-58.

⁴⁶ LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: EDUFRRJ, 1994, p.45.

manufaturados consumidos por eles. Assim, abriu fronteiras para penetrar nos mercados externos e controlar produtos alimentícios para população e indústrias. No caso do Brasil, havia o café, que estava sendo consumido cada vez mais na Europa e nos Estados Unidos. Desta maneira, com o crescimento do setor agrário, graças à elevação do café como principal produto de exportação, houve uma tendência, segundo o mesmo autor, de investir parte dos lucros gerados por este setor nas atividades urbanas e manufatureiras durante a década de 1840.⁴⁷

Neste contexto, as empresas de transportes eram necessárias para atender às demandas da expansão cafeeira e das produções industriais, que exigiam mais rapidez e maior capacidade. É importante frisar que as atividades capitalistas em expansão estavam em uma relação de subordinação aos interesses de uma sociedade escravista. Guimarães evidencia que:

[...] ao falarmos do Império brasileiro, não estamos falando de uma sociedade capitalista, e sim de uma sociedade escravista, inserida num processo de expansão do capitalismo, como o de meados do século XIX. Tal percepção é fundamental para compreender, por exemplo, as limitações da racionalidade do sistema financeiro da época, cujos ativos, mercados e instituições estão intimamente ligados à organização do Estado Nacional e ao desenvolvimento das forças produtivas.⁴⁸

Para além dos investimentos gerados pelo setor agrário, acrescentam-se aqueles deslocados do tráfico de escravos, devido à Lei Eusébio de Queirós, de 4 de Setembro de 1850. Esta lei se concentrou em reprimir o tráfico de africanos por meio da entrada das embarcações, sendo aplicada com rigor, mas anistiaram-se as entradas anteriores a ela.⁴⁹ O próprio Mauá se pronunciou sobre o fim do tráfico, segundo ele:

Reunir capitais, que se viam repentinamente deslocados do ilícito comércio, e fazê-los convergir a um centro donde pudessem ir alimentar as forças produtivas do país, foi o pensamento que surgiu-me na mente ao ter a certeza de que aquele fato era irrevogável.⁵⁰

Dados os fatores que disponibilizaram os capitais necessários para outros investimentos, é relevante mencionar, ainda, a Tarifa Alves Branco, de 1844. Nesta medida, o Ministro da fazenda Alves Branco aumentou o imposto sobre importações, com o intuito de reduzir a saída de capitais designados ao pagamento das importações e aumentar a

⁴⁷ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de mãe preta: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Editora Vozes, 1980, p. 16-17.

⁴⁸ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p. 39.

⁴⁹ GURGEL, Argemiro Eloy. Uma lei para inglês ver: a trajetória da lei de 7 de novembro de 1831. *Revista Justiça e História*. Vol. 6, nº 12. Rio Grande do Sul, 2008, p.12.

⁵⁰ MAUÁ, *Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & C e ao público*, 1878, p. 20.

arrecadação dos cofres nacionais. De fato, acabou incentivando a permanência destes capitais e a criação de estabelecimentos que pudessem ter um mercado dentro do próprio país.⁵¹

Por fim, outra medida que merece destaque é a criação do Código Comercial, promulgado pela Lei n. 556, de 25 de junho de 1850. Segundo Barbara Levy, este Código Comercial dava ao país “[...] uma legislação mercantil própria – como a lhe conferir maioria para a prática comercial [...]”. Ele organizava a reunião dos capitais deslocados, alargando a produção nacional, principalmente sob a forma de sociedades comanditas por ações e sociedades anônimas.⁵²

Deste modo, a criação de uma companhia de navegação beneficiava-se dos investimentos gerados pelo setor agrário e deslocados do tráfico negreiro. Também era favorecida por ser um importante instrumento na circulação de bens produzidos nos nascentes estabelecimentos nacionais, incentivados pela Tarifa Alves Branco, além de contar com o aparato jurídico para sua organização, proporcionado pelo Código Comercial.

Diante das medidas tomadas em relação à navegação do rio Amazonas e dos fatores do cenário nacional que possibilitavam a criação de uma empresa de navegação a vapor, foi Mauá, um homem envolvido com vários negócios no Império brasileiro, quem esteve à frente desta empresa, contratada com o Governo Imperial por meio do Decreto *n. 1.037, de 30 de Agosto de 1852*, no qual foi concedido a Irineu Evangelista de Souza – com autorização da Lei n. 586, de 6 de Setembro de 1850 – “o privilégio exclusivo por trinta anos para o dito fim, sob as condições que com este baixam, [...] ficando, porém, o contrato dependente de aprovação do Corpo Legislativo” para a navegação na Amazônia.⁵³

Por este contrato, o empresário se obrigaria a incorporar uma companhia de navegação a vapor, com capital nunca menor que 1.200:000\$000 (mil e duzentos contos de réis), nas duas linhas estabelecidas: 1ª) Da cidade de Belém, capital da Província do Pará, até Manaus, capital da Província do Amazonas; 2ª) Da capital da Província do Amazonas até Nauta, na República do Peru. Os portos tocados seriam designados nos regulamentos do governo, bem como o tempo em que os navios deveriam ficar neles.

Nos cinco primeiros anos, a Companhia era obrigada a fazer uma viagem redonda em cada mês na primeira linha; nos cinco anos seguintes, três viagens a cada dois meses; e, após esses cinco anos, duas viagens mensalmente. Na segunda linha, a Companhia deveria fazer, no primeiro ano, três viagens, no segundo, quatro, e seis viagens nos três anos seguintes. Se

⁵¹ LEVY, Barbara. *Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*, 1994, p. 46.

⁵² LEVY, Barbara. *Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*, 1994, p.52.

⁵³ BRASIL. Decreto n. 1.037, de 30 de Agosto de 1852: Concede a Irineu Evangelista de Souza privilégio exclusivo por trinta anos para navegação a vapor no rio Amazonas. Cf. Anexo A.

esta segunda linha continuasse, a Companhia seria obrigada a fazer uma viagem a cada mês. Para o serviço da 1ª linha, o governo oferecia cento e sessenta contos de réis (160:000\$000), divididos pelo número de viagens redondas⁵⁴, sendo o pagamento no final de cada uma delas. Pelo serviço da 2ª linha, a Companhia receberia a subvenção do governo do Peru, nunca devendo ser menor que quarenta contos (40:000\$000) por ano, repartidos também pelo número de viagens.

Os vapores da Companhia deveriam ter força adequada à viagem e cômodos apropriados para transporte de passageiros e mercadorias, além de serem nacionalizados brasileiros. Se a Companhia falhasse na realização das viagens, seria multada, exceto por acidente e, nesse caso, o governo só pagaria o correspondente à distância navegada. Se o serviço da Companhia fosse interrompido por mais de 6 meses, perderia o privilégio exclusivo de trinta anos e a subvenção do governo.

A Companhia deveria transportar gratuitamente as malas do Correio e as correspondências oficiais. Outras gratuidades ao governo seriam, por exemplo: passageiros do Estado, somas de dinheiros dos Cofres Públicos, carga por conta do governo, entre outros. Os casos que não se encaixassem nas gratuidades acertadas com a Companhia, o governo pagaria 10% a menos do que o preço a particulares. Por gêneros explosivos, o transporte seria feito por barcos próprios, rebocados pelos vapores da Companhia. Ao governo, caberia o estabelecimento da tabela de passagens e fretes que os particulares pagariam à Companhia e a modificação dessa tabela dependeria da prévia autorização imperial.

Outra incumbência da empresa seria a fundação de 60 colônias, de estrangeiros ou índios, tendo o apoio do governo no que dizia respeito aos terrenos para o estabelecimento das colônias, a escolha da nação da qual viriam os colonos estrangeiros, às vantagens e proteções. No entanto, ao governo não caberia despesa alguma para com a fundação dessas colônias ou aldeamentos. Era garantida à Companhia a preferência para a navegação dos afluentes do Amazonas.

As disposições desse contrato só valeriam se a Companhia estabelecesse, dentro de um prazo de seis meses, as viagens da primeira linha. Os trinta anos de privilégio seriam contados a partir do dia em que começassem essas viagens. As obrigações da Companhia para com o Governo Imperial seriam extensivas para com o governo Peruano, na parte de seu território. Contudo, era necessária, ainda, a aprovação do corpo legislativo.

⁵⁴A viagem redonda constitui-se em uma viagem inteira realizada pelo navio, chegando este navio a todos os lugares destinados. Disponível em: disponíveis em: <http://portogente.com.br>.

De acordo com Vitor Marcos Gregório, quando remetido à Câmara dos Deputados, o contrato disposto no Decreto n. 1037 foi enviado para análise da comissão de comércio, indústria e artes, que aprovou a concessão de terras para colonização e para a construção de um dique, contudo, nada disse em relação à subvenção do governo e nem sobre o privilégio de 30 anos. Apesar da navegação a vapor ser unanimemente defendida, polarizaram-se as discussões no parlamento em torno da defesa e da negação do privilégio de exclusividade concedido à Mauá, tendo uma ótica econômica – na qual era questionada se esta era a melhor forma de promover o desenvolvimento da região – e política – em que foi discutido se o Governo Imperial tinha jurisdição para conceder este privilégio.⁵⁵

Alguns deputados consideraram o privilégio demasiado para uma pequena empresa e um empecilho a outras que pudessem se interessar e contribuir para o desenvolvimento da região. Por outro lado, havia vozes que consideravam a empresa de importância fundamental para o desenvolvimento do país e, portanto, defendia o privilégio como necessário para a introdução da navegação a vapor, já que nenhuma antes havia se interessado por tal empreita, a não ser Irineu Evangelista de Souza. Além disso, apresentaram-se posições mais moderadas que tendiam a limitar ao máximo o privilégio de exclusividade, mas sem o negar, pois o aceitavam como necessário e benéfico.⁵⁶

Ainda sobre o privilégio de exclusividade, Gregório destaca que houve uma disputa entre os poderes executivo e legislativo, pois alguns deputados entenderam esta concessão como uma “invasão de jurisdição”, não podendo o governo “ter concedido, em hipótese alguma, o privilégio de exclusividade da navegação do rio Amazonas a Irineu Evangelista de Souza sem ter consultado antes o poder Legislativo”.⁵⁷

Como resolução desta questão, foram apresentadas duas emendas à Câmara, em agosto de 1853. Foi aprovada a que autorizava o governo o resgate do privilégio, mediante indenização e conforme lhe conviesse. Esta emenda deu origem ao Decreto n. 726, de 03 de Outubro de 1853, que aprovou o contrato celebrado pelo governo com Mauá para a navegação do rio Amazonas, conforme o *Decreto n. 1.037, de 30 de Agosto de 1852* e estabeleceu que o governo deveria, conforme o Art. 1º “[...] estipular com a Companhia,

⁵⁵GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p.62,65.

⁵⁶ Cf. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p. 65-81.

⁵⁷ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, 108.

mediante indenização, o tempo e a forma do resgate do respectivo privilégio, do modo que julgar mais conveniente”.⁵⁸

1.4. A organização da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas

A companhia de navegação a vapor criada por Mauá era regida por leis, decretos, contratos e estatutos, que estabeleciam as linhas gerais de sua organização. Como citado acima, o Código Comercial⁵⁹ conferia-lhe um aparato jurídico. A Lei n° 556, de 22 de junho 1850, legislou a respeito das companhias ou sociedades anônimas em cinco artigos (295-299).

Pelo artigo 295, “As companhias ou sociedades anônimas, designadas pelo objeto ou empresa que se destinam”, seriam administradas por mandatários revogáveis, sócios ou não, só podendo ser estabelecidas por tempo determinado e com a autorização do governo, dependendo sua aprovação do Corpo Legislativo quando tivessem algum privilégio. No artigo 296, deviam possuir escritura; estatutos e ato da autorização deveriam ser inscritos no Registro do Comércio e publicados pelo Tribunal antes do exercício das operações; para a prorrogação da existência das companhias, deveria haver aprovação do Poder que havia autorizado sua instituição, mediante novo registro. O artigo 297 autorizava a divisão do capital das companhias em ações, podendo subdividirem-se em frações.

No artigo 298, os sócios das companhias ou sociedades anônimas não eram responsáveis a mais do valor de suas ações ou de seus comprometimentos. Por fim, o artigo 299 definia que os administradores ou diretores de uma companhia responderiam pessoal e solidariamente a terceiros que tratassem com a companhia, “até o momento em que tiver lugar a inscrição do instrumento ou título da sua instituição no registro do comércio, efetuado o registro, respondem só a companhia pela execução do mandato”. Sobre esta legislação, no tocante à organização das companhias e sociedades anônimas, Guimarães ressaltou que coube ao Estado autorizar ou não o seu funcionamento e, mesmo sendo “sociedade de capitais”, os seus diretores, embora acionistas, tinham responsabilidades ilimitadas, assim como os sócios das sociedades comerciais.⁶⁰

⁵⁸ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, 110-112 e BRASIL. Decreto n. 726, de 3 de Outubro de 1853: Aprova o contrato celebrado pelo governo para navegação do Amazonas. BRASIL. Decreto n. 1.037, de 30 de Agosto de 1852. Cf. Anexo A.

⁵⁹ BRASIL. LEI n° 556, de 6 de Junho de 1850. *Código Comercial do Império do Brasil*. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-publicacaooriginal-1-pl.html> Consultado em: 14/02/2017.

⁶⁰ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, Macgregor & Companhia (1854-1866)*, 1997, p. 102.

Com base neste Código Comercial vigente, os estatutos foram aceitos em uma reunião da Assembleia Geral dos Acionistas e assinados pelo Presidente Irineu Evangelista de Souza, em 9 de Setembro de 1852. Neles, foi definido que a empresa seria denominada Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Seu objetivo era promover, além da navegação, atividades comerciais que pudessem resultar em vantagens à Companhia, com um capital de 1.200 contos de réis, dividido em 400\$000 cada uma.⁶¹

Nestes estatutos também foi deliberado que a caixa da Companhia seria o Banco do Brasil ou outra instituição bancária de primeira ordem. A administração da empresa seria composta pelo empresário, na qualidade de presidente, e dois diretores. Ao presidente caberia o expediente e administração dos negócios no Rio de Janeiro, com plenos e ilimitados poderes, representado a empresa perante o governo e em juízo, entretanto, caso falhasse, poderia ser substituído pelos membros da diretoria segundo a ordem de votação. Em Belém, a administração dos negócios da Companhia seria confiada a um gerente, nomeado e demitido livremente pela diretoria, recebendo ele auxílio dos agentes.⁶²

Além disso, nos estatutos constavam questões concernentes a: participação dos acionistas; aquisição dos bens necessários para o funcionamento da empresa (barcos, prédios, terrenos, etc.); pautas e registros das reuniões; dividendos; Balanço e relatório anual; assembleias; eleições; alteração dos estatutos; transferência do empresário de seus privilégios e direitos à Companhia, concedidos pelo *Decreto n. 1037*; e o tempo de duração da Companhia conforme o tempo do privilégio, ou seja, 30 anos. A aprovação destes estatutos ocorreu por meio do *Decreto n. 1.055, de 20 de Outubro de 1852*, com a substituição dos Artigos 1º, 2º, 8º, 21º e 22º e a supressão do 23º, conforme pode ser observado no Quadro 1.⁶³

⁶¹ A Banca examinadora sugeriu a transformação dos valores nominais (contos de réis) em valores reais (libra), contudo, foram mantidos os valores em contos de réis.

⁶² BRASIL. Relatório dos Negócios Estrangeiros. Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas a que se refere o decreto supra. Navegação Fluvial. Contratos celebrados pelos governos do Brasil e da República do Peru com a companhia « Navegação e Comércio do Amazonas », 1853, p.4-6. Em: *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado pelo Respectivo Ministro e Secretário de Estado Paulino José Soares de Souza*. Rio de Janeiro, Typ. Do Diário de A. & L. Navarro. – Rua do Rosário N. 84, 1853, Anexo F.

⁶³ BRASIL. Decreto n.º 1.055, de 20 de Outubro de 1852: Aprova os estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas com as modificações abaixo mencionadas. Cf. Anexo A.

Quadro 1- Artigos dos Estatutos antes e depois das modificações realizadas pelo Decreto n.1.055, de 20 de Outubro.

Artigos	Do que tratavam antes da substituição:	Depois:
Art.1º	Relativo ao nome da Companhia – Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.	Além do nome, trata também sobre o tempo de duração da Companhia que seria conforme o tempo de privilégio.
Art.2º	Objetivo da Companhia é não só cumprir as condições do contrato, mas promover operações comerciais ligadas à navegação que resultem em vantagens para a Companhia.	Objetivo principal é o cumprimento das condições do contrato; as operações comerciais poderiam ser realizadas subsidiariamente, sem prejuízo das condições.
Art.8º	Trata sobre a aquisição de bens para o funcionamento da Companhia e terrenos para a colonização.	Trata sobre a mesma aquisição de bens e terrenos e incumbe a empresa de contratar com Empresas de colonização, famílias ou indivíduos colonos a transferência de terrenos, ficando ela responsável por isso.
Art.21º	Trata sobre as deliberações para alterar os estatutos.	Trata sobre as deliberações não para alterar os estatutos, mas para propor ao governo essas alterações.
Art.22º	Trata sobre os direitos e privilégios que o empresário transfere à Companhia, podendo deduzir uma comissão de 10% do fundo da Sociedade, em ações, sem mais indenização.	Trata sobre o mesmo conteúdo, mas o fundo de 10% em ações aumentaria conforme o designado no art. 3º, relativo ao fundo da Companhia e ao valor das ações.
Art.23º	Trata sobre a duração da Companhia que seria conforme o tempo de privilégio, exceto por ocorrências de “força maior”, decididas pelos votos dos acionistas que representem maioria no fundo da sociedade.	Artigo suprimido, sendo o tempo de duração anexado ao artigo 1º.

Fonte: BRASIL. Relatório dos Negócios Estrangeiros. Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas a que se refere o decreto supra. Navegação Fluvial. *Contratos celebrados pelos governos do Brasil e da República do Peru com a companhia « Navegação e Comércio do Amazonas »*, 1853, p.4-6. e BRASIL. Decreto n.º 1.055, de 20 de Outubro de 1852: Aprova os estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas com as modificações abaixo mencionadas. Cf. Anexo A. (Elaborado pela autora).

Além destas modificações, o *Decreto n. 1.055, de 20 de Outubro de 1852*, destacava que a questão relativa à obrigação do governo de conceder gratuitamente os terrenos para a implantação da colonização, prevista no *Decreto n.1.032, de 30 de Agosto de 1852*, ficaria dependente da aprovação do Corpo Legislativo, quando não se achassem compreendidos na exceção do Art. 1º e nas disposições do Art. 12º da *Lei n. 601 de 18 de Setembro de 1850*, lei esta que se refere às terras devolutas e sesmaria. Ou seja, conforme o Art. 1º, os terrenos devolutos poderiam ser comprados pela Companhia ou, de acordo com o Art.12º, eles seriam reservados pelo governo para a colonização dos indígenas, fundação de povoações, aberturas de estradas ou estabelecimento público e para construção naval.⁶⁴

⁶⁴CF. BRASIL. Lei n. 601 de 18 de Setembro de 1850. *Dispõe sobre terras devolutas do Império*. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=75516&norma=102335>. Consultado em: 20/01/2017.

1.5. A criação da Província do Amazonas: outra estratégia de administração e garantia da soberania brasileira na Amazônia

Paralelos às discussões acerca da introdução da navegação a vapor na região, estavam os debates para criação da Província do Amazonas. Segundo Vera Medeiros, essa seria uma forma de “[...] facilitar a administração dessa grande parte do território amazônico e de reorganizar a sua economia.”⁶⁵ De acordo com Gregório,

[...] a questão do status jurídico da região do Alto Amazonas iniciou-se com o processo de ruptura política com Portugal. Quando as cortes foram convocadas pela Revolução do Porto para elaborar uma nova constituição para o país, em 1820, todas as capitanias brasileiras foram alçadas à categoria de província, mediante decreto de 1 de outubro de 1821. Neste momento, também o Rio Negro passou a ser considerado uma província, com todas as suas prerrogativas e direitos. Após a independência, o artigo segundo de 1824, entretanto, destinado a organizar a representação política das províncias não incluiu o Rio Negro, e nem determinou o envio de presidente para a região. Criou-se uma situação de indefinição com relação ao território, até que em 1833, pela aplicação do Código do Processo Criminal, passou a ser denominada Comarca do Alto Amazonas, subordinada política e juridicamente ao governo da Província do Pará, sediado em Belém.⁶⁶

Em 1826, Romualdo Antônio de Seixas apresentou à Câmara dos Deputados um projeto que elevava o Alto Amazonas à província, tendo como argumentações: a “deplorável situação dos indígenas no Rio Negro, que a administração débil ajudava a agravar”; “estado de desorganização produtiva”; além da “defesa do território do Império”, lembrada pelo deputado Lino Coutinho.⁶⁷

Este projeto foi alterado e entrou em discussão no plenário em maio de 1828. Alguns deputados se opuseram a ele, argumentando que a criação desta província seria um gasto, já que ela não teria recursos suficientes para se sustentar, mesmo assim o projeto foi aprovado em segunda discussão e, em 1832, foi retomado. Contudo, foi apresentado um requerimento para que esta questão ficasse suspensa até que o governo central apresentasse mais informações sobre a região. As informações solicitadas nunca foram remetidas e a discussão para a criação da Província do Amazonas foi revista somente sete anos depois.⁶⁸

Em 1839, a questão da criação da província do Amazonas foi novamente apresentada por meio do projeto do deputado pelo Grão-Pará, João Cândido de Deus. Conforme Arthur

⁶⁵ ALARCÓN - MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso*, 2006, p.271.

⁶⁶ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p.281-282.

⁶⁷ ALARCÓN-MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso*, 2006, p.328-332.

⁶⁸ REIS, Arthur C. F. *História do Amazonas*, 1989, p. 184 e GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p.282-285.

Reis, este parlamentar defendeu a necessidade de “aparelhar” os limites com as nações estrangeiras. Contrários a isto, surgiram novamente os argumentos de que a comarca não tinha condições de arcar com as despesas e nem possuía pessoal capaz para ocupar os cargos públicos. O projeto teve sua primeira aprovação em 1840 e entrou novamente em discussão em 1843, sendo remetido ao Senado para novas discussões.⁶⁹

O projeto ficou mais outros sete anos sem ser debatido até que, em 1850, foi retomado pelo Senado, onde surgiram novamente preocupações com a questão das “pendências dos limites do Império com seus vizinhos”, sendo necessária a presença da autoridade brasileira ali. O projeto aprovado em agosto deste ano elevava as comarcas do Rio Negro e Curitiba à categoria de províncias, mas foi solicitada a divisão deste projeto para que a criação da província do Amazonas pudesse subir à sanção Imperial mais rapidamente, enquanto a criação da província do Paraná fosse discutida novamente. Esta solicitação foi acatada e resultou na criação da Província do Amazonas, por meio da Lei Imperial nº 582, de 5 de Setembro de 1850, enfim, o Amazonas separava-se do Pará.⁷⁰

A necessidade de estabelecimento da navegação na região amazônica foi defendida por diferentes grupos políticos como algo imprescindível para promover o comércio, auxiliar na ocupação e civilização, na defesa das fronteiras e administração territorial. Contudo, seria a separação do Grão-Pará em duas províncias, Amazonas e Pará, que delimitaria o comércio a ser dinamizado, as populações a serem civilizadas e as fronteiras a serem protegidas e ocupadas. Assim, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas foi organizada para atender às suas demandas, garantindo objetivos políticos e econômicos, locais e imperiais.

1.6. A navegação a vapor e a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas na historiografia

Como ressaltado ao longo deste capítulo, a navegação a vapor apresentava-se para a Amazônia como uma medida eficiente a ser adotada para resolver problemas. Tratando desta temática em sua tese sobre a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850), Vera Medeiros buscou “elucidar alguns elementos referentes às requisições do governo provincial para o equipamento da administração da província em embarcações mais ligeiras, de modo a

⁶⁹ REIS, Arthur C. F. *História do Amazonas*, 1989, p. 187-188.

⁷⁰ REIS, Arthur C. F. *História do Amazonas*, 1989, p. 189-190 ALARCÓN - MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso*, 2006, p. 381, 385,386.

facilitar as comunicações da capital com o interior da província”.⁷¹ A partir deste propósito, a autora evidenciou o papel das administrações que, na década de 1840,

[...] demonstravam consciência de que não era possível governar a província, isso é, garantir a autoridade do Estado imperial e o controle do território, se não houvesse à disposição do governo provincial um mínimo de equipamento de transporte e pessoal que permitissem facilitar a comunicação das autoridades da capital com as das mais longínquas partes do território da província, em especial as zonas de fronteira.⁷²

Esta sua análise, acerca da navegação a vapor, situa-se num contexto de medidas tomadas pelo governo central, em relação à região Amazônica, para melhor administrar o território e manter sua soberania nas zonas de fronteiras, tendo como resultado a formação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, na década de 1850, introduzida por Decreto Imperial n. 1037.⁷³

Seguindo este raciocínio, Vitor Gregório também ressaltou em suas investigações a navegação a vapor como um elemento importante para manter a autoridade sobre esta região, parte de um Estado nacional em construção, inserindo a Amazônia no sistema político e econômico do Império. Para ele, a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas foi “uma empresa estratégica, de vital importância para o Império, devendo, assim, ser mantida sempre sob controle de súditos da Coroa”.⁷⁴

Além destes fatores relacionados à soberania e administração na Amazônia, Siméia Lopes, em seu trabalho sobre o comércio interno do Pará no século XIX, analisou a introdução da Companhia do Amazonas como um aprimoramento técnico dos transportes que levou o progresso econômico, avaliado pelo aumento do movimento portuário da época, e como “a quebra do monopólio dos pequenos e médios comerciantes que possuíam embarcações e atuavam como intermediários no transporte de gêneros para os portos dos centros comerciais”. Isto significou a alteração do comércio realizado pelos regatões, que passaram a circular em áreas mais distantes e de maneira subordinada à Companhia do Amazonas, mas que, apesar de terem suas rotas alteradas, as redes estabelecidas por esta modalidade de comércio não foram extintas.⁷⁵

Caio Giulliano de Souza Paião, em sua pesquisa sobre a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900), também tece considerações aproximadas às de Lopes, apontando que a introdução da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas visava o incremento do

⁷¹ ALARCÓN-MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso*, 2006, p. 54.

⁷² ALARCÓN - MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso*, 2006, p. 67.

⁷³ ALARCÓN - MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso*, 2006, p. 17.

⁷⁴ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p.14-15, 96, 329.

⁷⁵ LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista*, 2002, p.139.

comércio, o controle dos espaços, a prevenção de novos movimentos de revolta popular, como a cabanagem, e o controle político e social. Conclui ainda que, mesmo com a introdução da navegação a vapor, a presença de barcos a vela e canoas continuaram contribuindo para o aumento da circulação, afirmando ter sido real a presença dos navegadores destas outras embarcações “resistindo diante de um projeto de modernização da navegação”.⁷⁶

Nesta conjuntura econômica apontada por Siméia Lopes e Caio Paião, Arthur Reis em “*História do Amazonas*” também situa a criação da Companhia do Amazonas como um mecanismo para o crescimento do comércio interno, contribuindo para a inserção da Província do Amazonas na economia nacional, sendo ela resultado dos esforços de Tenreiro Aranha e do Parlamento Imperial, que satisfizes as “aspirações dos amazonenses”.⁷⁷

Ainda sob a perspectiva das demandas internas, Rinaldo Moraes considera em seus estudos a introdução da navegação a vapor, mais especificamente da Companhia do Amazonas, como um meio de “viabilizar o transporte de passageiros, o abastecimento das cidades e, principalmente, o negócio da borracha, inclusive o abastecimento dos seringais”. Moraes traçou as linhas gerais do funcionamento da Companhia, como o levantamento das principais rotas de navegação e dados relativos a gêneros e volumes de mercadorias transportados por ela, para ressaltar a sua importância na dinamização da economia paraense.⁷⁸

Francivaldo Alves Nunes, em sua tese sobre o Estado imperial e a agricultura na Amazônia, argumenta que a instituição da navegação a vapor era um dos meios de promover o povoamento da região, pois as populações migrariam para as áreas beneficiadas, havendo um impacto sobre a ocupação e o aumento da produção. Desta maneira, a criação da Companhia do Amazonas, associada à tarefa de colonização, auxiliaria na defesa territorial e no desenvolvimento econômico da região, uma vez que incentivaria a ocupação e promoveria a atividade agrícola.⁷⁹

Outros autores analisaram a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas a partir do fator de natureza externa, que eram as pressões internacionais para a

⁷⁶ PAIÃO, Caio Giulliano de Souza. *Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)*. Dissertação (Mestrado em História), Manaus: Universidade Federal do Amazonas (UFAM), 2016, p. 47-48, 66.

⁷⁷ REIS, Arthur C. F. *História do Amazonas*. 2. Ed, Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p.191-195, 222.

⁷⁸ MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*, 2007, p.94.

⁷⁹ NUNES, Francivaldo Alves. *Sob o signo do moderno cultivo: Estado Imperial e agricultura na Amazônia*. Tese (Doutorado), Universidade Federal Fluminense (UFF), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2011, p. 170,194.

abertura do rio Amazonas. Barbara Weinstein em “*A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*” ressaltou que:

O governo imperial, porém, vendo nessa abertura uma ameaça potencial à integridade territorial do Brasil, recusou-se a abrir a embarcações estrangeiras a navegação do grande rio. Ao invés disso, decidiu que o meio mais eficiente de proteger a soberania brasileira sobre a região seria convidar Mauá a construir uma linha de navegação a vapor sob o controle nacional. Para tornar mais atraente a oferta, prontamente aceita pelo barão, o governo concedeu-lhe subsídio financeiro e direitos de monopólio.⁸⁰

Ainda sobre a decisão de criar a Companhia do Amazonas por conta de pressões externas, Roberto Santos afirmou que “[...] o que dominou o espírito do governo foi apreensão política relativamente a uma investida externa. Daí a ideia de monopolizar a navegação do Amazonas, entregando-a, conforme a ideologia da época, a um grupo privado.”⁸¹

Almir El-Kareh também ponderou a criação dessa companhia dentro um contexto de pressões internacionais, no qual ela constituiu-se como estratégia para garantir a soberania brasileira na região Amazônica, afastando as ameaças estrangeiras. “*A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial*” é um artigo todo dedicado a uma breve análise sobre a Companhia do Amazonas. O autor analisa a criação da empresa, seu funcionamento e sua transferência aos ingleses, recuperando dados relativos aos contratos, bens e propriedades e a fonte de seus lucros e principais despesas. Estes aspectos não são detalhados, mas indicam a necessidade de estudos mais aprofundados sobre esta empresa, que atuava como um empreendimento com fins políticos e econômicos na sociedade na qual estava inserida.⁸²

⁸⁰ WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: HUCITEC: Editora da USP, 1993, p.81.

⁸¹ SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia*. São Paulo: T. A. Queiróz, 1980, p.55.

⁸² EL-KAREH, Almir Chaiban. *A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira*, 2003, p.10-11.

CAPÍTULO II - OS PRIMEIROS ANOS DE FUNCIONAMENTO DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS

2.1. Uma amostra dos serviços de navegação e a reforma contratual de 1854

No primeiro dia de janeiro de 1853, o vapor *Marajó* saiu do porto de Belém e ancorou no porto de Manaus no dia 11, sob o comando do 1º Tenente, Francisco Paraybuna dos Reis, tocando os portos de Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Villa Bela e Serpa. A viagem teve duração de 11 dias e seu principal observador foi Major do Imperial Corpo de Engenheiros, o Dr. Marcos Pereira de Sales, a bordo do navio como comissário do governo. O vice-presidente da Província do Amazonas, Manoel Gomes Miranda, pontuou o “entusiasmo e regozijo de toda a população, que bem diz o Governo Imperial, agradecendo-lhe tão assinalada prova do interesse, que toma pelo engrandecimento da nascente Província”. Já o presidente do Pará, José Joaquim da Cunha, considerou que foi aberta uma “nova era às Províncias do Pará e Amazonas”.¹

Este foi o início das atividades da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, previstas pelo *Decreto Imperial n.1037, de 30 de Agosto de 1852*, com a realização da 1ª *Linha*, de Belém a Manaus. Para completar as rotas de navegação estabelecidas no contrato, faltava ainda o cumprimento da 2ª *Linha*, de Manaus a Nauta², que só foi efetivada depois de alguns ajustes com o governo peruano.

O serviço de navegação brasileira estendido ao Peru já era previsto desde a *Convenção Especial de Comércio, Navegação Fluvial e Limites*, em 23 de outubro de 1851. A convenção foi firmada entre Brasil e Peru, no intuito de “se fazer um ensaio em que melhor se conheça sob que bases e condições deverá esse comércio e navegação ser depois estipulado definitivamente”. No artigo 2º desta convenção, as partes contratantes concordavam em conceder um auxílio pecuniário durante os primeiros anos para a primeira empresa que se estabelecesse, devendo ela cumprir obrigações, como realizar com regularidade as viagens,

¹AMAZONAS. *Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1º de Outubro de 1853 pelo Presidente da Província, o Conselheiro Herculano Ferreira Penna. Amazonas.* – Typ. de M. S. Ramos, 1853, p. 46-47; PARÁ, José Joaquim da Cunha. *Fala que o Exmo. Snr. Dr. José Joaquim da Cunha, Presidente da Província do Pará, dirigiu à Assembleia Legislativa Provincial na abertura da mesma Assembleia, no dia 15 de Agosto de 1853.* Pará, Typ.de Santos e Filho, 1853, p. 19-21 e AMAZONAS. *Relatório apresentado ao Ilmo.º e Exmo.º Sr. Conselheiro Herculano Ferreira Penna, Presidente da Província do Amazonas, pelo 1º Vice-presidente o Ilmo.º e Exmo.º Sr. Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda.* Capital do Amazonas – Typ. de Manoel da Silva Ramos, 1853, p.5

² Nauta é uma cidade do norte peruano, capital da província de Loreto, na região de Loreto, a 100 km de Iquitos. Cf. <https://pt.wikipedia.org/wiki/Nauta>.

conduzir malas do governo e correio, conduzir empregados civis, militares ou eclesiásticos a serviço do governo, bem como tropas, munições, presos e os gêneros que os dois governos quisessem mandar, por meio de gratificação fixada. Esta convenção pontuou que o contrato com a empresa que prestaria tais serviços estava a cargo dos agentes do governo do Brasil e do Peru, com as devidas autorizações e observando as condições ajustadas.³

A Companhia do Amazonas foi a primeira empresa a navegar o rio Amazonas e, portanto, caberia a ela os serviços estipulados na Convenção de 1851. O contrato firmado para a navegação do rio Amazonas, em águas peruanas, ocorreu entre o agente do governo peruano, Evaristo Gomes Sanchez, e Mauá, devendo ser aprovado pelo seu governo. Este contrato era composto por vinte artigos, que versavam sobre os direitos e deveres da Companhia: durante cinco anos, o governo peruano auxiliaria a empresa, estabelecida com privilégio exclusivo, com a quantia de vinte mil pesos anuais, a contar do primeiro dia de maio de 1853. No primeiro ano, a Companhia deveria efetuar com regularidade três viagens, quatro no segundo, e, a partir do terceiro, seis viagens, conduzindo nelas o estipulado pela Convenção. Caso a empresa não conseguisse cumprir todas as viagens acordadas, receberia somente a quantia correspondente.⁴

Além destas obrigações, o contrato dispunha sobre isenção de impostos, submissão aos regulamentos fiscais e policiais, concessão de terrenos para depósito de combustíveis e autorização para a exploração das minas de carvão que a Companhia descobrisse, enquanto a fizesse nos termos das ordenações da mineração do Peru. O governo peruano se comprometia a oferecer pessoal especializado sempre que a Companhia requeresse, e abrir vias de comunicações apropriadas para por em contato Nauta com o interior, dando preferência à Companhia para estas atividades. Se ao final do terceiro ano deste contrato o governo do Peru quisesse renovar o contrato com a Companhia, ela ficaria obrigada a fundar dez colônias de estrangeiros, tendo elas as mesmas vantagens dos estabelecimentos peruanos.

Após modificações, este contrato foi aprovado pelo governo peruano.⁵ O pagamento dos vinte mil pesos, por exemplo, seria sacado no princípio de cada ano, dando fiança pela mesma quantia, para o caso de que, por sua culpa, não se cumprissem os deveres acordados. O governo peruano não autorizou o privilégio exclusivo para a navegação do Amazonas e as

³Conteúdo da convenção disponível em: http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1851/b_31/

⁴ BRASIL. Relatório dos Negócios Estrangeiros. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Antonio Paulino Limpo Abreu*, Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1853, Anexo F, p. 9-11.

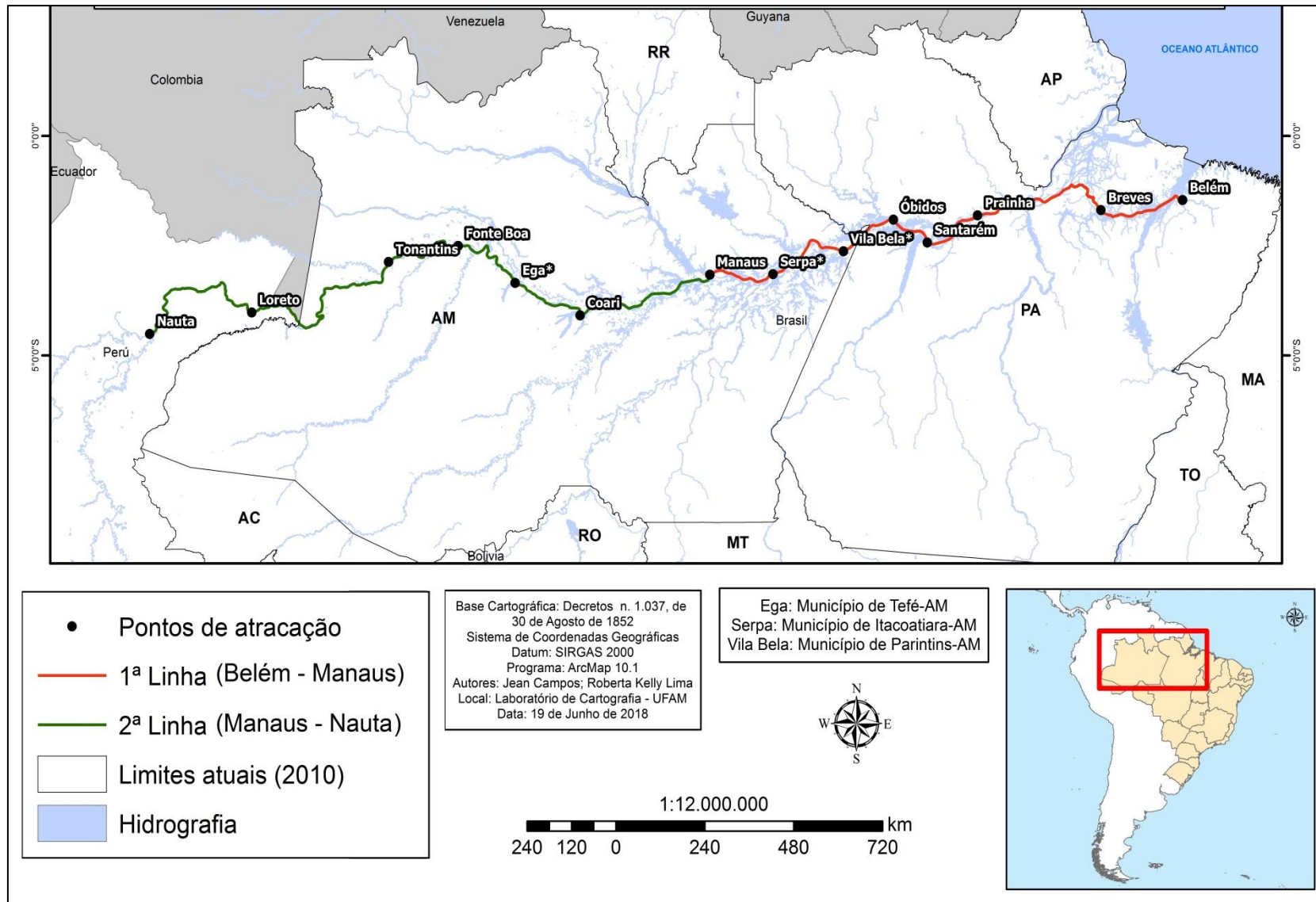
⁵ BRASIL. Relatório dos Negócios Estrangeiros. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da nona legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Antonio Paulino Limpo Abreu*, 1853, Anexo F, p.13.

colônias só seriam fundadas se o governo julgasse adequado o seu estabelecimento. A renovação do contrato só seria realizada se fosse tida como conveniente e, ao fim dos três primeiros anos, o governo declararia a decisão.

Estabelecidos os contratos e realizadas as modificações, a primeira viagem da 2ª linha, de Manaus a Nauta, foi iniciada pelo vapor *Marajó*, em setembro de 1853, tendo a bordo, segundo Herculano Ferreira Penna, o Conde Florestan de Rozwadowski, incumbido de apresentar um relatório desta primeira viagem, devendo tocar Coari, Ega, Fonte Boa, Tonantins, Tabatinga, Loreto e Pebas. (Mapa 2)⁶

⁶ AMAZONAS. *Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1º de Agosto de 1854, pelo Presidente Herculano Ferreira Penna*. Barra do Rio Negro, Typ.de M. S. Ramos, 1854, p. 35, 48.

Mapa 2 - Trajeto das 2 linhas de navegação da Companhia do Amazonas (1853)



Para o desempenho destas duas linhas, no primeiro biênio de funcionamento da Companhia (1853/1854), foram adquiridos os primeiros vapores. O vapor *Marajó*, empregado no serviço da primeira linha da empresa, foi adquirido pela quantia de 100:000\$000. O *Rio Negro*, empregado no serviço da segunda linha, custou 103:527\$846, mas este vapor sofreu um acidente apenas três meses após sua chegada ao Pará, devido às pedras de Sarapapa, situadas no meio do rio Amazonas. Ao que tudo indica, as águas haviam descido mais do que em épocas anteriores, e não havia nenhuma recomendação acerca do perigo, e o vapor acabou se chocando nas pedras.⁷

O acidente causou grande preocupação, já que poderia ter comprometido os interesses da empresa, por conta das viagens que seriam suspensas e eram exigidas pelo contrato com o Governo Imperial. Contudo, o navio foi salvo, conforme Mauá, por um custo menor que 14:000\$000, com a ajuda do Sr. Manoel Antônio Pimenta Bueno e do comandante do vapor, 1º Tenente Leal, e:

Valeu também ao navio a conhecida fortaleza das construções navais do estabelecimento de Ponta d' Arêa pois a não serem as diagonais de ferro que por maior segurança prendiam as cavernas, a embarcação se teria infalivelmente despedaçado com o terrível choque que sofreu.⁸

Após este acidente, a Companhia expediu para o Pará o vapor *Monarcha*, que custou à Companhia o valor de 49:408\$060. Este navio possuía marcha regular, calava pouca água, tinha bastante espaço para carga e suficientes acomodações. A diretoria da Companhia também mandou construir, na Inglaterra, um vapor de ferro com grandes dimensões, pois a afluência de carga mostrava a necessidade que a Companhia teria dele. Este vapor, denominado *Tapajós*, foi contratado com o construtor de Liverpool, o Sr. John Laird⁹, por 22.500 Libras. Esta embarcação possuía 210 pés de quilha, 27 de boca, de 751 toneladas e de força de 200 cavalos.¹⁰

⁷ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De Villeneuve e Comp., 1855, p. 6 e 7.

⁸ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1855, p. 9.

⁹ John Laird de Birkenhead era responsável também pela construção de algumas embarcações da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Cf. DOURADO, Bruna Iglesias Motta. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE)*, Niterói, RJ, 28 a 30 de agosto de 2017, p. 19-20.

¹⁰ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, p.9- 10. Termos usados: 1) *calava pouca água*: Não precisava ocupar muito lugar na água para flutuar; não espalhava muita água. 2) *Quilha*: Peça principal e inferior

Além destes vapores, a direção da Companhia resolveu expedir para os futuros serviços o vapor *Cameté*, que custou 60:000\$000 e mandou construir o *Tabatinga*, no estaleiro Ponta d'Areia. Apesar da empresa já contar com seis vapores, surgiu a oportunidade de comprar o vapor americano *Bay City* – com casco e maquinismo novos, da força de 180 cavalos e com dimensões apropriadas ao serviço da 1ª linha. Assim o fez a diretoria da Companhia, pelo custo de 32.000 pesos.¹¹ Sobre este vapor, o diretor da Companhia ressalta que:

[...] como, porém, estivessem os encarregados de sua venda autorizados na melhor boa fé, dele fizeram entrega, recebendo por conta 14:160\$400 e devendo ter lugar a transferência legal da propriedade logo que estejam preenchidas as formalidades exigidas.¹²

Vale ressaltar aqui que, além de seu envolvimento em diversos negócios do Império, o Estabelecimento de Fundição e Estaleiro da Ponta d'Arêa também pertencia a Mauá¹³, adquirido em 1846, tendo por objetivo fundir metais e construir navios, o que era de grande conveniência, pois, além de ter uma companhia de navegação a vapor, Mauá possuía a estrutura para construí-los e mantê-los. Marcos Sampaio destaca que a criação deste estaleiro foi de grande importância na história da navegação a vapor, pois era o único estabelecimento no século XIX a construir embarcações deste tipo.¹⁴

Adquiridos os barcos a vapor, e em funcionamento as primeiras linhas, o primeiro biênio da Companhia foi marcado por resultados crescentes. Conforme os relatos de Mauá, o crescimento dos lucros pode ser exemplificado pelas rendas de fretes e passagens geradas no Amazonas e Pará na primeira linha. Entre 1853 e 1854, o número de passageiros quase dobrou, passando de 691 para 1.342, elevando o valor das passagens em pouco mais de 11

da embarcação. 3) *Boca*: largura máxima do navio. Termos disponíveis em: <http://portogente.com.br/>. Consultado em: 28/01/2017.

¹¹ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1855, p.9.

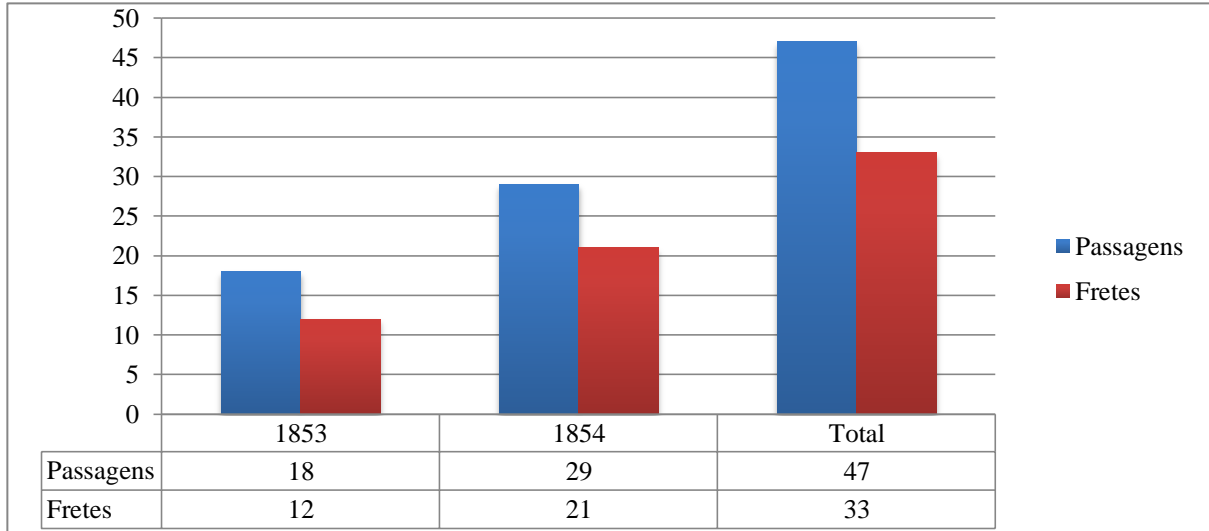
¹² COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1855, p. 11.

¹³ É importante lembrar que, à época de sua aquisição, havia a disponibilidade de capitais e o benefício da Tarifa Alves Branco, pois, com o aumento das tarifas de importações, era possível a existência de um mercado para o consumo de suas produções. Tal estabelecimento também foi contemplado pela isenção de direitos alfandegários sobre matérias-primas, uma determinação do Decreto n.526, de 28 de julho, baixado também pelo Alves Branco, ou seja, ele produziria a um custo muito menor. Cf. MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundição e Máquinas de Ponta d'Areia*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 2007, p. 61.

¹⁴ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a vapor (1839-1894)*. Tese (Doutorado em História Econômica), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2006, p. 47.

contos de réis, assim como o valor dos fretes arrecadados nesta linha, com um aumento de quase 9 contos de réis. (Gráfico 1)

Gráfico 1 - Valores de fretes e passagens arrecadados na 1ª linha em 1853-1854

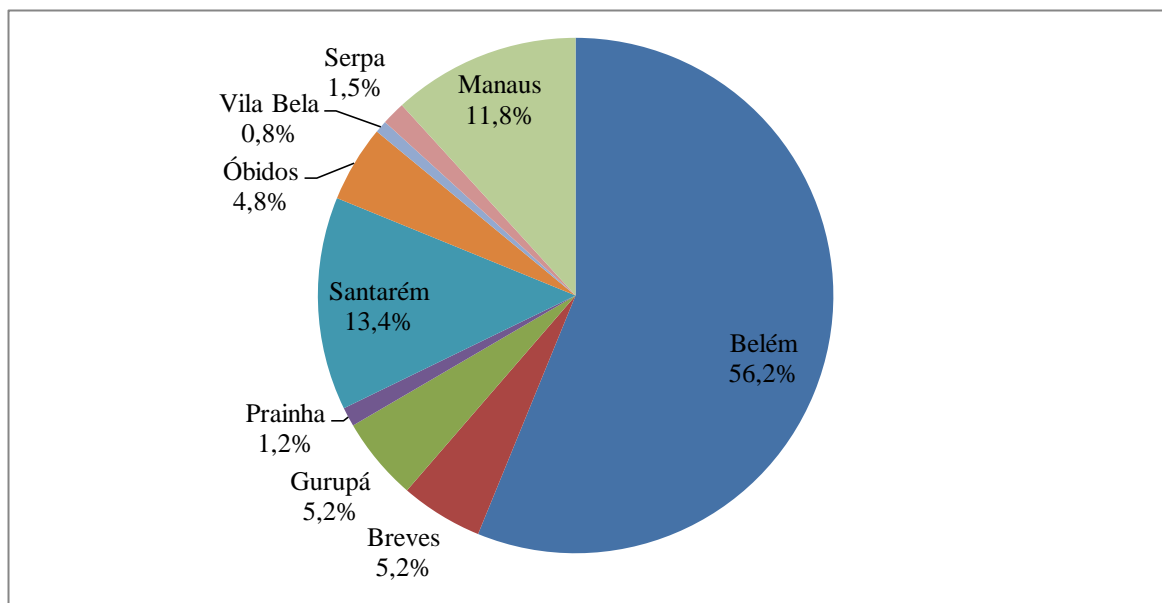


Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De Villeneuve e Comp., p.15. (Elaborado pela autora. Obs.: No gráfico considera-se o valor redondo em contos de réis)

Do valor total das passagens arrecadadas pela Companhia neste primeiro biênio de funcionamento, nos portos da Província do Amazonas – Vila Bela (Parintins), Serpa (Itacoatiara) e Manaus –, foram arrecadados 6:688\$750, correspondendo aproximadamente a 14%. Nos portos da Província do Pará – Belém, Santarém, Óbidos, Prainha, Breves e Gurupá –, foram arrecadados 41:024\$327, ou seja, 86%. Já do valor total dos fretes, foram arrecadados, nos portos da Província do Amazonas, 7:272\$632, perfazendo, aproximadamente, 21% do total arrecadado. Os portos da Província do Pará arrecadaram 26:723\$188, por volta de 79% (Gráfico 2 e 3). Neste período (1853/1854), os lucros da empresa elevaram-se a 471:097\$321, incluindo as subvenções do Brasil e Peru. As perdas, por sua vez, somaram 419:640\$175, restando um fundo de reserva de 51:457\$146 que servia para cobrir prejuízos do capital que pudessem surgir.¹⁵

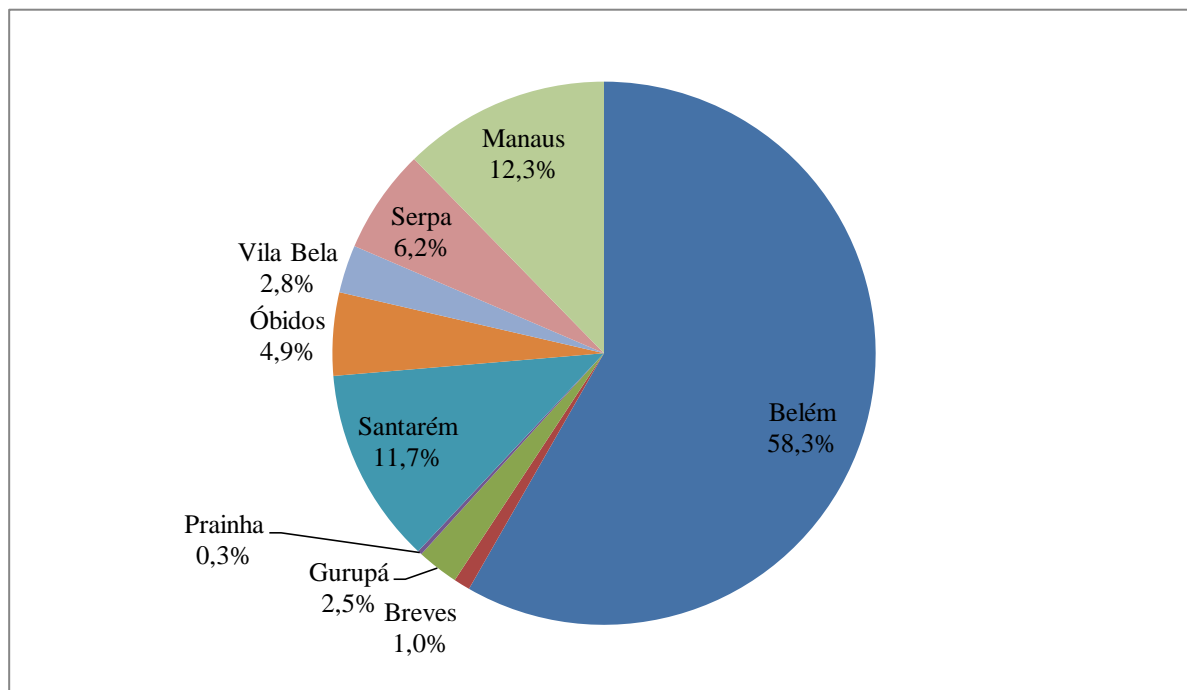
¹⁵ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1855, p. 14 e Anexos.

Gráfico 2– Valores das passagens arrecadados nos portos da 1ª Linha (Belém – Manaus) nos anos de 1853-1854



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá, 1855.* (Elaborado pela autora)

Gráfico 3 –Valores dos fretes arrecadados nos portos da 1ª linha (Belém – Manaus) nos anos de 1853-1854



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá, 1855.* (Elaborado pela autora)

Esses números demonstram o crescimento da Companhia durante os primeiros anos. Segundo Mauá, o resultado foi “[...] tão satisfatório quanto era lícito esperar-se de uma empresa nascente.”¹⁶ Enfim, a *Lei n. 586, de 6 de Setembro de 1850* estava se cumprindo. A empresa de navegação começou atuar na Amazônia, indo de um extremo a outro (Belém a Nauta) e executando suas atividades nas 1ª e 2ª linhas regularmente, até que um novo acordo entre o Governo Imperial e Mauá se sucedeu, resultando numa inovação de contrato, disposta no *Decreto n. 1.445, de 02 de outubro de 1854*.¹⁷

Os anos posteriores ao primeiro biênio foram marcados pela execução de novos serviços pela Companhia do Amazonas. Pelo novo acordo, disposto pelo *Decreto n. 1.445*, a empresa de Mauá renunciava o privilégio exclusivo de 30 anos, concedido pelo *Decreto n. 1.037, de 30 de agosto de 1852*. O próprio *Decreto n. 726, de 03 de outubro de 1853*, havia autorizado o resgate desse privilégio. Mauá ressaltou aos acionistas sobre o assunto, falando-lhes que:

Embora o contrato original que deu existência a esta empresa fosse aprovado pelo corpo legislativo, acompanhou essa aprovação uma autorização votada unanimemente para que o governo imperial resgatasse o exclusivo de navegação a vapor do Amazonas que era a base fundamental daquele contrato. Tive pois de pedir-vos confiásseis poderes para entrar com o governo imperial em novos ajustes que consumiram não pouco tempo; porquanto, compreendendo a diretoria o subido valor de um exclusivo de 30 anos para a navegação do maior rio do mundo, não podia abandonar sem compensação tão vantajoso direito, ao passo que o governo imperial procurava aumentar o ônus da empresa no interesse do país, que aliás a diretoria igualmente desejava promover. Após delongas usuais em semelhantes casos, concordamos finalmente nas condições anexas ao decreto n. 1.445 de 02 de outubro de 1854, em que se firmam hoje os direitos e a existência da nossa empresa.¹⁸

Em compensação à perda do privilégio, foram concedidos à Companhia 70 territórios de 2 léguas quadradas e terrenos de marinha devolutos, sendo distribuídos às margens dos rios Javari, Purus, Amazonas, Madeira, Negro, Tapajós e outras margens dos afluentes do Amazonas, que fossem convenientes à Companhia, desde que aprovado pelo Governo Imperial e medido com recursos da própria empresa. A partir deste momento, novas atividades foram delegadas à Companhia. Estes territórios foram concedidos não só para

¹⁶COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, 1855, p.14.

¹⁷ BRASIL. Decreto n.º 1.445: Inova o contrato celebrado pelo governo imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A.

¹⁸COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 22 de Agosto de 1855, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, 1855, p.5-6.

compensar a perda do privilégio exclusivo, mas para dar início à atividade de colonização.¹⁹ Conforme o novo contrato, além das 60 colônias previstas no acordo anterior, mais 12 deveriam ser fundadas dentro de dez anos e implantadas da seguinte maneira:

Tabela 1 - Lugares destinados ao assentamento das colônias

Localização	Quantidade
Margens do Rio Javary	1
Margens do Rio Purús	2
Margens do Rio Amazonas	4
Margens do Rio Madeira	1
Margens dos Rios Negro e Tapajós	4

Fonte: produzido a partir de BRASIL. Decreto n.º 1.445: Inova o contrato celebrado pelo governo imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A. (Elaborado pela autora)

Outra atividade constante nesse contrato seria navegar o rio Amazonas e os seus afluentes nas linhas declaradas, tocando os portos estabelecidos, conforme os presidentes das províncias do Amazonas e do Pará. As linhas eram as seguintes: a 1ª deveria partir da cidade de Belém, na Província do Pará, a Manaus, na província do Amazonas, tendo capacidade para conduzir duzentas toneladas de carga, com combustível necessário para viagem e, pelo menos, sessenta passageiros em beliches. A marcha regular deveria ter doze milhas por hora, exceto se por força da natureza. Esta linha deveria fazer duas viagens por mês, começando a primeira no dia 1º de janeiro de 1855. Por cada viagem redonda, o governo pagaria à Companhia a subvenção de doze contos de réis (12:000\$000), por dezoito anos contados da partida da primeira viagem. Caso a Companhia aumentasse o número de viagens, não poderia exigir subvenção.

A 2ª linha deveria partir de Manaus, chegando até Nauta, na República do Peru. As viagens desta linha seriam de acordo com a designação do governo do Peru. A partir de 1855, a Companhia deveria realizar seis viagens redondas em cada ano. A subvenção por esta linha era da responsabilidade daquele governo, sendo o pagamento garantido pelo governo brasileiro, não devendo nunca ser menor que quarenta contos de réis (40:000\$000) por ano, repartidos pelo número de viagens. Se o serviço desta linha continuasse, o que declararia o

¹⁹ BRASIL. Decreto n.º 1.445: Inova o contrato celebrado pelo governo imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A.

governo até o fim do ano de 1856, a Companhia seria obrigada, pelas mesmas condições, a fazer uma viagem mensal.

A 3ª linha deveria partir da cidade de Belém, seguindo pelo rio Tocantins, chegando até a Vila Baião, tocando a cidade de Cametá, onde deveria demorar, na ida e na volta, no mínimo, seis horas. Além de cômodos para passageiros, os vapores desta linha deveriam ter capacidade para carga igual a dos vapores *Marajó* e *Rio Negro*, nunca menor que 70 toneladas. Para o serviço desta linha, o governo assegurava uma subvenção pelo prazo de dez anos, hum conto de réis nos cinco primeiros anos, por viagem redonda, e quinhentos mil réis nos últimos cinco anos, também por viagem redonda.

A 4ª linha deveria ir de Manaus até Santa Isabel. Durante os primeiros cinco anos, deveria ser feita uma viagem mensal e, nos cinco anos seguintes, duas. O governo pagaria a subvenção de cinco contos de réis (5:000\$000) e dois contos e quinhentos mil réis (2:500\$000), respectivamente. Quando findasse o segundo prazo, a Companhia deveria fazer, ao menos, uma viagem mensal, sem nenhuma subvenção a mais. Os vapores desta linha teriam que ter cômodos para passageiros e capacidade para 70 toneladas, o mesmo que os da terceira linha. Também poderiam ser feitas, por determinação do governo, viagens de Manaus até qualquer ponto do Rio Branco, sendo a extensão a percorrer não maior que entre Manaus e Santa Isabel. Por isto, a Companhia não teria direito a nenhum subsídio maior. A compensação seria apenas a diminuição no número das viagens à Santa Isabel, quando fossem feitas ao Rio Branco.

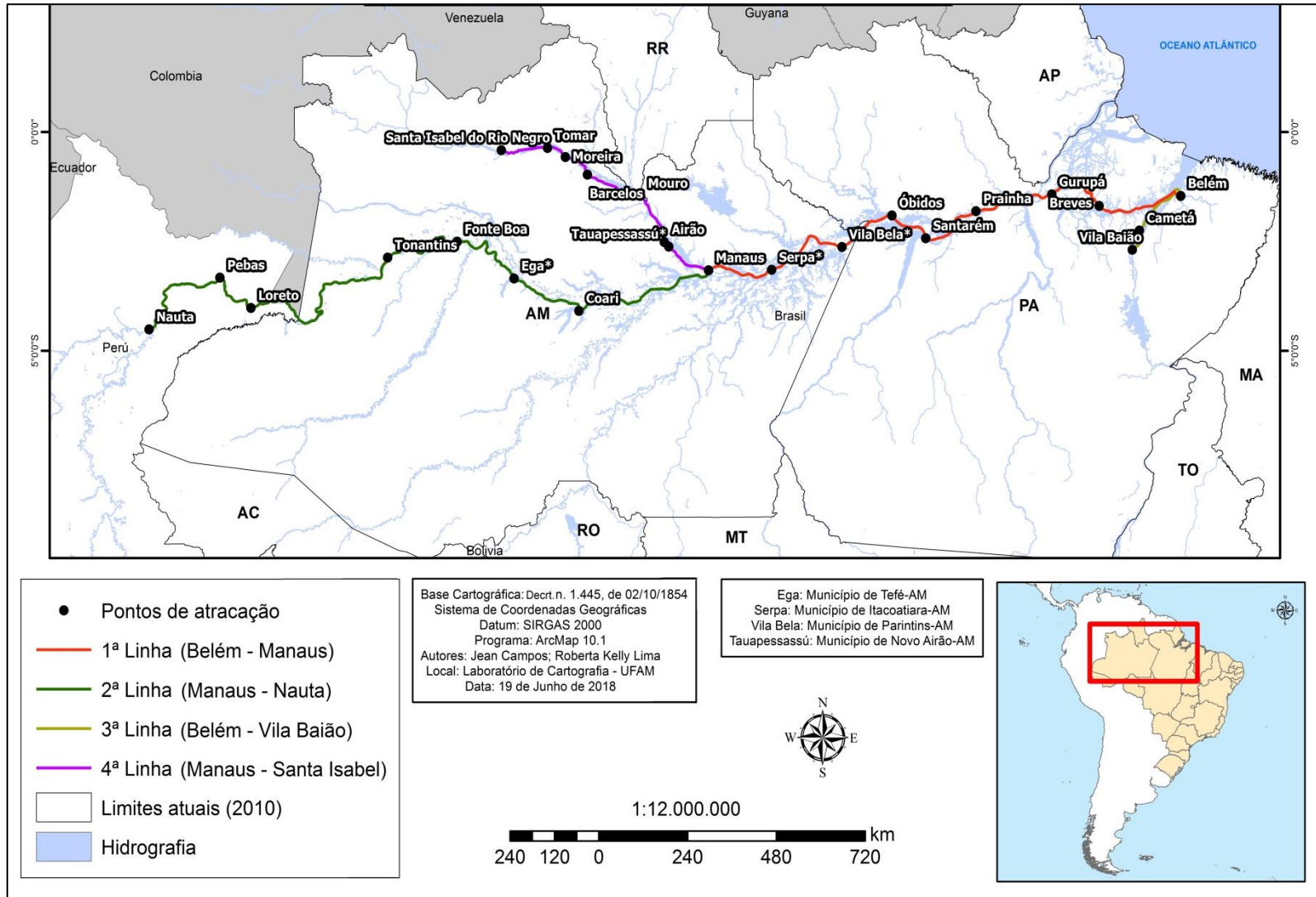
Quadro 2 - Linhas, portos, escalas, número de viagens e subvenção por viagem, determinados pelo Decreto n. 1.445 de 02 de outubro de 1854.

Linhas	Portos	Escalas	N.º de Viagens redondas	Subvenção por viagem redonda
1ª	Belém a Manaus	Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Villa Bela e Serpa.	2 viagens mensais.	Doze contos de réis (12:000\$000) por cada viagem.
2ª	Manaus a Nauta	Coari, Ega, Tonantins, Fonte Boa, Tabatinga, Loreto e Pebas.	6 viagens anuais	Não menor que quarenta contos de réis (40:000\$000) por ano.
3ª	Belém a Vila Baião	Cametá	2 viagens mensais	Hum conto de réis (1:000\$000) por viagem nos cinco primeiros anos e quinhentos mil réis por viagem nos anos seguintes.
4ª	Manaus a Santa Isabel	Taupessassú, Airão, Moura, Barcelos, Moreira, Thomar e Santa Isabel	1 viagem mensal nos cinco primeiros anos e 2 viagens mensais nos cinco anos seguintes.	5 contos de réis (5:000\$000) por viagem nos cinco primeiros anos e dois contos e quinhentos mil réis (2:500\$000) por viagem nos cinco anos seguintes.

Fonte: BRASIL. Decreto n.º 1.445: Inova o contrato celebrado pelo governo imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A, e MORAES, Rinaldo MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*, 2007, p.104. (Elaborado pela autora)

A partir deste novo contrato, a Companhia deveria navegar mais rios e tocar mais portos, estando 8 deles no Pará, 15 no Amazonas e 3 em território peruano. Em razão das subvenções, a linha mais rentável para a Companhia era a 1^a, pois eram previstas 24 viagens anuais, a 12 contos cada, totalizando 288 contos de subvenção; a segunda linha mais lucrativa era a realizada entre Manaus e Nauta, pago pelo governo peruano (e garantido pelo governo brasileiro) um valor nunca menor que 40 contos por ano; pela 3^a linha e 4^a linha, o governo brasileiro assegurava 24 contos anuais. Os trajetos das novas linhas, com os respectivos portos tocados, podem ser observadas Mapa 3.

Mapa 3- Trajeto das 4 linhas de navegação da Companhia do Amazonas (1854)



No total, no *Decreto N.1.445, de 02 de outubro de 1854*, constavam 19 condições – que tratavam sobre vapores, mercadorias e pessoas transportadas para o governo, tabela dos preços de fretes e passagens, vantagens das colônias da Companhia, entre outros – com conteúdo semelhante ao do primeiro contrato. Caso a Companhia faltasse com qualquer dessas condições, deveria ser multada. Em suma, as principais mudanças fixadas por este Decreto foram: a renúncia do privilégio e a compensação com os terrenos; o prazo e os terrenos estabelecidos para a atividade de colonização; e, por fim, o estabelecimento de mais duas linhas de navegação. Este contrato entrou em vigência em 1º de janeiro de 1855. Os anos de 1855 e 1856 foram marcados pela execução destes novos serviços.

De acordo com o relatório relativo ao biênio 1855/1856, a Companhia contava com uma significativa frota de sete vapores, para os serviços das quatro linhas: *Marajó, Rio Negro, Monarcha, Tapajós e Cameté*, adquiridos no primeiro biênio de funcionamento da Companhia; o *Tabatinga*, que terminou de ser construído, totalizando um custo de 93:185\$636; e o *Bay City*, que foi finalmente adquirido pelo valor de 152:987\$017 e recebeu o nome de *Solimões*. A Companhia também fez investimento na galera *Recife*, que fazia transportes de cargas entre o Brasil e a Europa.²⁰

Além dos vapores, a Companhia possuía propriedades no Pará e no Amazonas que eram essenciais ao funcionamento da empresa. Em Belém, ficava a gerência da Companhia, sob o comando do Sr. Manoel Antônio Pimenta Bueno²¹, e as oficinas de máquinas e naval, que valiam às embarcações e geravam lucros por meio da prestação de serviços a terceiros. Em Manaus e Serpa ficavam as agências da empresa. Na colônia Itacoatiara, localizada em Serpa, havia uma olaria e uma serraria, que produziam materiais como telhas, tijolos e tábuas a fim a fornecer a quem solicitasse. A empresa possuía, também, pontes para embarque e desembarque de cargas e carvão, telheiros para arrecadação de materiais e depósito de combustível, barracão para trabalhadores e terrenos adquiridos por compra ou aforamento.

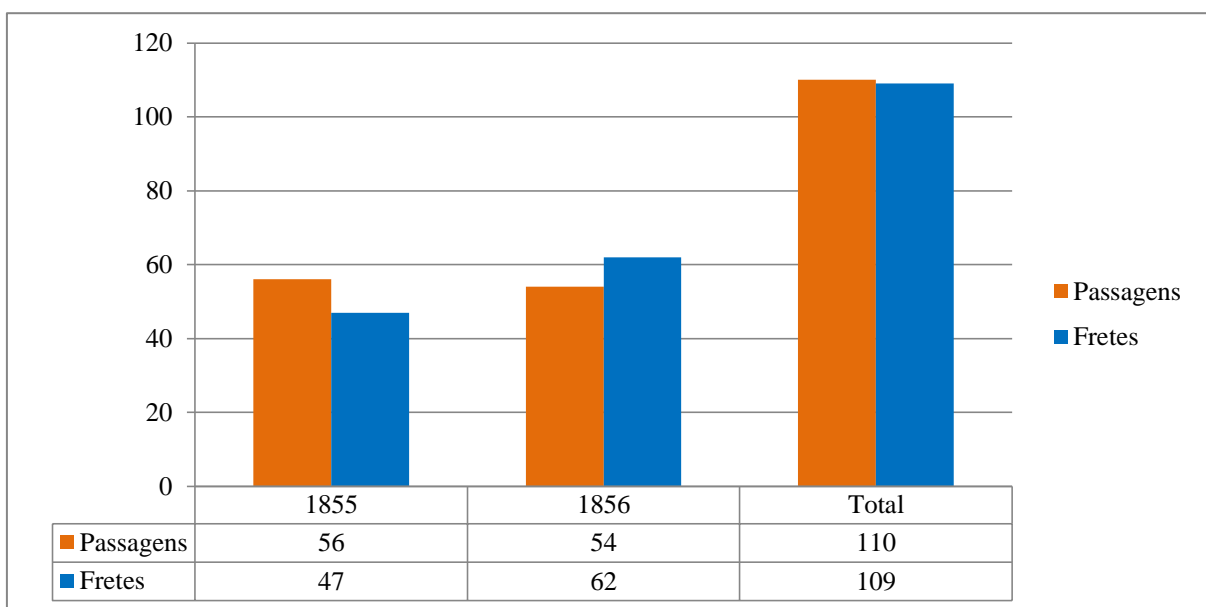
²⁰ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e Comp., 1857, p. 5-6.

²¹ **Manoel Antônio Pimenta Bueno** era filho do Marquês de S. Vicente, José Antônio Pimenta Bueno. Nasceu em São Paulo, em 1828. Escreveu “Indústria extrativa. A borracha: considerações” (1882), “Questão Mauá & Comp”. (1875), entre outros. Além de agente da Companhia do Amazonas era envolvido nos negócios do Banco Mauá e Cia e organizou a Companhia Urbana da Estrada de Ferro Paraense (1873). Cf. BRASIL. *Almanaque Laemmert Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Typ. Universal Laemmert, 1881, p.662 e BRASIL. *Almanaque Laemmert Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Typ. Universal Laemmert, 1873, Suplemento p.71 e BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1900, Vol. 6, p. 21. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681>. Consultado em 02/09/2018.

Tais propriedades somavam o valor de 96:212\$011, sem contar os terrenos concedidos por indenização do novo contrato.²²

Nos anos de 1855 e 1856, com o funcionamento das quatro linhas, as passagens e fretes arrecadaram um total de 221:123\$536, tendo ainda um aumento em todas as linhas do ano de 1855 para o ano de 1856. O valor arrecadado nos fretes subiu, chegando a superar o das passagens em 1856, indicando maior transporte de mercadorias na região. (Gráfico 4)

Gráfico 4 - Valores de fretes e passagens arrecadados na 1ª linha em 1855-1856



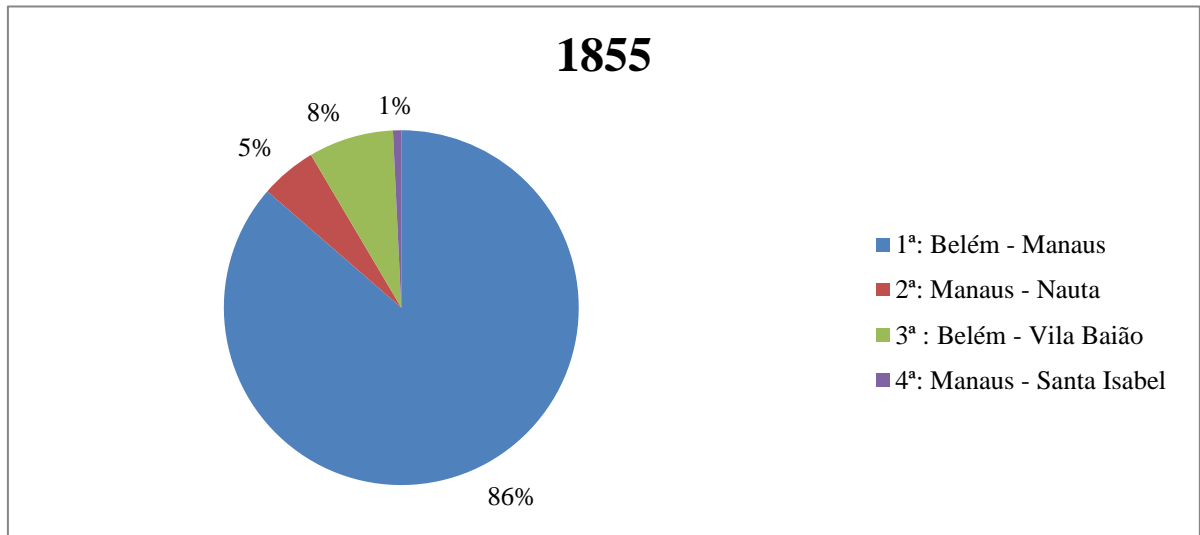
Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p.7. (Elaborado pela autora. Obs.: foram considerados os valores em contos de réis redondos)

É importante salientar que a linha que mais lucrava com os fretes e passagens era a 1ª, de Belém a Manaus, em ambos os anos, demonstrando a forte conexão comercial entre as províncias do Amazonas e do Pará. Os lucros da 2ª, de Manaus a Nauta, tiveram um aumento de 4%, enquanto que a 3ª, de Belém a Vila Baião, aumentou apenas 1% e a última linha, de Manaus a Santa Isabel, não apresentou nenhum aumento percentual acima de 1%, demonstrando o pouco trânsito de pessoas e mercadorias por vapores dentro da Província do Amazonas. (Gráfico 5 e 6)²³

²² COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p. 5-6.

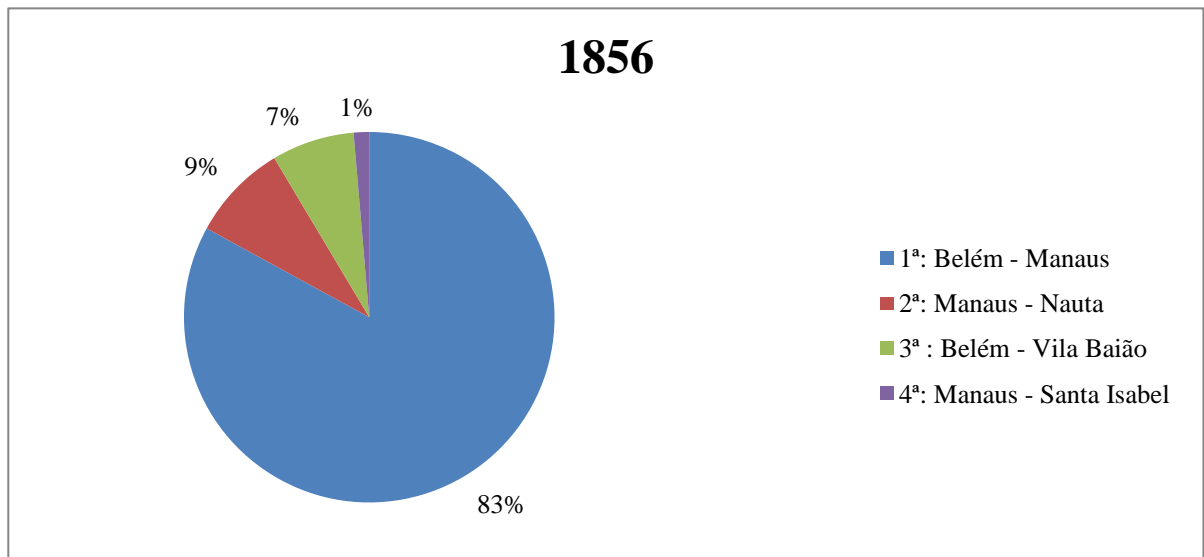
²³ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p. 5-6.

Gráfico 5 - Valores das passagens e fretes arrecadados nas 4 linhas no ano de 1855



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. Mapas dos passageiros e Mapa de Fretes das 1ª, 2ª, 3ª e 4ª linhas dos vapores da Companhia do Amazonas no ano de 1855 e 1856, anexos ao *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá, 1857*. (Elaborado pela autora)

Gráfico 6 - Valores das passagens e fretes arrecadados nas 4 linhas no ano de 1856



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. Mapas dos passageiros e Mapa de Fretes das 1ª, 2ª, 3ª e 4ª linhas dos vapores da Companhia do Amazonas no ano de 1855 e 1856, anexos ao *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá, 1857*. (Elaborado pela autora)

Em 1855, a receita geral da Companhia do Amazonas foi de 545:629\$297 e sua despesa foi de 535:370\$307, restando um saldo de 10:258\$990. No ano seguinte, a receita aumentou para 548:021\$622 e sua despesa foi de 450:392\$459, restando um saldo de 97:629\$163. Apesar do aumento da receita geral da Companhia e a diminuição das despesas

efetivas em 1856, Mauá reclamou que, do fundo deste ano, não se pode fazer dividendo algum, pois teve de aplicar 80:144\$453 na reparação dos vapores – danificados, segundo o presidente, por falta de boias e faroletes na baía do Marajó e paragens do Amazonas, bem como pela ausência de práticos habilitados a bordo do navio para conduzi-los melhor – e o restante da verba na manutenção dos trabalhos iniciados no ano de 1855.²⁴

Além da atividade de navegação, a Companhia do Amazonas realizou, durante este mesmo período, a fundação das colônias previstas desde o primeiro contrato. Foram elas: Mauá, implantada a poucas milhas de Manaus e Itacoatiara, nas imediações do município Serpa, ambas na Província do Amazonas. Contudo, Mauá terminou por concluir que:

A despesa motivada pela fundação destas duas colônias acresce a que se fez com os colonos empregados em outros misteres, as passagens, engajamentos, sustento, medição e enterro dos que faleceram, e as despesas dos que se evadiram, na importância de 40:870\$874, bem como a quantia de 356\$539 a que montavam as dívidas de alguns colonos, o que tudo perfazia em 31 de Dezembro de 1856 [...] 237:623\$227[...].²⁵

Nem a colonização, nem os lucros no biênio 1855/1856 deram os resultados esperados, pois, para Mauá, o novo contrato havia imposto obrigações custosas. Em 1857, era “com pesar” que Mauá relatava aos acionistas os resultados “funestos” desse período. Como se não bastasse o ônus da colonização e os maus resultados financeiros, que não deixaram nenhum dividendo, o governo do Peru havia notificado oficialmente que não pretendia continuar com a subvenção para a navegação até Nauta. Como consequência disso, Mauá recorreu ao governo e pediu novamente a renovação do contrato.²⁶

Apesar desta situação exposta por Mauá, ele relatava o desenvolvimento das províncias banhadas pelo Amazonas a partir da navegação a vapor, afirmando que, antes da existência da Companhia, as receitas da província do Pará nunca haviam excedido 885:402\$399 e, nos anos de 1855 a 1856, havia arrecadado 1,121:779\$642! No tocante à província do Amazonas, o presidente João Pedro Dias Vieira chamou atenção para o aumento no comércio, navegação e indústria, no ano de 1855, em relação aos anos anteriores. Ainda assim, um novo acordo se processou entre a Companhia e o Governo Imperial em 1857.²⁷

²⁴ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p.3-4.

²⁵ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p.11-12.

²⁶ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p. 3,4,9.

²⁷ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p. 9 e AMAZONAS. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, pelo Excelentíssimo Senhor Doutor João Pedro Dias Vieira, no dia 8 de*

2.2. 1857: novos acordos e um novo contrato

Em agosto de 1856, entrou em debate na Câmara dos Deputados uma resolução que autorizava o Governo Imperial a desobrigar a companhia da colonização ou a aumentar a subvenção. Esta resolução foi aprovada na Câmara e o projeto, que visava reformar o contrato com a Companhia, passou a ser discutido no Senado, em 19 maio de 1857. Ele acabou sendo submetido à comissão de empresas privilegiadas, a fim de se obter um parecer com informações mais precisas sobre a situação da Companhia. Este parecer foi, então, apresentado em 26 de junho de 1857.²⁸ De acordo com Vitor Gregório:

O veredicto da comissão era claro: em seu empenho para impedir que o governo imperial concedesse favores em demasia à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, o parlamento acabou fazendo com que suas atividades ficassem prejudicadas pelo excesso de encargos contraídos. O fato de que a Companhia não havia conseguido ter lucros desde a entrada em vigor do novo contrato serviria como prova cabal do estado crítico de suas finanças. [...] Entendia a comissão, portanto, que o projeto de reforma do contrato enviado pela Câmara dos Deputados deveria ser adotado também pelos senadores.²⁹

Ao final das discussões parlamentares, foi aprovada uma emenda, de Ângelo Muniz Ferraz, que foi transformada no *Decreto n. 934, de 29 de agosto de 1857*, na qual o governo era autorizado a inovar o contrato com a Companhia da forma que julgasse mais conveniente. A inovação do contrato ocorreu por meio do *Decreto n. 1.988, de 10 de outubro de 1857*.³⁰ Em 21 de outubro de 1857, Mauá resumiu esse processo da seguinte maneira:

Entretanto já a câmara dos Srs. Deputados votara um projeto tendente a exonerar a companhia das obrigações relativas à colonização, projeto que o senado este ano emendou no sentido de autorizar o governo a reformar o contrato da Companhia; e merecendo essa emenda a aprovação da câmara dos Srs. deputados, entrei logo com o governo imperial em ajustes, cujo resultado foi o contrato de 10 do corrente, com o qual estou convencido que a empresa ficará habilitada a cumprir religiosamente os encargos que lhe são impostos, fruindo, além disso, interesses equivalentes os capitais nela empenhados.³¹

Julho de 1856, por ocasião da Primeira Sessão Ordinária da Terceira Legislatura da mesma Assembleia. Barra do Rio Negro, 1856, Typ. De F. J. S. Ramos, p. 16.

²⁸ Cf. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo: FAPESP, 2008, p.135.

²⁹ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p.139-140.

³⁰ BRASIL. Decreto n. 934, de 29 de Agosto de 1857: Autoriza o governo a inovar o contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e Decreto n. 1.988, de 10 de Outubro de 1857: Inova o contrato celebrado pelo governo imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A.

³¹ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 21 de Outubro de 1857, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*, 1857, p. 4.

O governo optou por exonerar a Companhia da atividade de colonização. A 21ª condição do novo contrato declarava que:

Ficando a Companhia exonerada das obrigações dos contratos anteriores, conservará todavia em pleno domínio os terrenos que já lhe foram concedidos por Avisos de 6 de Outubro de 1854, 23 de Outubro e 12 de Novembro de 1855, e 3 e 19 de Janeiro de 1856.³²

Apesar de exonerada da atividade de colonização, a Companhia pôde manter o domínio dos terrenos que já haviam sido concedidos para este fim.

Outra mudança de destaque foi no tocante às linhas de navegação. A partir deste novo acordo, apenas três linhas funcionariam: *1ª linha* continuaria sendo de Belém a Manaus, mas só haveria uma viagem mensal; a *2ª linha* passaria a ser de Manaus a Tabatinga, na fronteira com o Peru, mas até que o contrato entre o governo peruano e a Companhia terminasse, os vapores desta linha deveriam chegar a Nauta; a *3ª linha* iria de Belém a Cametá, não mais tocando Vila Baião, havendo duas viagens mensais; a *4ª linha*, de Manaus a Santa Isabel, foi suprimida no novo acordo. As duas últimas linhas, como observado acima, pouco geravam lucros para a Companhia.

Pelo serviço das três linhas estipulado em novo acordo, o Governo Imperial pagaria à Companhia o valor de trinta e cinco contos de réis (35:000\$000), e, pelo serviço da segunda, receberia a empresa, também, a subvenção do governo do Peru, enquanto durasse o contrato, podendo chegar até quarenta contos de réis (40:000\$000) por ano. A quantia de trinta e cinco contos de réis (35:000\$000) poderia ser reduzida quando passados quinze anos.

No tocante às outras condições – relativas à nacionalização e condições dos paquetes, preço de passagens e fretes, transporte de pessoas e mercadorias do governo, concessão de terrenos para estabelecimento de construção de locais necessários à Companhia, multa por atrasos nos serviços, entre outros – o contrato permanecia sem maiores alterações em relação aos anteriores. No total, ele era composto por 22 condições, devendo ter 20 anos de duração, contados a partir da realização dos serviços dispostos nele.

Mauá sintetizou as modificações:

Reduziu este contrato o serviço da navegação a doze viagens por ano na 1ª linha; limitou a extensão da 2ª ao porto de Tabatinga, logo que expirasse o prazo do contrato com o governo peruano; e suprimiu a 4ª linha dispensando ao mesmo

³² BRASIL. Decreto n. 1.988, de 10 de Outubro de 1857: Inova o contrato celebrado pelo governo imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A.

tempo a companhia da obrigação de colonizar as margens do rio Amazonas e de alguns de seus tributários, que lhe fora imposta pelo contrato anterior.³³

Para Mauá, este contrato foi resultante de interesses do país e da Companhia, gerando condições de vantagem para a empresa, sendo-lhes assegurado “um futuro mais brilhante”.³⁴

Enquanto ocorriam os debates e ajustes que resultaram no novo contrato de 1857, as atividades de navegação funcionavam normalmente, exceto pela linha de Manaus a Santa Isabel, na qual o vapor não completou a viagem por conta de uma epidemia; os mesmos vapores continuaram a fazer as viagens, menos o *Rio Negro*, que após sofrer danos por um temporal foi condenado e arrematado judicialmente; o valor de algumas propriedades da Companhia teve um acréscimo, comparado com os anos de 1855/1856, onde os terrenos passaram de 15:277\$442 à 17:003\$769; e as pontes e telheiros passaram de 5:234\$569 à 6:557\$160. Neste ano, os fretes e passagens arrecadaram nas quatro linhas o valor de 143:661\$829, elevando-se a receita geral a 574:000\$142. A despesa geral foi 456:800\$285 e sobrou um fundo de reserva de 102:827\$884.³⁵

Mauá tinha ótimas perspectivas em relação à Companhia para o ano de 1858, mas, depois de cinco anos de sua gestão, uma nova administração deveria ser nomeada pelos acionistas para dirigir a Companhia pelos próximos anos, podendo ser ele escolhido ou não. Uma nova etapa se iniciava para a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

2.3. O pós 1857: rupturas, continuidades e inovações

Em 1858, o Barão de Mauá foi novamente eleito presidente da Companhia do Amazonas. Foi acompanhado na diretoria por Joaquim da Fonseca Guimarães, João Antônio de Miranda e Silva e Manoel Antônio Pimenta Bueno, conforme mostra o Quadro 3.

³³ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 23 de Abril de 1858, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e C., p. 3.

³⁴ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 23 de Abril de 1858, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá, 1858*, p. 3.

³⁵ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 23 de Abril de 1858, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá, 1858* p. 8-9, 15.

Quadro 3 – Quadro da Diretoria da Companhia do Amazonas em 1857-1858³⁶

Cargo	1857	Outras ocupações	1858	Outras ocupações
Presidente	Irineu Evangelista de Souza	O Barão e, depois, Visconde de Mauá era um negociante brasileiro, foi sócio e presidente da Carruthers e Cia.; diretor e acionista do Banco do Brasil; foi Presidente da Companhia Ponta d'areia, da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, entre outras empresas, e presidente da Sociedade dos Assinantes da Praça.	Irineu Evangelista de Souza	–
Diretor	Militão Máximo de Souza	O Visconde do Andaraatuava era envolvido no comércio de importação de carne seca, banha, feijão e mantimentos do Sul e do Rio da Prata. Foi Diretor do Banco do Brasil (1851-1853); participava do comércio de Grosso trato de navios e Comissões; era acionista do Banco do Brasil (1857) e da Imperial Cia de navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis e, além disso, foi presidente da Sociedade dos Assinantes da Praça do Rio de Janeiro.	Joaquim da Fonseca Guimarães	Joaquim Guimarães atuava como “Negociante de Fazendas por atacado; acionista da Imperial Cia. de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis
Diretor	João Antônio de Miranda e Silva	João Antonio de Miranda e Silva era negociante brasileiro, que participava do Comércio de grosso trato. Também foi Acionista da Imperial Cia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, e Diretor da Cia de Carris da Tijuca.	João Antônio de Miranda e Silva	–
Gerente	Manoel Antônio Pimenta Bueno	Era filho do Marquês de S. Vicente, José Antônio Pimenta Bueno. Nasceu em São Paulo, em 1828. Escreveu “Indústria extrativa. A borracha: considerações” (1882), “Questão Mauá & Comp”. (1875), entre outros. Além de agente da Companhia do Amazonas era envolvido nos negócios do Banco Mauá e Cia e organizou a Companhia Urbana da Estrada de Ferro Paraense (1873).	Manoel Antônio Pimenta Bueno	–

Fonte: BRASIL. *Almanaque Laemmert Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Typ. Universal Laemmert, 1857, p. 398, 1858, p. 412, 1873, Suplemento p.71 e 1881, p.662 e BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1900, Vol. 6, p. 21. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681> e GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, Macgregor & Companhia (1854-1866)*. Tese (Doutorado em História). Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1997, p. 167-168.

³⁶ O quadro da diretoria da Companhia do Amazonas apareceu no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte do Rio de Janeiro a partir de 1857, tendo como presidente o Barão de Mauá, como diretores Militão Máximo de Souza e João Antônio de Miranda e Silva e como gerente Pimenta Bueno. Em 1858, houve apenas uma alteração que foi a substituição de Militão Máximo por Joaquim Guimarães e esta configuração foi mantida até 1862.

Os serviços de navegação deste ano estavam sendo cumpridos de acordo com o novo contrato: a 3ª linha passou a ser somente de Belém a Cametá; a 2ª linha partia de Manaus e, a partir de julho, já não chegava a Nauta, tendo fim em Tabatinga, pois o contrato com o Peru havia terminado e o governo daquela nação usou de seu direito para não renová-lo, almejando obter mais dados “sobre o estado mercantil e as necessidades de comunicação dos povos ribeirinhos do Amazonas para que sirvam de base para as novas propostas da atual ou outras companhias que queiram”, sendo garantida a concorrência; por fim, na 1ª linha, de Manaus a Belém, a Companhia passou a realizar apenas uma viagem mensal.³⁷

Dentre as alterações realizadas nas linhas de navegação, a que teve reação mais imediata foi a diminuição de uma viagem mensal na 1ª linha. Por isso, as presidências e assembleias do Amazonas e Pará reclamaram ao governo imperial o restabelecimento de duas viagens em razão da “alta conveniência política e administrativa”. Além disso, até esse momento, a maior movimentação comercial era entre estes dois portos e a extinção de uma das viagens implicaria numa perda econômica para todas as partes envolvidas. Como resultado das reivindicações, as tais viagens foram restabelecidas por meio do *Decreto n.2.107 de 20 de Fevereiro de 1858*, que alterou a 1ª condição do contrato firmado em outubro de 1857, permitindo a Companhia empregar em uma dessas viagens um vapor de força menor que o estipulado no outro contrato e, além da subvenção de 35:000\$000 acertada antes, o governo pagaria mais 16:000\$000.³⁸

Quanto à modificação na 2ª linha, que limitava a viagem até o porto de Tabatinga, num primeiro momento dividiu opiniões. Enquanto pareceu não ter causado grande preocupação em Mauá, o vice-presidente do Pará, Ambrósio Leitão da Cunha³⁹, manifestou-se contrário a ele. Em 1858, Mauá afirmava aos acionistas que as povoações peruanas das proximidades continuariam a utilizar este canal para adquirir gêneros que lhes eram necessários e exportar seus produtos. Contudo, o vice-presidente paraense considerou como

³⁷ BRASIL. Ministério dos Negócios Estrangeiros. Cessação do contrato celebrado entre o governo do Peru e a companhia brasileira de navegação e comércio do Amazonas. In: BRASIL, *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Visconde de Maranguape*. Rio de Janeiro, Typ. Universal Laemmert, 1858, Anexo D, p. 2-3.

³⁸ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 23 de Abril de 1858 pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1858, p.3. BRASIL. Decreto n. 2.107, de 20 Fevereiro de 1858. Altera a condição 1ª do contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. In: *A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1894): Coletânea de Leis, Decretos e Normas afins*, 2012, Cf. Anexo A, p.

³⁹ **Ambrósio Leitão da Cunha**, o Barão de Mamoré, nasceu no Pará em 1825. Foi formado em Ciências Sociais e Jurídicas pela faculdade de São Paulo, foi presidente e deputado pela província do Pará e senador pelo Amazonas. BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1883, Vol. 1, p. 70. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681>. Consultado em 04/09/2018.

uma perda comercial de sua província, do Amazonas e da República do Peru, defendendo a regularidade mensal dos vapores mandados para ali e a diminuição de impostos sobre os produtos importados do Brasil, suscitando-lhes a predileção pelo Império como fornecedor e intermediário das suas relações com países da Europa.⁴⁰

Em 1859, o viajante Robert Avé-Lallemant mencionou este rompimento e afirmou que era “quase certo” que as viagens até o Peru seriam reiniciadas. Em sua concepção, as viagens da Companhia até Nauta estavam ligadas ao desenvolvimento do comércio peruano, dando acesso a transações em outras localidades. Mesmo com este rompimento, Avé-Lallemant descreveu por exemplo, a “intensa atividade” das embarcações descendo o Solimões e chegando à praia nos dias anteriores para ir ao encontro do vapor em Tabatinga, levando seus “chapéus-do-chile e salsaparrilha”. Narrou, além disso, que quando o vapor encostava, os peruanos iam imediatamente para lá “para ver quem chega e o que traz” e, no dia seguinte, trocavam os tecidos ingleses pelos chapéus-do-chile e os rolos de salsaparrilha pelos barris de vinho, falando-se ali inglês, francês e alemão, embora não se reunissem mais de 20 negociantes, começando “os negócios com grande animação”.⁴¹

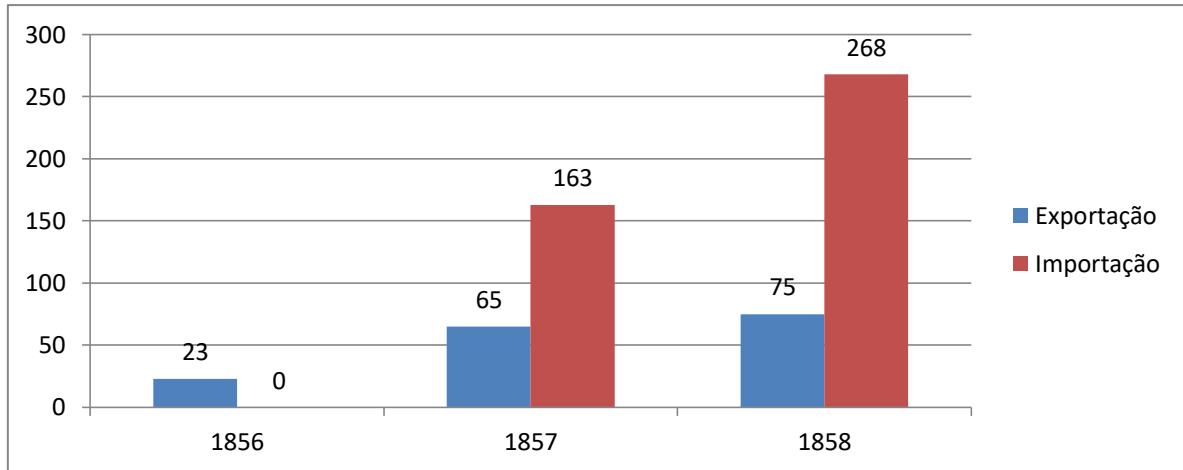
Um ano depois do relato do viajante, Mauá noticiou sobre o restabelecimento das comunicações com esta nação, apontando as “clamorosas reclamações” dos interessados neste comércio e demonstrando os resultados crescentes das exportações e importações de gêneros nos vapores da Companhia do Amazonas, gerados pelas relações entre esta República e o Império brasileiro durante os serviços executados pelo primeiro contrato. Em 1856, por exemplo, os gêneros exportados foram no valor de 23 contos de réis; em 1857, as exportações foram de 65 contos de réis e as importações no valor de 163; no ano seguinte, os valores das exportações subiram a 75 contos de réis e as importações subiram para 268. (Gráfico 7).⁴²

⁴⁰ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 23 de Abril de 1858 pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1858, p.16 e PARÁ. *Relatório lido pelo Exmo. Dr. Vice-presidente da província do Pará à Assembleia Legislativa Provincial no dia 15 de Agosto de 1858*. Typ. Comercial de Antonio José Rabello Guimarães, 1858, p.38.

⁴¹ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia, 1980, p. 60 e 184.

⁴² COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 25 de Maio de 1860, pelo presidente da companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1860, p.04.

Gráfico 7 – Gráfico dos valores dos gêneros exportados e importados entre o Peru e portos brasileiros, nos vapores da Companhia do Amazonas, entre 1856 – 1858



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 25 de Maio de 1860, pelo presidente da companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1860, p. 04. (Elaborado pela autora. Obs.: foram considerados os valores em contos de réis redondos)

Os novos ajustes entre a Companhia do Amazonas e o governo peruano iniciaram em 1859, resultando num contrato de 13 artigos, firmados em 27 de julho deste ano. A empresa deveria fazer 12 viagens anuais até um ponto acessível do Amazonas em sua confluência com o rio Huallaga, conforme designado pelo governo peruano, recebendo a Companhia o valor de 10.000 pesos fortes mensalmente, exceto nos casos em que não conseguisse completar a viagem inteira por motivo de sinistro; os navios da Companhia poderiam gozar das mesmas vantagens, fiscalização e policiamento que os navios nacionais, não extrapolando o tempo determinado nos portos peruanos; a tabela de fretes e passagens, o itinerário e a estadia nos portos deveriam ficar a cargo da Companhia, em acordo com o prefeito de Loreto ou outro encarregado; o governo peruano se obrigava a conceder à empresa gratuitamente o usufruto dos terrenos necessários para armazéns, cais, etc., assim como a preço justo a lenha e os práticos conforme a exigência dos comandantes dos navios.⁴³

Ainda conforme o contrato, era de obrigação da Companhia do Amazonas o transporte gratuito das malas do governo e correio, até duas toneladas de carga do governo peruano, até 4 funcionários civis, militares e eclesiásticos e 8 soldados e suas respectivas bagagens, recebendo estes empregados a mesma alimentação que os outros tripulantes dos paquetes. A Companhia deveria realizar todos os serviços com regularidade, tendo o referido contrato a

⁴³ BRASIL. Relatório dos Negócios Estrangeiros. Contrato celebrado entre o Governo peruano e a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Em: Anexo do K, Documento N.1, do *Relatório apresentado pelo Ministro e Secretário de Estado João Lins Vieira Cansação de Sinimbu*. Typ. Universal de Laemmert, Rio de Janeiro, 1860.

duração de 2 anos, obrigatório no primeiro e facultativo no segundo. Se o governo pretendesse encerrar o contrato após o primeiro ano, deveria avisar com 6 meses de antecedência, mas caso os serviços do segundo ano fossem iniciados ele tornava-se obrigatório até o fim; se pretendesse estender os serviços por mais 2 anos, também deveria avisar com antecedência de 6 meses antes do fim do segundo ano.

Para atender à exigência de 12 viagens anuais até o Peru, foi necessário mais uma alteração no contrato de 10 de outubro de 1857. Assim, o *Decreto n. 2591 de 09 de Maio de 1860*, alterou a 2ª condição do contrato elevando as 6 viagens anuais para 12, da cidade de Manaus à Tabatinga, e aumentou a subvenção em mais nove contos de réis (9:000\$000). Neste caso, ao invés de ir até Tabatinga, os vapores da Companhia deveriam chegar até Laguna, na foz do rio Huallaga.⁴⁴

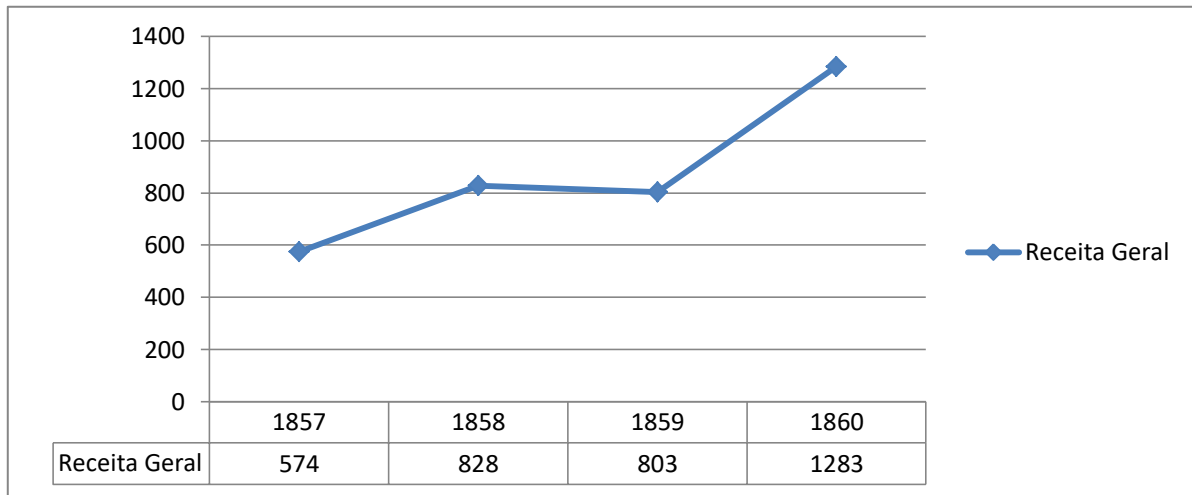
As modificações nas 1ª e 2ª linhas de navegação estabelecidas pelo contrato de 1857 foram rapidamente revistas e alteradas até o ano de 1860. Já a 3ª linha foi encurtada, indo somente de Belém a Cametá, mas nenhuma mudança foi efetuada na legislação em relação a isto. Quanto à supressão da 4ª linha, de Manaus a Santa Isabel, rendeu apenas lamentações da administração do Amazonas. Francisco José Furtado (1857 -1859) ressaltou os prejuízos que a extinção dessa linha causaria ao desenvolvimento do rio Negro, que não poderia se reerguer sem a facilidade das comunicações, por isso apelava ao governo imperial pelo restabelecimento dela e a criação de outras nos rios Madeira e Purus, o que não teve efeito, pois somente mais tarde foram estabelecidas linhas nestes rios por meio da Companhia Fluvial do Alto Amazonas.⁴⁵

Apesar das alterações contratuais processadas entre 1858 e 1860, os serviços não ficaram pendentes. Houve um aumento da receita geral da empresa em 1858 (828:590\$312) em relação a 1857 (574:000\$142), uma queda em 1859 (803:846\$743) e um crescimento significativo em 1860 (1.283:586\$847). (Gráfico 8)⁴⁶

⁴⁴ BRASIL. Decreto n.º 2.591, de 09 de Maio de 1860: Altera as condições do contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, anexo ao Decreto n. 1.988, de 10 de Outubro de 1857. Decreto n. 1.988, de 10 de Outubro de 1857: Inova o contrato celebrado pelo governo imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. In: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1894): Coletânea de Leis, Decretos e Normas afins, 2012, Cf. Anexo A, p.

⁴⁵ AMAZONAS. *Relatório apresentado em o dia 3 de Maio de 1859, por Francisco José Furtado, Presidente da mesma Província*, Manaós, Typ. F.J. da Silva Ramos, 1859, p.24.

⁴⁶ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios da Companhia do Amazonas, apresentados em 23 de Abril de 1858, 25 de Maio de 1860 e 10 de Maio de 1861, pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1858, p. 15; 1860, p.14-15 e 1861, p.12.

Gráfico 8 – Receita Geral da Companhia do Amazonas entre 1857-1860

Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios da Companhia do Amazonas, apresentados em 23 de Abril de 1858, 25 de Maio de 1860 e 10 de Maio de 1861, pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1858, p. 15; 1860, p.14-15 e 1861, p.12 (Elaborado pela autora. Obs.: No gráfico considera-se o valor redondo em contos de réis)

A queda financeira de 1859 foi atribuída por Mauá à interrupção no serviço prestado ao Peru. Já o crescimento de 1860, segundo ele, era proveniente dos contratos que aumentavam o número de viagens na 2ª linha e as estendiam novamente à nação peruana. Desta maneira, iniciava-se a década de 1860 com ajustes que estavam gerando benefícios positivos à Companhia do Amazonas. O próprio Mauá julgou que deveriam “felicitar-nos pelas condições em que se acha nossa empresa”. Apesar desta relação entre o aumento de receita e o contrato com o Peru, não havia garantia de que ela se prolongasse, pois, em 1861, o primeiro ano do contrato seria expirado e caberia ao governo peruano renová-lo ou não.⁴⁷

Pela segunda vez o governo peruano optou por romper com a Companhia do Amazonas, mas desta vez Mauá reclamou pela forma como o rompimento ocorreu e pediu auxílio ao governo brasileiro para que as devidas subvenções relativas aos serviços do segundo ano fossem pagas. De acordo com Mauá, o governo peruano deveria ter avisado com antecedência de 6 meses que pretendia encerrar o contrato, entretanto, como nada foi dito à Companhia sobre isto, as atividades do segundo ano já tinham sido iniciadas, fato sobre o qual ele disse ter aquele governo “plena ciência”.⁴⁸

⁴⁷ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios da Companhia do Amazonas, apresentado pelo presidente da Companhia Barão de Mauá, em 25 de Maio de 1860*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1860, p. 15 e 18.

⁴⁸ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado pelo presidente da Companhia Barão de Mauá, em 27 de Maio de 1862*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1862, p.3-4.

O governo peruano não atendeu à solicitação de pagamento do Barão de Mauá que, por isso, em 25 de agosto de 1862, deu ordens para que a partir de janeiro de 1863 não fossem mais aceitos a bordo dos vapores da Companhia passageiros e cargas com destino aos portos daquela nação ou procedentes de lá. Esta situação foi amenizada quando o Ministro do Peru no Brasil, Buenaventura Seoane, soube do ocorrido e prometeu que faria justiça. Em razão dessa promessa, Mauá revogou as ordens de 25 de agosto e cedeu ao pedido do referido Ministro para que se fizessem consertos no vapor peruano *Morona*, na oficina da Companhia no Pará. A situação foi resolvida de vez em agosto de 1865, quando o governo peruano resolveu pagar à Companhia o valor devido, correspondente ao ano de 1861, e mais 3% de juros ao ano, totalizando 40.000 pesos fortes em moeda e o restante em letras mensais de 10.000 pesos fortes.⁴⁹

Mesmo com o impasse na questão do rompimento da Companhia do Amazonas com o Peru em 1861, a empresa não perdeu de vista outras alterações necessárias para sua expansão como a elaboração de novos estatutos, aprovados por meio do *Decreto n.2.827, de 14 de setembro* deste ano. Estes estatutos eram compostos por 23 artigos e seu destaque era a elevação do capital da Companhia de 1.200:000\$000 para 2.000:000\$000, divididos em 10.000 ações de 200\$000, além disso, tratavam sobre a organização da empresa, seu capital e sua existência. Ressaltava, por exemplo, que caso ela perdesse 2/3 de seu capital ficaria dissolvida.⁵⁰

A eleição para a diretoria da Companhia ocorreria de 3 em 3 anos, recebendo uma comissão de 5% sobre os lucros líquidos, dividida em duas partes para o presidente e outra para os diretores, entretanto, para ser membro da diretoria cada um deveria ter no mínimo 100 ações, tornadas inalienável durante suas funções. As ações da empresa, por sua vez, poderiam ser livremente vendidas, cedidas ou doadas, contudo, só eram válidas se feitas nos livros da Companhia, na presença e com assinatura do cedente e do concessionário ou por meio de seus respectivos procuradores; a responsabilidade dos acionistas era limitada ao valor das ações que possuíam.

Ao presidente da Companhia caberia solicitar aprovação ao governo imperial das alterações nos estatutos; nomear e demitir de forma livre o gerente e os outros empregados da empresa, estabelecendo os ordenados e gratificações; celebrar contratos para o

⁴⁹COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado pelo presidente da Companhia Barão de Mauá, em 11 de Maio de 1866*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1866, p.06.

⁵⁰BRASIL. Decreto n.2.827, de 14 de setembro de 1861: Aprova os novos estatutos que devem reger a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A.

desenvolvimento da empresa com o governo imperial, outros governos ou particulares; manter clara e conservada a escrituração da empresa; fazer aquisição ou alienar os bens necessários, conforme os interesses da Companhia; convocar a assembleia geral dos acionistas e as reuniões com a diretoria; representar os direitos e interesses da empresa, com plenos poderes; recolher a receita a um banco creditado, que pudesse gerar juros produtivos sobre o valor.

A dedução dos lucros líquidos da empresa seria para: fundo de reserva; comissão da diretoria; quantia equivalente à deterioração do material; e seguro dos paquetes. O remanescente deveria ser dividido a cada 6 meses entre os acionistas, não excedendo os dividendos anuais a 12% enquanto o fundo de reserva não atingisse 50% do capital da empresa. O fundo de reserva deveria ser destinado às perdas de capital social ou para substituí-lo, não podendo ser distribuídos os dividendos enquanto o capital social em virtude de perdas não fosse restabelecido.

Segundo Mauá, a elevação do capital, disposta nos novos estatutos, era necessária às obras e aquisição de vapores para o seu melhor desempenho. Neste caso, melhorar o desempenho significava manter-se regular nos serviços que já realizava e contrair novos, como ocorreu em 12 de abril de 1862, com um contrato para a navegação dos rios no interior da província do Pará.

As petições para a navegação a vapor em outros rios do Pará remontam ao ano de 1857. De acordo com Vitor Gregório, as vozes da província paraense reivindicavam melhorias no serviço de navegação reclamando, por exemplo, sua ausência em pontos como Porto de Moz e Monte Alegre, a cidade de Macapá e a vila de Chaves, assim como as cidades de Bragança, Vigia, Vila de Cintra e Monsarás. O autor também ressaltou que, em 1858, “o sentimento de que a navegação provincial poderia melhorar, mesmo com o progresso representado pela companhia fundada pelo futuro barão de Mauá, continuou”.⁵¹

No intento de expandir a navegação a vapor no Pará, foram sancionadas duas leis provinciais: a *n.359 de 6 de outubro de 1860* e a *n.382 de 5 de outubro de 1861*. Gregório destaca que a primeira autorizava o governo a dar uma subvenção de até vinte e quatro contos de réis (24:000\$000) para a navegação no interior da província, entre os portos de Belém, Muaná, Soure, Chaves e Macapá. Já a segunda lei autorizava o governo a oferecer uma

⁵¹ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Mãos à obra: o governo provincial paraense e seus esforços para a navegação da região amazônica – 1857-1867*. *Almanack Braziliense*, n.09, pp. 122-136, maio/2009, p. 128 e 130.

subvenção de sessenta contos de réis (60:000\$000), devendo chegar também a algum porto do Arary.⁵²

Segundo o presidente paraense, Francisco Carlos de Araújo Brusque (1861-1863)⁵³, após estas leis 3 propostas foram apresentadas para o estabelecimento da navegação no interior da província paraense. Dentre elas, o governo optou pela Companhia do Amazonas, pontuando que ela não obrigava o governo a nenhum outro ônus além da subvenção oferecida pela lei, aumentava as escalas, limitava o contrato a 15 anos e era uma “companhia das mais conceituadas que existem no império”, sendo mais vantajosa por ter “recursos, materiais e pessoais, com os vapores prontos para entrarem em serviço”.⁵⁴

O contrato firmado entre a Companhia do Amazonas e o governo paraense, em 12 de abril de 1862, era composto por 22 condições. Nele ficavam estabelecidas 3 linhas de navegação, com uma viagem redonda em todos os meses: a *1ª linha* de Belém para a Vila de Chaves, com escala em Muaná, Breves e Macapá; a *2ª linha* deveria ir de Belém a Itacuan, no rio Arary; e a *3ª linha* de Belém a Soure. Na *3ª linha* do contrato com o governo imperial, entre Belém e Cameté, a Companhia deveria fazer escala por Abaeté. (Mapa 4)⁵⁵

O contrato também dispunha sobre futuras linhas no rio Anajás, força e capacidade dos paquetes, e sobre as penalidades em função do não cumprimento das viagens; também abordava acerca do transporte gratuito de malas oficiais, correspondências, passageiros e cargas do governo, além de tabelas e fretes. Este contrato deveria durar 10 anos e ter seus serviços iniciados num prazo de 30 dias. Assim, em 3 de maio de 1862, com a viagem para Soure, no vapor *Tabatinga*, a Companhia do Amazonas adentrava seu décimo ano de funcionamento com novos serviços.⁵⁶

⁵² GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Mãos à obra*, 2009, p. 131-132.

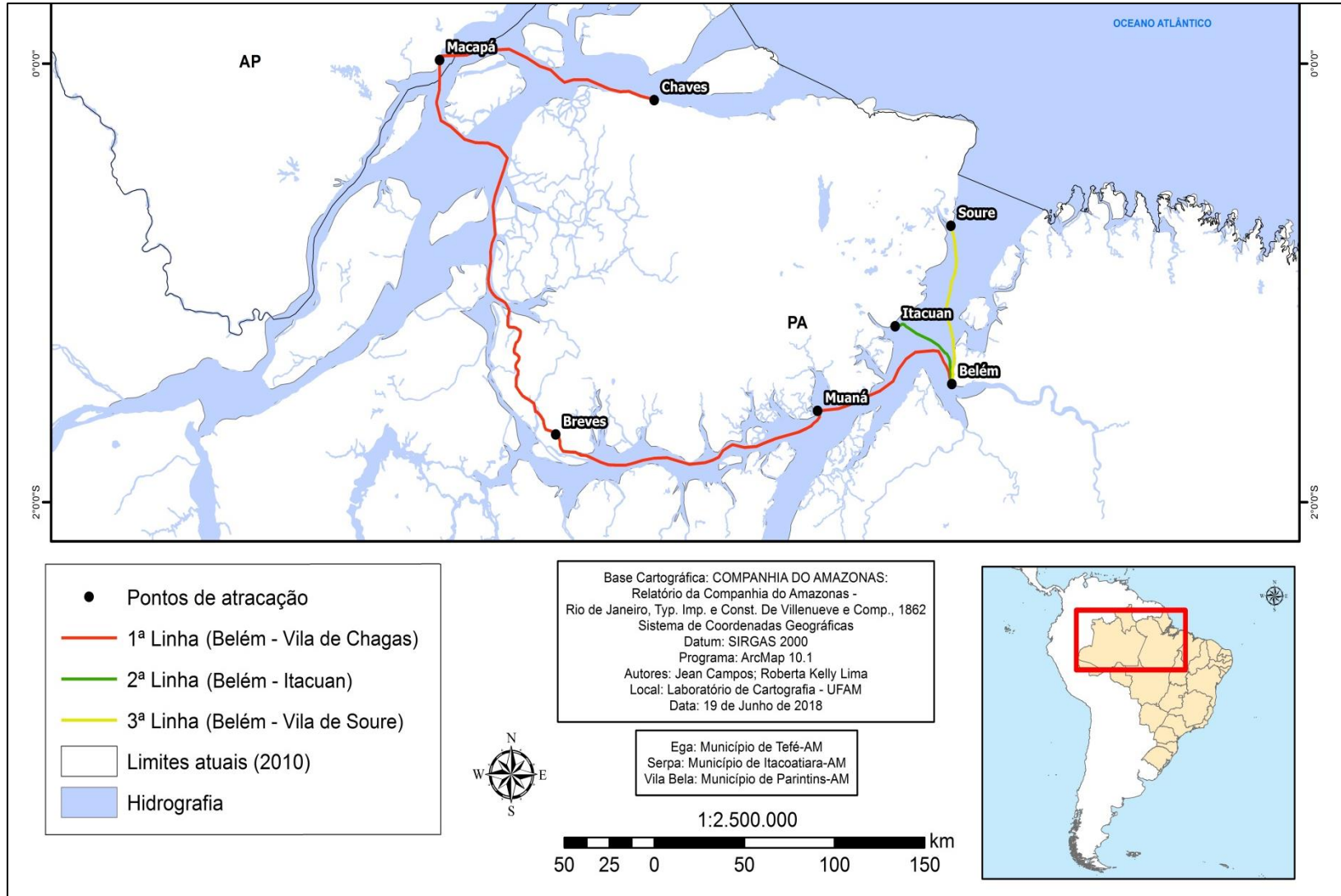
⁵³ **Francisco Carlos de Araújo Brusque** nasceu em 1822, no Rio Grande do Sul e formou-se em Direito em São Paulo. Foi deputado pela província do Rio Grande do Sul e, entre 1859-1861, foi presidente da província de Santa Catarina. Posteriormente foi deputado pela província Amazonas e depois foi presidente do Pará e ministro da Marinha. Faleceu em 1886. GREGÓRIO, Vitor. *Uma face de Jano*, 2008, p. 175 e <https://www.brusquememoria.com.br/site/personagem/8/Francisco-Carlos-de-Araujo-Brusque>. Consultado em 02/09/2018.

⁵⁴ PARÁ. *Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da província do Pará na primeira sessão da XIII legislatura pelo Exmo. Sr. presidente da província, Dr. Francisco Carlos de Araujo Brusque em 1.º de setembro de 1862*. Pará, Typ. de Frederico Carlos Rhossard, 1862, p. 72-73.

⁵⁵ Contrato celebrado pela presidência da província do Pará com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 12 de Abril de 1862. Cf. Anexo B.

⁵⁶ PARÁ. *Relatório apresentado á Assembleia Legislativa da província do Pará na primeira sessão da XIII legislatura pelo Exmo. Sr. presidente da província, Dr. Francisco Carl os de Araujo Brusque em 1.º de setembro de 1862*, p. 72-73.

Mapa 4 – Trajeto das 3 linhas de navegação da Companhia do Amazonas, contratadas com a província do Pará (1862)



CAPÍTULO III – A COMPANHIA DO AMAZONAS NA DÉCADA DE 1860: A FORÇA MÁXIMA E O SUSTAR DOS VAPORES

3.1. O decênio e os apontamentos futuros

Em janeiro de 1863, a Companhia do Amazonas completava 10 anos de funcionamento. Em maio deste ano Mauá apresentou um balanço geral da empresa aos acionistas rememorando os serviços de navegação realizados em uma década, o ônus da colonização e defendendo o auxílio financeiro do governo imperial. Mauá expôs que havia “quem julg [asse] excessiva a subvenção que percebemos dos cofres do Estado”, mas ele defendia-se ressaltando a distância navegada em regiões remotas e baldas de recursos, a qualidade do material empregado e a pontualidade do serviço, resultando no desenvolvimento adquirido pelas províncias. Para corroborar sua fala, o presidente da Companhia apresentou em seu relatório a renda arrecada pela alfândega do Pará, que nos anos de 1842-1843 perfazia 209:140\$000, chegando em 1861-1862 a 1,322:030\$000.¹

Para além de suas ressalvas acerca do estado da empresa, o Barão de Mauá convidou os acionistas a lançarem o olhar ao futuro, o qual indicava a abertura do rio Amazonas. Segundo ele, esta medida levaria muitos benefícios à Companhia e não havia motivos para temer os competidores, já que desempenhava os seus serviços há dez anos “a contento dos interessados” e ainda tinha pela frente mais quinze anos garantidos pelos contratos bastando, para isso, “preparar [em]-se para, no momento dado, satisfazer com vantagem todas as necessidades criadas pela nova situação em que tiver de achar-se”.²

A preparação a que o presidente da Companhia se referia envolvia organizar as terras para venda ou aforamento, conservar os paquetes em ordem, asseio e disciplina, construir as pontes e depósitos suficientes nos portos e aumentar o material flutuante. Apontando para o futuro da empresa e para as medidas necessárias para habilitá-la, mais uma vez foi solicitado ao governo imperial a elevação do seu capital. Assim, o *Decreto n. 3.152, de 11 de setembro de 1863*, autorizou a Companhia do Amazonas a elevar seu capital de 2.000:000\$000 a 4.000:000\$000, devendo distribuir num prazo de 3 anos 10.000 novas ações, conservando um fundo de reserva nunca menor que 40:000\$000 e, após os 3 anos, continuar aumentado o fundo com 5% dos lucros líquidos da empresa.³

¹ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 27 de maio de 1863 pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*. 1863, p. 17 e 18.

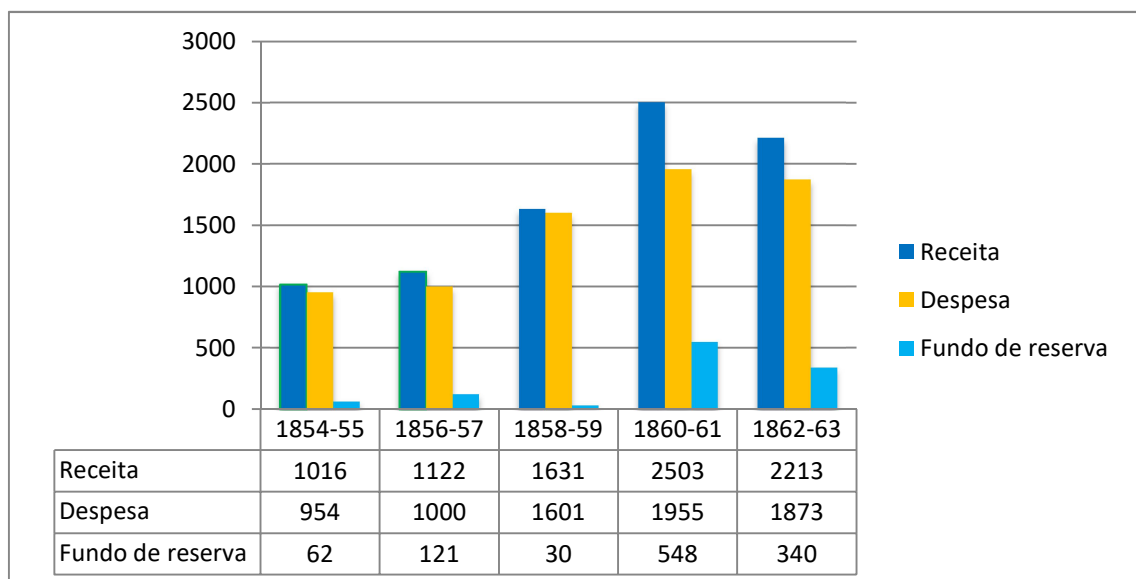
² COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 27 de maio de 1863 pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*. 1863, p. 21.

³ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 27 de maio de 1863 pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*, 1863, p. 22.

A situação financeira da empresa no decênio da Companhia suscitava expectativas por parte de seu presidente, visto que as receitas se apresentavam com crescimento gradual e pequenos decréscimos, sendo as despesas sempre inferiores e nunca estando um saldo negativo no fundo de reserva.

Como já mencionado anteriormente, o ano de 1859 sofreu uma queda nos lucros atribuída à interrupção da linha até o Peru e, em 1860, houve um significativo aumento nas rendas da empresa atribuído ao restabelecimento do contato com aquela nação, o que permitiu deixar um fundo de reserva nunca antes atingido de duzentos e cinquenta contos de réis. Em 1861, já encerrados definitivamente os serviços contratados com o governo peruano, houve um decréscimo nos lucros, mas as despesas também diminuíram e permitiram o fundo de reserva aumentar novamente. Do ano de 1862 para o ano de 1863 houve um aumento nos lucros, mas também nas despesas, o que equiparou o valor restante destinado ao fundo de reserva. (Gráfico 9)

Gráfico 9- Receita, despesa e fundo de reserva de 1853 a 1863



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. Demonstração da conta de lucros e perdas nos anos de 1854 a 1863, anexos ao *Relatório da companhia do Amazonas, apresentado em 1854 a 1864, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e C. 1854-1864. (Elaborado pela autora. Obs.: No gráfico considera-se o valor redondo em contos de réis)

A receita da empresa provinha de subvenções governamentais, dos fretes, passagens e receitas extraordinárias dos paquetes e barcos de transporte, das oficinas, dos aluguéis de prédios, terrenos e armazenagens, além dos juros do dinheiro em caixa. As despesas, por sua

vez, derivavam de gastos com paquetes, barcos, ordenados e gratificações, reparos em prédios, comissões, colonização, seguro dos paquetes, deteriorações e dividendos. A diferença restante entre o crédito e o débito era destinada ao fundo de reserva que, conforme o esclarecimento do artigo 22 do *Decreto n. 2827 de 14 de Setembro de 1861*, servia para “fazer face às perdas do capital social ou substituí-lo”.⁴

Em relação aos dividendos distribuídos entre os acionistas – que também auxiliam no entendimento acerca do financeiro da empresa – foi possível, pela análise das demonstrações de lucros e perdas em conjunto com a legislação, fazer uma estimativa do que cada um recebia por ação. (Quadro 3)

Quadro 4– Estimativa de dividendos distribuídos por ação

Ano	Valor gasto com os dividendos apresentados nos balancetes	Dividendos por ação
1854	120:000\$000	40\$000
1855	158:400\$000	52\$800
1858	158:400\$000	52\$800
1859	158:400\$000	52\$800
1860	158:400\$000	52\$800
1861	158:400\$000	52\$800
1862	240:000\$000	24\$000
1863	240:000\$000	24\$000

Estatutos de 1852: 3.000 ações de 400\$000 cada

 Estatutos de 1861: 10.000 ações de 200\$000 cada

Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. Demonstração da conta de lucros e perdas nos anos de 1854 a 1863, anexos ao *Relatório da companhia do Amazonas, apresentado em 1854 a 1864, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e C. 1854-1864. (Elaborado pela autora)

Pelos estatutos de 1852, o capital da empresa de 1.200:000\$000 deveria ser dividido em ações de 400\$000 cada, ou seja, 3.000 ações. No ano de 1854 consta no balancete que foram gastos 120:000\$000, o que distribuído pelo número de ações estabelecida nos estatutos daria um ganho de 40\$000. Entre 1855 e 1861, o valor pago em dividendos subiu para 158:400\$000, elevando o ganho por ação a 52\$800, com exceção dos anos de 1856 e 1857 em

⁴COMPANHIA DO AMAZONAS. Demonstração da conta de lucros e perdas no ano de 1862, anexo ao *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 10 de maio de 1861, pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e C. 1861 e BRASIL, Decreto n. 2.827 de 14 de Setembro de 1861, Aprova os novos Estatutos que devem reger a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A.

que não foram distribuídos dividendo, fato atribuído por Mauá aos resultados ruins consequente da atividade de colonização.

Em 1861, os estatutos aumentavam o capital da empresa a 2.000:000\$000, divididos em 10.000 ações de 200\$000 cada uma. Em 1862 e 1863 foram gastos 240:000\$000 com dividendos, o que dá uma média de 24\$000 por ação. A partir destes dados é perceptível que os dividendos eram distribuídos com regularidade e numa média 12%, também estabelecido nos estatutos. Esta situação diferia, por exemplo, das companhias de navegação a vapor Bahiana e Pernambucana. De acordo com Marcos Sampaio:

A Companhia Bahiana conseguiu, no máximo, mencionar a possibilidade de pagar dividendos a uma taxa de 10% e, efetivamente, só conseguiu distribuir entre seus acionistas, dividendos a uma taxa de 4%. Situação semelhante foi experimentada pela Companhia Pernambucana, que também teve dificuldades em pagar dividendos aos seus acionistas, pois, somente após reduzir drasticamente suas despesas, a partir do ano de 1865, conseguiu distribuir entre os acionistas dividendos de 10% por três anos consecutivos.”⁵

Desta maneira, os resultados e as medidas que visavam melhorar o desempenho da Companhia, geravam no Barão de Mauá a confiança de que sua empresa estava apta para a abertura do rio Amazonas e para a expansão da navegação por outros rios, como o Purus, Madeira e Tapajós, pois eles já estavam sendo explorados devido à ideia de que poderiam igualmente ser habilitados às nações amigas.⁶

Além de navegar os afluentes do Amazonas, o presidente da Companhia, apontando a impossibilidade financeira de estabelecer uma linha de vapores entre o Brasil e os EUA, mostrou interesse em estabelecer a navegação entre o Pará e Demerara (região da Guiana Inglesa), justificando que este ponto recebia regularmente os navios de Southampton (Inglaterra), Nova Iorque (EUA) e França. Além disso, esta linha serviria para policiar “a nossa fronteira pelo lado do Oiapoque, o que é assunto de tal importância que por si só justificaria a criação dessa linha de vapores”.⁷

⁵ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a vapor (1839-1894)*. Tese (Doutorado), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2006, p. 162.

⁶ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório apresentado em 25 de Abril de 1864, pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. De Lourenço Winter, 1864, p. 04 e 05 e BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e obras Públicas. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Pedro de Alcântara Bellegarde*. Rio de Janeiro, Typ. Perseverança, 1864, p.20.

⁷ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório apresentado em 25 de Abril de 1864, pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*, 1864, p. 07. Conforme Carina Almeida e Alexandre Rauber, **a região do Oiapoque** “integra historicamente um amplo território denominado “Guiana” ou Guianas”, que se inicia no delta do rio Orenoco, na Venezuela, e se estende até o divisor de águas da margem esquerda do rio Amazonas. Assim, essa região é conhecida como a “Guiana brasileira” “[...]Ainda segundo os autores, as terras desta região

O Barão de Mauá preocupava-se com a abertura do Amazonas e a navegação de outros rios, mas, mesmo com a possibilidade da efetiva concorrência, o estado financeiro, o aumento do capital e os novos contratos, apontam que no seu décimo ano de funcionamento a empresa havia expandido e consolidado seus serviços, superando algumas rupturas, como o fim contrato com o Peru e da colonização. Para continuar cumprindo seus serviços com assiduidade, e preparar-se as atividades vindouras, era fundamental crescer em bens materiais, habilitando-se para receber um maior número de passageiros e cargas, num contexto de transformações políticas e econômicas na década de 1860, dentre as quais se podem destacar a abertura do rio Amazonas e o dinamismo proporcionado pela exploração da borracha.

3.2. As mudanças na década de 1860

Quando, em 1863, Mauá advertiu aos acionistas da Companhia sobre a abertura do rio Amazonas e defendeu a subvenção do governo não o fez sem razão, pois os debates sobre estas questões estavam ganhando intensidade. De acordo com Vitor Marcos Gregório:

Era necessário, entretanto, dar um passo além no processo de desenvolvimento econômico da região amazônica. Com o aumento considerável dos valores circulados pelas águas fluviais da região, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, que havia sido uma das principais responsáveis pelos números alcançados até então, passava a ser encarada, juntamente com a subvenção pecuniária que recebia, como um obstáculo para seu incremento.⁸

Aureliano Cândido Tavares Bastos⁹, Deputado pela província de Alagoas, era um dos que defendia de maneira intensa a abertura do rio Amazonas e encarava a Companhia do

estiveram e disputa e inconstância nacional, sendo esta questão resolvida somente no século XX, quando teve fim a disputa e litígio entre a França e o Brasil, com a vitória do Brasil. Cf. ALMEIDA, Carina Santos de. E RAUBER, Alexandre Luiz. Oiapoque, aqui começa o Brasil: a fronteira em construção e os desafios do Desenvolvimento Regional. *Redes* – Santa Cruz do Sul: Universidade de Santa Cruz do Sul, v. 22, n. 1, pp.474-493, janeiro-abril de 2017, p. 476, 478, 479.

⁸ GREGÓRIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. *Nova Economia*. Belo Horizonte, v. 9, jan/abril, 2009, p. 201.

⁹ Aureliano Cândido Tavares Bastos nasceu em 1839, em Alagoas. Aos 15 anos incompletos ingressou na Academia de Direito de Olinda, transferida depois para Recife. Um ano depois transferiu seus estudos para São Paulo, para acompanhar o pai. Aos 19 anos bacharelou-se em Direito e aos 20, em 1859, adquiriu título de Doutor. Foi Secretário da Marinha e, em 1860, eleito Deputado pela província de Alagoas, inicialmente fez parte do partido conservador, posteriormente do partido liberal, contudo, Ricardo Ferreira destaca que “o próprio liberalismo que ele professava não seguia os cânones do Partido Liberal”. Tavares Bastos foi autor de inúmeras obras como *As Cartas do Solitário*, *Esboço de Psicologia e Emancipação da Escravatura*, *O Vale do Amazonas*, entre outros. Ainda conforme Ferreira, Tavares Bastos foi o primeiro a lançar publicamente questões como a descentralização política e administrativa, a imigração, abolição gradual da escravatura, a liberdade de cabotagem e a abertura do rio Amazonas, entre outras. Para Ferreira, a “plataforma política e social de Bastos contemplava temas da sociedade civil e criticava o Estado carcomido que emperrava o desenvolvimento

Amazonas como um obstáculo ao desenvolvimento da região. Em 23 de março de 1863, na vigésima oitava carta deste “Solitário”, registrava que era “incontestável o serviço da Companhia”, contudo, ressaltava que ela estava aquém das necessidades e impunha um monopólio, já que não havia condições para outras empresas concorrerem com seus vapores, capitais realizados, fundo de reserva e subvenção de 720 contos anuais recebidos do Estado imperial. Em suas palavras, a Companhia “navega[va]-o, explora[va]-o, compra[va], vend[ia], governa[va]”.¹⁰

Em outra ocasião, o mesmo Deputado, registrou que a Companhia do Amazonas era “a melhor das empresas do mesmo gênero no Brasil”, sendo seu serviço “perfeitamente regular” e tendo os seus paquetes “boa marcha, boas acomodações, asseio e serviço dignos de elogio”, declarando que esta empresa era “superior à Companhia Costeira (Brasileira de Paquetes)” e honrava o Brasil.¹¹

Apesar dos elogios, também se dedicou a criticá-la em vários aspectos. Pontuou que a empresa precisava de mais armazéns em seus pontos de escala, pontes cobertas e depósitos flutuantes. Destacou, ainda, que os comandantes dos navios “não atendem muitas vezes aos interesses do comércio”, citando como exemplo uma situação em que um deles havia recusado receber cargas de um negociante; também mencionou que estes comandantes apressavam a viagem, carregando e descarregando as mercadorias a noite e debaixo de chuva, o que causava avarias, além disso, não respondiam pelo extravio de outras. O Deputado defendia a redução do preço dos fretes da Companhia e a extensão das linhas a alguns portos, dada as suas “tão largas subvenções”.¹²

Criticou, também, a falta de exploração dos rios, pois Tavares Bastos argumentou que ela possuía os vapores apropriados para isto; desaprovou o fato da Companhia não sustentar nenhuma das colônias que havia prometido fundar e não ter nenhuma escola industrial. Por fim, passou a analisar o aumento do capital da Companhia e salientar que ela precisava de fiscalização, posto que nos seus documentos ele encontrou “coisas que carecem de

socioeconômico do Brasil, propondo amplas reformas do aparelho estatal e no seio da sociedade, sem nunca contestar a ordem imperial ao qual era defensor. [...] Apesar de crítico do império, não desejava a ruptura republicana.” Aos 36 anos, em 1875, Tavares Bastos faleceu. FERREIRA, Ricardo B. da Silva. Um outsider no império: o pensamento

político de Tavares Bastos. *Revista Estudos Políticos: a publicação eletrônica semestral do Laboratório de Estudos Hum(e)anos (UFF)*. Rio de Janeiro, Vol. 7 | N. 1, pp. 63 – 83, dezembro 2016. Disponível em: <http://revistaestudospoliticos.com/>, p. 65-70, p. 75, e 77.

¹⁰BASTOS, Aureliano Tavares. *Cartas do Solitário*. Rio de Janeiro, Typ. Da Actualidade, 1863, p. 314.

¹¹BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3. Ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1975, p. 107.

¹²BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*, 1975, p. 107-110.

esclarecimentos e parecem estranhas”, como o aumento do valor dos pacotes sem uma descrição detalhada.¹³

Para o Deputado, havia urgência em reduzir as tarifas de fretes e passagens e a subvenção concedida à Companhia, pondo fim ao seu monopólio e abrindo o rio Amazonas à navegação das nações estrangeiras, “Colocado entre dois oceanos e entre a Ásia e a Europa, o vale do Amazonas será o centro do comércio do mundo, como nas visões de Colombo a América lhe parecia entre duas grandes massas de água, equilibrando a Terra.”. Esta sua posição em relação à abertura do “grande vale” era compartilhada por outros parlamentares, que passaram a discutir quais os melhores meios de efetivá-la.¹⁴

Em 1864, foram apresentados dois projetos na Câmara dos Deputados que visavam a abertura do rio Amazonas: o primeiro deles autorizava o governo a tomar medidas e gastar o necessário para abrir este rio aos países que tivessem boas relações com o império; o segundo, obrigava o governo a explorar os rios Xingu, Tapajós, Madeira, Purus, Japurá, Iça e Negro, para que se abrisse logo o Amazonas. No geral, havia uma maioria favorável a abertura deste rio, mas os grupos divergiam quanto às condições¹⁵: alguns deputados defendiam a necessidade de impor limites às nações estrangeiras; outros defendiam uma abertura sem restrições; e havia, ainda, aqueles que se posicionavam a favor da subvenção para a exploração e navegação dos rios Negro, Madeira e Tapajós.¹⁶

Venceu na Câmara o projeto do grupo que “defendia a abertura do Amazonas mediante estabelecimento de tratados prévios” e passou a ser discutido no Senado em junho de 1864. O texto do projeto autorizava o governo a abrir a navegação e comércio do rio Amazonas às nações amigas – desde que fossem estabelecidos previamente os tratados e convenções – estendendo também ao rio Negro, contudo, esta proposta gerou resistência do Senador José Maria da Silva Paranhos, que argumentou não ser competência do legislativo consentir ou não a abertura dos rios, nem regularizar os acordos realizados com os outros países sobre este assunto.¹⁷

Além de questionar o projeto, Paranhos também defendeu ajustes com todos os povos ribeirinhos para que o governo imperial se certificasse de que a navegação do Amazonas era

¹³ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*, 1975, p. 113-115.

¹⁴ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*, 1975, p. 115.

¹⁵ Sobre os posicionamentos dos Deputados na questão da abertura do rio Amazonas, Cf. Anexo C.

¹⁶ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo: FAPESP, 2008, p.176, 192, 200-202, 208 e 212.

¹⁷ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p. 235.

interesse comum dos vizinhos; em relação aos povos não-ribeirinhos, ele discordava de tratados e acordos prévios, pois iam contra o “princípio da igualdade de tratamento”. O Senador também mostrou estranheza em relação à limitação da navegação do Amazonas e Negro, não se estendendo a outros rios, como o Tocantins. Paranhos não se opôs ao projeto em sua totalidade, mas fez requisição para que fosse remetido às comissões da fazenda e diplomacia. Os demais senadores aprovaram esta requisição, no entanto, nos anos seguintes, os pareceres das comissões não foram apresentados e a questão da abertura da navegação do Amazonas foi retomada somente em 1866.¹⁸

Mesmo sendo adiada a questão da abertura do rio Amazonas, desde 1863, por seu discurso aos acionistas, é possível observar que Mauá sabia bem que este seria um fato inevitável num futuro próximo. Para além de fazer frente à vindoura concorrência resultante da pretendida liberdade de navegação, também havia mudanças econômicas provenientes das demandas crescentes por um produto amazônico: a borracha.

A Amazônia na década de 1850, conforme Rinaldo Ribeiro Moraes, foi inserida em “uma nova configuração produtiva, com destaque para a corrida dos seringais”, mas a exploração da borracha estava circunscrita ao entorno de Belém. O estudo de Barbara Weinstein aponta que foi na década de 1860 que a penetração em novas zonas produtoras deste gênero, como a província do Amazonas, ganhou maior atenção por parte das casas aviadoras¹⁹, dada sua crescente demanda no mercado mundial.²⁰

A maior exploração e valorização da borracha na década de 1860, podem ser evidenciadas pelo aumento das exportações deste gênero nos navios da Companhia do Amazonas pelo Pará chegando, em 1865, a superar o principal produto da região, o cacau,

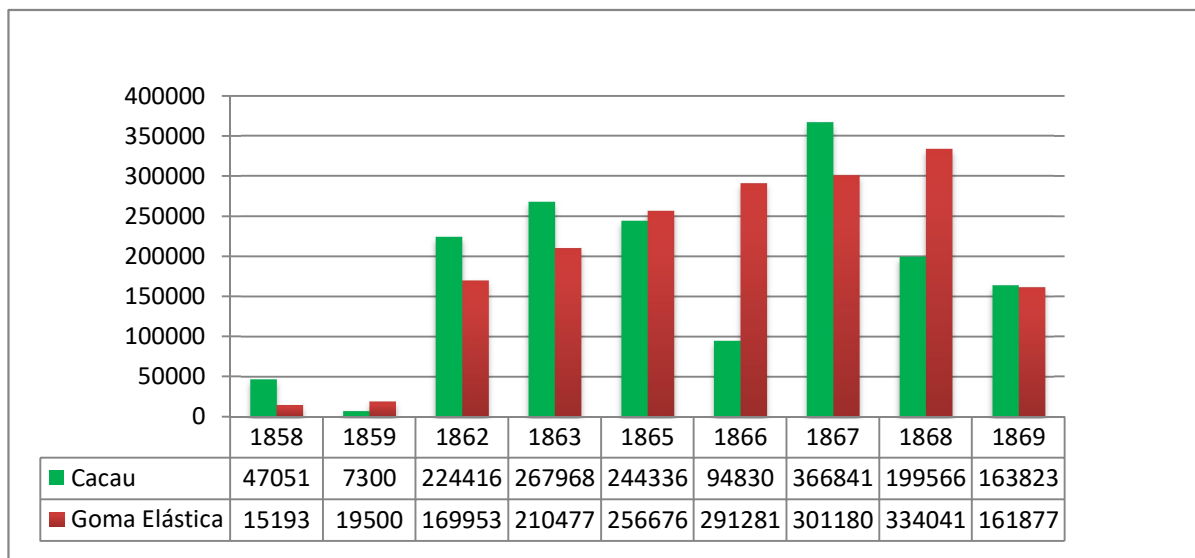
¹⁸ PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009, p. 65-68 e GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p. 237-238.

¹⁹ Segundo Barbara Weinstein, as **casas aviadoras** eram firmas que recebiam a borracha em Belém ou Manaus para passar por inspeção, ser encaixotada e preparada para a exportação; negociavam com as casas importadoras as mercadorias a serem repassadas aos negociantes das vilas, ao regatão, ao seringalista e, por fim, ao seringueiro; cuidavam do transporte e distribuição de imigrantes nordestinos para os seringais; eram representantes legal e financeiro dos clientes ricos que moravam no interior; providenciavam créditos ou empréstimos a curto prazo dos bancos locais para suprir os adiantamentos das casas importadoras ou fazer compras maiores, como barcos a vapor ou armazéns; e, além disto, enviavam representantes ao interior para instalar novas áreas de exploração ou estabelecer contatos comerciais com áreas iniciantes. Segundo a autora, estas casas aviadoras “facilitavam grandemente a expansão da borracha de um extremo a outro da Amazônia, bem como a integração na rede comercial das novas zonas produtoras de borracha”. WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: HUCITEC, Editora da USP, 1993, p. 33-34.

²⁰ MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, 2007, p. 35,36 e 38 e WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*, 1993, p. 71.

com um valor médio três vezes superior: enquanto o valor médio da arroba do cacau era de 6\$000, o da borracha era de 18\$000; em 1867, apesar da quantidade de cacau superar a da borracha, o preço médio do primeiro passou a 6\$200, enquanto o da borracha subiu a 20\$000; e, no ano seguinte, a quantidade de borracha foi três vezes maior que a do cacau, demonstrando mais uma vez sua valorização. (Gráfico 10).

Gráfico 10- Quantidade de cacau e borracha exportados nos vapores da Companhia do Amazonas, entre 1858-1869 (em arrobas)



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios da Companhia do Amazonas apresentado em 1860 a 1869*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e C., 1860, p. 16 e Typ. De Lourenço Winter, 1864, p.21, 1866, p. 23, 1867, p.22; 1868, p.27; 1869, p. 15. (Elaborado pela autora.)

Concluindo por meio dos dados apresentados pela Companhia do Amazonas, a exploração da borracha proporcionou, na década de 1860, um dinamismo econômico para a empresa, contribuindo para o crescimento dos fretes e passagens provenientes do transporte de mercadorias e do deslocamento de pessoas para os seringais²¹. Ao mesmo tempo, é importante evidenciar, por meio dos estudos de Rinaldo Moraes, que a modernização das embarcações agilizou tal exploração, pois poderia ter sido mais lenta e com menos efeitos se dependesse de outras formas de navegação que levavam mais tempo, transportando menos.²²

O transporte da borracha liderava os preços arrecadados pela Companhia do Amazonas nos fretes, contudo, é preciso salientar que outros produtos também contribuíam

²¹ Roberto Santos menciona este “ímpeto migratório” entre os anos de 1850-1870, da província do Pará para o Amazonas, e o atribui à busca por seringais na região do Madeira e Purus. Barbara Weinstein também ressalta este deslocamento para o Amazonas na década de 1860 e sua intensificação na década de 1870. Cf. SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia: 1800-1920*. São Paulo, T.A. Queiroz, 1980, p. 71-72; WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia*, 1993, p. 71-72.

²² MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*, 2007, p. 176.

para o crescente aumento desta receita, como a castanha, os couros, a copaíba, o arroz, o algodão, a salsaparrilha, óleo de copaíba, entre outros, aumentando de ano em ano sua produção e exportação. Por conta destas demandas no transporte de pessoas e cargas, o empresário tratou logo de aumentar o capital da Companhia para providenciar melhorias no desempenho dos seus serviços e poder atendê-las mais amplamente.²³

Em 1865, a Companhia do Amazonas contava com uma frota de 8 vapores. O vapor **Manaós** foi uma das novas aquisições da empresa, construído na Inglaterra, com casco de ferro, 220 pés ingleses de quilha, 25 de boca e 11 ½ de pontal, força de 180 cavalos e com capacidade de 250 toneladas para carga, tendo um custo de 248:972\$730; além dele, o **Inca** também foi construído na Inglaterra, de ferro, com força de 100 cavalos, 167 pés ingleses de comprimento, 23 de boca e 10 de pontal; o **Belém**, também era de ferro, no valor de 240:043\$700. O **Ycamiába** foi construído para o serviço das linhas provinciais no estaleiro Ponta D'Areia; o **Soure**, tinha força de 100 cavalos, 145 pés ingleses de comprimento, 23 de boca, 8 ½ de pontal, calando 5 pés com 5.000 arrobas a bordo; e, por fim, o **Explorador** era um pequeno vapor de ferro construído no estabelecimento Ponta d'Areia e destinado às explorações e demarcações.

Estes novos vapores²⁴ substituíram os que foram desmontados nas décadas de 1850 e 1860 por conta do desgaste – Cameté, Monarcha, Rio Negro, Marajó e Solimões – e em 1865 serviam da seguinte maneira:²⁵

²³ COMPANHIA DO AMAZONAS. Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente da Companhia, Barão de Mauá, em 25 de Abril de 1864, p. 22 e *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 11 de Maio de 1866*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1866, p.22.

²⁴ Sobre os novos e antigos vapores da Companhia do Amazonas Cf. Anexo D.

²⁵ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios da Companhia do Amazonas apresentados em 1861 a 1864, pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1861, p.13-14, 1862, p.08 e 1864, p.14-15. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 11 de Maio de 1866*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1866, p.16.

Quadro 5 - Vapores e linhas a que serviam em 1865.

Vapores	Linhas a que servem
Belém	1ª e Serviços extraordinários
Manaós	1ª e 4ª Linhas
Tapajós	1ª Linha
Inca	2ª, 5ª e 6ª Linhas
Ycamiába	2ª, 3ª e 4ª Linhas e Serviços extraordinários
Tabatinga	Serviços extraordinários
Soure	3ª, 4ª, 5ª e 6ª Linhas
Explorador	Serviços extraordinários

Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 11 de Maio de 1866, pelo presidente interino da companhia Joaquim Fonseca Guimarães*. Rio de Janeiro, Typ. De Lourenço Winter, 1866, p. 8-16. (Elaborado pela autora)

Além dos vapores, a empresa possuía também 3 saveiros de ferro e 4 de madeira, empregados na movimentação de cargas e carvão, oficinas de máquinas e naval, prédios, terrenos, diques, pontes e depósito de cargas. Esta estrutura permitia à Companhia do Amazonas manter com regularidade os serviços de navegação das seis linhas contratadas e ir além, contraindo serviços provenientes, por exemplo, da Guerra do Paraguai (1864-1870), como o transporte de batalhões, trem de guerra e artigos bélicos. As oficinas, por sua vez, prestaram serviços como a fundição de balas e reparos em vapores da armada.²⁶

Afora os serviços extraordinários advindos da Guerra, os vapores da Companhia também realizavam outros, como empenhar seus navios no transporte da polícia para captura de escravos e para “restabelecer a tranquilidade pública” onde se fizesse necessário; na prolongação da linha telegráfica para vários pontos; nas expedições científicas de Luís Agassiz e Elizabeth Agassiz (1865-1866) no Pará e Amazonas; também fretava a negociantes particulares para o transporte de borracha.²⁷

Até o ano de 1866, a empresa pôde realizar seus serviços de navegação a vapor com exclusividade, transportando um número crescente de passageiros e mercadorias e contribuindo para o aumento da arrecadação nas passagens e fretes. Deste ano em diante,

²⁶ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 11 de Maio de 1866*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1866, p. 16, 19-20.

²⁷ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 11 de Maio de 1866*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1866, p.09-10 e *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá, em 11 de Abril de 1867*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1867, p. 10-11.

algumas medidas foram tomadas para, enfim, resolver a questão da abertura do rio Amazonas e para a navegação de seus afluentes.

3.3. A Companhia do Amazonas diante da efetiva abertura do rio Amazonas e da concorrência

Segundo Vitor Gregório, as discussões acerca da liberdade de navegação do rio Amazonas remetida às comissões de fazenda e diplomacia, em 1864, não receberam nenhuma resposta. Contudo, por meio do discurso de Antônio Limpo de Abreu, em 1866, o autor destacou que o Legislativo não se pronunciou sobre o assunto, mas mostrou-se favorável à abertura do rio Amazonas. O decreto deveria, então, partir do governo imperial, contando ele com a “benevolência do parlamento para que ela não fosse contestada como outras medidas já o haviam sido anteriormente”.²⁸

Deste modo, foi estabelecida a abertura do rio Amazonas e também do Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e São Francisco, por *Decreto n.3.749, de 7 de dezembro de 1866*, e efetivada em 7 de setembro de 1867. Mauá ressaltou aos seus acionistas que esta medida levaria às províncias do Amazonas e Pará “uma era de prosperidade” e que a Companhia do Amazonas estava pronta para contribuir e acelerar os benefícios nos quais este ato resultaria. Além disso, pontuava o desenvolvimento do comércio e o incremento financeiro possibilitado pela ação da empresa, destacando que seus vapores, especialmente na *1ª linha*, estavam sempre abarrotados, havendo necessidade de mais viagens.²⁹

O desenvolvimento do comércio a que se referia Mauá, de fato, teve como consequência algumas mudanças nos serviços da Companhia neste ano de 1867: foi criada a *7ª linha* na província do Pará, que ia de Belém a Óbidos e recebia a quantia cinco contos de réis (5:000\$000) por viagem; também foram aumentadas as escalas na *4ª linha* (Belém a Chaves) tocando Aramá, Furo do Breu e Anajás. Apesar deste aumento nos serviços de

²⁸ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p.238.

²⁹ BRASIL, Decreto n. 3.749, de 7 de Dezembro de 1866: Abrindo os rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e São Francisco à navegação dos navios mercantes de todas as nações. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3749-7-dezembro-1866-554560-norma-pe.html>. Consultado em: 06/01/2018 e GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, p. 245-246 e COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 11 de abril de 1867 pelo presidente da Companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. De Lourenço Winter, 1867, p. 3-4.

navegação, os vapores da Companhia continuaram realizando serviços extraordinários para as províncias do Amazonas e Pará e sendo fretados a particulares.³⁰

Para o cumprimento dos antigos e novos serviços, a empresa continuou contando com uma frota de 8 vapores, avaliados em 928:721\$342: **Belém, Manaós, Tapajós, Ycamiaba, Inca, Soure, Óbidos e Arapiranga** (para reboques). Continuava também com os saveiros de ferro e madeira, diques, pontes e depósitos para cargas, prédios e terrenos que totalizavam o valor de 660:482\$123. As oficinas da Companhia continuavam seus serviços, consertando vapores e fabricando moendas, eixos, válvulas, etc. Dentre suas obras projetadas, a Companhia planejava expandir seus trapiches e armazéns, criar novos diques, pontes e uma cábrea^{31 32}.

A Companhia do Amazonas vinha a cada ano ampliando suas atividades e sua estrutura mostrava-se sólida, contando com o mesmo quadro de diretoria desde 1862 – além de Mauá continuar como presidente, Joaquim da Fonseca Guimarães e Manoel Antonio Pimenta Bueno permaneciam como Diretor e Gerente, sendo substituído o Diretor João Antonio de Miranda e Silva por Alfredo Basto – apesar disso, o incremento do comércio na região demandava cada vez mais pelo aumento dos serviços de navegação.

Tendo em vista a necessidade de ampliar estes serviços, em 1867, passou a operar na região outra companhia de navegação a vapor: a Companhia Fluvial Paraense. Pela subvenção anual de 34:000\$000, João Augusto Corrêa³³ contratou com o governo paraense a navegação nas águas do Pará. A *1ª linha* ia de Belém a Moju e Cairari; a *2ª linha* de Belém a Acará; e, por fim, a *3ª linha* de Belém a Bojarú, S. Domingos, S. Miguel, Irituia e Tupinambá, devendo realizar em cada linha no mínimo duas viagens mensais como pode ser observado no Mapa 5.³⁴

³⁰ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 20 de Julho de 1868*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1868, p.07-8.

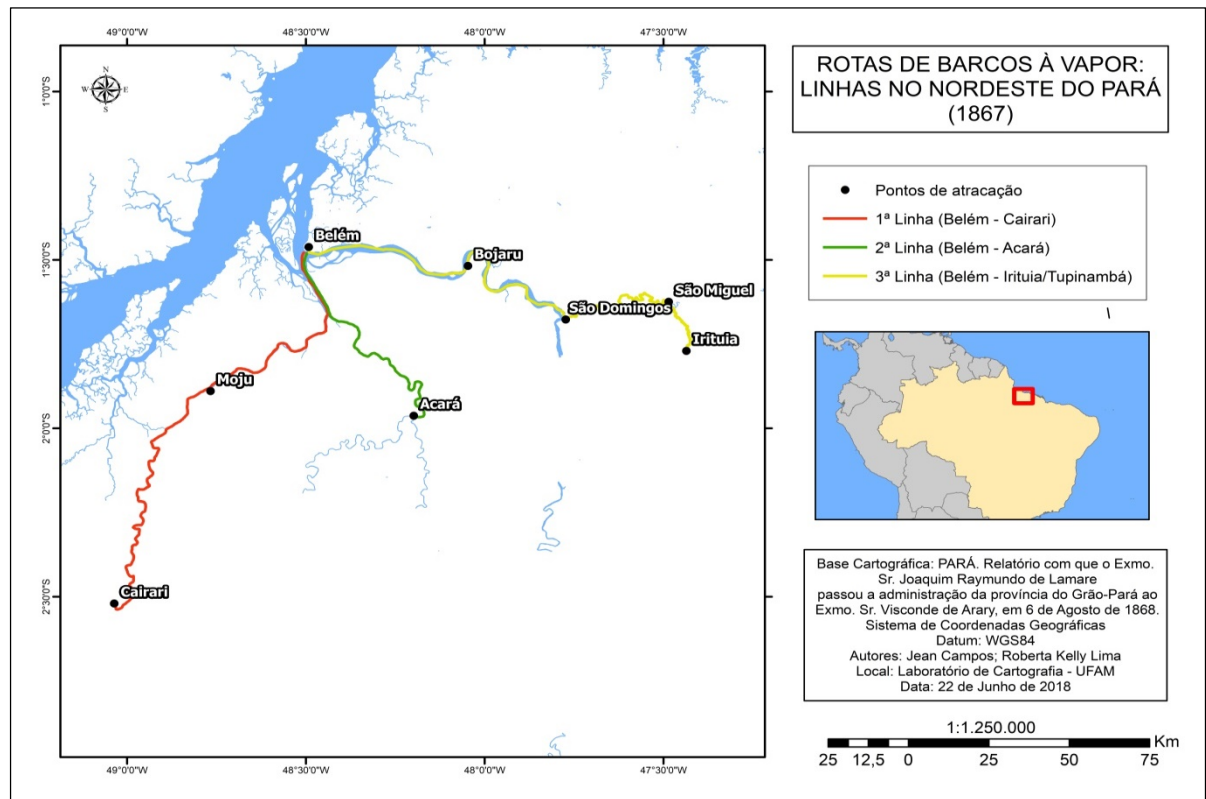
³¹ **Trapiches:** Armazém em que são guardadas mercadorias importadas ou destinadas à exportação; **Dique:** Construção que serve para impedir a passagem da água de rio ou mar; barragem; **Cábrea:** Guindaste para grandes pesos, us. em portos e construções, composto de duas ou três vigas convergentes e articuladas na parte superior, onde há uma roldana que apoia o cabo ao qual se prende a carga. <http://www.aulete.com.br>. Consultado em 01/11/2017.

³² COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 20 de Maio de 1868*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1868, p.07-17 e Balanço da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em 31 de dezembro de 1867, anexo ao relatório de 1868.

³³ **João Augusto Corrêa** era um negociante paraense, responsável pela criação da Companhia Fluvial Paraense, além disso também havia firmado com o governo paraense a introdução de colonos europeus em 1854. Cf. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano*, 2008, p. 297 e 304.

³⁴ PARÁ. *Relatório com que o Exmo. Sr. Joaquim Raymundo de Lamare passou a administração da província do Grão-Pará ao Exmo. Sr. Visconde de Arary, em 6 de Agosto de 1868*, Typ. Do Diário do Gram-Pará, 1868, p. 34.

Mapa 5 – Trajeto das 3 linhas de navegação da Companhia Fluvial Paraense, no Pará (1867)³⁵



Além da Companhia Fluvial Paraense, as autoridades acharam necessário estabelecer outra companhia de navegação que atuasse na província do Amazonas. Desta maneira, a Companhia Fluvial do Alto Amazonas teve suas cláusulas aprovadas no mesmo ano, devendo realizar a navegação nos rios Madeira, Purus e Negro, sob a direção de Alexandre de Paula de Brito Amorim³⁶. Quando em 1865, a *Lei n.1.245 de 28 de junho*, no seu 8º artigo e parágrafo 17, autorizou o governo a subvencionar com a quantia de 96:000\$000 a empresa que se dispusesse a estabelecer uma linha entre Manaus e Crato³⁷, Amorim lançou proposta, assim

³⁵ A 3ª linha deveria chegar até Tupinambá, contudo, com base nestes dados, não foi encontrada esta localidade. Entretanto com base nos dados do IBGE, Tupinambá era um distrito de Ourém, assim como Irituia, próximos a São Miguel. Ourém passou por processos de desmembramentos e reorganização, através de uma série de leis provinciais. Irituia tornou-se município e, ao que tudo indica, Tupinambá foi integrado definitivamente à Ourém, Cf. <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/para/ourem.pdf>. Acesso em 22/06/2018.

³⁶ Alexandre de Paula de Brito Amorim era Cônsul de Portugal e “dedicava-se às atividades “industriais” e comerciais” em Manaus. Criou a firma Amorim & Irmão e, em 1870, possuía uma serraria a vapor em sua chácara, além das atividades de navegação a vapor na região. Foi também um dos primeiros associados à ACA (Associação do Comércio do Amazonas) Cf. SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Os fios de Ariadne: fortuna e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX*. 2. Ed. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014, p. 151-152 e <http://www.aca.org.br/conheca-aca/historico/>. Consultado em 04/09/2018.

³⁷ Crato era uma povoação localizada à margem do rio Madeira. Conforme Dante Ribeiro da Fonseca, na segunda metade do século XIX, esta povoação era um ponto de apoio à navegação entre Belém ou Manaus até a Vila Bela da Santíssima Trindade (Mato Grosso), tocando algumas localidades bolivianas. Cf. FONSECA, Dante Ribeiro da. Crato, Santo Antonio e o rio Madeira no contexto da economia da borracha. *Novos Cadernos NAEA*.

como a Companhia do Amazonas. A Companhia propôs que criaria uma linha de Óbidos a Crato, ligando até Belém, estabelecida por 60:000\$000 pagos pela província do Pará. Esta linha faria uma viagem redonda por mês e receberia também a subvenção de 60:000\$000 dos cofres do império.³⁸

Brito Amorim, por sua vez, propôs o estabelecimento de três linhas: a 1ª de Manaus a Santo Antônio, tocando Crato, no rio Madeira; de Manaus a Hyuatanahan, no Purus; a 2ª de Manaus a Santa Isabel, no rio Negro; na 1ª e 2ª linhas, deveria fazer 6 viagens redondas no primeiro ano e 12 nos seguintes; as viagens da 3ª linha teriam início no terceiro ano, com 6 viagens redondas até o décimo ano do contrato e daí em diante 12, recebendo o total da subvenção autorizada pela lei 1.245. Reafirmando a urgência para a navegação dos rios Madeira, Purus e Negro, a Assembleia Legislativa do Amazonas, por meio da *Lei n.158, de 7 de outubro de 1866*, autorizou o presidente da província contratar com Alexandre Amorim, ou qualquer outro, a criação de uma companhia de navegação a vapor.³⁹

A lei provincial estabelecia que a empresa deveria durar vinte e cinco anos, com diretoria em Manaus, de onde partiriam os vapores. A subvenção provincial dada à companhia adviria do imposto de 3% adicionais sobre todo gênero exportado, devendo ser arrecadado pela administração da fazenda e coletorias e entregue a cada trimestre, quando os valores excedessem a 120:000\$000 o restante iria para os cofres da província; independente da procedência do capital, a companhia seria brasileira, ficando seus vapores, tripulação e escritórios isentos de todos os impostos provinciais. Os artigos contidos nesta lei eram a base para a formulação do contrato e estatutos da companhia. Ainda em 1866, o presidente do Amazonas, Antônio Epaminondas de Mello (1865-1867)⁴⁰, pedia atenção para esta proposta e destacava a necessidade da navegação a vapor nos rios Negro, Madeira e Purus.⁴¹

Vol. 20, n. 2, pp. 73-90, maio-ago 2017, p. 75, Disponível em: <http://www.periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/4349/4384>. Consultado em: 18/02/2018.

³⁸BRASIL. Lei n. 1.245, de 28 de Junho de 1865. Fixa a despesa e orça a receita geral para o exercício de 1865-1866, e dá outras providências. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/legislacao/ListaTextoSigen.action?norma=542883&id=14382158&idBinario=15631743&mime=application/rtf>; BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário Manoel Pinto de Souza Dantas*, Typ. Perseverança, 1867, p.203.

³⁹BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário Manoel Pinto de Souza Dantas*, Typ. Perseverança, 1867, p.203; AMAZONAS. Lei n. 158, de 7 de Outubro de 1866: Autoriza o presidente da província a contratar com Alexandre Paulo de Brito Amorim, ou com outro qualquer, a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus, e Negro e BRASIL, Decreto n. 3.898, de 22 de Junho de 1867: Aprova as cláusulas do contrato para a navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro. Cf. Anexo A.

⁴⁰ **Antônio Epaminondas de Mello**, nascido em Pernambuco, era bacharel em Ciências Sociais e Jurídicas pela faculdade de Olinda e foi deputado pela sua província natal e presidente da província do Amazonas. BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa

Dadas as propostas e discursos de urgência desde os debates acerca da abertura do Amazonas, o governo imperial, por *Decreto n.3.898, de 22 de junho de 1867*, aprovou as cláusulas do contrato para a navegação destes rios. Alexandre Amorim venceu a Companhia do Amazonas na concorrência e foi incumbido de organizar a empresa num prazo de dez meses a partir deste contrato, em forma de sociedade anônima, realizando a navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro; 6 meses após a aprovação dos estatutos, a companhia deveria iniciar a navegação, podendo o prazo ser prorrogado somente por mais 6 meses mediante multa; a companhia deveria estabelecer uma linha de navegação em cada um dos rios, partindo de Manaus: a 1ª linha à Hyuatanahan, a 2ª linha à Santo Antônio e 3ª linha à Santa Isabel, ficando sob a responsabilidade da administração da província do Amazonas os pontos de escalas, mediante aprovação do Ministério da Agricultura.

Além de tratar sobre a organização da empresa e sobre linhas que deveriam funcionar, as cláusulas também se referiam aos vapores, pessoal empregado, condições da formulação de tabelas e fretes, multas, transporte de malas do Correio, ofícios das autoridades, dinheiro e passageiros do governo. Também concedia terrenos para construção de pontes de embarque e desembarque, armazéns e depósitos e permitia o corte de lenha nos terrenos devolutos para o consumo dos vapores. Este contrato deveria ter a duração de vinte anos, sendo garantida à companhia a subvenção do governo imperial e da província do Amazonas.

Por este contrato, a companhia deveria iniciar seus serviços em abril de 1868, contudo foi incorporada somente em maio 1869, por meio do *Decreto n.4.374*, que também aprovou seus estatutos. Neles, reafirmava-se que a Companhia Fluvial do Alto Amazonas teria a duração de vinte anos, com sede em Manaus, devendo realizar a navegação no Madeira, Purus e Negro, podendo ser estendido o prazo de sua existência ou antecipada a sua liquidação conforme autorização do governo imperial.⁴²

Pelos estatutos, o capital social da Companhia do Alto Amazonas era de 800:000\$000 dividido em oito mil ações de 100\$000 cada uma. Ainda diziam respeito às transferências, convocação da assembleia geral dos acionistas, votos; tonelagem e seguro dos barcos; função das administrações da empresa (presidente, gerente, diretores); dissolução da empresa. Estabeleciam que 3% dos lucros líquidos da empresa deveriam ser destinados ao fundo de

Nacional, 1883, Vol. 1, p. 156. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681>. Consultado em 04/09/2018.

⁴¹ AMAZONAS. *Relatório com que o Exmo. Sr. Antônio Epaminondas de Mello entregou a administração da província do Amazonas ao Sr. Gustavo Adolpho Ramos Ferreira, vice-presidente da mesma, em 24 de Junho de 1866*. Recife, Typ. Do Jornal do Recife, 1866, p. 314.

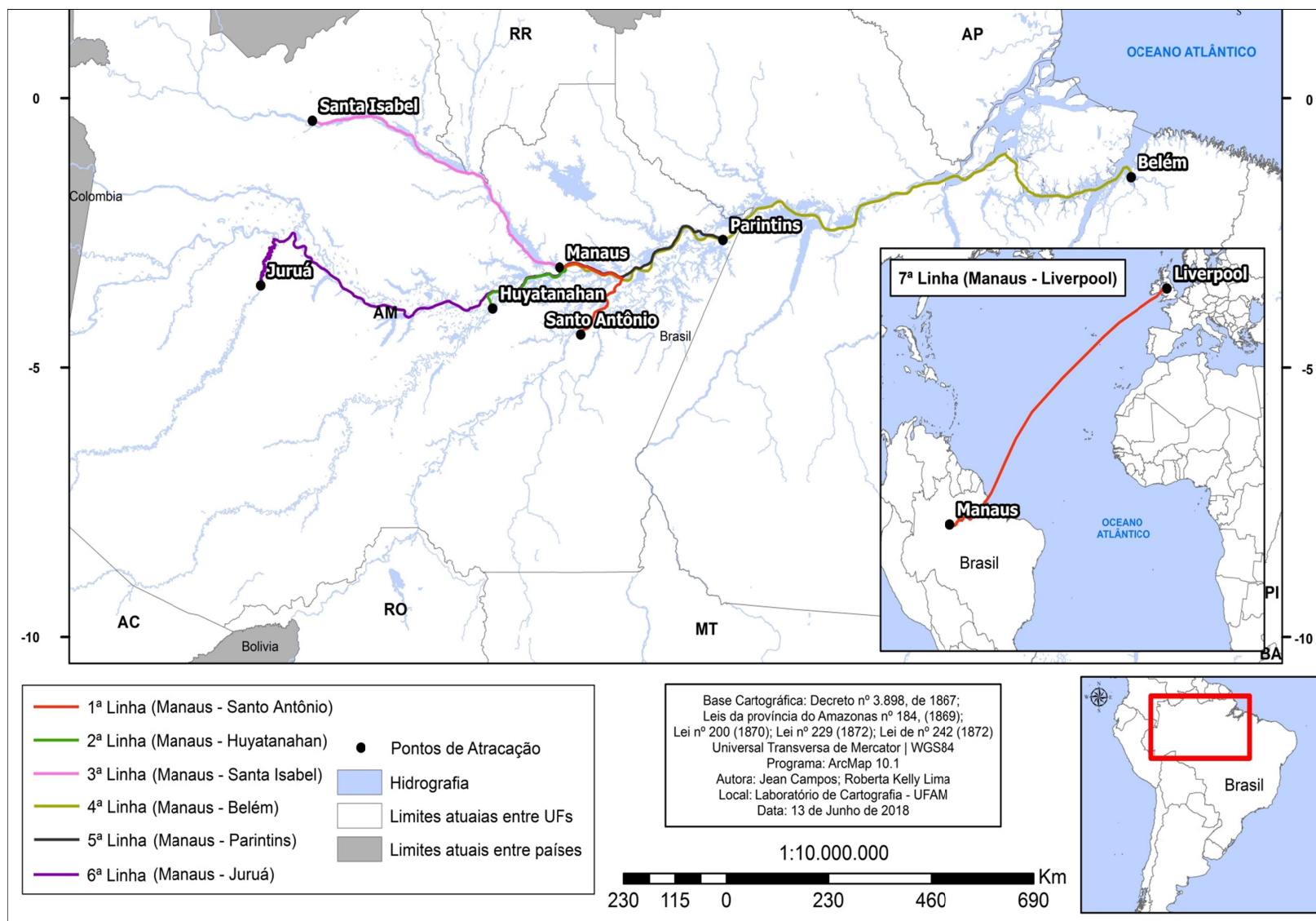
⁴² BRASIL. Decreto n.4.374, de 25 de Maio de 1869: Autoriza a incorporação da Companhia Fluvial do Alto Amazonas e aprova os respectivos estatutos. Cf. Anexo A.

reserva e 5% à deterioração do material, sendo dividido entre os acionistas o restante dos lucros.

A empresa tinha um prazo de 5 anos para distribuir suas ações e até julho deste ano para iniciar os serviços, e o fez com os vapores *Madeira e Purus*, transportando 448 passageiros no primeiro trimestre. Neste mesmo período, a Companhia Fluvial do Alto Amazonas contratou por meio da *Lei provincial n.184* a 4ª linha entre Manaus e Belém, sendo sua proposta preterida em relação à da Companhia do Amazonas. Nos anos seguintes mais três linhas de navegação foram autorizadas por meio das *Leis provinciais n.200, de 05 de maio de 1870, n.229 de 06 de maio de 1872 e n.242, de 27 de maio de 1872*, respectivamente: a 5ª linha de Manaus a Vila Bela (Parintins); a 6ª linha de Manaus ao rio Juruá; e a 7ª linha de Manaus a Liverpool, contudo, não sabemos se todas elas passaram a operar. (Mapa 6)⁴³

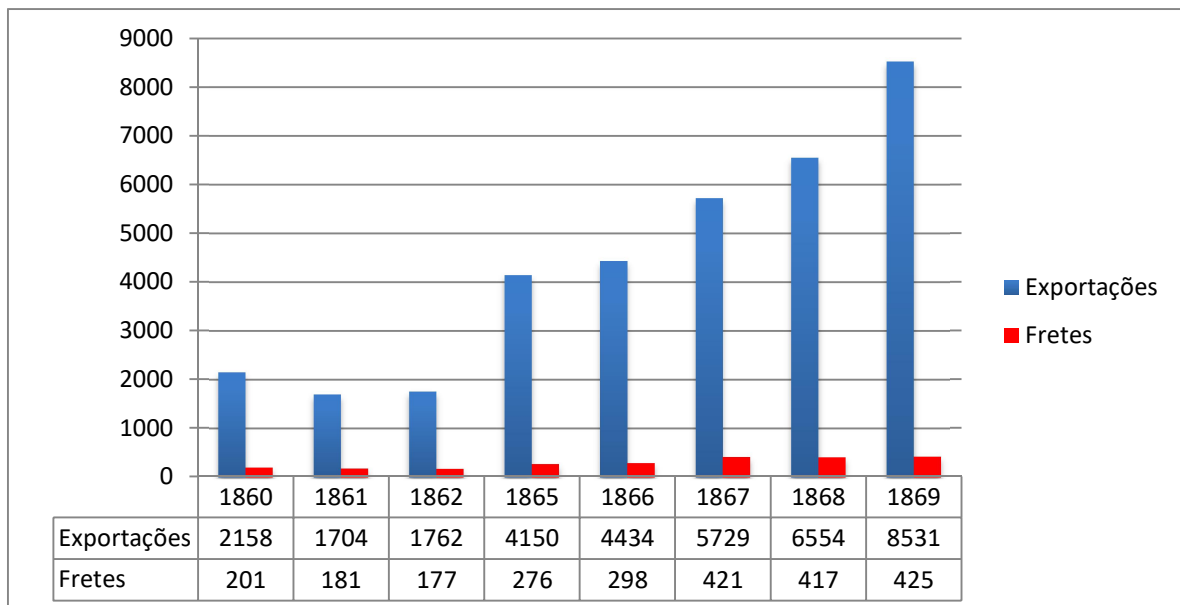
⁴³ AMAZONAS. *Relatório lido pelo Exmo. Sr. presidente da província do Amazonas, tenente-coronel João Wilkens de Mattos, na sessão d'abertura da Assembleia Legislativa Provincial à 25 de março de 1870*. Manaus, Typ. do Amazonas de Antonio da Cunha Mendes, 1870, p.38-39; AMAZONAS. Lei n. 184, de 19 de maio de 1869: Fixa a despesa e orça a receita provincial para o futuro exercício de 1869-70; Lei n.200, de 05 de maio de 1870, Fixa a despesa e orça a receita provincial para o ano financeiro de 1870-1871; Lei n.229 de 06 de maio de 1872, Autoriza o presidente da província a contratar com a companhia fluvial do Alto Amazonas, uma 6ª linha de navegação a vapor para o rio Juruá; Lei n.242 de 27 de maio de 1872, Autoriza o presidente da província a subvencionar qualquer companhia que estabelecer uma linha de navegação direta do estrangeiro a esta capital. Cf. Anexo A, p. e AMAZONAS, Contrato celebrado entre o Excelentíssimo Senhor Presidente da Província e o Comendador Alexandre Paulo de Brito Amorim para a navegação direta de portos estrangeiros a esta capital. In: AMAZONAS, *Fala dirigida a Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas, em 25 de março de 1873, pelo presidente da província, Bacharel Domingos Monteiro Peixoto*. Manáos, Typ. do Commercio do Amazonas de Gregorio Joze de Moraes, 1873, Anexo 10.

Mapa 6 – Trajeto das 7 linhas de navegação previstas para os navios da Companhia Fluvial do Alto Amazonas (1867-1872)



Assim, com a criação da Companhia Fluvial do Alto Amazonas e da Companhia Fluvial Paraense, a exclusividade de navegação na Amazônia já não pertencia mais ao Barão de Mauá. Conforme Barbara Weinstein, estas empresas foram “criadas para suplementar a frota de Mauá numa época em que as exportações e os preços da borracha subiam a taxas quase sem precedentes”. De fato, os valores exportados pelos navios da Companhia iam de ano em ano tendo um aumento significativo, chegando a ultrapassar, em 1869, oito mil contos de réis, resultando também no aumento da arrecadação dos fretes. (Gráfico 11)⁴⁴

Gráfico 11 - Valores das Exportações e Fretes arrecadados pelos navios da Companhia do Amazonas (1860-1869)



Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 1853 a 1869*. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e C., 1860-1863 e Typ. De Lourenço Winter, 1864-1869. (Elaborado pela autora. Obs.: No gráfico considera-se o valor redondo em contos de réis)

Mesmo com a concorrência destas duas empresas, a Companhia do Amazonas continuou tendo um bom desempenho. Em 1867, por exemplo, teve um crédito 1.635:725\$764 e seus gastos somaram 1.596:282\$498 e, no ano seguinte, obteve 1.661:947\$496 de crédito e teve um gasto de 1.614:117\$000, restando um fundo de reserva de 39:443\$266 e 47:830\$848, respectivamente. Os valores gastos com dividendos entre os acionistas nestes dois anos foi de 480:000\$000, divididos por 20.000 ações, perfazendo

⁴⁴ WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia*, 1993, p.82.

24\$000 por ação. Sua maior fonte de lucros continuava sendo as subvenções governamentais e os seus maiores gastos eram com os paquetes.⁴⁵

Até então, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas havia conseguido obter a estabilidade na prestação de seus serviços de navegação em toda a Amazônia, mantendo sempre crescente os seus lucros. Segundo Alcides Goularti Filho, em 1866, a subvenção recebida por esta empresa só era menor que da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, o que demonstra sua importância para o governo imperial. Em fins da década de 1860 e início de 1870, ela continuava recebendo das administrações das províncias do Amazonas e Pará grandes elogios.⁴⁶

Em 1869, o presidente do Amazonas, João Wilkens de Mattos (1868-1870)⁴⁷, ressaltava que foi a Companhia do Amazonas quem venceu as “multiplicadas dificuldades”, tendo naquele momento o seu material “completo e excelente”. No ano seguinte, o vice-presidente do Pará, Abel Graça (1870), dava mérito à Companhia do Amazonas por seus vapores terem sido os primeiros que “penetraram no rio gigante, n’esse mar d’água doce, sem rival no mundo”. Atribuía o aumento de 400% do comércio aos 18 anos de funcionamento da empresa, marcando “nova era no desenvolvimento industrial do Pará”.⁴⁸

Apesar de a empresa mostrar-se consolidada, receber uma das mais altas subvenções do Império e ser bem vista pelas administrações provinciais, em 1870, Mauá pediu ao governo imperial a autorização para transferir os direitos desta Companhia à outra organizada fora do Império. Alguns fatores podem ser apontados para explicar esta ação do Barão, como os seus problemas financeiros iniciados em meados de 1860 e a crescente presença inglesa nos negócios brasileiros.⁴⁹

⁴⁵ COMPANHIA DO AMAZONAS. Demonstração da conta de Lucros e Perdas no ano de 1868, anexo ao *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 20 de Junho de 1868 pelo presidente interino da companhia, Joaquim Fonseca Guimarães*. Rio de Janeiro, Typ. Lourenço Winter, 1868.

⁴⁶ GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. *ANPEC SUL, XIII Encontro Regional de Economia*, Porto Alegre, 2010, p. 15.

⁴⁷ **João Wilkens de Mattos**, Barão de Maruiá, nasceu em Belém, em 1823 e faleceu em 1889. Possuía formação em Matemática e Engenharia Civil, pelos EUA. Foi secretário da província do Amazonas quando esta foi instalada, Diretor-geral das rendas públicas, diretor dos intidos, deputado e presidente da província do Amazonas e, depois, do Ceará. Fez parte da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, do Ateneu das Artes, da Associação Comercial do Pará e do IHGB. Disponível em: <https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/jwilkensdm.html>. Consultado em: 02/09/2018.

⁴⁸ AMAZONAS. *Relatório com que o presidente da província do Amazonas, Tenente-coronel João Wilkens de Mattos, abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 4 de Abril de 1869*. Manaós, Typ. Do Amazonas de Antonio da Cunha Mendes, 1869, p. 48 e PARÁ. *Relatório apresentado pelo quarto vice-presidente, Dr. Abel Graça*. Pará, Typ. Do Diário do Gram-Pará, 1870, p. 23.

⁴⁹ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório apresentado pelo presidente da Companhia Barão de Mauá, em 4 de Março de 1870*. Rio de Janeiro, Typ. Lourenço Winter, 1870, p. 5.

3.4. A transferência da Companhia do Amazonas aos ingleses

Em 1865, chama atenção a ausência do relatório aos acionistas e, no ano seguinte, a ausência do responsável por ele. Até aquele momento todos os relatórios foram feitos por Irineu Evangelista de Souza, mas, em 1866, Joaquim Fonseca Guimarães, um dos diretores da Companhia do Amazonas, foi quem o fez. No ano seguinte Mauá esteve presente, entretanto, em 1868 e 1869, ele novamente se ausentou, estando mais uma vez Joaquim Fonseca Guimarães à frente da empresa.

A razão da primeira ausência de Mauá era uma viagem a Londres, na qual tentava fundir o Banco Mauá, *MacGregor e Cia* (Rio de Janeiro), o Banco Mauá & Cia (Montevideu, Rio Grande do Sul e outras filiais) e o *London and Brazilian Bank* (Londres, Brasil e Portugal), gerando o banco *The London, Brazilian and Mauá Bank*, numa tentativa de amenizar os prejuízos provocados pela crise comercial na Praça do Rio de Janeiro, que atingiu principalmente as casas bancárias, conforme apontam os estudos de Carlos Gabriel Guimarães e Barbara Levy.⁵⁰

Segundo Guimarães e Levy, a *Lei n.1.083 de 22 de agosto de 1860*, conhecida como *Lei dos Entraves*, provocou uma série de mudanças na constituição e funcionamento das sociedades anônimas e das casas bancárias⁵¹, estando elas mais subordinadas ao Estado e o crédito mais restrito. Além disso, esta lei teria coincidido com os interesses ingleses “de operar num ambiente mais seguro”, pois nela exigia-se a emissão de crédito conforme o disponível em ouro e não mais de acordo com especulações de crédito. A consequência disso foi a falência de várias casas comerciais, atingindo, inclusive, o Banco Mauá, *MacGregor &*

⁵⁰ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, Macgregor & Companhia (1854-1866)*. Tese (Doutorado em História). Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1997, p.237, 243 e LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: EDUFRJ, 1994, p.79.

⁵¹ No âmbito **das sociedades anônimas**, Barbara Levy pontuou que além de dependerem da autorização do governo para sua constituição, também precisariam de prévia audiência do Conselho de Estado e, no caso de bancos e companhias de estrada de ferro ou navegação que interessassem a mais de uma província, era necessária a aprovação do poder legislativo. As ações só poderiam ser distribuídas depois da efetiva criação da empresa, devendo haver “divulgação nos periódicos de maior circulação, da carta de autorização governamental e do estatuto da companhia”; as transferências de ações e dívidas públicas só poderiam ser realizadas por meio de um corretor. LEVY, Barbara. *Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*, 1994, p.75-76. No tocante aos **bancos**, Carlos Gabriel Guimarães destacou que a lei restringia as emissões; diminuía a circulação de notas bancárias de pequeno valor; proibia a emissão de bilhetes não autorizada. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p.223.

Cia. Apesar de tentada a fusão com outros bancos para salvá-lo, Mauá não obteve êxito e ele foi liquidado em 1866.⁵²

Afora isto, Mauá enfrentava dificuldades no Banco Mauá & Cia e suas filiais na região do Prata, devido à Guerra do Paraguai. Também perdeu outras empresas neste período, como a Ponta d'Areia, Montes Aureos, Fluminense Transportes e a Companhia de Diques Flutuantes. Sobre o Estaleiro Ponta d'Areia, Beatriz Piva Momesso destaca que o estabelecimento foi atingido pelas mudanças tarifárias da *Lei dos Entraves*, reafirmadas pelo *Decreto n.2.684 de 03 de novembro* de 1860, no qual eram cobradas taxas adicionais sobre os artigos importados, estando entre eles o ferro. Segundo a autora, Mauá tentou repassá-lo aos ingleses em 1862, mas não obteve sucesso e, em 1868, a empresa foi encampada.⁵³

Apesar destas complicações financeiras, quando foi liquidada a sociedade bancária Mauá, *MacGregor & Cia*, foi organizada outra em seu lugar, o Banco Mauá & Cia, na qual Mauá havia “concentrado todos os seus ativos [...] inclusive seus bens pessoais”. A sua segunda ausência da Companhia do Amazonas (em 1868-1869) pode ser explicada pela organização desta nova sociedade, que demandava por seu tempo e deslocamento. Contudo, em 1870, ele estava de volta à direção da Companhia apresentando os resultados financeiros e noticiando aos acionistas sobre seu pedido de transferência da empresa aos ingleses.⁵⁴

Conforme o relatório deste ano, o ano de 1869 havia terminado com um fundo de reserva total de 217:953\$236, resultado do acúmulo dos outros anos. Neste ano, a empresa teve ganhos que somaram 1,608:315\$760 e um gasto de 1,565:668\$058, estando dentre os seus maiores ganhos as subvenções dos governos central e locais (852:000\$000) e os fretes e passagens (577:918\$513), e dentre os seus maiores gastos o custeio dos paquetes (739:033\$387), sendo possível fazer dividendos que somaram 480:000\$000, perfazendo 24\$000 por ação. Além disso, os serviços de navegação da Companhia continuavam a ser realizados nas 7 linhas contratadas com o governo Imperial e com a província do Pará,

⁵² GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p.222-226, 229-230,247 e LEVY, Maria Bárbara. *Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*, 1994, p.71-80.

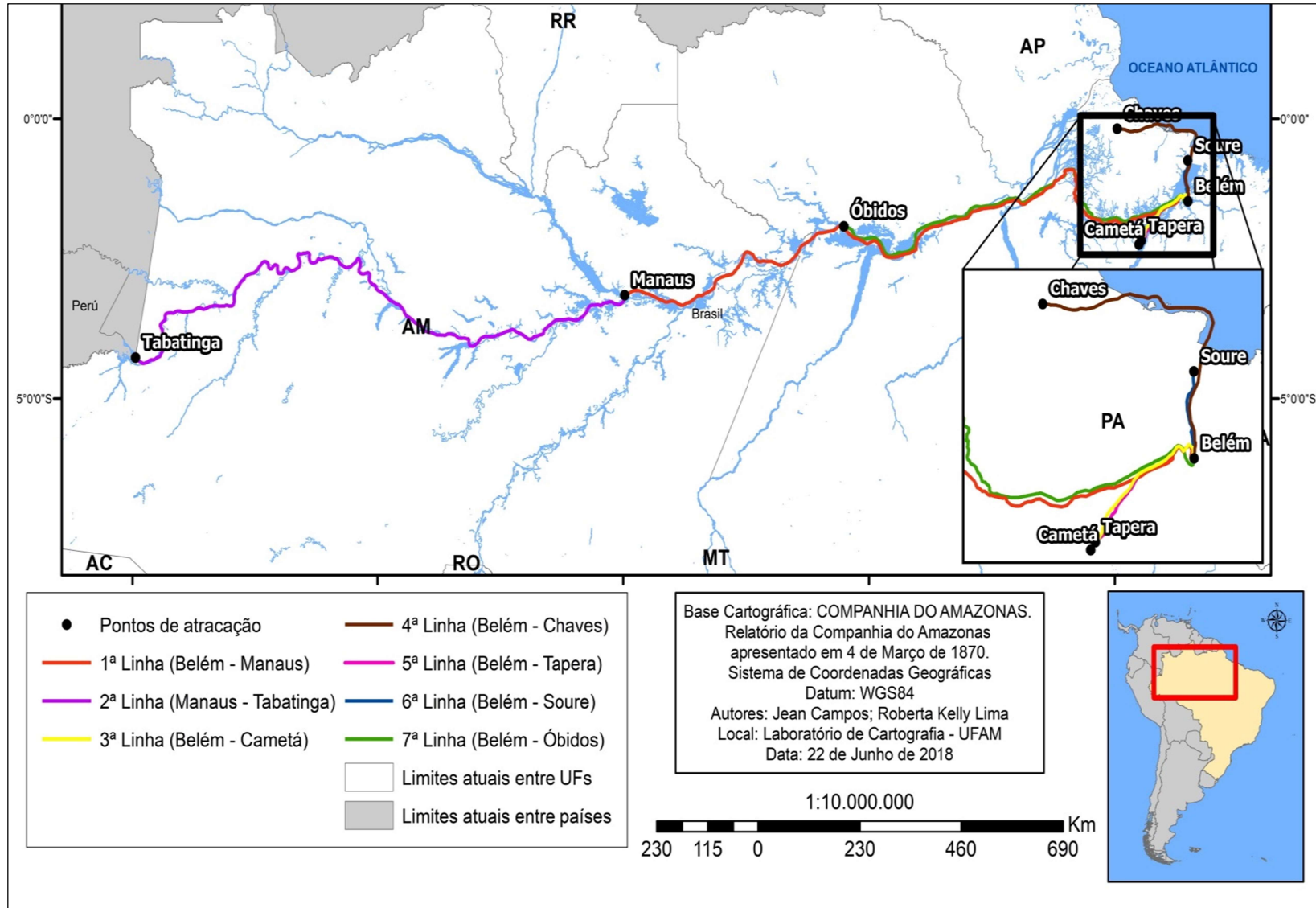
⁵³ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p.247; MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d'Areia*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 2007, p. 84-85 e CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 439.

⁵⁴ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado*, 1997, p.247-248; CALDEIRA, JORGE. *Mauá*, 1995, p. 436, 458 e 472 e COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 4 de Março de 1870, pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*. Rio de Janeiro, Typ. Lourenço Winter, p. 04.

totalizando 108 viagens naquele ano nos 7 vapores: *Arary, Tapajós, Manaós, Óbidos, Ycamiaba, Soure, Inca*.⁵⁵ (Mapa 7)

⁵⁵ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 4 de Março de 1870, pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*, p. 06-13 e Anexos: Balanço da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 31 de Dezembro de 1869 e Demonstração da conta de Lucros e Perdas no ano de 1869, 1870.

Mapa 7 – Trajeto das 7 linhas de navegação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1869)



Acerca do pedido de transferência da Companhia, Mauá pontuou aos acionistas a dificuldade de vender ações em decorrência da “crise com que há anos luta o país e a conseqüente esquivança dos capitais, que só se consideram seguros quando recolhidos ao tesouro nacional”. Continuou explicando que mesmo com o *Decreto n. 3.635 de 21 de Abril de 1866*, no qual era permitido vender as ações no âmbito nacional e estrangeiro, não havia obtido muito resultado no mercado de Londres, sendo a organização das companhias e sua sede na Inglaterra um dos requisitos para “tornar ali procurados os títulos”.⁵⁶

Por meio do Barão de Mauá a Companhia do Amazonas tornava-se um dos possíveis investimentos ingleses no Brasil. Estes investimentos passaram por uma ampliação após a *Lei dos Entraves* e, de acordo com Barbara Levy, os principais alvos eram as empresas de transporte e de infraestrutura, pois contribuía para a expansão das transações mercantis, reduzindo o tempo de circulação das mercadorias. Em 1862, por exemplo, todos os direitos e privilégios da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor foram transferidos aos ingleses, passando ela a denominar-se *Bahia Steam Navigation Company*.⁵⁷

Em oposição ao pedido do presidente da Companhia do Amazonas para transferir a empresa aos ingleses, o *Commercio do Amazonas*⁵⁸ publicou um artigo onde considerou que o governo faria mal se fizesse esta concessão, justificando que criaria embaraços para si por conta das exigências dos ingleses “em matéria de serviço”, não estando ainda “preparado para receber tão ilustrada gente”. Além disso, elogiou Companhia do Amazonas por sua atuação, pontuando que o governo deveria proteger este tipo de empresa, pois possibilitava progresso e ordem.⁵⁹

O governo imperial, no entanto, mostrou-se favorável a petição de Mauá e em 7 de junho de 1871, por meio *Decreto n.4.735*, o Governo autorizou a Companhia repassar os seus direitos e obrigações aprovados pelo *Decreto n. 1.988, de 10 de outubro de 1857*, com a inovação dos *Decretos n. 2.107, de 20 de fevereiro de 1858, e n. 2.591, de 9 de maio de 1860*. Conforme este Decreto, a companhia estrangeira deveria continuar fazendo 2 viagens mensais

⁵⁶ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 4 de Março de 1870, pelo presidente da companhia o Barão de Mauá*, 1870, p. 05 e 06 e BRASIL. Decreto n. 3.635 de 21 de Abril de 1866: Aprova a modificação feita no art. 4º dos estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Cf. Anexo A.

⁵⁷ LEVY, Maria Barbara. *Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*, 1994, p.82 e sobre **investimentos ingleses** ver também SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a vapor (1839-1894)*. Tese (Doutorado), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2006, p. 147-145.

⁵⁸ O jornal *Commercio do Amazonas*, circulava em Manaus e sua primeira edição disponível na Hemeroteca Digital, da Biblioteca Nacional, data de 01 de Julho de 1870, n.259, pertencente a Gregório José Moraes. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=301337&pesq=>. Consultado em 16/01/2018.

⁵⁹ *Commercio do Amazonas*, n. 273, 20 de Julho de 1870, p.03.

na 1ª linha (de Belém a Manaus) e 1 viagem mensal na 2ª linha (de Manaus a Tabatinga), de acordo com o estipulado nos *decretos n.2.107. e n. 2.591*, respectivamente. Na 3ª linha (Belém a Cametá) não houve referência à mudança, então continuaria havendo 2 viagens mensais, segundo o decreto n. 1.988.⁶⁰

Os vapores da Companhia inglesa deveriam manter as bandeiras brasileiras, bem como o caráter da nacionalidade brasileira, sendo os comandantes e a quinta parte da tripulação também nacional; o comércio nas linhas não poderia ser realizado por conta da empresa, como na Companhia do Amazonas acontecia (exceto as transações particulares dos acionistas); a Companhia poderia aproveitar anualmente 2 léguas quadradas dos territórios concedidos à empresa de Mauá; o Governo exigia que se mantivesse na capital do Império um gerente que tivesse poderes para verificar transações das ações e resolver questões do Governo brasileiro com a empresa.

Assim, foi transferida a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas a empresários ingleses, com sede em Londres, denominando-se *Amazon Steam Ship Company Limited*, estando também Mauá dentre os seus participantes. Em 1873, o Barão era agente desta empresa no Rio de Janeiro e Manoel Antônio Pimenta Bueno continuava a ser gerente no Pará. Em 1874, o presidente da província do Amazonas, Domingos Monteiro Peixoto (1872-1875), destacou a transferência da empresa e declarou que a companhia continuava a “servir o comércio e a contribuir eficazmente para o desenvolvimento d’esta província”, não tendo mudado o pessoal até aquele momento. O *Jornal do Pará*, por sua vez, destacou que esta transferência não havia acarretado nenhum inconveniente, ao contrário, levaria vantagens à província por tocar mais pontos e não ter nenhum ônus adicional.⁶¹

Neste mesmo ano, o presidente da província do Pará, Pedro Vicente de Azevedo (1874-1875), noticiava que as companhias fluviais Paraense e Alto Amazonas haviam decidido pela fusão com a *Amazon Steam Navigation Company*, já sendo um fato consumado para a primeira e dependendo da aprovação do governo imperial e provincial do Amazonas a

⁶⁰ BRASIL. Decreto n.4.735 de 7 de Junho de 1871: Autoriza a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas a transferir os direitos e obrigações do contrato aprovado pelo Decreto n. 1.988 de 10 de Outubro de 1857 a uma companhia estrangeira. Cf. Anexo A.

⁶¹ EL-KAREH, Almir Chaiban, A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial. *Revista IHGB (Instituto Histórico e Geográfico do Brasil)*, Rio de Janeiro, a.164, n.418, pp. 9-223, na/mar, 2003, p.117; BRASIL. *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e da Capital da província do Rio de Janeiro, inclusive alguns municípios da província e da cidade de Santos para o ano de 1873, fundado e redigido por Eduardo Von Laemmert e coadjuvado por Eduardo Landim de Miranda*. Rio de Janeiro, em casa dos editores proprietários Eduardo e Henrique Laemmert, 1873, p. 467; AMAZONAS. *Fala dirigida á Assembleia Provincial do Amazonas na primeira sessão da 12.a legislatura em 25 de março de 1874 pelo presidente da província, bacharel Domingos Monteiro Peixoto*. Manáos, Typ. do Comércio do Amazonas, 1874, p. 54 e *Jornal do Pará: órgão oficial*, n.271, 29 de novembro de 1872, p.01.

fusão da segunda. As devidas autorizações para a fusão da Alto Amazonas com a empresa inglesa vieram por meio do *Decreto n. 5.575, de 21 de Março de 1874*, e por meio da *Lei provincial n. 285, de 27 de abril do mesmo ano*. Desta maneira, a Companhia estrangeira passou a realizar o serviço das linhas no Amazonas, Madeira, Purus, Negro, Tocantins, Cairari, Arari, Igarapé-Grande e Mirim, Tapajós, Portel, Guamá, Arará e Juruá, percorrendo 226.234 milhas anualmente, com os seus 20 vapores com capacidade para 4.477 toneladas de carga e acomodação para 5.340 passageiros e 718 tripulantes.⁶²

O capital estrangeiro foi inserido na Amazônia por meio de Mauá e, apesar de tanta relutância em inícios dos anos 1850, na década de 1870 não encontrou resistência que lhe obstaculizasse. A Companhia do Amazonas foi consolidada, como pôde ser demonstrado por meio do crescimento do capital, das linhas e dos vapores, tocando de um extremo a outro da Amazônia, no entanto, isso não foi suficiente para que a empresa assegurasse o monopólio brasileiro na Amazônia. A empresa atuou na Amazônia com exclusividade por quase 20 anos, sendo estabelecida a partir da reunião de capitais nacionais, atendendo a demandas de transporte, comércio e, por pouco tempo, de colonização.

A novidade do barco a vapor, desejada desde 1826 para a região norte, foi implantada com o sucesso, como afirmou Almir El-Kareh “a empresa crescia em volume de capital, em material flutuante, em extensão navegável e em tráfego de mercadorias e passageiros.”, atuando em 7 linhas e com um número de vapores nunca menor que 7, a empresa possuía muitas propriedades (prédios, terrenos, diques, etc), e navegava em águas nacionais e internacionais.⁶³

⁶² PARÁ. *Relatório apresentado pelo presidente da província do Pará, o Exmo. Sr. Dr. Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de fevereiro de 1874*. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1874, p. 79; BRASIL. Decreto n. 5.575, de 21 de Março de 1874: concede à Companhia Fluvial do Alto Amazonas autorização para transferir à *Amazon Stram Navigation Company Limited* todos os seus direitos e favores concedidos por lei, bem assim os respectivos encargos e AMAZONAS. Lei n. 285, de 27 de abril de 1874: Aprova o ato da presidência permitindo à Companhia Fluvial do Alto Amazonas a transferir todos os seus contratos de navegação a vapor do Amazonas Limitada. Anexo A e BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas José Fernandes da Costa Pereira Junior em 2 de Maio de 1875*. Rio de Janeiro, Typ. Americana, 1875, p. 64.

⁶³ EL-KAREH, Almir Chaiban, *A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira*, 2003, p.117.

CAPÍTULO IV - TRABALHO E COLONIZAÇÃO: A MÃO DE OBRA E OS NÚCLEOS COLONIAIS DA COMPANHIA DO AMAZONAS

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas adquiriu uma estrutura que sustentou o seu funcionamento durante dezoito anos: navios, terrenos, prédios, armazéns, pontes. Contudo, havia também aqueles que davam movimento a tudo isso: os trabalhadores. Eles estavam presentes no cotidiano dos navios, nos embarques e desembarques, nas oficinas e nas colônias, vivenciando o projeto de navegação a vapor e colonização na Amazônia. A maioria destes sujeitos não aparece nos relatórios da Companhia do Amazonas, não sabemos como eram seus rostos, seus nomes, suas trajetórias, todavia, sabemos que estamos falando da presença de trabalhadores multiétnicos na Amazônia. Brancos, pretos, caboclos, pardos/mestiços, estrangeiros... Estavam ali, dividiam espaço no mundo do trabalho e eram parte vital da Companhia do Amazonas.¹

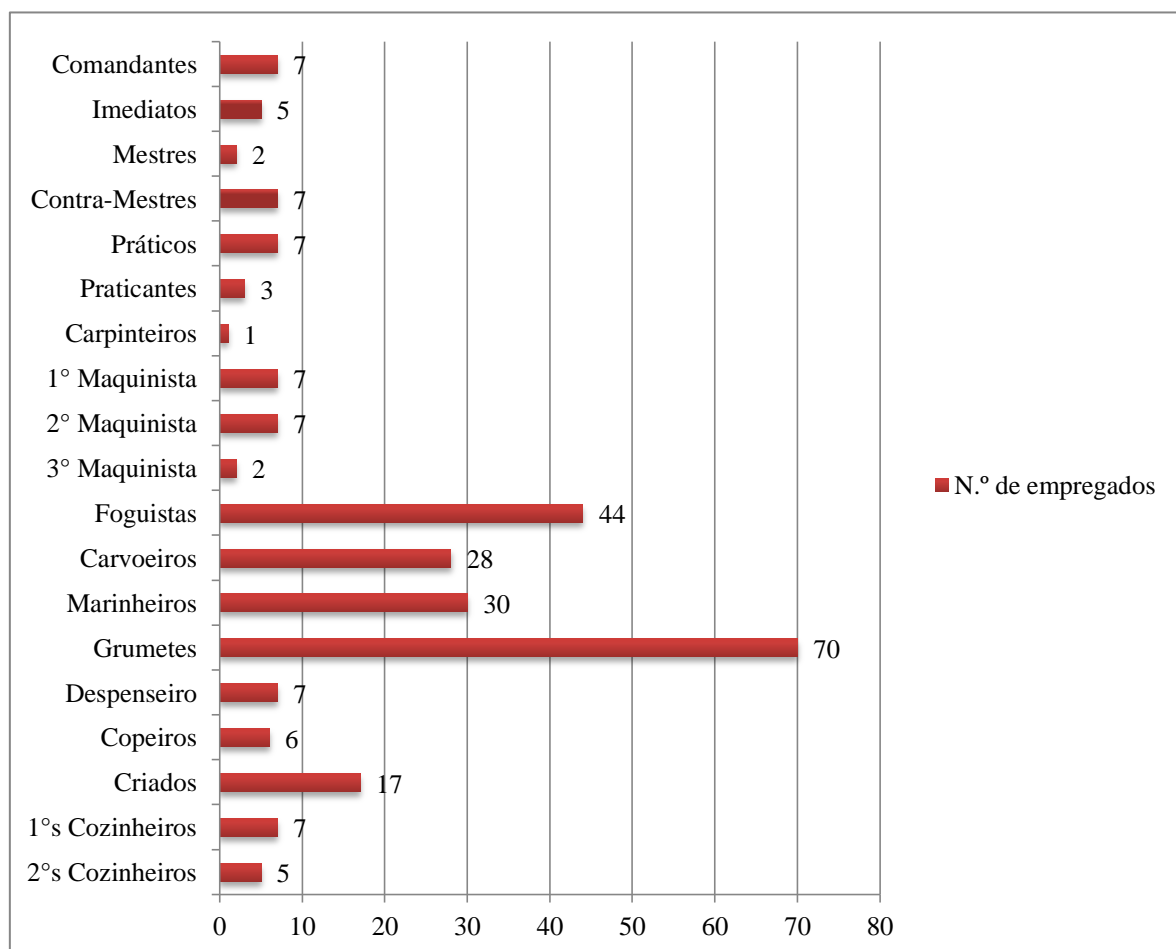
Os registros nas fontes consultadas são poucos, mas nossa pretensão é delinear alguns traços acerca do trabalho nos navios, nas oficinas do Pará e nas colônias da Companhia do Amazonas, Mauá e Itacoatiara. A maior abundância de registros é em relação aos trabalhadores das colônias, o que se explica pelo fato de que esta atividade de estabelecer núcleos coloniais, sob a responsabilidade da Companhia do Amazonas, fazia parte de um projeto das administrações e, por isso, aqueles colonos foram mais observados pelas autoridades central e locais e mereceram mais atenção nas fontes analisadas.

¹ Conforme Patrícia Sampaio “Em termos demográficos, os dados do século XVIII demonstram o caráter multiétnico das principais cidades amazônicas; a maioria de sua população era não-branca. Os dados censitários de 1872 e de 1890 nos permitem afirmar que o caráter multiétnico persistiu na região por todo o século.” Neste sentido, as investigações de Rogério Guimarães Malheiros lhe permitiram também concluir acerca da diversidade cultural e variação étnica presente no Pará no século XIX, sendo aumentada na segunda metade deste século por conta do desenvolvimento socioeconômico possibilitado pelo comércio da borracha na região amazônica, transformando-a em “polo atrativo para imigrantes de outras regiões do país e de outras nações”. Cf. SAMPAIO, Patrícia Melo. Africanos e índios na Amazônia: experiências de precarização da liberdade. *Asociación Española de Americanistas – AEA. Simpósio Internacional América: Poder, Conflicto y Política*, 2011, p.09-10 e MALHEIROS, Rogério Guimarães. A província do Grão-Pará e a ciência do dialoguismo: aspectos históricos, econômicos e sociais acerca da constituição dos ideais de instrução. *Anais eletrônicos do IX Seminário Nacional de Estudos e Pesquisas “História, Sociedade e Educação no Brasil”*, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 31/07 a 03/08/2012, p. 699. Disponível em: http://www.histedbr.fe.unicamp.br/acer_histedbr/seminario/seminario9/PDFs/2.03.pdf. Consultado em: 05/04/2018

4.1. Em água e em terra: apontamentos sobre os trabalhadores nos navios e nas oficinas da Companhia do Amazonas

Em 1857, nos vapores *Tapajós*, *Solimões*, *Rio Negro*, *Marajó*, *Tabatinga*, *Monarcha* e *Cameté* havia 262 pessoas empregadas, distribuídas em diferentes funções. (Gráfico 12)

Gráfico 12- Pessoal empregado nos navios da Companhia do Amazonas (1857)



Fonte: Mapa do pessoal dos paquetes a vapor da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, quando empregados em serviço ativo. Anexo. In: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 20 de junho de 1866*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1868. (Elaborado pela autora)

Estes dados apresentados, acerca dos trabalhadores nos navios, são os únicos nos relatórios da Companhia. Sabemos que os Comandantes faziam parte da Armada Imperial, mas, no tocante ao restante do pessoal, não podemos dizer exatamente de onde eram recrutados, quantos homens e mulheres havia a bordo, quais suas idades, etc, estas são questões que ainda merecem investigação em outras fontes, entretanto, podemos seguir algumas pistas a fim de traçar algumas características gerais.

Em 1857, o “Mapa do pessoal dos paquetes a vapor da Companhia do Amazonas, quando empregado em serviço ativo” foi apresentado aos acionistas e possuía três divisões.² A primeira era composta pelos comandantes, imediatos, mestres e contramestres, práticos e praticantes, que eram responsáveis pela direção do navio, supervisão dos serviços no convés e manobras.

Em todos os navios da Companhia havia um comandante, que dirigia as embarcações a fim de cumprir as linhas de navegação; um contramestre, que coordenava os trabalhos no convés; e um prático, o qual, conforme Caio Paião, era imprescindível, já que os comandantes muitas vezes eram desconhecedores da natureza local. Exemplo disto foi a descrição do viajante Henry Bates, a bordo do *Tabatinga*, sobre a presença de um “piloto, mameluco de Ega”, que considerou como “profundo conhecedor do rio”, pois “sabia a largura do canal e conhecia todas as suas curvas, bem como a extensão de todos os baixios [...] desde o rio Negro até Loreto”. Os mestres e praticantes, por sua vez, estavam apenas no *Tapajós*, *Solimões e Tabatinga*. Nesta primeira divisão, havia ainda a presença de apenas um carpinteiro, justificada pela “falta de carpinteiros em Manaós”, tornando necessário sempre ter um a bordo do *Tabatinga*. Ele era responsável por eventuais consertos nos navios.³

A segunda divisão no quadro era a de maquinistas, havendo um 1º maquinista em todos os navios; estavam presentes os 2ºs em todos, exceto no *Cameté*; e somente nos *Tapajós e Solimões* havia um 3º maquinista. Eles eram responsáveis pelo funcionamento da máquina a vapor e detinham os conhecimentos técnicos sobre ela. O 1º maquinista era considerado superior aos demais e poderia ganhar 200\$000 por mês, mais que o próprio comandante do vapor, sendo ele o responsável por organizar as atividades e distribuir as tarefas nas máquinas.⁴

² Sobre as funções desempenhadas nos navios, desenvolvidas nos próximos parágrafos, utilizou-se como referências: RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, nos séculos XVIII e XIX. *Revista Anos 90*, Porto Alegre, v. 22, n. 42, pp. 295-324, dez. 2015. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/anos90/article/viewFile/51059/36151>. Consultado em 05/04/2018; MARINHA DO BRASIL, *Tradições Navais*. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/content/tradicoes-navais>. Consultado em: 06/04/2018; Dicio, Dicionário Online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br>. Consultado em 06/04/2018 e Dicionário Aulete Digital, Disponível em: <http://www.aulete.com.br>. Consultado em 06/04/2018.

³ PAIÃO, Caio Giuliano de Souza. *Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)*. Dissertação (Mestrado em História), Manaus: Universidade Federal do Amazonas (UFAM), 2016, p. 144 e BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1979, p. 279 e Mapa do pessoal dos paquetes a vapor da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, quando empregados em serviço ativo. Anexo. In: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 20 de junho de 1866*.

⁴ Conforme o quadro de despesa anual do vapor *Marajó*, os empregados do navio ganhavam por mês: **comandante** 166\$666; **piloto** 100\$000; **mestre** 60\$000; o **despenseiro** 30\$000; **copeiro** 20\$000; **moço da**

Por fim, a terceira divisão, os tripulantes, compreendia dos foguistas até os cozinheiros. Aos foguistas e carvoeiros cabia a alimentação, cuidado e manutenção das caldeiras; no convés ficavam os marinheiros, cuidando da manutenção daquele espaço e dando assistência às operações, e os grumetes, os quais chama atenção pelo elevado número nos navios, que faziam a limpeza do convés e auxiliavam os marinheiros em diferentes trabalhos; os despenseiros, copeiros, criados e cozinheiros eram responsáveis pelo cuidado nas câmaras e pelo serviço de alimentação a bordo dos navios. O viajante Bates pontuou, inclusive, que os vapores contavam com “competentes cozinheiros”.⁵

Os grumetes, que auxiliavam os marinheiros, e os praticantes, que auxiliavam os práticos, podem ser entendidos aprendizes, sendo sua presença comum nos navios da Companhia do Amazonas. Mauá relatou aos seus acionistas que por falta de práticos, foram admitidos nos navios jovens aprendizes para “habilitarem-se à profissão”, em troca de tal habilidade e da despesa ocasionada por eles, deveriam prestar serviços à empresa. Se tomarmos a assertiva de Patrícia Sampaio acerca da formação de jovens trabalhadores, “crianças e adolescentes”, entre 1840 a 1864, incorporados “às oficinas dos arsenais militares, de Guerra e de Marinha e para a composição de Companhia de Aprendizes Artífices e de Aprendizes Marinheiros”, teremos aí a imagem de, senão crianças, pelo menos adolescentes a bordo dos navios da Companhia como aprendizes.⁶

Todos estes agentes apresentados eram vitais para o funcionamento dos navios, contudo, é preciso destacar algumas condições deste cenário em que atuavam, como a forte hierarquia, os instrumentos de disciplina e os perigos presentes a bordo, pontos ressaltados por Caio Paião. O autor destaca que nos espaços das embarcações eram aplicadas medidas disciplinares e correcionais, como castigos e torturas. Além disso, era um espaço profundamente marcado pela hierarquia, onde, por exemplo, o 1º Maquinista podia gozar da mesma “autoridade de um tenente da Armada, conferindo ordens aos demais maquinistas,

câmara 16\$000; **cozinheiro** 40\$000; **marinheiros** 25\$000; **moços de convés (grumetes)** 18\$000; **1º maquinista** 200\$000; **2º maquinista** 100\$000; **foguista** 40\$000; **carvoeiros** 18\$000; **prático** 60\$000. Despesa anual do vapor Marajó e empregados da Companhia anexa a Descrição e roteiro da viagem do vapor Marajó, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da província do Amazonas, pelo Dr. Marcos Pereira de Sales, Capitão do Imperial Corpo d’Engenheiros. In: BRASIL. Ministério dos Negócios do Império. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Couto Ferraz*. Rio de Janeiro, Typ. Do Diário de A. & L. Navarro, 1854.

⁵ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*, 1979, p. 280.

⁶ SAMPAIO, Patrícia Melo. Educação, trabalho e diversidade étnica: Educandos Artífices e Africanos livres na Amazônia, no século XIX. In: COELHO, Wilma de Nazaré Baía e COELHO, Mauro César (orgs). *Trajetórias da diversidade na Educação: formação, patrimônio e identidade*. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2012, pp.19-50. Disponível em: https://www.academia.edu/2269016/Educa%C3%A7%C3%A3o_trabalho_e_diversidade_%C3%A9tnica_Educa%ndos_art%C3%ADfices_e_Africanos_livres_na_Amaz%C3%B4nia_s%C3%A9culo_XIX. Consultado em: 07/04/2018, p.07.

foguistas e carvoeiros, que acabavam por arcar com os serviços pesados do maquinário a vapor”, ou onde os 1º e 2º maquinistas gozavam privilégios, como a isenção dos castigos físicos.⁷

Em 24 de maio de 1860, em correspondência do governo da província do Amazonas para o Ministro dos Negócios do Império, foi indagado se havia autorização para os Comandantes e Imediatos dos vapores da Companhia do Amazonas castigarem corporalmente as praças e os empregados nos mesmos vapores, além disso, questionava se era arbitrária a aplicação do castigo ou se deveria proceder sem prejuízos, uma clara afirmação da presença da hierarquia e disciplinamento a bordo dos vapores.⁸

Paião menciona, ainda, os perigos a que estavam expostos os trabalhadores dos navios, como afogamentos, naufrágios, inundações a bordo e doenças, além das relativas aos trabalhadores do maquinismo que compreendiam queimaduras, problemas respiratórios e auditivos. Em 1855, por exemplo, o vice-presidente da província do Amazonas, Manoel Gomes Corrêa de Miranda, disse ter ido por meio do vapor *Tapajós* a notícia de que apareceu no Pará “a moléstia de caráter mortífero”, a cólera, por isso mandou examinar 40 praças de linha que estavam no vapor “visto se acharem algumas doentes”. Posteriormente, chegou o *Marajó* e, a seu bordo, desenvolveu-se a doença em algumas vítimas, das quais duas haviam falecido. Este vapor foi retirado de linha, pois, conforme Miranda, “os próprios marinheiros o olhavam com horror”.⁹

Outro exemplo de perigo a bordo, citado por Paião, foi o caso do acidente da caldeira no vapor *Tabatinga*, narrado pelo *Estrella do Amazonas*, “onde alguns conseguiram fugir para o convés”, mas não tendo a “mesma sorte” faleceu o “carvoeiro, um índio moço de nome, João Antônio, cuja inexperiência e falta de resolução o atordoaram a ponto dele cair junto da porta da caldeira, onde se achava, e num momento ficou mortalmente escaldado d’água e vapor”.¹⁰

Apesar dos dados serem escassos, eles permitem demonstrar quais ocupações eram exercidas a bordo dos navios da Companhia do Amazonas, a importância dos habitantes

⁷ PAIÃO, Caio Giulliano de Souza. *Para além das chaminés*, 2016, p. 140, 207-208.

⁸ Arquivo Público do Amazonas, Registro das Correspondências da Secretaria da província do Amazonas para o Ministério do Império. Manuscrito (Cópia), 1860, N. 43, 24 de Maio de 1860.

⁹ PAIÃO, Caio Giulliano de Souza. *Para além das chaminés*, 2016, p. 218, 219 e 246 e AMAZONAS. *Exposição feita ao Exmo. Sr. Presidente da província do Amazonas, o Doutor João Pedro Dias Vieira, pelo 1º Vice-presidente Doutor Manoel Gomes de Corrêa Mirada, em 26 de Janeiro de 1856*. Manaus, Typ. De F. J. da S. Ramos, 1856, p. 4 e 5.

¹⁰ ESTRELLA DO AMAZONAS, 19 de maio de 1858, citado por PAIÃO, Caio Giulliano de Souza. *Para além das chaminés*: 2016, p. 219.

locais em muitas destas ocupações pelo seu conhecimento geográfico e algumas condições a que estavam submetidos, como a forte hierarquia e o disciplinamento, e os perigos a bordo dos vapores. Além das referências acerca dos trabalhadores dos navios, há também menções sobre os trabalhadores das oficinas da Companhia do Amazonas.

A empresa possuía 2 oficinas no Pará e 2 no Amazonas. As oficinas do Pará eram de máquinas e naval, a primeira fazia serviços de torneiro, serralheiro e ferreiro, produziam apetrechos bélicos, equipamentos para engenhos, serraria e olaria; a segunda fazia reparos em embarcações. Na província do Amazonas, a Companhia possuía uma olaria e serraria, que produziam tijolos, telhas, tábuas, etc., ambas situadas na colônia Itacoatiara, tema do segundo tópico deste capítulo.¹¹

No ano de 1858, a oficina de máquinas no Pará já havia adquirido o material para o funcionamento, faltando somente o prédio. A naval já contava com 15 operários entre carpinteiros e calafates. Em 1860, a oficina de máquinas já estava montada, com 32 operários e sob a direção do Engenheiro Augusto Orelane. Na naval, o número de operários quase triplicou, constando 42 entre operários e mestres, sob a direção de Anastácio da Cunha Azevedo.¹² Três anos depois, o relatório da Companhia do Amazonas mencionava 104 trabalhadores, nos seguintes ofícios. (Tabela 2)

¹¹ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios apresentados em 25 de abril de 1864, pelo presidente da companhia o Barão de Mauá e pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 11 de Maio de 1866*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1864, p. 15 e 1866, p. 18-19 e TREZE DE MAIO, n. 362, 8 de janeiro de 1854.

¹² COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios da Companhia do Amazonas apresentado em 23 de Abril de 1858 e em 25 de Maio de 1860 pelo presidente da companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1858, p. 11 e 12 e 1860, p.12.

Tabela 2 – Pessoal empregado nas Oficinas de Máquinas e Naval, em 1863

Oficinas	Ofícios	Pessoal	Total
Oficina de máquinas	Engenheiro diretor	1	
	Ajudantes do dito	2	
	Torneiros	4	
	Serralheiros	8	58
	Ferreiros	10	
	Caldeireiros	4	
	Aprendizes	30	
Oficina naval	Mestre carpinteiro	1	
	Contra mestre dito	1	
	Mestre calafate	1	
	Carpinteiros, 1ª classe	4	45
	2ª Classe	6	
	3ª Classe	4	
	Calafates	8	
	Aprendizes	20	
			104

Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 27 de maio de 1863 pelo presidente da companhia o Barão de Mauá. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Cons. De J. Villeneuve e C. 1863, p. 17 e 18.*

Todos os ofícios apresentados no Quadro 6 exigiam um determinado nível de especialização, exceto os aprendizes, que estavam num número muito superior e podiam ser submetidos a variadas tarefas e sem os mesmos ganhos que os especializados. Refletindo novamente sobre os jovens trabalhadores citados por Patrícia Sampaio, é impossível não imaginar a presença de crianças e adolescentes nestas oficinas. O presidente da província do Pará, Francisco Carlos de Araújo Brusque, considerou que ali havia uma escola industrial. Em 1867, o vice-presidente desta mesma província, Joaquim Raymundo de Lamare, destacou que as oficinas da Companhia estavam com maiores proporções para acomodações de suas máquinas e pontuou a utilidade destes estabelecimentos, já que recebiam muitos jovens ao ensino prático da profissão mecânica.

Em 1868, no relatório da Companhia do Amazonas, foi ressaltado que a possibilidade do engajamento nas oficinas de máquinas estava estimulando muitos jovens paraenses, por esse motivo havia subido a 35 o número de aprendizes ali. Também foi lamentado que os poderes provinciais não tivessem criado uma escola para ensiná-los a teoria, em complemento à prática. No ano seguinte destacou que “a instituição de aprendizes continua[va] a produzir

excelentes resultados”, resultando na promoção de aprendizes para 3º maquinistas, previamente submetidos ao exame da Capitania do Porto. Neste mesmo ano, o número do pessoal empregado nas duas oficinas aumentou para 110, sendo 50 aprendizes, e surgiu referência a novas atividades, como escrevente, apontador, caldeireiros, fundidores e modeladores.¹³

Apesar deste aumento no número do pessoal engajado nas oficinas e da inserção de novos ofícios, em 1870, constou no relatório da Companhia que foi reduzido ao mínimo o pessoal empregado na oficina de máquinas e que a oficina naval havia sido extinta, porque os operários exigiam aumento de salários e pretendeu-se terceirizar os serviços necessários. Este último relatório é o único que deixa escapar a insatisfação dos trabalhadores das oficinas, que não devem ter se limitado a este registro. Estavam ali, assim como os trabalhadores dos navios, faziam parte desta Amazônia multiétnica, dotados de conhecimentos específicos e indispensáveis à navegação e às oficinas da Companhia do Amazonas.¹⁴

4.2. Os colonos do Barão: trabalho e colonização na província do Amazonas no século XIX

Em 1855, “alguns sintomas de insubordinação” apareceram na colônia Mauá, situada na província do Amazonas, pois os colonos dali se recusavam a realizar os trabalhos reclamando que seus pagamentos eram inferiores ao estipulado em contrato. Para conter essa situação o chefe de polícia foi para a colônia e, estando lá, também ouviu dos colonos que eram mal alimentados. Como possível solução, este mesmo o chefe leu os seus contratos, contestou seus argumentos e garantiu ter restabelecido a paz.¹⁵

Neste mesmo ano na colônia Itacoatiara, também no Amazonas, a noite conhecida como dos “distúrbios” evidencia uma série de descontentamentos contra seu administrador. Nesta noite os colonos agrediram o diretor Hett que deu “ordem ao trabalho”, dizendo que eles trabalhavam “quando e como queriam”. Estas ocorrências chegaram até o gerente da empresa responsável pela colônia, Manoel Antônio Pimenta Bueno, que foi até lá, verificou a situação e despediu o “chefe dos amotinados”, em virtude disso, o gerente foi coagido por

¹³ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatórios da Companhia do Amazonas apresentado pelo presidente interino da Companhia, Joaquim da Fonseca Guimarães, em 20 de Junho 1868 e em 3 de Maio 1869*. Rio de Janeiro, Typ. De Lourenço Winter, 1868, p.18 e 1869, p. 10.

¹⁴ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório apresentado pelo presidente da Companhia Barão de Mauá, em 4 de Março de 1870*. Rio de Janeiro, Typ. Lourenço Winter, 1870, p. 14.

¹⁵ BRASIL. Ministério da Justiça. *Relatório apresentado pelo Ministro e Secretário de Estado José Thomaz Nabuco de Araújo*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1856, p.5.

alguns colonos. Depois dele seguiu para ali o agente da empresa que prometeu “arranjar o negócio da melhor forma” e o chefe de polícia para averiguar os acontecimentos e punir os culpados. O chefe de polícia instaurou um processo, apontando os autores e cúmplices do ocorrido. Em 1856, o Ministério dos Negócios do Império noticiou que o feitor e alguns colonos foram condenados.¹⁶

Estes acontecimentos, em Mauá e Itacoatiara, receberam atenção das administrações que não hesitaram em mandar as autoridades locais para pôr fim às insubordinações dos colonos. Estas colônias pertenciam à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Como mencionado no Capítulo II, além da atividade de navegação, a empresa também tinha a incumbência de criar 60 colônias de estrangeiros ou índios na região.¹⁷

¹⁶ ESTRELLA DO AMAZONAS, n. 127, 13 de Outubro de 1855, p.4; AMAZONAS. *Exposição feita ao Excelentíssimo Senhor Presidente da Província do Amazonas, o Doutor João Pedro Dias Vieira, pelo 1.º Vice Presidente Doutor Manoel Gomes Corrêa Miranda, em 28 de Janeiro de 1856*, Cidade de Manaós, Typ. De F.J.da S.Ramos, p. 07; BRASIL. Ministério da Justiça. *Relatório apresentado pelo Ministro e Secretário de Estado José Thomaz Nabuco de Araújo*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1856, p.5 e BRASIL. Ministério do Império. *Relatório pelo ministro do Estado do Império Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1856, S1. 28.

¹⁷ O projeto criar núcleos coloniais a cargo da Companhia do Amazonas foi definido em contrato do ano de 1852. Contudo, é possível observar a defesa e a tentativa de orientar a colonização e imigração desde a primeira metade do século XIX. Francivaldo Alves Nunes destaca que na Lei de 20 de outubro de 1823 constava um artigo que autorizava a promoção da colonização de estrangeiros em terras de sua responsabilidade. Já o Decreto de 2 de dezembro de 1825 tinha por finalidade criar uma comissão responsável por planejar a colonização uniforme em todas as províncias. Beatriz G. Mamigonian ressalta que “na década de 1840, ante a dificuldade de reabrir formalmente o tráfico, as propostas conservadoras fundiam-se em projetos de “colonização”.”¹⁷ A questão da falta de mão de obra, evocada pelas autoridades, ganhou novos contornos quando, em 1850, foi promulgada a Lei Eusébio de Queiroz, que se concentrou em reprimir o tráfico de africanos por meio da entrada das embarcações. Neste ano, diante da suposta “ausência de braços”, foram tomadas duas medidas que merecem destaque: a *Lei n° 555, de 15 de Junho de 1850*, e a *Lei n° 601, de 18 de Setembro de 1850, conhecida como Lei de Terras*. A primeira, autorizava o Governo a estabelecer presídios e colônias militares onde melhor fosse conveniente, organizando tais estabelecimentos. A Lei de Terras, por sua vez, orientava ações de colonização em alguns de seus artigos, de nacionais ou estrangeiros.¹⁷

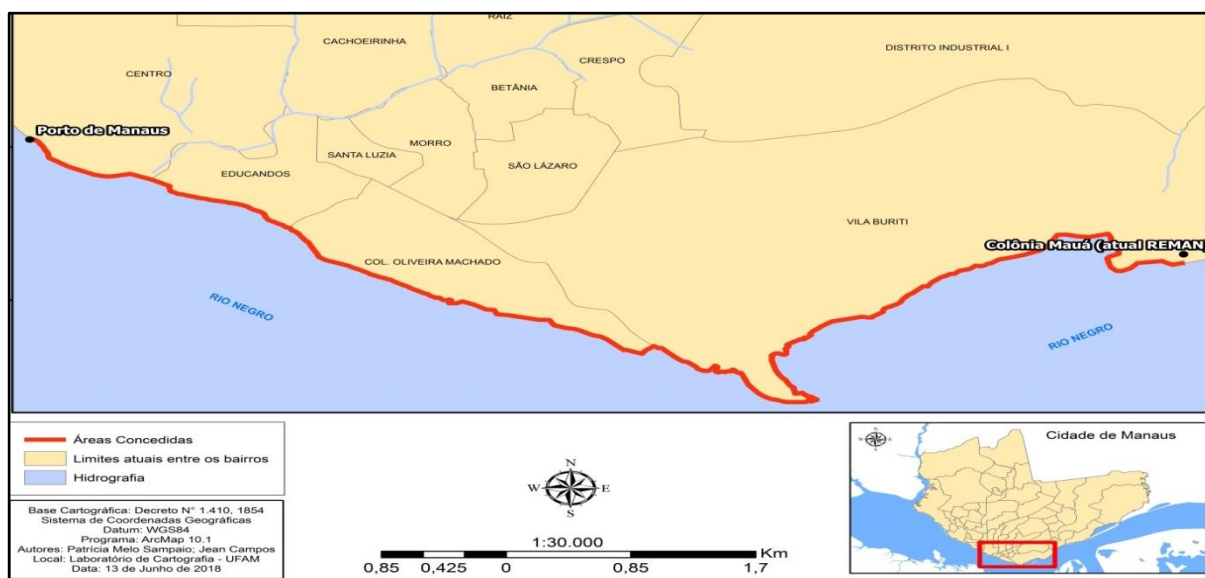
Na Amazônia, junto a este argumento sobre a ausência de mão de obra, havia ainda questões como defesa e povoamento, podendo ser observada a fundação de colônias militares na década de 1840 – quando as províncias do Amazonas e Pará ainda formavam o Grão-Pará – tendo como objetivo ocupar e defender as fronteiras distantes deste território, garantindo assim a presença do Império brasileiro. Assim, as políticas de colonização/imigração na Amazônia, principalmente após a segunda metade do século XIX, tinham a grande preocupação em orientar a mão de obra, recuperar o setor agrícola, defender e ocupar o território. Desta maneira, a colonização na Amazônia, enquanto alvo de atenção das administrações central e provinciais, foi confiada à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Os dois projetos possuíam pontos em comum – dinamização da economia da região, controle da produção e circulação, administração territorial e presença brasileira nas fronteiras – e, por isso, estiveram atrelados.¹⁷ Cf. ALARCÓN-MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso: a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*. Tese de Doutorado em História, Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, 2006, capítulo 4, p. 49; BRASIL, Ministério do Império. *Relatório apresentado pelo Ministro dos Negócios do Império, Visconde de Mont’ Alegre*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1851, p.26 (Sobre colônias militares: Parágrafo 5º, art. 11, da lei n.555); BRASIL. Coleção de Leis do Império do Brasil. *Lei N° 601, de 18 de Setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm. Os artigos relativos à colonização na Lei de Terras são de número: 17, 18 e 21; MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. 1.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 214-215; NUNES, Francivaldo Alves. *Sob o signo do moderno cultivo: Estado imperial e agricultura na Amazônia*. Tese de Doutorado, Departamento

Pelo contrato estabelecido com o governo central, tais colônias possuíam as mesmas vantagens que os estabelecimentos do Império, auxílio e terrenos necessários à sua instalação, ficando suas despesas financeiras por conta da Companhia. Mais tarde, por meio de uma inovação de contrato entre a Companhia e o Governo Imperial, mais 12 deveriam ser fundadas às margens dos rios Javari, Negro, Amazonas, Madeira e Tapajós, num prazo de dez anos. Do total das colônias previstas nos contratos, somente Mauá e Itacoatiara foram implantadas pela empresa na província do Amazonas.¹⁸

4.2.1. Mauá: a primeira colônia da Companhia do Amazonas

Em 1854, foi concedido à Companhia do Amazonas “os terrenos que se acharem devolutos desde o lugar denominado – Ferro – abaixo das Lages, à margem do rio Negro, até a proximidade da Cidade da Barra do Rio Negro”, foi aí que se estabeleceu a colônia Mauá. Pode-se começar por dizer que a experiência dos trabalhadores estrangeiros em Mauá foi breve. Ela foi fundada em 1854 e, em Julho de 1856, já havia se dissolvido.¹⁹

Mapa 8 - Localização da antiga colônia Mauá



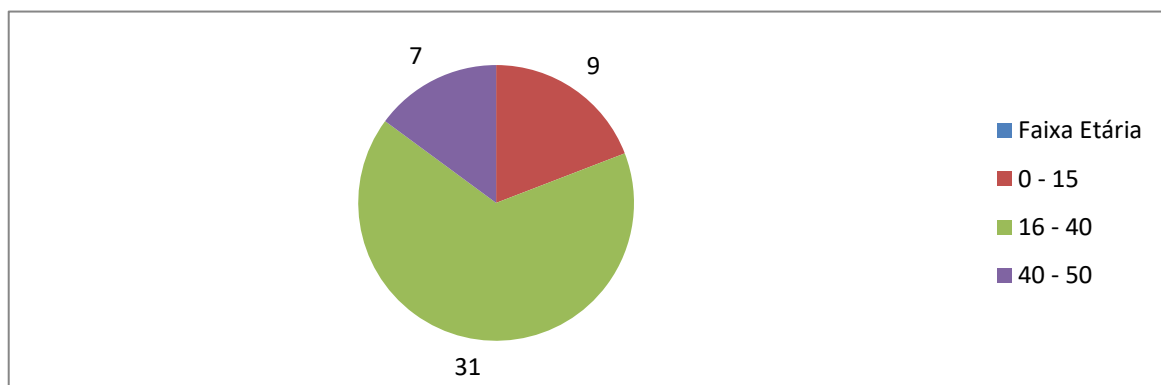
de História do Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense, 2011, p. 50, 61, 63, 170, 282.

¹⁸ BRASIL, Conforme a 14ª Condição do decreto n. 1.037, de 20 de Agosto de 1852, e o Decreto n.º 1.445, de outubro de 1854. Cf. Anexo A.

¹⁹ BRASIL. Decreto n.º 1.410, de 08 de Julho de 1854: Concede à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas terrenos devolutos à margem do rio Negro para o estabelecimento da primeira das sessenta colônias, que a dita Companhia é obrigada a fundar nas imediações do rio Amazonas. Anexo A.

Em 1854 chegaram à Província do Amazonas trabalhadores para a fundação desta colônia, por conta da Companhia do Amazonas, de nacionalidade portuguesa e espanhola. Estes colonos, segundo o relatório do Ministério do Império, foram contratados por 3 anos, recebendo 18\$000 mensais ou 800 reis por dia sem alimentação. No dia 1º de maio de 1855, seguiram mais 48 colonos portugueses a bordo do vapor *Tapajós* para Mauá. Foi desta vez que vieram João José de Freitas, 47 anos, e sua mulher, Josefa Maria de Freitas, 30, com seus filhos, Antônio dos Santos, 17, Antônio Freitas, 12, Clemente, 10, Luiza, 9, e Maria, 3. José Moreira, 50, também veio com seus filhos, Francisco, 19, e José, 12, assim como Antônio Pinto, 45, com Manoel, 18, e João, 11. Dos 48 colonos constantes na lista, apenas Josefa era mulher. A grande maioria possuía entre 16 e 40 anos, havendo somente 9 pessoas entre 0 -15 anos, todos acompanhados dos pais, e 7 acima dos 40 anos, a maior parte dos que traziam seus filhos (Gráfico 13).

Gráfico 13 – Faixa Etária dos colonos vindos a bordo do vapor *Tapajós* (1855)



Fonte: Arquivo Público do Pará, Série: Secretaria da Presidência da Província, Caixa 170 (1852-1855), Ofícios da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Relação de quarenta e oito colonos Portugueses vindos do Porto na Barca Portuguesa – Paraense – entrada neste porto em 22 do corrente, que seguem para a Colônia Mauá no dia 1º de Maio a bordo do vapor Tapajós, 30 de Abril de 1855. (Elaborado pela autora)

Ainda em 1855, o relatório do Ministério do Império apontou que o número de colonos de Mauá era de 220, sendo 190 homens e 30 mulheres. Disse neste período ter havido 4 nascimentos, 8 óbitos e 7 casamentos: 6 entre colonos e 1 com uma mulher do país.²⁰

²⁰AMAZONAS. *Exposição feita ao Exmo. 1.º Vice-Presidente da Província do Amazonas, o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda, pelo Presidente o Conselheiro Herculano Ferreira Penna, em 11 de Março de 1855*, Amazonas, Typ. M.S. Ramos, 1855, p. 17 e COMPANHIA DO AMAZONAS *Relatório da Companhia do Amazonas, no biênio de 1853-1854, apresentado em 22 de Agosto 1855 pelo Presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1855, p.5; BRASIL, Ministério do Império. *Relatório Apresentado pelo ministro do Estado do Império Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1856, Sl. 28; ESTRELLA DO AMAZONAS, n. 114, 10 de Abril de 1855; TREZE DE MAIO, n. 489, 17 de Maio de 1855 e Arquivo Público do Pará, Caixa 170 (1852-1855), Caixa 170 (1852-1855), Ofícios da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, 29 de Abril de 1855 e Relação de quarenta e oito colonos

Alguns destes colonos foram os protagonistas dos “sintomas de insubordinação” ocorridos na colônia Mauá. Por efeito disto, em maio de 1855, o *Treze de Maio* noticiou por meio de um correspondente anônimo da província do Amazonas a presença de “maus espíritos” tentando implantar a discórdia, sendo necessária a força da Autoridade Pública e providências da gerência da Companhia quanto a este ocorrido para que não falhasse a empresa da colonização. Evidenciou também direitos de proteção do estabelecimento, em referência ao contrato da Companhia com o governo imperial.²¹

Um mês depois, o correspondente informou que os trabalhadores estavam desertando da colônia Mauá para procurar por melhores portos. Em julho, considerou na notícia que o “mau espírito” foi inaugurado por falta de energia da Autoridade Pública e da Companhia do Amazonas. Contudo, o correspondente disse ser preciso que ele mesmo visitasse a colônia para averiguar a respeito das queixas por parte dos trabalhadores acerca da administração e regime empregados ali. Neste período foi necessário que se mandassem dez praças para policiar “os excessos de desrespeito que alguns colonos de má índole têm praticado contra o diretor.”²²

Ainda em julho, conforme indica a pesquisa de Francinaldo Alves Nunes, o gerente da Companhia, Pimenta Bueno, informou que alguns colonos portugueses haviam assinado uma representação na qual reclamavam que a Companhia do Amazonas não estava satisfazendo alguns compromissos. O autor aponta que dentre as principais queixas destes colonos estava a “falta de apoio devido, quanto ao envio de sementes e orientação para plantio” e o atraso das rações.²³

Numa edição posterior, mas também no mês de julho, o correspondente do *Treze de Maio* informou que mais colonos haviam saído de Mauá à procura de melhor lugar em vista “da fome que os ameaça [va]”, já que as rações haviam sido suprimidas e na colônia não havia mercado, ficando eles entregues a fome. Alguns grupos foram para Serpa em busca de tal abrigo. Ainda nesta notícia, relatou que o agente da Companhia defendeu-se dizendo que as supressões das rações eram ordens superiores. Entretanto, o correspondente salientou “a má direção”, entregue a um empregado, e pedia que se discutisse a respeito desta colônia porque do contrário ela naufragaria.²⁴

Portugueses vindos do Porto na Barca Portuguesa – Paraense – entrada neste porto em 22 do corrente, que seguem para a Colônia Mauá no dia 1º de Maio a bordo do vapor Tapajós, 30 de Abril de 1855.

²¹*Treze de Maio*, n. 489, 17 de Maio de 1855.

²²*Treze de Maio*, n.513, 12 de Julho de 1855.

²³ NUNES, Francinaldo Alves. *Sob o signo do moderno cultivo*, 2011, p.351.

²⁴*Treze de Maio*, n. 515, 17 de Julho de 1855.

O que foi alertado no *Treze de Maio* durante os meses de junho e julho de 1855, foi de fato consolidado: a colônia Mauá estava completamente dissolvida em julho de 1856. O correspondente atribuiu aos “maus espíritos e má direção”. O *Estrella do Amazonas* defendeu a “falta de preparo dos colonos e das terras”, além da “má direção”. Já Mauá e o Ministro do Império acusaram os trabalhadores de terem “má índole” e apontaram a “falta de recursos.”²⁵

As fontes foram unânimes em estereotipar os trabalhadores de forma negativa, sendo eles “maus espíritos”, de “má índole” e “não apropriados à lavoura”. Contudo, conforme os relatos do *Treze de Maio* e o *Ministro da Justiça*, estes trabalhadores estavam lutando por direitos: o acesso à alimentação, seus pagamentos e uma administração adequada. Sem o auxílio necessário para a produção agrícola e diante da “falta de recursos” os colonos ficavam numa situação bem precária, restando-lhes sair em busca de um lugar com condições mais adequadas para sua sobrevivência.

As atitudes dos trabalhadores foram vistas como agressões pelos veículos de notícias, contudo, também deixam transparecer que eles se revoltaram com a situação de descaso: queixaram-se da administração, revoltaram-se, articularam-se – articulação esta assumida por alguns que foram vistos como “zoilos, intrigantes e maus espíritos que tem procurado implantar a discórdia entre essa população com o fim de desgraçá-la” – foram policiados e, no fim de tudo, desertaram, desertaram não individualmente, mas “em grupos de oito”. Deixaram o tão sonhado e defendido projeto de colonização e demonstraram que o seu permanecer e o seu ir foi baseado em decisões coletivas, não individuais, caso contrário a colônia que possuía cerca de 200 trabalhadores não teria chegado ao fim.²⁶

4.2.2. Itacoatiara: uma experiência de trabalho agrícola e industrial

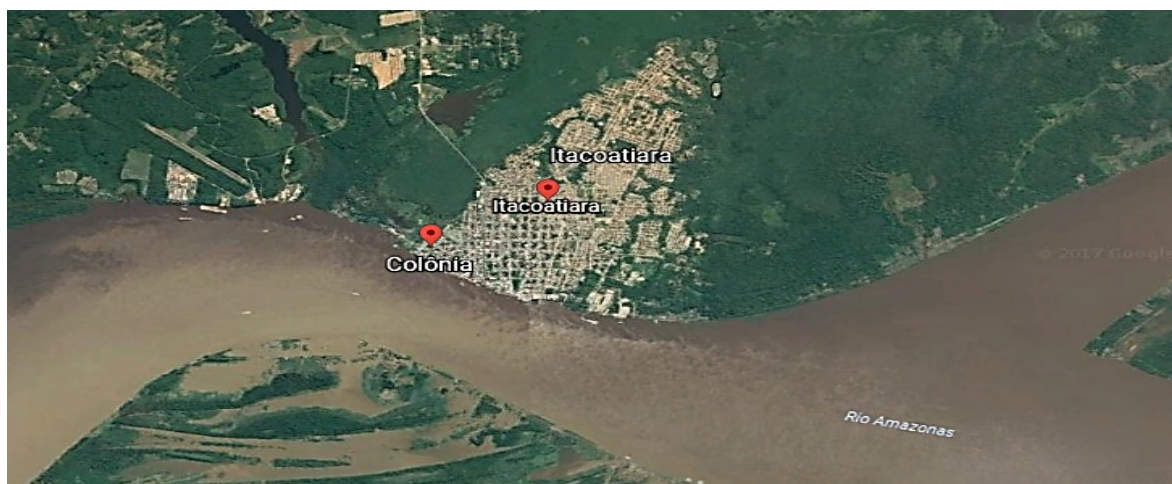
A segunda colônia da Companhia do Amazonas, Itacoatiara, ficava localizada nas imediações de Serpa, próxima ao lago de Serpa, à margem do Rio Amazonas. Não foi possível encontrar uma data exata para a sua fundação, mas as notícias sobre seu funcionamento datam de 1855. Era ela uma colônia agrícola, como se contratou desde o

²⁵*Maus espíritos* foi a expressão utilizada no *Treze de Maio*, n. 513, 12 de Julho de 1855. *Má índole* foi utilizada em: BRASIL, Ministério do Império. *Relatório apresentado pelo Ministro dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*, 1857, p.110 e COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 21 de outubro de 1857 pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1857, p.14. E os colonos foram considerados “*não apropriados à lavoura*” no jornal *Estrella do Amazonas*, n. 199, 7 de Março de 1857.

²⁶*Treze de Maio*, n. 489, 17 de Maio de 1855 e n. 515, 17 de Julho de 1855.

início, mas a maior aposta do Barão de Mauá foi torná-la também um estabelecimento industrial^{27, 28}.

Mapa 9 – Localização da antiga colônia Itacoatiara²⁹



Fonte: Google Earth.

Itacoatiara era considerada adequada para a agricultura, pois suas terras eram descritas como de ótima salubridade, com clima e solo bons para o cultivo de plantas tropicais e intertropicais. Parte destas terras era própria para pastagens e outras para o plantio de café, mandioca, cacau banana e arroz. Também possuía boa vegetação para a construção civil e naval, de marcenaria e tinturaria, plantas medicinais, palmeiras com frutos oleaginosos e que serviam para cordas e tecidos. Outra parte desta colônia foi destinada para a produção

²⁷ O termo empregado “industrial” para tratar da colônia Itacoatiara precisa de maiores estudos. A banca examinadora recomendou, inclusive, que fosse consultada a obra de Robert Avé-Lallemant em idioma original para maiores esclarecimentos quanto ao emprego deste termo por ele, o que não pode ser realizado. Mas para iluminar mais esta questão podemos tomar a assertiva de Beatriz Piva Momesso, na qual mencionou que os membros do Tribunal da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação expressaram que “alguns economistas e escritores de boa nota marcarão a esse respeito uma escala que poderia ter cabimento nessa questão. Chamam eles oficina ao estabelecimento industrial de um ou mais indivíduos se empregão no trabalho de qualquer desta mecânica. Fábrica a que se emprega muitas oficinas e manufatura a que compreende diversas fábricas, empregando esta palavra no sentido mais lato possível. Pondo de parte a primeira espécie, nas duas outras parece se encontrar uma medida que ajudará a marcar as que merecem o nome de grandes ou pequenas.” *Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação* citada por MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d’Areia*. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 2007, p. 27.

²⁸ AMAZONAS. *Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas em 1.º de Outubro de 1857, pelo presidente da Província Ângelo Thomaz do Amaral*, 1858, p. 41-42 e COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 21 de outubro de 1857 pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1857, p. 12.

²⁹ Hoje a colônia Itacoatiara compreende o bairro Colônia, no município de Itacoatiara. Cf. JOBIM, Anísio. *Itacoatiara Estudo Social, Político, Geográfico e descritivo*. Série Panoramas Amazônicos. Manaus, 1945.

industrial: possuía uma serraria e uma olaria movidas a vapor com a finalidade de produzirem tijolos, telhas e madeiras, estabelecimentos que custaram em torno de 50:000\$000.³⁰

Em 1855, o Ministro do Império, Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, dizia haver em Itacoatiara 173 homens e 8 mulheres, sendo 55 deles da colônia Mauá. Entre eles estavam os personagens da “noite dos distúrbios” que, descontentes com o diretor da colônia e com a Companhia do Amazonas, articularam-se para reclamar e se opor às decisões.³¹

Apesar das atitudes dos colonos terem sido entendidas como práticas criminosas, estes acontecimentos demonstram a resistência dos trabalhadores quanto às ordens que lhes eram impostas e sua capacidade de negociação. Quando um dos seus companheiros foi despedido pelo gerente da Companhia, o considerado “chefe dos amotinados”, logo os colonos trataram de se opor a esta decisão, segundo consta nos relatos. E não sendo atendidos os seus pedidos “armaram-se muitos e iam entrando pela povoação com extraordinária gritaria”, até que o agente lhes prometeu fazer um arranjo melhor.³²

A notícia dos distúrbios chegou ao conhecimento do Ministério do Império que considerou que estas desavenças contribuíam para “o retardo do desenvolvimento da empresa”. De fato, a empresa de colonização não estava somente retardando, mas naufragando. Até este momento a Companhia havia estabelecido somente as colônias Mauá e Itacoatiara, que estavam consumindo muito dos cofres da empresa e não estavam gerando os resultados esperados, por tais razões o Barão de Mauá sugeriu mudanças contratuais para que pudesse aliviar o impacto da colonização nas finanças da Companhia. Como mencionado no capítulo anterior, em agosto de 1856, entrou em debate na Câmara dos Deputados uma resolução que autorizava o governo imperial a desobrigar a Companhia da colonização ou aumentar sua subvenção. A decisão foi de estabelecer um novo contrato com a Companhia do Amazonas, exonerando-a de tal atividade.³³

A esta altura a colônia Mauá já havia se dissolvido, mas as atividades em Itacoatiara foram mantidas. Em 1857, segundo o presidente da província do Amazonas, Ângelo Thomaz

³⁰ AMAZONAS. *Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas em o 1.º de Outubro de 1857, pelo presidente da Província Ângelo Thomaz do Amaral*, Rio de Janeiro, Typ. Universal Laemmert, 1858, p. 41-42.

³¹ BRASIL. Ministério do Império. *Relatório Apresentado pelo ministro do Estado do Império Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1856, S1. 28.

³² BRASIL. Ministério do Império. *Relatório Apresentado pelo ministro do Estado do Império Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1856, S1. 28.

³³ BRASIL. Ministério do Império. *Relatório pelo ministro do Estado do Império Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1856, S1. 28 e GREGÓRIO, Vitor Marcos. GREGÓRIO, Vitor Marcos. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo: FAPESP, 2008, p.135 e BRASIL, Decreto n. 1.988. Cf. Anexo A.

do Amaral (1857), continuavam os trabalhos da serraria e olaria, sendo empregadas duas máquinas a vapor e um forno. Havia também uma plantação de cacaueteiro, um pequeno cafezal, mangueiras, algodoeiros e mandiocais. Na estrutura administrativa havia um diretor, um médico, um escrivão, um escriturário, dois administradores (um para olaria e outro para a serraria) e um engenheiro, além de trabalhadores portugueses, africanos e chineses.³⁴

Foi com esta grande diversidade de trabalhadores e experiências, que Itacoatiara continuou em funcionamento em 1858, mesmo tendo sido cancelada a obrigatoriedade da Companhia de fundar colônias. Neste ano, Mauá ressaltou aos acionistas que teve um gasto com a colonização de 300:000\$000, segundo ele, “improfícuos” para a Companhia, mas não para as províncias do Amazonas e Pará, já que foram introduzidos “mil trabalhadores robustos” para “aumentar a sua população”, contribuindo assim para o desejado povoamento da Amazônia. Além disso, também informou que mandou “sustar toda e qualquer despesa ulterior”, e “conservar os estabelecimentos industriais”, esperando ter ainda alguma vantagem econômica. Assim, Itacoatiara contava ainda com toda a estrutura para o seu pleno funcionamento: escritório, embarcações, casas, diretor, empregados, colonos, oficinas e pequenas plantações. Em 1859, a visita de Robert Avé-Lallemant à colônia deixou em evidência que a vida lá continuava a ser bem agitada.³⁵

4.2.2.1. Itacoatiara sob o olhar do viajante

Na noite de 7 de agosto de 1859, chegou à colônia Itacoatiara o viajante Robert Avé-Lallemant³⁶. Ao amanhecer do dia seguinte iniciava-se a “vida da Colônia”, a qual ele enxergou de forma animadora. Dizia a respeito do estabelecimento industrial:

Por toda parte reinavam ordem e salutar nitidez nessa bela fundação, cujas altas chaminés se elevavam, com singular surpresa, diante da floresta virgem, como um dedo escrevendo nela: Aqui há progresso! Aqui há Europa!³⁷

³⁴ AMAZONAS. *Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas em o 1.º de Outubro de 1857, pelo presidente da Província Ângelo Thomaz do Amaral*, Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1858, p. 43.

³⁵ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas apresentado em 23 de Abril de 1858, pelo presidente da companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1858, p.16-19.

³⁶ Nascido em Luebeck, na Alemanha, era médico e residiu no Brasil entre os anos de 1837 e 1855, regressando à Europa. Em 1858, retornou ao Brasil e realizou viagens do sul ao norte do país publicando-as, mais tarde, na Europa. BIASIN, Olívia. Olhares estrangeiros: impressões dos viajantes acerca da Bahia no transcurso dos oitocentos. In: MOURA, M., (org.) *A larga barra da baía: essa província no contexto do mundo*, [online]. Salvador: EDUFBA, pp. 18-55, 2011, p. 21. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/wnm5w/pdf/moura-9788523212094-02.pdf>. Consultado em 02/12/2017.

³⁷ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*, 1980, p. 206.

Dizia também que as quatro partes do mundo concorriam para animar Serpa, referindo-se à diversidade de trabalhadores ali presentes: engenheiros ingleses e norte-americanos, inspetores de armazéns alemães, trabalhadores chineses e africanos, além dos índios:

[...] muitos índios e índias, levam lá sua laboriosa existência, dum lado para outro, cada um na sua esfera, uma população, que, se jamais uma localidade mereceu esse nome, deve chamar-se muito apropriadamente um pequeno mundo.³⁸

Neste período, o Diretor da colônia era Moritz Becher. Avé-Lallemant dizia ser ele “um engenheiro e oficial alemão”, de uma “boa e distinta família”, “homem de educação perfeita, morigerado, como é indispensável para a direção duma fundação de elementos os mais heterogêneos”. A serraria e olaria estavam em pleno funcionamento e poderiam dar resultados significantes. Era preciso, no entanto, que as esferas dominantes da capital dessem a devida atenção para que no futuro compensassem as despesas e o trabalho.³⁹

Além de falar sobre as vantagens da colônia, o viajante noticiava sobre circunstâncias que considerava difíceis de evitar: a presença de raparigas e mulheres tapuias e o casamento com homens da colônia. Isto ocorria, segundo ele, por ser “uma civilização apenas iniciada” e por haver um maior número de homens que de mulheres. Outros problemas relativos à vida na colônia também foram identificados por ele: nenhuma cultura havia prosperado, nem havia pastagem para gado; já não existia um médico na colônia, nem mesmo em Serpa; e eram claros os sinais de clorose (anemia), “por falta de carne succulenta de animais de sangue quente.” Mesmo apontando aquilo que considerava como problema em Itacoatiara, Robert Avé-Lallemant enxergou “Progresso” e “Europa” naquele lugar. O relato deste viajante indica que a colônia tinha toda a estrutura para gerar bons resultados tanto à empresa, quanto à província, mas precisava da atenção das administrações para isso.⁴⁰

Em 1860, um ano após a visita de Robert Avé-Lallemant, Mauá continuou relatando os resultados ruins da empresa de colonização. As principais causas apontadas eram a cheia do rio e, principalmente, a administração do engenheiro Moritz Becher. Mesmo tendo recebido muitos elogios de Avé-Lallemant, o Barão relatou aos acionistas que Becher havia fornecido ao gerente da empresa informações inexatas e documentos falsos para encobrir sua “péssima administração”, ou seja, não se tinha dimensão real dos lucros obtidos pelos trabalhos empreendidos na colônia neste período. Descoberto isto, foi demitido e nomeado o

³⁸ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*, 1980, p.207.

³⁹ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*, 1980, p.207-209.

⁴⁰ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*, 1980, p. 210-211.

mestre da oficina de máquinas, Francisco Alves Teixeira. Mauá também recomendou a extinção da colônia, caso os resultados não fossem diferentes, mantendo-se somente o pessoal para “evitar a ruína do material”. Dentre os que ainda residiam na colônia neste período, estavam os chineses e os africanos, alvos de atenção nas fontes investigadas.⁴¹

4.2.2.2. Colonos chineses em Itacoatiara

A presença de europeus em Itacoatiara condizia com os ideais propagados pelas autoridades. Mas junto deles estavam trabalhadores chineses e africanos, que foram considerados pelas necessidades urgentes ao invés de por sua capacidade de propagar ideias de “trabalho” e “civilização”⁴². Em 1857, Mauá informou aos acionistas sobre a importação, até aquele momento, de 30 chins. Jonas Marçal de Queiroz, ao analisar sobre a presença dos imigrantes asiáticos, destacou: por um lado, viam no chinês “a salvação da lavoura cafeeira”, por outro, consideravam “uma perspectiva abominável devido seu suposto atraso intelectual e desinteresse pelo trabalho”.⁴³

Concordando com a ação de Mauá, o próprio *Estrella do Amazonas* se dedicou à defesa da imigração chinesa, ressaltando a suposta maior disponibilidade e submissão deles em detrimento dos europeus – considerados civilizados e ambiciosos, que chegando aqui não se contentavam em apenas trabalhar, mas logo viravam proprietários. Em 1857, o jornal

⁴¹ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 25 de Maio de 1860, pelo presidente da companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1860, p. 16.

⁴² Diante da impossibilidade de efetivar todos os projetos de colonização e/ou incentivo à imigração europeia, ou no fracasso dos já efetivados, os chineses e africanos livres foram considerados neste processo para compor o mundo do trabalho juntando-se aos índios, tapuios e africanos escravizados. Em relação aos discursos e defesas da imigração europeia Cf. CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2.ed, Campinas, São Paulo: Editora Unicamp, 2001, p.49; SANTOS, José Carlos Ferreira dos. *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza: 1890 -1915*. 3 ed., São Paulo: Annablume/ Fapesp, 2008, p.43; Sobre a presença de estrangeiros de outras origens e de nacionais no mundo do trabalho Cf. QUEIROZ, Jonas Marçal de Queiroz. *Artífices do Prospero Mundo Novo: colonos, migrantes e imigrantes em São Paulo e no Pará (1868-1889)*. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História Social, do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2005, capítulo II. Este capítulo, “**Soluções improváveis**”, analisa as considerações a respeito de outros sujeitos (chineses, índios, tapuios, cearenses), que não os europeus, como solução para os problemas de mão de obra, em concordância com Beatriz Mamigonian, onde destaca a consideração de africanos e chineses nas políticas de colonização. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 2017, p.244.

⁴³ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 23 de Abril de 1858 pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1858, p. 07 e QUEIROZ, Jonas Marçal de Queiroz. *Artífices do Prospero Mundo Novo: colonos, migrantes e imigrantes em São Paulo e no Pará (1868-1889)*, 2005, p.83-84.

destacou suas impressões sobre os chineses empregados em Itacoatiara considerando-os “pouco aptos para os trabalhos pesados”, mas que se saíam bem no serviço da olaria.⁴⁴

Robert Avé-Lallemant em uma conversa com alguns chineses que já falavam bem o português ressaltou pontos da relação deles com o lugar, ouvindo sobre a falta que sentiam “de seu Macau”.

Esses chineses mesmo, que pareciam nascidos e predestinados para viver e prosperar no Amazonas e recebiam certamente um bom tratamento na colônia, sentiam-se profundamente saudosos do seu Macau. Que dirá então o europeu nas longínquas margens do rio, sujeito a todas as privações e renúncias possíveis? Os últimos vestígios mesmo do estado primitivo ainda chegam até muito perto da colônia tão excelentemente localizada!⁴⁵

Mesmo atentando para a saudade que estes colonos sentiam de seu país, não pode deixar de comparar e elevar o grau do sentimento de saudade do europeu, sujeito a “privações e renúncias”, em comparação aos chineses que pareciam “nascidos e predestinados a prosperar no Amazonas”.

As impressões sobre estes imigrantes declaradas pelo *Estrella do Amazonas* e pelo viajante Avé-Lallemant foram dotadas de certa positividade, mesmo que sempre numa relação de inferioridade com os europeus. Contudo, outros registros evidenciam a posição das autoridades em relação à sua presença. Em 1858, cinco chins foram presos a pedido do Diretor de Itacoatiara e, em 1860, outros estavam envolvidos em confusões na colônia junto aos africanos livres, sendo tratados como “insubordinados” e precisando ser chamados à ordem.⁴⁶

Jonas Marçal de Queiroz ressaltou que “asiáticos, índios e escravos pareciam ocupar o mesmo patamar na escala de civilização dos políticos e redatores de jornais: eram indolentes, pouco inteligentes, biologicamente degenerados, imorais, submissos e acomodados.” Apesar dos poucos dados sobre estes imigrantes, fica claro que eles contrariavam vários destes argumentos: se fossem acomodados, jamais teriam saído de “seu Macau”; se fossem indolentes, não iriam bem em serviço algum; e se fossem submissos, não estariam ao lado dos seus companheiros de colônia para lutar por suas reivindicações.⁴⁷

Além dos europeus e asiáticos, a colônia Itacoatiara contou com a presença de africanos livres que também não era idealizada, mas necessária. Assim como em vários

⁴⁴*Estrella do Amazonas*, n.151, 21 de Julho de 1856, p.2 e n. 199, 7 de Março de 1857, p.3.

⁴⁵ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*, 1980, p. 211.

⁴⁶ *Estrella do Amazonas*, n. 199, 7 de Março de 1857, p. 3 e n. 316, 28 de agosto de 1858, p. 2; Arquivo Público do Estado Amazonas, Registro das Correspondências da Secretaria da província do Amazonas para o Ministério do Império. Manuscrito (Cópia), 1855. N. 36, 27 de Abril 1860.

⁴⁷QUEIROZ, Jonas Marçal de Queiroz. *Artífices do Prospero Mundo Novo*, 2005, p. 100.

lugares do Brasil, a colônia Itacoatiara foi campo de experiências de trabalho e liberdade destes sujeitos.

4.2.2.3. Os africanos livres em Itacoatiara

Em 27 de abril de 1860, foi encaminhado novamente para Serpa o chefe de polícia, acompanhado de um oficial e quinze praças, para averiguar os “distúrbios que aconteceram entre os africanos empregados na colônia”, junto aos chineses “insubordinados”. De acordo com o vice-presidente do Amazonas, Manoel Gomes Corrêa de Miranda (1859-1860), quando o chefe de polícia partiu da colônia, a deixou em “sossego” mediante suas “providências”. Depois de cinco anos de existência e sob a nova direção de Francisco Alves Teixeira, Itacoatiara era novamente palco de “distúrbios”.⁴⁸

Os africanos a que se referia o vice-presidente eram os africanos livres. Na primeira metade do século XIX os africanos resgatados nos navios acusados de tráfico – da Inglaterra, Espanha, Portugal e Países Baixos – passaram a ter o status de “livre”, devendo os governos locais supervisioná-los como “criados ou trabalhadores livres” antes que fossem emancipados.⁴⁹

A princípio, o tempo estipulado para serviço antes da emancipação foi de quatorze anos. Mas, conforme demonstra o estudo de Beatriz Mamigonian, no Brasil, os decretos e as leis que previam a repressão e abolição do tráfico deixaram brechas e sofreram mudanças quanto a este tempo, ou seu destino, se seriam reexportados ou ficariam no Brasil. O fato é que muitos destes africanos livres foram “reescravizados” ou nunca chegaram a alcançar a emancipação da tutela do Estado. Eles foram inseridos no mundo do trabalho, compartilhando experiências, mesmo que diversa dos africanos escravos ou libertos.

Após a Lei Eusébio de Queiroz os africanos livres não mais seriam cedidos a particulares, mas empregados em “instituições públicas e de caridade na Corte, além de obras públicas e projetos de fronteiras em várias províncias”, além de “empreendimentos associados ao progresso”, sob a responsabilidade do Estado ou concessionários. É neste contexto que Beatriz Mamigonian e Patrícia Sampaio registraram a presença dos africanos livres na

⁴⁸ AMAZONAS. *Fala dirigida no dia 3 de novembro de 1860 pelo vice-presidente em exercício, Exmo. Sr. Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda*. Manaus, Typ. De Francisco José da Silva Ramos, 1860, p.7.

⁴⁹ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.33-34.

Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Segundo Patrícia Sampaio, “25 deles foram destinados ao serviço” da empresa.⁵⁰

Estes africanos destinados à Companhia chegaram nos anos de 1858-1859. A grande maioria era homem, entre os 21 e 48 anos, servindo nos ofícios de pedreiro, carpina e servente, as duas únicas mulheres eram lavadeiras. O comportamento deles era classificado como “mau” ou “péssimo” (exceto 5 deles), além de serem considerados como “turbulentos e dados ao vício de embriaguez”. Eles foram confiados à empresa a fim de servirem na colônia Itacoatiara para cumprir seu tempo de serviço enquanto aguardavam sua emancipação. Assim como outros “distúrbios” ocorridos nas colônias da Companhia, o de abril de 1860 envolvendo estes africanos livres possui suas especificidades, parecendo não ter influência o “mau” comportamento e “vício de embriaguez” apontado pelas autoridades.⁵¹

Conforme o vice-presidente Manoel Miranda, neste período, a colônia encontrava-se num “estado deplorável”, ou seja, com péssimas condições para os trabalhadores. Ele atribuiu à falta de zelo por parte das autoridades de Serpa e os desmandos dos seus diretores, que acarretaram na repetição de desordens, fazendo-se necessária a presença do chefe de polícia ali pela “segunda vez”, para “averiguar os fatos e punir os criminosos”.⁵²

Desta averiguação resultou a notícia, em maio de 1860, que o novo diretor da colônia, Francisco Teixeira, havia dado “algumas lambadas” em um africano por conta das insubordinações ocorridas naquele período e, por isso, foi denunciado por alguns colonos. Contudo, o vice-presidente achou acertado para a “moralidade do estabelecimento e de seus diretores que o corpo de delito que se tinham procedido contra o mesmo Diretor [...] não progredisse, visto que se ele a isso tinha sido levado por causa da insubordinação desses”.⁵³

Apesar de o vice-presidente do Amazonas ter decidido não dar prosseguimento ao corpo de delito contra novo Diretor, estes acontecimentos chegaram ao conhecimento da legação britânica⁵⁴, que se dirigiu ao Ministério dos Negócios da Justiça chamando atenção para os maus tratos que os africanos livres estavam sofrendo em Itacoatiara. Quando alguns destes mesmos africanos foram mandados para Manaus, acabaram fugindo para Serpa,

⁵⁰MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.301,206-307 e SAMPAIO, Patrícia Melo. *Africanos e índios na Amazônia*, 2011, p. 16.

⁵¹ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Relação nominal dos africanos livres constantes na província do Amazonas (Manuscrito), 27 de Julho de 1864, Série Justiça, IJ6 469.

⁵² Arquivo Público do Estado do Amazonas, Registro das Correspondências da Secretaria da província do Amazonas para o Ministério do Império. Manuscrito (Cópia), 1855. N. 36, 27 de Abril 1860.

⁵³ Arquivo Público do Amazonas, Registro das Correspondências da Secretaria da província do Amazonas para o Ministério do Império. Manuscrito (Cópia), 1855. N. 40, 11 de Maio 1860.

⁵⁴ A legação britânica referida tinha por objetivo combater o tráfico ilegal no Brasil, por meio de seus representantes diplomáticos. Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p. 176

reclamando novamente de maus tratos. A legação fez pedido para que entregassem as cartas de emancipações para os que ainda não possuíam, atentando as autoridades para a situação destes africanos.⁵⁵

Apesar das referências a estes colonos serem carregadas de negatividade, os distúrbios entre os africanos parecem ter sido expressões de resistência que buscavam resguardar a prerrogativa de sua liberdade, que estava sendo desrespeitada com condições ruins de vida na colônia, incluindo castigos físicos. Beatriz Mamigonian ressalta que os africanos livres, cujos serviços foram cedidos a concessionários após 1834, tomaram consciência de sua condição jurídica de “livre” e adotaram “códigos de resistência e negociação”. Conforme a autora, eles aceitavam seu tempo de serviço obrigatório antes da emancipação, mas reagiam diante dos excessos cometidos, como era o caso das lambadas dadas por Francisco Teixeira que tiveram repercussão e chegaram ao conhecimento da legação.⁵⁶

A direção Teixeira, além de arbitrária em relação aos africanos livres, também não se mostrou eficaz para manter em funcionamento a colônia Itacoatiara. Em agosto de 1861, Mauá noticiou aos acionistas que ela havia sido arrendada pelo valor de 300\$ por mês. Em 1862, o relatório de João Martins da Silva Coutinho, encarregado de examinar alguns lugares da Província do Amazonas sob a perspectiva da colonização e navegação, descreveu a situação da “antiga colônia Itacoatiara”. Segundo ele, tinha “cinco casas cobertas de palha, em mau estado, três de telha, estando uma arruinada, além da serraria e olaria”, mas que estavam funcionando e produzindo materiais como tijolos, tábuas de cedro e ripas. Havendo trabalhadores como mestre serrador, maquinistas, operários e serventes. Para Coutinho, estes estabelecimentos apresentavam resultados vantajosos, mas lhes faltava gente para trabalhar já que alguns operários abandonavam a fábrica para irem à extração de seringa, no Madeira.⁵⁷

Ainda em 1862, Mauá informou que a colônia não havia sido arrendada e nem tinha aparecido qualquer interessado, sendo mantido o pessoal apenas para conservação do maquinismo e do material lá existente. A respeito dos colonos, nada mais foi encontrado nas fontes consultadas, mas, em 1866, a olaria e serraria de Itacoatiara constavam entre as

⁵⁵Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Ao Ministério dos Negócios da Justiça (Manuscrito), 19 de Maio de 1862, Série Justiça, IJ6 469.

⁵⁶MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.156.

⁵⁷COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 10 de Maio de 1861, pelo presidente da companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp.1861, p.12 e BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório apresentado por J. M. da Silva Coutinho, encarregado de examinar alguns lugares da Província do Amazonas, especialmente o Madeira debaixo do ponto de vista da colonização e navegação. In: *Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas, apresentado pelo Ministro de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional,1862, Apenso G, p.2-3

“máquinas aplicadas a diversas indústrias nas Províncias do Pará e Amazonas”, sob a propriedade da Companhia e, em 1868, o agente da Companhia do Amazonas em Manaus, pedia a atenção do presidente da província para o fato de que o delegado fazia sofrer “vexames” o encarregado da colônia Itacoatiara e se apropriava de “forma pouco legal” da propriedade particular, indicando haver ali ainda a colônia, de posse da empresa, e trabalhadores a sob sua responsabilidade.⁵⁸

Quando a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas foi transferida à *Amazon Steam Navigation Company Limited*, em 1871, todos os seus direitos, inclusive as terras concedidas para colonização e a obrigação de aproveitá-las, também foram. Em 1894, Mauá e Itacoatiara continuavam sendo as únicas demarcadas por conta da colonização dos primeiros anos de 1850, havendo moradores que lhes faziam benfeitorias sem nenhum auxílio da companhia inglesa, porém, a empresa os ameaçava de despejo “empregando meios violentos” e exigindo pagamento por arrendamento. Diante desta situação, o governo resolveu considerar que, apesar de ter posse dos títulos destas duas propriedades, a empresa inglesa não tinha o legítimo direito às terras por faltar com as obrigações em relação ao seu povoamento e benefício. Assim, “declarou caduca a concessão de terras a título gratuito transferida à supramencionada empresa”.⁵⁹

Os africanos livres estão dentre os moradores que permaneceram na colônia Itacoatiara, pois, de acordo com Beatriz G. Mamigonian, os seus descendentes hoje formam a comunidade quilombola do Sagrado Coração de Jesus do Lago de Serpa, oito quilômetros acima da sede do município de Itacoatiara. Em 2015, segundo o *ACrítica*, as pesquisas de Claudemilson Nonato dos Santos de Oliveira e Thyrso Muñoz Araújo foram responsáveis pela produção e envio do dossiê sobre esta comunidade à Fundação Palmares, que concedeu aos moradores dali o título de remanescente de quilombolas. Estes apontamentos levam-nos a conclusão de que o estabelecimento das colônias no Amazonas não foi tão frustrado assim.⁶⁰

⁵⁸ COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado em 27 de Maio de 1862, pelo presidente Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp.1862, p.17 e Arquivo Público do Amazonas, Livro da Agência da Companhia do Amazonas em Manaus, Manuscrito pelo Agente da Companhia João José de Freitas Guimarães, 1868, p.09.

⁵⁹ BRASIL, Decreto n. 4.735 de 7 de junho de 1871: Autoriza a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas a transferir os seus direitos e obrigações do contrato aprovado pelo Decreto n. 1.988, de 10 de Outubro de 1857 a uma companhia estrangeira. e Decreto n. 1794, de 10 de Agosto de 1894: Declara caduca a concessão de terras devolutas de que tratam as cláusulas 10ª e 15ª dos contratos aprovados pelos Decretos n.4.735 de 7 de junho de 1871 e n. 6.826 de 29 de Dezembro de 1877. Cf. Anexo A.

⁶⁰ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 2017, p.30 e *ACrítica*, Descendentes de escravos no Amazonas conseguem título de remanescentes de quilombo. 15 de Julho de 2015. Disponível em: <http://www.acritica.com/channels/governo/news/descendentes-de-escravos-no-amazonas-conseguem-titulo-de-remanescentes-de-quilombo>.

CONCLUSÃO

Nas primeiras leituras acerca da Companhia do Amazonas, anos atrás, nos chamou atenção a afirmação de Roberto Santos sobre a introdução desta empresa na Amazônia:

“[...] parece ter tido muito mais importância econômica e política do que a abertura do Amazonas à navegação internacional, em 1867, e na verdade suas causas e efeitos foram bem mais complexos do que à primeira vista parecem.”⁶¹

Ela despertou questionamentos importantes para a pesquisa: Por que este autor afirmou que a empresa teve mais importância política e econômica do que a própria abertura do rio Amazonas, que deveria representar o avanço político e abrir possibilidades econômicas para a região? A que efeitos complexos Santos se referia? Hoje, por meio dos resultados desta dissertação, podemos entender um pouco mais a assertiva do autor.

No caminho percorrido aqui, foi possível demonstrar que a navegação a vapor na Amazônia foi defendida desde a primeira metade do século XIX como chave para problemas políticos – de um quadro marcado por disputas de fronteiras, pretensões estrangeiras, integração territorial, centralização do poder monárquico – e econômicos – onde predominava o discurso da abundância de recursos a serem explorados a fim de desenvolver a economia regional e, logo, imperial.

Em vista disso, foi autorizada a criação de uma companhia de navegação a vapor na Amazônia em 1850 e, em 1852, firmado o contrato para o seu funcionamento, com privilégio exclusivo de 30 anos. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas deveria realizar o serviço de navegação na região, fundar núcleos coloniais, além de poder realizar operações comerciais. A empresa foi formada com capitais nacionais e contou com expressiva subvenção governamental. Sua implantação coincidiu, inclusive, com a criação da província do Amazonas, ambas com explícitas finalidades políticas e econômicas de um Império em vias de construção. Assim, a empresa que deveria navegar o rio Amazonas desde Belém até Nauta (no Peru), ficou sob a direção de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, um homem envolvido com várias atividades comerciais e políticas no país.

⁶¹SANTOS, Roberto. *História econômica da Amazônia*. São Paulo: T.A. Queiróz, 1980, p. 53.

É importante mencionar também que, neste período, o cenário nacional estava cada vez mais propício para a criação de empresas como a Companhia do Amazonas, pois havia investimentos deslocados das atividades agrárias e do tráfico negreiro e retidos após a Tarifa Alves Branco, resultando num incentivo para a constituição destes estabelecimentos. O Código Comercial, por sua vez, organizou os capitais deslocados e legislou sobre as sociedades comanditas por ações e sociedades anônimas.

Ocorridas as devidas autorizações e organizada a empresa, em janeiro de 1853, os serviços de navegação da Companhia do Amazonas foram iniciados e os resultados do biênio 1853-1854 mostraram-se promissores. Em 1854, um novo contrato dispôs sobre mais serviços de navegação e sobre a fundação de mais colônias, ao mesmo tempo em que resgatava o privilégio de 30 anos, pois não havia sido bem visto pelos parlamentares. Em 1855 e 1856, quatro linhas de navegação passaram a funcionar e duas colônias foram fundadas, Mauá e Itacoatiara, ambas na província do Amazonas, contudo, os resultados financeiros da Companhia não foram satisfatórios. Em razão disso, Mauá pediu novos acordos.

Até então, a Companhia havia conseguido expandir os seus serviços e crescer em bens materiais, necessários às suas atividades. Em 1857 foi firmado um novo contrato entre a empresa e o governo imperial, e entre 1857 e 1863, foram feitos ajustes que contemplassem os anseios de Mauá, do governo imperial, do governo peruano e das administrações do Pará e Amazonas, que geraram reclamações, lamentações, religações e rupturas definitivas, como o fim do contato com o Peru e a exoneração da atividade de colonização.

No décimo ano de funcionamento da empresa, Mauá pode apresentar aos seus acionistas resultados sólidos, apesar das alterações, e apontar um futuro próspero. A década de 1860 foi marcada por importantes mudanças, como a abertura do rio Amazonas à navegação estrangeira e o dinamismo econômico resultante da exploração da borracha. A abertura do Amazonas poderia representar uma efetiva perda do monopólio da Companhia para empresas estrangeiras, entretanto, a concorrência veio a partir de duas empresas de navegação a vapor locais.

Por outro lado, a exploração da borracha proporcionou um dinamismo econômico para a região, demandando cada vez mais pelo transporte de pessoas e mercadorias, elevando os lucros da Companhia. Ao mesmo tempo, podemos afirmar que a Companhia do Amazonas foi um importante agente nesta exploração, acelerando todo o processo de deslocamento de pessoas e exportação da borracha. É importante ressaltar, ainda, que além da borracha, o transporte de outros produtos amazônicos estava aumentando cada vez mais nos vapores da Companhia, movimentando a economia da região e gerando lucros à empresa.

Os resultados apresentados pela Companhia do Amazonas demonstram que, nesse período, a empresa teve o maior crescimento financeiro, tendo o seu capital aumentado para 4.000:000\$000 e seus serviços de navegação ampliados para 7 linhas. Como evidenciado pela historiografia, enquanto várias empresas de Mauá estavam em declínio, como Ponta d'Areia e o Banco Mauá e *MacGregor & Cia.*, a Companhia do Amazonas vivia seus anos de prosperidade.

Apesar de tal prosperidade na Companhia, no final da década de 1860, o Barão foi mais fortemente atingido pela crise que havia assolado suas outras empresas e passou a se ausentar para resolver seus problemas financeiros, o levando a solicitar do governo imperial autorização para transferir empresa à uma companhia inglesa, fato que não era estranho, dada a penetração dos investimentos ingleses no Brasil nesta época e a relação de Mauá com o eles. Assim, o governo autorizou a transferência da Companhia do Amazonas e de todos os seus direitos à *Amazon Steam Navigation Company Limited* e Mauá continuou como gerente dela no Rio de Janeiro.

Além de focar no entendimento da trajetória da Companhia do Amazonas e o que ela representou, tentamos evidenciar a presença dos trabalhadores desta empresa nos navios, nas oficinas e nas colônias. Percebemos que ela demandava por vários serviços especializados e contou com mão de obra diversificada, habitantes locais e estrangeiros, idealizados e não idealizados. Apesar da pouca duração, seguimos algumas pistas que demonstraram que a introdução de colônias no Amazonas até hoje tem o seu legado, como no caso dos descendentes de africanos livres, reunidos no quilombo Sagrado Coração de Jesus, em Itacoatiara.

Não sabemos o que ocorreu com o restante dos colonos de Mauá e Itacoatiara e, no tocante aos trabalhadores das oficinas e navios, há muito a ser esclarecido. Nossa intenção nesta temática foi muito mais levantar questionamentos e apontar caminhos de pesquisa, do que fornecer respostas concretas. O mesmo ocorre em relação aos debates políticos quanto à navegação a vapor na província do Amazonas e à introdução da Companhia Fluvial do Alto Amazonas, há muito a ser compreendido.

Podemos finalizar concordando com a afirmação de Roberto Santos, sobre a importância econômica e política desta empresa e a complexidade de suas “causas e efeitos”. Esta dissertação nos permite defender que a Companhia do Amazonas foi um dos mais importantes empreendimentos de Mauá, e da Amazônia, na segunda metade do século XIX, pois foi o primeiro a introduzir a navegação a vapor na região, atrelada ao projeto de colonização.

É imprescindível, ao falar de modernização dos transportes na região, mencionar esta empresa, que operou por dezoito anos nas províncias do Amazonas e Pará, tocando a águas internacionais. Nesta empreitada de navegar e colonizar – para povoar, defender, administrar, integrar e desenvolver – a Companhia revelou solidez empresarial num contexto de organização dos empreendimentos deste tipo no Império e atuou como agente transformador. Contudo, os debates sobre ela não se encerram aqui, nossa pretensão foi lançar base para futuras pesquisas.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes:

1. Manuscritas

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

IJ6 469. Fundo: Série Justiça. Ao Ministério dos Negócios da Justiça, 19 de Maio de 1862.

IJ6 469. Fundo: Série Justiça. Relação Nominal dos africanos livres constantes na província do Amazonas, 27 de Julho de 1864.

Arquivo Público do Estado do Amazonas

Registro das Correspondências da Secretaria da província do Amazonas para o Ministério do Império, 1855 (cópia), N. 36, 27 de Abril 1860.

Registro das Correspondências da Secretaria da província do Amazonas para o Ministério do Império, 1855 (cópia), N. 40, 11 de Maio 1860.

Registro das Correspondências da Secretaria da província do Amazonas para o Ministério do Império, 1855 (cópia), N. 43, 24 de Maio de 1860.

Livro da Agência da Companhia do Amazonas em Manaus, Manuscrito pelo Agente da Companhia João José de Freitas Guimarães, 1868.

Arquivo Público do Estado do Pará

Fundo: Secretaria da Presidência da Província, Caixa 170 (1852-1855), Ofícios da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, 29 de Abril de 1855.

Fundo: Secretaria da Presidência da Província, Caixa 170 (1852-1855), Ofícios da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Relação de quarenta e oito colonos Portugueses vindos do Porto na Barca Portuguesa – Paraense – entrada neste porto em 22 do corrente, que seguem para a Colônia Mauá no dia 1º de Maio a bordo do vapor Tapajós, 30 de Abril de 1855.

2. Impressas

Centro Cultural Povos da Amazônia

Coleção de Leis da Província do Amazonas. 1852-1875

Relatórios, Falas e Exposições da Província do Amazonas. 1852-1875.

Instituto Histórico e Geográfico do Brasil

COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado aos Acionistas, pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp. IHGB: Coleção Thereza Cristina, Rio de Janeiro. 1855-1870.

3. Disponíveis online

Legislação

Coleção de Leis do Império do Brasil.

Portal da Câmara dos Deputados: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>.

Senado Federal: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/legislacao>.

Relatórios Ministeriais e Provinciais

Relatório do Ministério do Império. 1841- 1860. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>.

Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 1860 – 1872. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/agricultura>.

Relatório do Ministério da Justiça. 1856. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/justica>.

Relatórios, Falas e Exposições da Província do Pará. 1850-1875. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>.

Jornais.

Disponíveis na Hemeroteca Digital, da Biblioteca Nacional: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>.

Treze de Maio, Pará. 1855

Estrella do Amazonas, Amazonas. 1855 – 1857

Commercio do Amazonas. 1870

Jornal do Pará: órgão oficial. 1872.

Jornal Acrítica, Amazonas. 15/07/2015. Disponível em:

<http://www.acritica.com/channels/governo/news/descendentes-de-escravos-no-amazonas-conseguem-titulo-de-remanescentes-de-quilombo>.

4. Relatos de viajantes e obras produzidas no século XIX

AGASSIZ, Louis e Elizabeth. *Viagem ao Brasil (1865-1866)*. Tradução e notas de Edgar Sússekind de Mendonça, Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.

ARAÚJO E AMAZONAS, Lourenço da Silva. *Dicionário Topográfico, Histórico e Descritivo da Comarca do Alto-Amazonas, por Lourenço da Silva Araújo e Amazonas, Capitão-Tenente da Armada*. Recife, Typ. Comercial de Meira Henaiques, 1852.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia, 1980.

BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Tradução de Regina Régis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1979.

BASTOS, Aureliano Tavares. *Cartas do Solitário*. Rio de Janeiro, Typ. Da Actualidade, 1863.

_____. *O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3. Ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1975.

BLAKE, Augusto Vitorino Alves Sacramento. *Dicionário Bibliográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883-1892, 7 V. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221681>

Bibliografia

ALÁRCON-MEDEIROS, Vera. *Incompreensível colosso: a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*. Tese de Doutorado em História, Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, 2006.

ALMEIDA, Carina Santos de. e RAUBER, Alexandre Luiz. Oiapoque, aqui começa o Brasil: a fronteira em construção e os desafios do Desenvolvimento Regional. *Redes – Santa Cruz do Sul*: Universidade de Santa Cruz do Sul, v. 22, n. 1, pp.474-493, janeiro-abril de 2017.

BIASIN, Olívia. Olhares estrangeiros: impressões dos viajantes acerca da Bahia no transcurso dos oitocentos. In: MOURA, M., (org.) *A larga barra da baía: essa província no contexto do mundo*, [online]. Salvador: EDUFBA, pp. 18-55, 2011. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/wnm5w/pdf/moura-9788523212094-02.pdf>. Consultado em 02/12/2017.

CALDEIRA, JORGE. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2.ed, Campinas, São Paulo: Editora Unicamp, 2001.

DALLA COSTA, Armando. História e historiografia empresarial: acesso e utilização de arquivos e fontes. In: DALLA COSTA, Armando João e GRAF, Márcia Elisa de Campos (orgs) *Estratégias de desenvolvimento urbano e regional*. Curitiba: Juruá Editora, 2004.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de mãe preta: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II (1855-1865)* Editora Vozes: Petrópolis, 1980.

_____. A Companhia brasileira de paquetes a vapor e a centralidade do poder monárquico. *Revista História econômica & história de empresas/ ABPHE*, São Paulo, vol.2, 2002.

_____. A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial. *Revista IHGB (Instituto Histórico e Geográfico do Brasil)*, Rio de Janeiro, a.164, n.418, pp. 9-223, na/mar, 2003.

FONSECA, Dante Ribeiro da. Crato, Santo Antonio e o rio Madeira no contexto da economia da borracha. *Novos Cadernos NAEA*. Vol. 20, n. 2, pp. 73-90, maio-ago 2017, Disponível em: <http://www.periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/4349/4384>. Consultado em: 18/02/2018.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo: FAPESP, 2008.

_____. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia. *Nova Economia*. Belo Horizonte, v. 9, jan/abril, pp.185-212, 2009.

_____. Mãos à obra: o governo provincial paraense e seus esforços para a navegação da região amazônica - 1850-1867. *Almanack Braziliense*, [S.l.], n. 9, pp. 122-136, maio/2009.

_____. Os deputados e os rios: os debates de 1853 sobre a navegação a vapor no rio Amazonas e o sistema representativo no Brasil monárquico. *Revista de História*, n. 162, 1º semestre de 2010.

GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. *ANPEC SUL, XIII Encontro Regional de Economia*, Porto Alegre, 2010.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no segundo reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, Macgregor & Companhia (1854-1866)*. Tese (Doutorado em História), Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1997.

GURGEL, Argemiro Eloy. Uma lei para inglês ver: a trajetória da lei de 7 de novembro de 1831. *Revista Justiça e História*. Vol. 6, nº 12. Rio Grande do Sul, 2008.

JOBIM, Anísio. *Itacoatiara Estudo Social, Político, Geográfico e descritivo*. Manaus: Série Panoramas Amazônicos, 1945.

LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: EDUFRJ, 1994.

LIMA, Heitor Ferreira. *3 industrialistas brasileiros: Mauá-Rui Barbosa- Simonsen*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1976.

LOBO, Eulália L. História empresarial. Em: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) NAEA – Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

MALHEIROS, Rogério Guimarães. A província do Grão-Pará e a ciência do dialoguismo: aspectos históricos, econômicos e sociais acerca da constituição dos ideais de instrução. *Anais eletrônicos do IX Seminário Nacional de Estudos e Pesquisas “História, Sociedade e Educação no Brasil”*, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 31/07 a 03/08/2012.

MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. 1.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MEDEIROS, Juliana Terezinha da Silva. *O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia*. Dissertação (Mestrado), Universidade do Estado do Amazonas, Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental, 2012.

MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d’Areia*. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 2007.

MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de Doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, 2007.

NUNES, Francivaldo Alves. *A Amazônia e a formação do Estado Imperial no Brasil: unidade do território e expansão de domínio*. *Almanack*: Guarulhos, n.03, 2012.

_____. *Sob o signo do moderno cultivo: Estado Imperial e agricultura na Amazônia*. Tese (Doutorado), Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2011.

PAIÃO, Caio Giulliano de Souza. *Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas, 2016.

PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

PANTOJA, Nilda Gorethe Palma. *A utilização da água de rio para o consumo humano nas comunidades ribeirinhas na região de Coari e Itacoatiara/ Amazonas-Brasil*. Dissertação (Mestrado em Química Analítica), Universidade Federal do Amazonas, 2015

PINTO, Luis Arthur; LEE, Jun e JONQUA, Julien Pierre. *A importância do transporte fluvial para a unidade operacional da Amazônia*. *XXXI Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Inovação Tecnológica e Propriedade Intelectual: Desafios da Engenharia de*

Produção na Consolidação do Brasil no Cenário Econômico Mundial. Belo Horizonte, 04 a 07 de outubro de 2011.

QUEIROZ, Jonas Marçal de Queiroz. *Artífices do Próspero Mundo Novo: colonos, migrantes e imigrantes em São Paulo e no Pará (1868-1889)*. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História Social, do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2005.

REIS, Arthur César Ferreira. *O processo histórico da economia amazonense*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

_____. *A Amazônia e a integridade do Brasil (1906)*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1058>. Consultado em 05/01/2018

REYNALDO, Ney Iared. *Guerra do Paraguai: um conflito anunciado (1852 a 1864)*. 9^o Encontro Internacional da Anphlac. Universidade Federal de Goiás, Faculdade de História, de 26 a 29 de julho de 2010.

RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, nos séculos XVIII e XIX. *Revista Anos 90*, Porto Alegre, v. 22, n. 42, pp. 295-324, dez. 2015.

SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias sociais na Amazônia, século XIX*. 2 ed. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2004.

_____. Africanos e índios na Amazônia: experiências de precarização da liberdade. *Asociación Española de Americanistas – AEA. Simpósio Internacional América: Poder, Conflictos y Política*, 2011.

_____. Educação, trabalho e diversidade étnica: Educandos Artífices e Africanos livres na Amazônia, no século XIX. In: COELHO, Wilma de Nazaré Baía e COELHO, Mauro César (orgs). *Trajetórias da diversidade na Educação: formação, patrimônio e identidade*. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2012, pp.19-50. Disponível em: https://www.academia.edu/2269016/Educa%C3%A7%C3%A3o_trabalho_e_diversidade_%C3%A9tnica_Educandos_art%C3%ADfices_e_Africanos_livres_na_Amaz%C3%B4nia_s%C3%A9culo_XIX. Consultado em: 07/04/2018.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a vapor (1839-1894)*, (Tese de Doutorado), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2006.

SANTOS, José Carlos Ferreira dos. *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza: 1890 -1915*. 3 ed., São Paulo: Annablume/ Fapesp, 2008

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia: 1800-1920*. São Paulo: T.A. Queiroz, 1980.

SILVA, Maria do Socorro Rocha da. *Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas: contribuição para o enquadramento e preservação*. Tese (Doutorado em Química), Universidade Federal do Amazonas, 2013.

WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: HUCITEC, Editora da USP, 1993.

ANEXOS

Anexo A* – A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1894): Coletânea de Leis, Decretos e normas afins.

1. LEI Nº 586, DE 6 DE SETEMBRO DE 1850: MANDA REGER NO EXERCÍCIO DE 1851 A 1852 A LEI DE ORÇAMENTO Nº. 555, DE 15 DE JUNHO DO CORRENTE ANO.

Dom Pedro Segundo, Por graça de Deus, e Unânime Aclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil: Fazemos saber a todos Nossos Súditos que a Assembleia Geral Legislativa decretou, e Nós queremos a Lei seguinte:

Art. 1.º A Lei do Orçamento número quinhentos e cinquenta e cinco de quinze de junho do corrente ano, decretada para o exercício de mil oitocentos e cinquenta e dois com as alterações abaixo declaradas, considerando-se como parte da mesma Lei as despesas não contempladas nela, mas autorizadas por outras Leis anteriores, e posteriores à presente. Excetuam-se os Créditos abertos para serviços limitados ao exercício da referida Lei número quinhentos e cinquenta e cinco, os quais não continuarão além do seu termo, compreendendo-se nesta disposição o Crédito aberto no parágrafo trinta do Artigo segundo.

Art. 2.º O Governo é autorizado:

§1º. A estabelecer desde já no Amazonas, e águas do Pará a navegação por vapor, que sirva para correios, transportes, e rebocarem até as províncias vizinhas, e territórios estrangeiros confinantes consignando prestações a quem se propuser a manter a dita navegação, ou por embarcações do Estado.

(...)

2. DECRETO Nº 1.037, DE 30 DE AGOSTO DE 1852: CONCEDE A IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA PRIVILÉGIO EXCLUSIVO POR TRINTA ANOS PARA NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO AMAZONAS.

Tomando em consideração o que Me apresentou Irineu Evangelista de Souza, pedindo a faculdade de incorporar uma Companhia para estabelecimento da navegação por vapor no rio Amazonas: Hei por bem, de conformidade com o §1º do Art. 2 da Lei nº. 586, de 6 de setembro de 1850, Conceder-lhe o privilégio exclusivo por trinta anos para o dito fim, sob as condições que com este baixam, assinadas por Francisco Gonçalves Martins, do meu Conselho, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império: ficando porém o contrato dependente de aprovação do Corpo Legislativo no que respeita à isenção dos direitos, de que trata a primeira parte da 8ª das referidas condições. O mesmo Ministro o tenha assim entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em 30 de agosto

* Este Catálogo foi, originalmente, produzido como resultado final de Iniciação Científica: SAMPAIO, Patrícia Melo e BRITO, Roberta K.L. *Trabalho e Imigração no Amazonas Provincial: trajetórias dos núcleos coloniais da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1854-1857)*. Relatório de Iniciação Científica (PIBIC/FAPEAM), Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2012. Disponível em: http://riu.ufam.edu.br/bitstream/prefix/2684/1/PIB_H_0071-Relat%C3%B3rio_Final_Roberta_Brito.pdf. E foi ampliado durante a pesquisa de mestrado.

de mil oitocentos e cinquenta e dois, trigésimo primeiro da Independência e do Império. Com a rubrica de sua Majestade O Imperador. Francisco Gonçalves Martins.

Condições a que se refere o decreto desta data, e com as quais se contrata com Irineu Evangelista de Souza, a navegação por vapor no rio Amazonas.

1ª. O Empresário se obriga a incorporar, dentro de três meses, contados da data do Contrato, uma Companhia com o capital, nunca menor de mil e duzentos contos, a qual terá por fim sustentar a navegação regular por vapor nas duas linhas de que trata a condição segunda. Na falta da incorporação, dentro do prazo decorrido, incorrerá o Empresário na multa até dez contos de réis, e na pena de ficar sem nenhum efeito o contrato.

2ª A primeira linha de navegação começará da Cidade de Belém, Capital da Província do Grão-Pará, e irá até a Cidade da Barra do Rio Negro, Capital da Província do Amazonas: a segunda seguirá (*sic*) desta Cidade e chegará a Nauta, Povoação da República do Peru. Em ambas as linhas os vapores tocarão portos intermédios que forem designados nos Regulamentos do Governo de acordo com a Companhia; e aí se estabelecerá também o tempo de demora em cada um deles: sujeito todo às modificações que aconselharem as conveniências do público e a experiência, conciliadas com os interesses da Empresa.

3ª. O Governo concede à Companhia o privilégio exclusivo por trinta anos para só ela ter empresa de navegação por vapor entre os portos designados no Artigo antecedente; e além disto nos primeiros quinze anos lhe prestará uma subvenção anual de cento e sessenta contos de réis, pelo serviço da primeira linha, repartidos pelo número de viagens redondas; tendo lugar o pagamento no fim de cada uma delas, da quota que lhe corresponder, ou nesta Corte, ou na Província do Pará, como aprouver à Companhia.

4ª Pelo serviço da segunda linha receberá a Companhia a subvenção que der ao Governo do Peru, cujo pagamento contudo o Governo Imperial garante, realizando-o da mesma forma estabelecida na condição antecedente, não sendo nunca menor de quarenta contos por ano, repartidos pelo número de viagens.

5ª A Companhia nos cinco primeiros anos do contrato é obrigada a fazer uma viagem redonda cada mês na primeira linha; nos cinco anos subsequentes três viagens em cada dois meses, e daí em diante duas viagens mensalmente, enquanto durar o privilégio. Na segunda linha fará no primeiro ano três viagens, quatro no segundo, e seis em cada um dos três seguintes. Se o serviço desta segunda linha tiver de continuar, o que o Governo deverá declarar no fim do quarto ano, a Companhia será obrigada pelas mesmas condições a fazer uma viagem cada mês.

6ª Os Vapores dos serviços das linhas deverão ter a força necessária para realizar as viagens com a conveniente presteza, fazendo pelo menos a marcha, termo médio, de oito milhas por hora na subida do rio, com as proporções precisas para o cômodo transporte de passageiros e de mercadorias: em todo caso serão sujeitos à exame a provação do Governo Imperial.

7ª Quando em consequência de sinistro, ou de inconveniente de força maior, o Vapor não completar a viagem redonda, o Governo pagará somente à Companhia a quantia correspondente à distância navegada, calculada pelo número de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

8ª Os Vapores da Companhia serão nacionalizados brasileiros, seja qual for o lugar de construção e isenta a aquisição deles quaisquer direitos de transferência de propriedade ou matrícula. Observar-se-á a respeito de suas tripulações o mesmo que se pratica com as das embarcações nacionais.

9ª Se a Companhia deixar de verificar o número de viagens, estipulado no contrato, e nos períodos designados, não só perderá a quantia correspondente às viagens que de menos fizer, mas também incorrerá na multa, que lhe será imposta pelo Governo, de 1 a 4 contos de réis, por cada falta; e na pena de perda do privilégio e da subvenção, se a navegação for interrompida por mais de 6 meses.

10ª Os Vapores da Companhia transportarão gratuitamente as malas do Correio, e a correspondência Oficial, sendo os respectivos Comandantes obrigados ao recebimento e à entrega nas Estações competentes, dando os convenientes recibos, e os exigindo das Agências, ou pessoas por elas devidamente autorizadas.

11ª Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos Vapores: 1º de quatro passageiros do Estado, mas sem comedorias; 2º de quaisquer somas de dinheiro pertencentes aos Cofres Públicos; 3º de uma carga por conta do Governo não excedente de duas toneladas; 4º de dez Praças de pret. (*sic*) que pagarão somente comedorias. Por tudo mais que o Governo tiver de mandar conduzir pagará 10 por % menos do que o preço estabelecido para os particulares.

12ª Em caso de transporte, por parte do Governo, de pólvora, ou de quaisquer outros gêneros, sujeitos a explosão, este poderá ser realizado em barcos próprios, rebocados pelos Vapores da Companhia, pagando o Governo por este serviço o frete, que for convencionado, contanto porém que a lotação destes barcos não exceda 50 toneladas.

13ª A Companhia organizará e submeterá à aprovação do Governo a Tabela de preços de passagem e de frete que deverão pagar os particulares, não lhe sendo lícito alterá-la, sem prévia autorização do mesmo Governo.

14ª Durante os trinta anos do privilégio fundará a Companhia nas imediações do Amazonas, e dos seus confluente, 60 colônias de estrangeiros ou de Índios, devendo ser os primeiros da Nação que o Governo designar. Para este fim lhe será concedida gratuitamente a porção de terreno necessário para as colônias ou aldeamentos; não podendo cada um destes estabelecimentos ocupar menor espaço do que o indispensável para a sustentação de três mil habitantes.

15ª As colônias que a Companhia fundar gozarão das mesmas vantagens e isenções concedidas, ou que se concederem, a iguais estabelecimentos no Império, uma vez que não se oponham às circunstâncias especiais da localidade, e às conveniências administrativas.

16ª Não concorrerá o Governo com despesa alguma para fundação das colônias, ou dos aldeamentos; mas dará a Companhia toda a proteção e auxílio para facilitar o contrato, vinda e estabelecimento, tanto dos colonos, como dos Missionários que a Companhia tiver que contratar e fazer transportar; e bem assim para remover quaisquer embaraços previstos que se oponham à marcha e desenvolvimento da Empresa; precedendo reclamação da Companhia, e verificada a necessidade de providências.

17ª A proteção de que trata a condição anterior compreende mesmo o auxílio de destacamentos militares colocados onde se julgar conveniente.

18ª O Governo concederá gratuitamente à Companhia, mediante certas e determinadas condições, e o exclusivo por todo o tempo de contrato, o terreno necessário, se o houver devoluto, para a construção de um dique na Cidade de Belém.

19ª É garantida à Companhia a preferência, durante o privilégio, em igualdade de condições, para Empresas de navegação dos confluente do Amazonas, e de construção de quaisquer vias de comunicação lateral, que interessem a mais de uma Província, ou a Estados vizinhos, facilitando suas recíprocas relações.

20ª Este contrato fica sem nenhum efeito, e a Companhia incorrerá além disto na multa de até 20 contos de réis, se dentro de seis meses de sua data não começar as viagens na primeira linha; e na segunda, em prazo maior do que lhe for designado. Os trinta anos de privilégio contar-se-ão do dia em que começarem as viagens.

21ª As obrigações contraídas pela Companhia para com o Governo Imperial, tendentes a regularizar a navegação contratada, serão extensivas para com o Governo Peruano, na parte pertencente ao seu território.

Rio de Janeiro, em 30 de agosto de 1852. Francisco Gonçalves Martins

3. DECRETO Nº 1.055, DE 20 DE OUTUBRO DE 1852: APROVA OS ESTATUTOS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS COM AS MODIFICAÇÕES ABAIXO MENCIONADAS:

Hei por bem, Tendo ouvido a Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, Aprovar os Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, aceitos em reunião da Assembleia Geral dos Acionistas de 9 de setembro último, e assinados pelo Presidente Irineu Evangelista de Souza, com as seguintes substituições dos Artigos 1º, 2º, 8º, 21º e 22º, e supressão do Art. 23.

Art. 1º. A Companhia autorizada pelo Decreto n.º 1.037, de 30 de Agosto último, denominar-se-á – Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas – e durará o tempo de gozo do privilégio.

Art. 2º. Ela tem por objetivo principal o cumprimento das condições de seu contrato; e subsidiariamente, mas sem prejuízo das mesmas condições, poderá promover operações comerciais, ligadas à navegação do Amazonas e afluentes, de que possam resultar vantagens para a Companhia.

Art. 8.º. Para levar a efeito a navegação a que se propõe, a Companhia adquirirá e possuirá barcos de vapor de força e tonelagem suficiente para o bom desempenho do serviço contratado; poderá também possuir os prédios necessários para o estabelecimento de armazéns, oficinas e depósitos nas localidades convenientes; e mais os terrenos concedidos pelo Governo para o dique e colonização, que serão oportunamente medidos e demarcados. Bem como poderá alienar quaisquer propriedades adquiridas, e contratar com Empresas de Colonização, com famílias, ou indivíduos colonos a transferência dos terrenos, que tiver

recebido do Governo, sem prejuízo do ônus da doação, pelo qual ficará sempre responsável a Companhia.

Art. 21º. As deliberações, para propor ao Governo qualquer alteração nos presentes Estatutos, só poderão ser tomadas em Assembleia Geral para este fim expressamente convocada, na qual se ache representada maioria absoluta do fundo da Sociedade, e por dois terços pelo menos dos votos presentes.

Art. 22º. O Empresário cede e transfere à Companhia os privilégios e direitos, que estabelecem as condições anexas ao Decreto N.º 1.037 de 30 de Agosto último, competindo-lhe unicamente uma comissão de dez por cento sobre o fundo da Sociedade em ações, que aumentarão o número destas, designado no Art. 3º, sem que o Empresário tenha direito a qualquer outra indenização pelos serviços que presta à Companhia durante cinco anos.

Outrossim, em aditamento ao citado Decreto N.º 1.037 de 30 de Agosto do corrente ano: Hei por bem Declarar que fica igualmente dependente de aprovação do Corpo Legislativo a parte do contrato a que o mesmo Decreto se refere, em que o Governo se obriga a conceder gratuitamente à Companhia terrenos para Colônias, quando estes não se acharem compreendidos na exceção do Art. 1º, e nas disposições do Art.12º da Lei N.º 601 de 18 de Setembro de 1850.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em vinte de Outubro de mil oitocentos e cinquenta e dois, trigésimo primeiro da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador. Francisco Gonçalves Martins.

4. DECRETO Nº 726, DE 03 DE OUTUBRO DE 1853: APROVA O CONTRATO CELEBRADO PELO GOVERNO PARA NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS.

Hei por bem Sancionar, e Mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembleia Geral Legislativa.

Art. 1º. Fica aprovado o contrato celebrado pelo Governo, em conformidade com a Lei N.º seiscentos e um de 18 de Agosto de 1850, para navegação do rio Amazonas, constante do Decreto N.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852.

O Governo poderá estipular com a Companhia, mediante indenização, o tempo e a forma do resgate do respectivo privilégio, do modo que julgar mais conveniente.

Art. 2º. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em três de outubro de mil oitocentos e cinquenta e três, trigésimo segundo da Independência e do Império. Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador. Luiz Pedreira do Couto Ferraz

5. DECRETO Nº 1.410 DE 8 DE JULHO DE 1854: CONCEDE À COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS TERRENOS DEVOLUTOS À MARGEM DO RIO NEGRO PARA O ESTABELECIMENTO DA PRIMEIRA DAS SESSENTA COLÔNIAS, QUE A DITA COMPANHIA É OBRIGADA A FUNDAR NAS IMEDIAÇÕES DO RIO AMAZONAS.

Atendendo ao que Me requereu o Barão de Mauá, Presidente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e Tendo ouvido a Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado: Hei por bem Conceder à mesma Companhia, nos termos da Condição 14.^a do Decreto n.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852, os terrenos que se acharem devolutos desde o lugar denominado - Ferro - abaixo das Lages, à margem do Rio Negro, até a proximidade da Cidade da Barra do Rio Negro, abrangendo cerca de sete milhas de extensão, ou o que se verificar pela competente medição, para o fim de neles estabelecer a primeira das sessenta Colônias, que a dita Companhia é obrigada a fundar nas imediações do Rio Amazonas.

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em oito de Julho de mil oitocentos cinquenta e quatro, trigésimo terceiro da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador. *Luiz Pedreira do Coutto Ferraz.*

6. DECRETO Nº 1.445, DE 2 DE OUTUBRO DE 1854: INOVA O CONTRATO CELEBRADO PELO GOVERNO IMPERIAL COM A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS.

Tomando em consideração o que Me representou o Barão de Mauá, pedindo inovação do contrato celebrado pelo Governo com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas: hei por bem, em virtude da autorização concedida na segunda parte do Art. 1º do Decreto n.º 726 de 3 de Outubro de 1853, inovar o referido contrato, segundo as condições que com este baixam, assinadas por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu conselho, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido, e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em dois de Outubro de mil oitocentos cinquenta e quatro, trigésimo terceiro da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz.

Condições com que é inovado o contrato com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

1.^a A Companhia renuncia ao privilégio exclusivo que lhe foi concedido pelo Decreto n.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852 para a navegação a vapor no Rio Amazonas; e a quaisquer outras vantagens outorgadas pelo mesmo Decreto que não estejam declaradas no contrato celebrado nesta data com a dita Companhia.

Obriga-se a dita Companhia a navegar o Rio Amazonas e os seus afluentes, considerando entre eles o Tocantins, por meio de Barcos de vapor nas linhas abaixo declaradas, tocando em cada uma delas nos portos que forem designados nos Regulamentos da Companhia de acordo com os Presidentes das Províncias do Pará e Amazonas, e sujeitando-se nesta parte às alterações que forem aconselhadas pelo bem público, combinado com os interesses razoáveis da empresa.

2.^a A primeira linha, que a Companhia se obriga a navegar, partirá da Cidade de Belém, na Província do Pará, até a Cidade da Barra na embocadura do Rio Negro.

Os Vapores, que ela empregar nesta linha, devem ter a capacidade para conduzir duzentas toneladas de carga, além do combustível necessário para viagem, e em beliches pelo menos sessenta passageiros. Terão a marcha regular de doze milhas por hora, salva contrariedades filhas da força das correntes do Rio ou de outras de semelhante natureza; e deverão fazer duas viagens por mês a começar do dia primeiro de Janeiro de mil oitocentos e cinquenta e cinco. E desde esta época começarão a prevalecer as presentes estipulações, continuando a vigorar até então as do contrato anterior.

O Governo pagará à Companhia, de subvenção por viagem redonda no serviço desta linha, a quantia de doze contos de réis por espaço de dezoito anos contados da data acima declarada, ficando entendido que, se a Companhia aumentar o número das viagens não poderá por elas exigir subvenção.

3.^a A segunda linha principiará da Cidade da barra do Rio Negro até a Povoação de Nauta na República do Peru. Nesta linha fará a Companhia as viagens designadas no acordo com o Governo do Peru; e tendo-se já passado o primeiro ano, e devendo findar o segundo no primeiro de Setembro do ano mil oitocentos e cinquenta e cinco, desta data em diante realizará a Companhia seis viagens redondas em cada ano.

Pelo serviço desta linha receberá a Companhia a subvenção que der o Governo do Peru, cujo pagamento com tudo o Governo Imperial garante, realizando-se pela mesma firma estabelecida na condição antecedente, não sendo nunca menor de quarenta contos de réis por ano, repartidos pelo número de viagens.

4.^a Se o serviço desta segunda linha tiver de continuar, o que o Governo Imperial deverá declarar até o fim do ano de mil oitocentos e cinquenta e seis, a Companhia será obrigada pelas mesmas condições a fazer uma viagem cada mês.

5.^a A terceira linha partirá da Cidade de Belém, e seguindo pelo Rio Tocantins, chegará até a Vila Baião, tocando na Cidade de Cameté, onde o Vapor se demorará tanto na ida como na volta seis horas pelo menos.

Os Vapores da mesma linha, além de cômodos para passageiros, devem ter capacidade para carga igual à dos Vapores Marajó e Rio Negro, e nunca menos do que a necessária para carga de setenta toneladas.

O Governo Imperial assegura à Companhia para este serviço uma subvenção até o prazo de dez anos pela seguinte forma: Nos primeiros cinco anos de hum conto de réis por viagem redonda: nos últimos cinco de quinhentos mil réis também por viagem redonda.

6.^a A quarta linha partirá da Cidade da Barra pelo Rio Negro, e terminará em Santa Isabel. Nesta linha levará uma viagem por mês durante os primeiros cinco anos, e duas durante os cinco seguintes, pagando o Governo Imperial a subvenção de cinco contos de réis por viagem redonda durante o primeiro prazo; a de dois contos e quinhentos mil réis no segundo; ficando obrigada a Companhia a fazer com que haja ao menos uma viagem mensal sem subvenção alguma depois que se findar o segundo prazo, e durante o resto do tempo marcado na condição segunda.

Estes Vapores terão cômodos para passageiros e capacidade para a mesma quantidade de carga (setenta toneladas) que os da terceira linha. O Governo Imperial poderá determinar que os Vapores desta linha façam algumas viagens da Cidade da Barra até qualquer ponto do Rio Branco, com tanto que a extensão a percorrer pelo Vapor não seja maior do que a da Barra à Santa Isabel; ficando porém entendido que por este fato não terá a Companhia direito algum a maior subsídio, mas somente à compensação das viagens feitas até o Rio Branco com a diminuição no número de outras tantas à Santa Isabel.

O Governo terá o direito de mandar examinar os Vapores, a fim de verificar se preenchem as condições estipuladas.

7.^a Quando, em consequência de sinistros ou de inconveniente de força maior, os Vapores não completarem viagem redonda, o Governo pagará somente a quantia correspondente à distância navegada, calculada pelo número de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

8.^a Os Vapores da Companhia serão nacionalizados brasileiros, seja qual for o lugar da sua construção, e ficará isenta a aquisição deles de quaisquer direitos de transferência de propriedade ou matrícula. Observar-se-á a respeito de suas tripulações o mesmo que se pratica com as das embarcações nacionais.

9.^a Se a Companhia deixar de realizar o número estipulado de viagens, e nos períodos designados, salva a disposição da Condição 7.^a, não só perderá a quantia correspondente às viagens que de menos fizer, mas também incorrerá na multa, que lhe será imposta pelo Governo Imperial, e cobrada administrativamente, de hum a quatro contos de réis por cada falta, e na pena de perda de subvenção se a navegação for interrompida por mais de seis meses.

10.^a Os Vapores da Companhia transportarão gratuitamente as malas do Correio e a correspondência Oficial, os respectivos Comandantes serão obrigados a recebê-las e entregá-las nas Estações competentes, dando os convenientes recibos, e exigindo-os por sua parte das Agências ou pessoas por estas devidamente autorizadas.

11.^a Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos vapores: 1.^o até o número de quatro passageiros d'Estado, mas sem comedorias: 2.^o até o número de dez praças de pret. (sic), recrutas ou colonos também sem comedorias: 3.^o de quaisquer somas de dinheiro pertencentes aos cofres públicos: 4.^o de uma carga por conta do Governo Imperial não excedente a duas toneladas.

Quando passageiros, tanto de uma como de outra classe acima referidas, forem em número superior ao que fica estipulado, serão suas passagens pagas com abatimento da quarta parte do preço ordinário, segundo a qualidade dos mesmos passageiros; e bem assim por tudo quanto for por ordem do Governo Imperial conduzido, pagará este dez por cento menos do que o preço estipulado para os particulares.

12.^a Em caso de remessa, por parte do Governo Imperial, de pólvora ou de quaisquer outros gêneros sujeitos à explosão, poderá o transporte ser realizado em barcos próprios rebocados pelos Vapores da Companhia, pagando o mesmo Governo por este serviço o frete que for convencionado, contanto porém que a lotação daqueles barcos não exceda de cinquenta toneladas.

13.^a A Companhia organizará e submeterá à aprovação do Governo imperial, até do dia 1.^o de Dezembro do corrente ano, uma tabela definitiva dos preços das passagens e fretes das cargas que por conta dos particulares houver de transportar nos seus Vapores, não lhes sendo lícito alterá-la para mais sem prévia autorização do mesmo Governo.

14.^a São concedidos gratuitamente à Companhia setenta territórios de duas léguas em quadro cada um em terrenos devolutos, sendo dez à margem direita do Rio Javary, dez à ambas as margens e lagos adjacentes do Purús, vinte às margens do Amazonas, dez às margens do Madeira, dez às do Rio Negro e Tapajós, e dez quaisquer outras margens dos afluentes do

Amazonas em que convier à Companhia formar, com aprovação do Governo Imperial, aldeamentos de Índios, Estabelecimentos agrícolas ou industriais.

Os territórios concedidos serão medidos à custa da Companhia na forma do Regulamento das medições de 8 de Maio deste ano.

15.^a Em compensação fica a Companhia obrigada a fundar doze Colônias, sendo uma às margens do Javary, duas às do Purús, quatro às do Amazonas, uma às do Madeira, e quatro às dos Rios Negro e Tapajós, nos lugares que forem aprovados pelo Governo Imperial.

Cada uma destas Colônias terá pelo menos seiscentos colonos importados à custa e diligências da Companhia, todos de origem Europeia, e das Nações que o Governo Imperial designar expressamente para cada uma.

A metade do número das ditas Colônias será fundada pelo menos dentro dos primeiros cinco anos, e o resto dentro dos outros cinco anos ao mais tardar.

16.^a As Colônias, que a Companhia fundar, gozarão das mesmas vantagens concedidas ou que se concederem a iguais Estabelecimentos no Império, uma vez que se não oponham às circunstancias especiais das localidades, e às conveniências administrativas.

17.^a O Governo Imperial dará à Companhia eficaz proteção, na qual se compreende o auxílio de destacamentos militares, sendo verificada pelo mesmo Governo a necessidade das providências.

18.^a São concedidas gratuitamente à Companhia os terrenos de marinha que houver devolutos em frente dos terrenos ou prédios que a mesma Companhia possui na Cidade de Belém, e em quaisquer Povoações ou outras localidades do alto ou baixo Amazonas e seus afluentes, para neles edificar as pontes, telheiros e edifícios que julgar necessários ao abrigo dos passageiros, acondicionamento, embarque e desembarque dos gêneros que transportar, devendo a extensão de tais terrenos ser regulada pelo Governo Imperial.

19.^a A Companhia incorrerá na multa de hum a dois contos de réis, que será imposta e cobrada pela maneira declarada na Condição 9.^a, se faltar a qualquer das condições estipuladas. Palácio do Rio de Janeiro em 2 de Outubro de 1854.

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz.

7. DECRETO Nº 934, DE 29 DE AGOSTO DE 1857: AUTORIZA O GOVERNO A INOVAR O CONTRATO CELEBRADO COM A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS.

Hei por bem Sancionar, e Mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembleia Geral legislativa.

Art. Único. O Governo fica autorizado para inovar o Contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas do modo que julgar mais conveniente.

O Marquês de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em vinte nove de Agosto de mil oitocentos e cinquenta e sete, trigésimo sexto da Independência e do Império.

Com a Rubrica de sua Majestade o Imperador.

Marquês de Olinda

8. DECRETO Nº 1988, DE 10 DE OUTUBRO DE 1857: INOVA O CONTRATO CELEBRADO PELO GOVERNO IMPERIAL COM A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS.

Tomando em consideração o que Me apresentou o Barão de Mauá, pedindo inovação do contrato celebrado pelo Governo com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas – Hei por bem, em virtude da autorização concedida no Decreto N.º 934 de 29 de Agosto último, inovar o referido contrato, segundo as condições que com este baixam, assinadas pelo Marquês de Olinda, Conselheiro d’Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário d’Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em dez de Outubro de mil oitocentos cinquenta e sete, trigésimo sexto da Independência e do império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador

Marquês de Olinda.

Condições à que se refere o Decreto desta data.

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas obriga-se a manter a navegação a vapor nas três linhas de que trata o presente contrato, debaixo das condições seguintes:

1.^a Haverá uma viagem mensal na primeira linha, que principiará em Belém, Capital da Província do Pará, e terminará em Manaus, Capital da Província do Amazonas, com escala por Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Villa Bela e Serpa.

Os Vapores empregados nesta linha terão capacidade para duzentas toneladas de carga, além do combustível necessário para viagem, e acomodações em beliches para sessenta passageiros. Sua marcha regulará doze milhas por hora, salvas as contrariedades provenientes das correntes do rio, ou outras de natureza semelhante.

2.^a A segunda linha será de Manaus até Tabatinga, com escala por Coari, Tefé, Fonte-Boa, Tonantins, e São Paulo; enquanto porém a Companhia tiver contrato com o Governo Peruano chegaram os vapores desta linha até Nauta, na República do Peru. Nesta linha haverá seis viagens redondas em cada ano.

3.^a Na terceira linha, que será de Belém à Cametá, haverá duas viagens mensais.

4.^a O Governo Imperial pagará mensalmente à Companhia pelo serviço das três linhas a quantia de trinta e cinco contos de réis, cujo pagamento será realizado no Tesouro Nacional nos primeiros seis dias de cada mês. Pelo serviço da segunda linha receberá mais a Companhia a subvenção que der o Governo do Peru, enquanto durar o contrato atual, garantindo o Governo Imperial o seu pagamento até a quantia de quarenta contos de réis por ano.

5.^a A quantia de trinta e cinco contos de réis da condição antecedente poderá ser reduzida, passados quinze anos, contados desta data, conforme as circunstâncias em que se achar a Companhia. Mas a redução deverá deixar sempre salvo o dividendo de 12 por cento; ficando entendido que qualquer que seja a hipótese, o Governo não será obrigado nem a aumentar aquela quantia, e nem a fazer bom aquele dividendo.

6.^a Quando, em consequência de sinistros, ou de inconvenientes de força maior, os paquetes da Companhia não completarem a viagem redonda, o Governo parará somente a quantia correspondente à distância navegada, calculada pelo número de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

7.^a Se a Companhia deixar de realizar o número estipulado de viagens, e nos períodos designados, salva a disposição da condição antecedente, não só poderá a quantia correspondente às viagens que de menos fizer, mas também incorrerá na multa, que lhe será imposta pelo Governo Imperial, e cobrada administrativamente, de hum a quatro contos de réis por cada falta, e na pena de perda da subvenção, se a navegação for interrompida por mais de seis meses.

8.^a Os paquetes da Companhia serão nacionalizados brasileiros, seja qual for o lugar de sua construção, ficando isenta a aquisição deles pela Companhia de quaisquer impostos por transferência de propriedade ou matrícula: à respeito de suas tripulações se observará o mesmo que se pratica com as das embarcações de guerras nacionais.

9.^a Os paquetes da Companhia gozarão das mesmas vantagens e privilégios, que tem as embarcações de guerra nacionais, ficando com tudo sujeitos aos regulamentos policiais e devida fiscalização nos pontos para onde conduzirem passageiros ou carga.

10.^a Não será permitido aos paquetes da Companhia demorarem-se nos diversos pontos de escala mais do que o prazo estipulado em uma tabela aprovada pelo Governo.

11.^a Os prazos de demora marcados na referida tabela deverão contar-se do momento em que fundarem os paquetes, quer seja em dia útil, quer feriado; entendendo-se porém que o máximo tempo de demora não é obrigatório, devendo as autoridades locais despachar os paquetes antes de findo ele, sempre que seja possível.

12.^a Quando ocorrer demora maior, a qual nunca terá lugar por parte do Governo sem ordem por escrito da autoridade competente ao agente da Companhia, ou ao comandante do paquete no impedimento ou falta daquele, a parte que ocasionar semelhante demora pagará á outra a quantia de duzentos e cinquenta mil réis por cada prazo de doze horas, que a hora da partida efetiva exceda à da partida ordinária, salvo se por parte da Companhia se der a demora e ela provar que a isso foi obrigada por força maior, e se por parte da autoridade se verificar motivo de natureza transcendente que exija a demora.

A mesma pena, e pela mesma forma, terá lugar relativamente à saída dos paquetes dos contos de partida das três linhas, quando ela se não realizar nos dias marcados.

Só se contará cada prazo de doze horas para imposição da multa estabelecida nesta condição quando excesso da demora passar de três horas.

13.^a Os paquetes da Companhia transportarão gratuitamente as malas do Correio, e a correspondência oficial, sendo os respectivos comandantes obrigados a recebê-las, e entregá-las nas estações competentes, dando os convenientes recibos, e exigindo-os por sua parte das agências ou pessoas por estas devidamente autorizadas.

As repartições dos Correios deverão sempre ter as suas malas prontas a tempo de não retardar a viagem dos paquetes além da hora marcada para a saída, e quando por sua culpa haja demora, sofrerá a mesma repartição a multa de que trata a condição antecedente.

14.^a Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos paquetes:

- 1.º Até o número de quatro passageiros d'Estado, mas sem comedorias;
 - 2.ª Até o número de dez praças de pret. (sic), recrutas, ou vinte colonos, também sem comedorias;
 - 3.º De quaisquer somas de dinheiro pertencentes aos cofres públicos, correndo por conta do Governo os riscos de embarque e desembarque desses dinheiros.
 - 4.ª De uma carga por conta do governo, não excedendo a duas toneladas.
- Quando os passageiros, tanto de uma como de outra classe acima referidas, forem em número superior ao que fica estipulado, serão suas passagens pagas com abatimento da quarta parte do preço ordinário, segundo a qualidade dos mesmos passageiros.
- E bem assim por tudo quanto for ordem do Governo conduzido pagará este dez por cento menos do que o preço estipulado para os particulares.

15.ª A importância dos fretes e passagens que a Companhia tiver de haver, em conformidade com a disposição final da condição antecedente, será paga pela Tesouraria da Província em que a despesa tiver sido autorizada, no prazo de um mês, contado da apresentação da referida conta, vencendo o juro de seis por cento ao ano, se esse prazo for excedido por mais de seis meses.

16.ª O Governo Imperial autorizará aos Presidentes das províncias do Pará e Amazonas para, de acordo com o gerente da Companhia, reverem respectivamente as tabelas de passagens e fretes das cargas particulares nas três linhas de navegação, organizando as tabelas, que começarão logo a pôr-se em prática, mas dependendo da aprovação do Governo. Para a organização das tabelas de fretes da 1.ª linha se tomará por base as que foram aprovadas em 25 de Abril de 1854 pela Presidência do Amazonas, não devendo as taxas das novas tabelas ser inferiores às daquelas, nem aumentados os pontos de escala atuais senão por mútuo acordo.

17.ª O Governo poderá permitir que os Oficiais da Armada Nacional e Imperial comandem os paquetes da Companhia; ficando porém a cargo desta o pagamento das gratificações que convencionar com os referidos Oficiais, os quais perceberão da Fazenda Pública somente o soldo de suas patentes, sem prejuízo de suas antiguidades, enquanto por Lei ou Regulamento não se determinar o contrário.

18.ª São concedidos gratuitamente à Companhia os terrenos de marinha que houver devolutos em frente dos terrenos ou prédios que a mesma Companhia possui na Cidade de Belém, e em quaisquer povoações, ou outras localidades do Alto ou Baixo Amazonas, em que tocarem os paquetes, para neles edificar as pontes telheiros, e edifícios que julgar necessários ao abrigo dos passageiros, acondicionamento, embarque e desembarque dos gêneros que transportar, devendo a extensão de tais terrenos ser regulada pelo Governo.

É igualmente concedido à Companhia na praia denominada Porto do Sal, no Pará, ou em outra qualquer localidade apropriada nos portos do Pará ou Cametá, o terreno de marinha necessário para a construção de um leito onde os paquetes possam limpar o fundo e fabricar; e bem assim um terreno de 12 braças de frente e 30 de fundo, em Tabatinga, para a construção de um telheiro com ponte de embarque na frente.

19.ª A Companhia poderá mandar cortar a lenha necessária para combustível dos vapores em terras devolutas dentro de um raio de duas milhas dos pontos de escala.

20.ª O Governo Imperial mandará quanto antes proceder à colocação das boias e faroletes necessários à segurança da navegação do Amazonas.

21.^a Ficando a Companhia exonerada das obrigações dos contratos anteriores, conservará todavia em pleno domínio os terrenos que já lhe foram concedidos por Avisos de 6 de Outubro de 1854, 23 de Outubro e 12 de Novembro de 1855, e 3 e 19 de Janeiro de 1856.

22.^a O presente contrato durará por espaço de vinte anos, contados da data que começar o serviço pela forma nesse exarado, ficando desde logo de nenhum efeito os contratos anteriores.

Palácio do Rio de Janeiro em 10 de Outubro de 1857.

Marquês de Olinda.

9. DECRETO Nº 2.107, DE 20 DE FEVEREIRO DE 1858. ALTERA A CONDIÇÃO 1ª DO CONTRATO CELEBRADO COM A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS.

Tendo a experiência mostrado a conveniência de se restabelecerem na 1.^a linha de navegação a vapor no rio Amazonas as duas viagens mensais estipuladas na condição 2.^a do contrato aprovados por Decreto n.º 1.445 de 2 de Outubro de 1854, as quais foram reduzidas a uma pela 1.^a condição do contratos posterior aprovados por Decreto n.º 1.988 de 10 de Outubro do ano passado: - Hei por bem para este fim, Aprovar o novo contratos celebrado com a Companhia de Navegação e comércio do Amazonas em data de 17 do corrente mês; e cujas condições com este baixam, assinadas pelo Marquês de Olinda, Conselheiro d Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em vinte de Fevereiro de mil oitocentos cinquenta e oito, trigésimo sétimo da Independência e do Império.

Marquês de Olinda.

10. DECRETO Nº 2591, DE 09 DE MAIO DE 1860: ALTERA AS CONDIÇÕES DO CONTRATO CELEBRADO COM A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS, ANEXO AO DECRETO Nº 1.988 DE 10 DE OUTUBRO DE 1857.

Atendendo ao que me representou o Barão de Mauá, Presidente da Companhia de navegação e Comércio do Amazonas, hei por bem alterar o contrato constante das condições anexadas ao Decreto n.º 1.988 de 10 de Outubro de 1857, elevando de seis a doze o número anual das viagens entre Manaus e Tabatinga, de que trata a condição 2.^a do mesmo contrato, com as novas condições que com este baixam, assinadas por João de Almeida Pereira Filho, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em nove de Maio de mil oitocentos e sessenta, trigésimo nono da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

Condições a que se refere o decreto N. 2.592 de 9 de maio de 1860.

1.^a Em lugar das seis viagens redondas em cada ano de que trata a condição 2.^a do contrato aprovado pelo Decreto n.º 1.988 de 10 de Outubro de 1857, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas obriga-se a fazer uma viagem mensal na 2.^a linha de navegação a vapor de sua empresa, a qual tem princípio na Cidade de Manaus, Capital da província do

Amazonas e acaba em Tabatinga na fronteira no Peru, nos termos e debaixo das cláusulas do referido contrato.

2.^a Além da subvenção que a Companhia atualmente percebe desde que foi estabelecido o serviço pela forma designada na condição antecedente, pagará mais o Governo Imperial mensalmente, e dentro do prazo marcado na condição 4.^a do citado contrato, a subvenção adicional de nove contos de réis.

Palácio do Rio de Janeiro em 9 de Maio de 1860.

João de Almeida Pereira Filho.

11. DECRETO Nº 2.827, DE 14 DE SETEMBRO DE 1861: APROVA OS NOVOS ESTATUTOS QUE DEVEM REGER A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS.

Atendendo ao que Me representou o Barão de Mauá, na qualidade de Presidente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, e de conformidade com o parecer da Secção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 28 de Junho deste ano: Hei por bem Aprovar os novos Estatutos, que devem reger a mesma Companhia, organizados pela Assembleia geral dos acionistas, que com este baixam assinados por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em quatorze de Setembro de mil oitocentos sessenta e um, quadragésimo da Independência e do Império. *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, a que se refere o Decreto desta data

Art. 1º A Sociedade anônima organizada nesta Cidade do Rio de Janeiro no ano de 1852, sob a denominação de Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas tem por objetos principal o cumprimento das obrigações que lhe impõem os seus contratos com o Governo Imperial. Subsidiariamente poderá a Companhia promover ou empreender operações comerciais tendentes a ativar a navegação do Rio Amazonas e seus afluentes.

Art. 2º A duração da Companhia será a dos mencionados contratos, entendendo-se aquela prorrogada, sempre que o Governo Imperial prolongar o prazo destes.

Art. 3º O capital da Companhia será de dois mil contos de réis divididos em dez mil ações de duzentos mil réis cada uma, podendo ser aumentado por deliberação da Assembleia geral dos acionistas, sujeita á aprovação do Governo.

Para completar o capital designado neste artigo poderá a Companhia capitalizar o fundo de reserva, que houver acumulado, recebendo dos acionistas o que faltar para inteirar os dois mil contos de réis até o dia 31 de Dezembro deste ano.

A Diretoria fará publicar com a antecedência necessária pelos jornais da Capital a quantia precisa para perfazer o valor nominal de cada ação.

Art. 4º As ações podem ser livremente vendidas, cedidas ou doadas, mas as transferências só serão válidas, sendo feitas nos livros da Companhia, na presença e com assinatura do cedente e do cessionário ou seus procuradores.

Art. 5º A responsabilidade dos acionistas é limitada ao valor das ações que possuírem.

Art. 6º A Companhia será dissolvida, logo que se verificar a perda de dois terços de seu capital na forma do que dispõe o § 13 do art. 5º do Decreto nº 2.711 de 19 de Dezembro de 1860.

Art. 7º A totalidade dos acionista será representada pela Assembleia geral, que se julgará constituída sempre que, por convite do Presidente publicado nos jornais de maior circulação, se reúnam acionistas que representem um terço do capital da Companhia.

Art. 8º Se no dia marcado não se reunir numero suficiente será a Assembleia geral adiada para outro dia, que se designará por meio de anúncios com a declaração de que nesse dia se julgará constituída a Assembleia geral, qualquer que seja o numero dos acionistas presentes, com tanto que representem um sexto do capital social.

Art. 9º A Assembleia geral se reunirá ordinariamente até o mês de Maio de cada ano para lhe ser presente o relatório, bem como o balanço e contas do ano anterior, que serão submetidas ao exame de uma Comissão de três membros então nomeada.

Logo que esta Comissão tenha concluído os seus trabalhos, será novamente convocada a Assembleia geral para lhe ser lido o respectivo parecer.

Art. 10. O Presidente convocará extraordinariamente a Assembleia geral, toda a vez que o julgar necessário a bem dos interesses da Companhia: e sempre que para um fim designado lhe seja requerida essa convocação por acionistas que representem uma quinta parte do fundo social.

Art. 11. Nas reuniões extraordinárias não se permitirá discussão sobre objeto algum estranho ao da convocação.

Art. 12. A Assembleia geral será presidida pelo Presidente da Companhia, ou por quem o substituir, servindo de Secretario o da Diretoria.

Art. 13. Os votos serão contados na razão de um por dez ações até o numero de vinte votos, máximo que poderá ter qualquer acionista por si, ou como procurador de outrem; no caso de empate terá o Presidente o voto de qualidade.

Só terão direito de votar aqueles acionistas, cujas ações tiverem sido averbadas em seu nome sessenta dias pelo menos antes da reunião.

Art. 14. Os acionistas ausentes poderão fazer-se representar por procuradores, que para terem voto deverão ser também acionistas da Companhia, guardada, porém, a disposição do § 12 do art. 2º da Lei nº 1.083 de 22 de Agosto de 1860.

Art. 15. Na sua primeira reunião ordinária elegerá anualmente a Assembleia geral a Comissão de exame de que trata o art. 9º

Art. 16. A Companhia será administrada por uma Diretoria composta de um Presidente e dois Diretores consultivos, os quais serão eleitos de 3 em 3 anos pela Assembleia geral na sua segunda reunião ordinária, á pluralidade de votos.

Os membros da Diretoria deverão ser acionistas pelo menos de cem ações, as quais serão inalienáveis, enquanto durarem suas funções.

A Diretoria perceberá pelo seu trabalho uma comissão de cinco por cento sobre os lucros líquidos, dividida na proporção de duas partes para o Presidente, e uma para cada Diretor consultivo, na forma do art. 21.

Art. 17. A Diretoria se reunirá, sempre que o Presidente o julgar necessário, e toda a vez que isso lhe for requerido pelos dois Diretores consultivos.

Art. 18. O Presidente da Companhia será substituído em seus impedimentos pelo Diretor mais votado.

Art. 19. Compete ao Presidente da Companhia:

1º Solicitar do Governo Imperial a aprovação de quaisquer alterações nos Estatutos que a regem.

2º Nomear e demitir livremente o Gerente e mais empregados da Companhia, fixando os seus ordenados e gratificações.

3º Celebrar todos os contratos necessários para o desenvolvimento da empresa, e bom desempenho do serviço, quer com o Governo Imperial, quer com outros governos ou particulares.

4º Determinar e regular o método da escrituração, que será feita com a necessária clareza e conservada rigorosamente em dia.

5º Fazer aquisição de tudo, quanto possa interessar á empresa, incluindo bens moveis, semoventes ou de raiz; bem como vendê-los ou por qualquer forma aliena-los, quando isso convenha aos interesses da Companhia.

6º Fazer os regulamentos necessários para a boa execução do serviço, pondo-os logo em vigor.

7º Convocar ordinária e extraordinariamente a Assembleia geral dos acionistas, a que presidirá, bem como ás reuniões da Diretoria.

8º Representar a Companhia em todos os seus direitos e interesses, exercendo livre e geral administração com plenos poderes, compreendidos e outorgados todos sem reserva alguma.

9º Fazer recolher a receita apurada aos cofres de um Banco acreditado, com o qual terá conta corrente aberta, de modo que os fundos disponíveis sejam produtivos de juros.

Art. 20. Servirá de Secretario aquele dos Diretores que o Presidente para tal fim designar, competindo-lhe:

1º Lavrar as atas das reuniões da Assembleia geral e da Diretoria nos respectivos livros.

2º Autenticar com sua assinatura os termos de transferências das ações da Companhia e a correspondência.

Art. 21. Dos lucros líquidos da empresa se deduzirão:

1º Cinco por cento para o fundo de reserva que será criado.

2º A comissão da Diretoria.

3º A quantia equivalente á deterioração do material.

4º O premio do seguro dos paquetes.

O remanescente será dividido semestralmente pelos acionistas, não podendo todavia os dividendos anuais exceder de doze por cento, enquanto o fundo de reserva não representar cinquenta por cento do capital da Companhia.

Tudo quanto exceder de doze por cento dos lucros líquidos que na forma do parágrafo antecedente devem ser divididos anualmente pelos acionistas será levado ao fundo de reserva, enquanto se não realizar a condição final do parágrafo citado.

Dos prêmios de seguros dos seus paquetes, tomando-os a Companhia a si, poderá fazer-se um dividendo adicional, sempre que a sua acumulação os eleve á quantia superior á dos riscos prováveis.

Art. 22. O fundo de reserva é exclusivamente destinado para fazer face às perdas do capital social ou para substituí-lo.

Art. 23. Não se poderá fazer distribuição de dividendos em quanto o capital social, desfalcado em virtude de perdas, não for integralmente restabelecido.

Palácio do Rio de Janeiro em 14 de Setembro de 1861. –

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

12. DECRETO Nº 3.152, DE 11 DE SETEMBRO DE 1863: AUTORIZA A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS PARA ELEVAR A 4.000:000\$000 O SEU CAPITAL DE 2.000:000\$000.

Atendendo ao que me requereu a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, e de conformidade com a Minha Imediata Resolução de 2 deste mês, tomada sobre o parecer da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 30 de Julho último: Hei por bem autorizar a referida Companhia para elevar a 4.000:000\$000 o seu capital de 2.000:000\$000, computando-se no mesmo capital todas as sobras de receita acumuladas até as épocas das respectivas chamadas; devendo porém a dita Companhia: 1.º Distribuir no prazo de 3 anos as 10.000 ações novas, segundo exige o art. 12 do Decreto n.º 2.711 de 19 de Dezembro de 1860; 2.º Conservar sempre no cômputo das sobras de receita um fundo de reserva nunca inferior a 40:000\$000, o qual, findos os 3 anos, continuará a ser aumentado com 5% dos lucros líquidos, na forma do n.º 1 do art. 20 dos estatutos da mesma Companhia.

Pedro de Alcântara Bellegarde, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em onze de Setembro de mil oitocentos sessenta e três, quadragésimo segundo da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Pedro de Alcântara Bellegarde.

13. DECRETO Nº 3.635, DE 21 DE ABRIL DE 1866, APROVA A MODIFICAÇÃO FEITA NO ART. 4º DOS ESTATUTOS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS.

Atendendo ao que me requereu a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, e de conformidade com a minha imediata resolução de 13 de corrente mês, tomada sobre parecer da seção dos negócios do império do conselho de estado, exarado em consulta de 24 de Março último, hei por bem aprovar a modificação feita no artigo 4.º dos estatutos aprovados pelo decreto d.º 2.827 de 14 de Setembro de 1861, ficando o dito artigo concebido nestes termos:

A companhia poderá ter livros para as transferências de suas ações, não só no escritório principal nesta corte, como em qualquer outra praça nacional ou estrangeira; ficando, porém obrigada a recolher mensalmente à recebedoria do município a importância do selo das transferências verificadas fora do império.

Antônio Francisco de Paula Souza, do meu conselho, ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, 21 de Abril de 1866, 45.º da independência e do império. Com a rubrica de sua Majestade o Imperador.
Dr. Antônio Francisco de Paula Souza.

14. LEI PROVINCIAL Nº. 158, DE 7 DE OUTUBRO DE 1866 - AUTORIZA O PRESIDENTE DA PROVÍNCIA A CONTRATAR COM ALEXANDRE PAULO DE BRITO AMORIM, OU COM OUTRO QUALQUER, A INCORPORAÇÃO DE UMA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NOS RIOS MADEIRA, PURUS, E NEGRO.

Gustavo Adolfo Ramos Ferreira, 1º vice-presidente da Província do Amazonas,

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembleia Legislativa provincial decretou e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1º O presidente da província fica autorizado a contratar com Alexandre de Paulo de Brito Amorim ou com qualquer outro, a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro.

Art. 2º Esta companhia durará pelo tempo de vinte e cinco anos; sua diretoria será estabelecida nesta capital, onde deve ser o ponto de partida dos vapores.

Art. 3º Incorporada a companhia, seja qual for a procedência dos seus capitais, fica sendo brasileira, e seus vapores, tripulação e escritório isento de qualquer imposto provincial.

Art. 4º Como subvenção à companhia o presidente da província fará arrecadar o imposto de 3 % adicionais sobre todo e qualquer gênero que se exportar da província, sendo este imposto cobrado especial e separadamente pela administração da fazenda provincial e coletorias e entregue trimestralmente por aquela repartição à companhia.

Art. 5º Quando o resultado da cobrança do imposto de 3%, de que trata o artigo antecedente, exceder a soma de cento e vinte contos de réis, reverterá o excesso a favor dos cofres da província.

Art. 6º Sobre estas bases o presidente da província formulará o respectivo contrato, que será intransferível, independente da aprovação da assembleia, e os estatutos da companhia serão feitos também de acordo com elas.

Art. 7º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Mando portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. O Secretário da Província a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palácio da Presidência da Província do Amazonas, na cidade de Manaus, aos 7 dias do mês de outubro de 1866, 45º da Independência e do Império.

Gustavo Adolfo Ramos Ferreira. João Leovegildo da Silva Sarmento a fez. Nesta secretaria da Província do Amazonas foi a presente lei selada e publicada, aos 7 dias do mês de Outubro de

1866. O Secretário interino, João Manoel de Souza Coelho. Registrada à folhas do livro de semelhantes. Secretaria da presidência da província do Amazonas, 7 de Outubro de 1866. Servindo de oficial-maior, Raimundo Antônio Fernandes.

15. DECRETO N.º 3898, DE 22 DE JUNHO DE 1867: APROVA AS CLÁUSULAS DO CONTRATO PARA A NAVEGAÇÃO A VAPOR NOS RIOS MADEIRA, PURÚS E NEGRO.

Atendendo ao que me requereu Alexandre Paulo de Brito Amorim, e tendo ouvido o parecer da Seção dos Negócios do Império e Fazenda do Conselho de Estado exarado em Consulta de 20 de março último, hei por bem aprovar as clausulas que devem servir de base ao contrato para a navegação por vapor nos rios Madeira, Purus e Negro e que com este baixam, assinadas por Manoel Pinto de Souza Dantas, do meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em vinte dois de Junho de mil oitocentos e sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Cláusulas para a navegação dos rios Madeira, Purús e Negro, a que se refere o Decreto n.º 3898 desta data.

Clausula 1.^a

Alexandre Paulo de Brito Amorim obriga-se a organizar, dentro do prazo de seis meses contado da data de aprovação deste contrato, uma companhia anônima, cujo fundo social não poderá ser menor de 800:000\$000, a qual se encarregará da navegação por vapor nos rios Madeira, Purus e Negro, segunda as condições estipuladas neste contrato.

Clausula 2.^a

Se dentro do prazo acima estabelecido não estiver organizada a Companhia, este contrato ficará de nenhum efeito.

Clausula 3.^a

A companhia deverá começar a navegação contratada dentro do prazo de seis meses contado da data da aprovação de seus Estatutos. Este prazo poderá ser prorrogado por outros seis meses, se a companhia se sujeitar a uma multa de 2:000\$000 no mínimo e 10:000\$000 no máximo por cada mês de prorrogação, imposta administrativamente pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Findos os seis meses adicionais, se a navegação não começar, fica *ipso facto* rescindindo o contrato.

Clausula 4.^a

A companhia obrigar-se-á-, durante o prazo deste contrato, a sustentar uma linha de navegação por vapor em cada um dos mencionados rios, a qual começará no porto da Cidade de Manaus e estender-se-á na linha do Madeira até Santo Antônio; na do Purús até as barrancas de Hyutanahan; e na do Negro até Santo Isabel.

Depois de realizada a primeira viagem redonda em cada uma destas linhas a Presidência da Província do Amazonas, de acordo com a companhia, designará os pontos intermédios para as respectivas escalas, e solicitará a competente aprovação do Ministério da Agricultura.

Clausula 5.^a

A navegação das linhas do Madeira e do Purus começará logo com 12 viagens redondas por ano, e a do rio Negro no ano seguinte ao do começo daquelas, e durante os nove primeiros anos terá somente seis viagens redondas por ano, e daí em diante 12.

Clausula 6.^a

Para serviço destas linhas a companhia comprará pelo menos quatro vapores, especialmente construídos para esta navegação, com todos os melhoramentos da construção moderna, e com solidez e perfeição que possam ser, no caso de necessidade, armados em navios de guerra.

Os vapores das linhas do Madeira e do Purus deverão ter acomodações para 30 passageiros de ré e 50 de proa, capacidade para transportar 160 toneladas de carga, além do combustível; os da linha do rio Negro terão acomodações para 15 passageiros de ré e 30 de proa, e capacidade para 80 toneladas de carga além do combustível. Todos terão o calado necessário para que possam navegar os referidos rios em qualquer estação do ano, e a marcha de nove milhas na subida dos rios.

Clausula 7.^a

Cada um dos vapores empregados nesta navegação terá a seu bordo os sobressalentes, aprestos, material, objetos do serviço de passageiros e o numero de Oficiais, maquinistas, foguistas, pessoas de equipagem e de serviço que forem necessárias.

Clausula 8.^a

Não serão aceitos nem empregados nesta navegação os vapores que não estiverem nas condições das clausulas anteriores.

O Ministério da Agricultura nomeará peritos para os examinar, e organizar a tabela das pessoas e objetos de que fala a clausula anterior, e bem assim para marcar a lotação de cada vapor tanto a respeito dos passageiros, como a respeito da carga.

A infração desta clausula sujeita a companhia à multa de 250\$ a 500\$000, que dobrará no caso de reincidência, e dará lugar á rescisão do contrato ou à imposição de uma multa de 10:000\$000, a arbítrio do Ministério da Agricultura no caso de transgressão pela quarta vez.

Clausula 9.^a

A Presidência da Província do Amazonas fará examinar os vapores da companhia empregados nesta navegação sempre que for conveniente e ordinariamente quatro vezes por ano.

Clausula 10.^a

A companhia organizará e apresentará a aprovação do Ministério da Agricultura por intermédio da Presidência da Província do Amazonas as tabelas dos preços das passagens e dos fretes das cargas, devendo fazer uma tabela para a subida e outra para a descida dos rios. Estas tabelas serão revistas de três em três anos, e poderão ser alteradas de acordo com a companhia empresária.

Clausula 11.^a

Serão marcados em tabela aprovada pela Presidência da Província os dias de partida dos vapores de cada linha, e os prazos de demora em casa uma das linhas, de modo que as partidas e entradas dos vapores da companhia nas três linhas de navegação coincidam com as chegadas e saídas dos vapores da companhia de navegação do Amazonas para que fique ligada toda a navegação.

Clausula 12.^a

Os prazos de demora de que fala a clausula anterior contar-se-ão do momento em que os vapores fundarem, quer seja em dia útil, que em domingo ou dia feriado.

Clausula 13.^a

Ocorrendo maior demora do que a que for fixada, cuja prova contra o Governo só poderá ser dada pela apresentação de ordem escrita de autoridade competente, a parte que ocasionar a demora pagará à outra parte a quantia de 50\$000 nas primeiras quatro horas da demora; de 150\$000 se a demora exceder deste prazo, e da oitava hora de demora em diante a de 250\$000 por prazo de 12 horas que a partida efetiva exceder da hora da partida ordinária, salva se a demora for produzida por causa de força maior, que por parte do Governo só pode ser admitida nos casos de sedição, rebelião, ou qualquer perturbação da ordem pública que ocorra.

A mesma pena será imposta por igual forma na hipótese dos vapores saírem do porto inicial da navegação nos dias e horas marcados.

Clausula 14.^a

A repartição do Correio providenciará em que ordem a que todas as Estações respectivas que se aproveitarem destas linhas tenham sempre prontas a tempo as malas da correspondência, a fim de não se retardar por essa causa a partida dos vapores. E quando por sua culpa houver demora a mesma repartição incorrerá na multa da clausula anterior.

Clausula 15.^a

Os comandantes dos vapores conduzirão de terra para bordo as malas do Correio e os ofícios das autoridades, e quando chegarem aos portos das escalas as levarão às estações do Correio ou as entregarão aos respectivos Agentes, que se lhes apresentarem a bordo devidamente autorizados para cabê-las, passando e exigindo recibo das malas e ofícios que receberem e entregarem.

Clausula 16.^a

A companhia pagará a multa igual à subvenção que teria de receber no caso de deixar de fazer qualquer das viagens a que se obriga por este contrato, salvo provando força maior, que empeça a navegação.

No caso de haver por motivo de inavegabilidade dos vapores da companhia, necessidade de fretar vapores da companhia, necessidade de fretar vapores para o serviço destas linhas, a companhia deverá previamente obter da Presidência permissão para fazer o fretamento, a qual lhe não será dada se houver vapor em condições mais favoráveis do que o proposto.

Clausula 17.^a

A companhia obriga-se a transportar gratuitamente:

- 1.º As malas do Correio na conformidade da lei em vigor.
 - 2.º Um Agente do mesmo Correio, quando assim convier ao serviço público e for determinado pelo Ministério da Agricultura.
 - 3.º As somas de dinheiro remetidas pelo Governo de uns para os outros pontos das escalas da companhia.
 - 4.º O Agente que o Governo nomear para inspecionar a navegação subvencionada, quando o mesmo Agente viajar por objeto do serviço da mesma navegação.
- Tanto a este como ao Agente do Correio, a companhia dará gratuitamente comedorias enquanto durar a viagem.

5.º A Presidência da Província do Amazonas poderá dispor em casa viagem de 7 passagens gratuitas, sendo 2 de ré de 1.ª classe e 5 proa.

Clausula 18.ª

No preço das passagens e cargas do Governo Geral ou Provincial, a companhia fará um abatimento de 30% de que for estabelecido na tabela de que trata a clausula 10.ª

O mesmo abatimento se fará nas passagens dos colonos que forem transportados por conta do Governo ou da Província, e nos fretes das maquinas e utensílios de lavoura.

As sementes que forem enviadas pelo Governo para serem distribuídas gratuitamente só pagarão frete pelo peso que exceder a 20 arrobas em cada viagem.

Clausula 19.ª

A companhia obriga-se a por em seus vapores à disposição do Governo, quando assim convier ao sérvio público, por fretamento. Se as partes contratantes não chegarem a um acordo acerca do preço em qualquer das hipóteses acima declaradas, proceder-se-á a arbitragem, nomeando cada uma delas seu arbitro, os quais principiarão por designar um terceiro para decidir definitivamente no caso de divergência entre si.

O laudo dos árbitros em qualquer das hipóteses obriga a ambas as partes.

Clausula 20.ª

Fica concedida à companhia a subvenção anual de 96:000\$000 por parte da Fazenda nacional, além da subvenção da Província do Amazonas.

A viagem redonda na linha do Madeira é de 1.246 milhas, na do Purus de 1.685 e na do Rio Negro 846.

Nesta conformidade o preço de cada milha será para as duas linhas, no 1.º ano do contrato, de 2\$729, importando a subvenção por viagem redonda na linha do Madeira em 3:400\$335 e na do Purus em 4:599\$665.

No 2.º ano do contrato o preço da milha será de 2\$385,

e o da viagem redonda para a linha do Madeira.....	2:971\$710
----------------------------------------------------	------------

Para a do Purús.....	4:081\$725
----------------------	------------

Para a do Negro.....	2:017\$710
----------------------	------------

Do 11.º ano em diante o preço da subvenção de cada milha será de 2\$118, e o da viagem redonda na linha do Madeira de	2:639\$028	do Purus
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------	----------

de.....	3:568\$830	do Negro
de.....	1:711\$828	

O pagamento da subvenção será feito na Tesouraria de Fazenda da Província do Amazonas por viagem terminada, sob atestado do Administrador do Correio da Província que declarará nele haver companhia cumprindo todas as clausulas deste contrato.

Clausula 21.ª

O Governo concede à companhia o domínio útil de 60 braças de marinhas no porto Manaus no lugar designado pela Presidência da Província para construir seus armazéns, depósitos, officas, etc., e bem assim uma ponte sólida de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

Logo que a companhia deixar de fazer o serviço da navegação de que se trata pagará o arrendamento que for arbitrado pela Presidência da Província pelo uso deste terreno.

Clausula 22.^a

Fica também concedida à companhia permissão para cortar a lenha que for necessária para o consumo dos seus vapores nos terrenos devolutos sitos às margens dos rios.

Clausula 23.^a

Fica-lhe ainda concedida a isenção dos direitos de consumo para os objetos que importar para o serviço da navegação, que, pelo regulamento n.º2647 de 10 de Setembro de 1860 podem ser isentos pelo Governo Imperial dos ditos direitos.

O Governo se obriga, além disso, logo que a companhia requerer, a solicitar do Poder Legislativo a isenção dos mesmos direitos não só para o material e sobressalentes que os empresários importarem pelo prazo de um ano; mas também durante todo o prazo da duração do contrato para os materiais destinados ao maneiio, concerto e perfeição das maquinas da empresa.

Para a execução desta clausula a companhia submeterá com a necessária antecedência ao Tribunal do Tesouro, por intermédio da Presidência da Província do Amazonas, a relação dos objetos que carecer importar com a declaração das quantidades e qualidades de cada artigo.

O tribunal, se entender conveniente, poderá eliminar alguns dos ditos artigos ou reduzir sua quantidade.

De sua decisão haverá recurso para o Conselho de Estado.

Clausula 24.^a

Os paquetes que a companhia vier a adquirir; seja qual for o lugar de sua construção, serão nacionalizados brasileiros e como tais ficam isentos de pagar imposto algum por transferência de propriedade ou por matrícula.

Clausula 25.^a

Se em consequência de sinistros ou de força maior os vapores de qualquer das linhas de navegação não concluírem a viagem redonda, a companhia só terá direito à parte da subvenção correspondente à extensão navegada, segundo as bases estabelecidas na clausula 20.

Fica entendido que se a demora que for necessária para o reparo dos estragos causados pela força maior não exceder de oito dias e o vapor continuar até o fim da viagem e satisfazer todas as clausulas deste contrato, entender-se-á que completou a viagem redonda para o fim de receber a subvenção total.

Clausula 26.^a

Este contrato durará por 20 anos, não podendo ser alterado durante os 10 primeiros anos, salvo acordo em contrário; e ficando sujeito à revisão de 5 em 5 anos para o fim de ser diminuída a subvenção do Governo Geral desde que a subvenção da Província do Amazonas atingir e exceder à metade do máximo estabelecido na Lei Provincial n.º 158 de 7 de Outubro de 1866, e se verificar pelo desenvolvimento do comércio e indústria do país, que podem ser diminuídos os encargos do Tesouro.

Clausula 27.^a

A companhia obriga-se a entrar para o Tesouro Nacional com a porcentagem proporcional à sua subvenção, que for marcada pelo Ministério da Agricultura para o pagamento de um Inspetor Geral da navegação subvencionada, no caso do governo Imperial se deliberar a criar esta comissão.

Esta porcentagem será assim estabelecida: decretada a despesa que se terá de fazer com a Inspeção, será dividida por cada conto de réis que o Estado pagar de subvenção às empresas de navegação.

A companhia pagará tantas quotas quantos forem os contos de réis de sua subvenção.

Clausula 28.^a

O abandono do serviço contratado pela companhia ou a sua interrupção por mais de um mês em toda a linha ou parte dela, sem ser por efeito de força maior, dará lugar à cobrança de todas as despesas que o governo fizer para a continuação do referido serviço, durante o tempo do abandono ou por todo o tempo do contrato, e em todo o caso a multa equivalente a 50% das mesmas despesas.

Clausula 29.^a

Para a garantia dos pagamentos e multas estabelecidas neste contrato fica hipotecado ao governo Imperial a um dos vapores da Companhia, o qual será previamente designado.

Palácio do Rio de Janeiro em 22 de Junho de 1867.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

16. DECRETO Nº 4.374, DE 25 DE MAIO DE 1869: AUTORIZA A INCORPORAÇÃO DA COMPANHIA FLUVIAL DO ALTO AMAZONAS E APROVA OS RESPECTIVOS ESTATUTOS.

Atendendo ao que Me requereu a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, devidamente representada e Tendo ouvido o Parecer da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 25 de Março do corrente ano, hei por bem Conceder-lhe a necessária autorização para funcionar e Aprovar os respectivos Estatutos, que com este baixam, acompanhados das modificações constantes da referida Consulta e assinadas por Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do rio de Janeiro, em vinte e cinco de Maio de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitava da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Modificação a que se refere o Decreto n.º 4.374 desta data, feitas nos Estatutos da Companhia Fluvial do Alto Amazonas.

1.^a Art. 1.º A Companhia incorporada em 13 de Novembro de 1867, na Cidade de Belém, da Província do Pará, em virtude da lei Provincial do Amazonas, n.158 de 7 de Outubro de 1866, e do Decreto n.3898 de 22 de Junho de 1867, denominar-se-á – Companhia Fluvial do Alto Amazonas -, durará por vinte anos na forma do art. 26 do decreto citado.

2.^a Art. 2.º A sede da gerência da Companhia será na Cidade de Manaus, nos termos do art. 2.º da Lei Provincial n.158 de 7 de Outubro de 1866.

3.^a Art. 4.º A companhia tem por fim a navegação a vapor nos rios Madeira, Purús e Negro, segundo as cláusulas 1 e 4 do Decreto n.3898 de 22 de Junho de 1867.

4.^a Art.13. A Companhia poderá continuar além do termo de contrato, se assim lhe convier e obtiver do Governo Imperial a necessária autorização ou entrar em liquidação antes de findo o prazo estabelecido no art. 1.º, nos casos seguintes: (Seguem-se os diversos parágrafos.)

5.^a Art. 15, § 2.º Nenhum acionista terá mais de dez votos, seja qual for o número de ações que possuir.

6.^a Art.25, § 4.º Dirigir a escrituração da Companhia de modo que se faça em forma mercantil e por partidas sobradas, e esteja sempre em dia.

§ 7.º Propor á Diretoria o número e categoria dos empregados ao serviço da Companhia, nomear e demitir livremente os que lhe forem subordinados e fixar os respectivos ordenados; ficando tudo sujeito á aprovação da Assembleia Geral dos acionistas.

§ 9.º Representar a Companhia perante as autoridades na Província do Amazonas, e ali demandar e ser demandada, precedendo autorização da Assembleia Geral dos acionistas para as transações que se tornarem necessárias.

7.^a Fica alterada a ordem dos art. 24 a 28. Os 26, 27 e 28 passarão a ser 24, 25 e 26, e os 24 e 25, 27 e 28.

8.^a Art. 27, §1.º Designar o estabelecimento de crédito para depósito dos fundos de reserva e deterioração do material, e bem assim dos saldos de receita e despesa; designar também o estabelecimento para o seguro dos vapores da Companhia.

§ 4.º Nomear, responsabilizar, suspender e demitir o gerente quando por infração do parágrafo antecedente ou má gestão dos negócios, proveniente de ignorância, falta a energia ou pouco zelo resultem à Companhia prejuízos que razoavelmente pudessem ter sido evitados, sendo lícito ao gerente recorrer para a assembleia dos acionistas, que dará ou negará provimento ao recurso, o qual não terá efeito suspensivo.

§ 5.º Solicitar á assembleia geral ou ao Governo Imperial, quando competentemente autorizado, a isenção de direitos, de conformidade com o contrato.

9.^a Art. 29, § 1.º Convocar a reunião da assembleia geral, quer ordinária, quer extraordinariamente. A convocação, exceto os casos marcados nos Estatutos, será feita com antecedência de vinte dias, e por anúncios publicados três vezes nos jornais mais lidos do Pará e Amazonas.

10.^a Fica suprimido o art. 39.

Palácio do Rio de Janeiro, em 25 de Maio de 1869. *Joaquim Antão Fernandes leão.*

ESTATUTOS DA COMPANHIA FLUVIAL DO ALTO AMAZONAS

TÍTULO I.

Art. 1.º (Modificado).

Art. 2.º (Modificado).

Art. 3.º. O capital da companhia será de 800:000\$000, estipulados no art. 1.º do contrato feito com o Governo Imperial, em 10 de Julho de 1867, e dividido em oito mil ações de 100\$000 cada uma, podendo, entretanto, ser elevado a 1.500:000\$000, se assim o julgar preciso a assembleia geral dos acionistas, e precedendo autorização do Governo.

Art. 4.º (Modificado).

Art. 5.º Para o desempenho de seus encargos, terá a companhia os barcos a vapor da tonelagem e força nunca menores das estipuladas nos seus contratos, e mais aqueles que forem precisos, sob proposta do gerente e aprovação da diretoria, quando pela urgência do tempo, ou de outra imperiosa necessidade, se não possa ouvir a assembleia geral.

Art. 6.º No caso de se haver de emitir novas ações, para elevar o capital inicial (Art. 3.º) serão estas vendidas em leilão mercantil.

Art. 7.º Os acionistas que não acudirem às respectivas chamadas no tempo que para isso for prescrito, perderão em benefício da Companhia as ações que possuírem, e bem assim as entradas já realizadas, que serão adicionadas ao fundo de reserva. Exceto, porém, os casos em que ocorrerem circunstâncias extraordinárias, e forem justificadas dentro de 60 dias, perante a Diretoria, que poderá remi-los da falta, sujeitando o justificante à multa de 1% ao mês pela mora, com recurso em qualquer caso para Assembleia Geral na primeira reunião.

Art. 8.º As ações que, caindo em compromisso, não for este levantado nos termos do artigo antecedente, reverterão em proveito da Companhia, e serão oportunamente vendidas, adicionando-se o lucro, se o houver, ao fundo de reserva.

Art. 9.º Os subscritores das ações emitidas e por emitir, até o limite do capital atual da Companhia, entrarão no momento da subscrição com prestação de 5% do valor nominal que, nos termos do art. 218 do Código do Comércio, servirá de maior garantia à subscrição.

Art. 10. Logo que forem aprovados estes estatutos, far-se-á a primeira chamada de 10% do valor nominal de cada ação, e outra de igual valor com o intervalo de dois meses, precedendo sempre os anúncios de que trata o art. 38. As outras chamadas serão realizadas quando e como o resolver a diretoria, guardando-se porém sempre entre uma e outra chamada um intervalo nunca menor de três meses.

Art.11. A transferência das ações só pode verificar-se depois de realizados 25 % do seu respectivo capital, e somente se operará por ato lançando no Registro da Companhia, com assinatura das partes contratantes, ou de seus procuradores, munidos de poderes especiais.

Art. 12. Os acionistas só respondem pelo valor de suas ações (Código Comercial art. 298), as quais poderão ser doadas, vendidas, cedidas, hipotecadas, legadas ou por qualquer outra forma transferidas nos termos do artigo antecedente.

Art. 13. (Modificado)

§ 1.º Por falência ou quebra.

§ 2.º Quando se verificar a perda de dois terços do capital social.

§ 3.º Quando for provada a impossibilidade de ser preenchido, ou por insuficiência do capital, ou por qualquer outra causa, o intento e fim social.

§ 4.º No caso de ultrapassar o círculo de suas operações traçado por estes estatutos, ou de serem dirigidas de um modo contrário às condições e regras põe eles estabelecidas, ou pela Lei n.º 1083 de 22 de Agosto de 1860.

Art. 14. A dissolução da Companhia, nestes casos, só poderá ser resolvida em assembleia geral, quando presentes acionistas que representem dois terços do capital social, prescrevendo a mesma assembleia o modo por que em tal caso se deva fazer a liquidação, e observando-se as disposições do art. 338 do Código do Comércio, e do art. 58 n.º 5 do Regulamento n.º 738 de 25 de Novembro de 1850, ou judicialmente nos casos do artigo antecedente, a requerimento de qualquer dos acionistas, e finalmente por lhe ser cassada a autorização no caso da violação destes estatutos, e da citada lei n.º 1083.

TÍTULO II. DA ASSEMBLÉIA GERAL.

Art. 15. A assembleia geral compor-se-á de todos os acionistas, que nos termos destes estatutos, constituem a companhia, observando-se o seguinte:

§ 1.º Um voto por cada dez ações.

§ 2.º (Modificado).

§ 3.º Os acionistas que possuírem menos de dez ações terão ingresso na assembleia geral, e poderão discutir e propor qualquer indicação; não poderão votar.

Art. 16. A assembleia geral se reputará regularmente constituída, logo que estiverem presentes acionistas em número que representem duas mil ações, salvo quando tiver de deliberar sobre a matéria dos art. 3, 14 e 27, § 1.º, para o que deverão estar reunidos acionistas representem ao menos dois terços do capital social.

Art. 17. A assembleia geral reunir-se-á ordinariamente na 3.ª dominga de Março de cada ano, e ser-lhe-á por essa ocasião presente o relatório da diretoria balanços, e quaisquer outros esclarecimentos concernentes á gestão da Companhia.

Art. 18. Será convocada extraordinariamente:

§ 1.º Sempre que o solicite a diretoria e requeira o gerente.

§ 2.º Quando acionistas possuidores de mil ações o *requeiram*, declarando o motivo da convocação, a qual não lhes poderá ser nada.

Art. 19. Aos acionistas, em sessão da assembleia geral, é permitido o exame amplo e detalhado de todos os negócios da Companhia, exceto porém os casos de reunião extraordinária, em que será permitida unicamente a discussão e exame do fato ou fatos, que tiverem motivado a sua convocação.

Art. 20. Quando a assembleia geral se não puder reunir por falta de número, nos termos do art. 16, o Presidente fará nova convocação com o intervalo nunca menos de vinte e cinco dias, e serão válidas quaisquer deliberações tomadas, seja qual for o número de acionistas que se reunir. Nos casos porém dos art. 3.º, 14 e 27, § 1.º; será precisas segunda, terceira e quarta convocação, com espaço de vinte dias para a primeira, quarenta para a segunda, e sessenta para a terceira, sendo então válidas as deliberações tomadas, seja qual for o número de acionistas presentes.

Art. 21. Serão admitidos a votar:

§ 1.º os tutores por seus pupilos.

§ 2.º Os maridos por suas mulheres.

§ 3.º O pai pelo filho menor.

§ 4.º O curador pelo interdito ou curatelado.

Art. 22. Os acionistas que forem por pacto translatício, nos termos do art. 11, só serão admitidos a votar por três meses depois de feita a transferência das respectivas ações no registro da Companhia.

Art. 23. Compete à assembleia geral:

§ 1.º Alterar ou reformar os estatutos da Companhia, submetendo-os assim modificados á aprovação do governo.

§ 2.º Eleger seu Presidente e Secretários, bem como os membros da diretoria.

§ 3.º Eleger uma comissão de três membros, que tenha a seu cargo a revisão de todos os balanços e balancetes apresentados á diretoria e por esta á assembleia geral, como relação à economia da Companhia – n.º 1.- Esta comissão instituirá sobre eles minucioso exame, e dará à assembleia geral, em sua primeira reunião, conta motivada de tudo, moralismo ao mesmo tempo a receita e despesa da Companhia.

§ 4.º Aprovar ou desaprovar o dividendo do primeiro semestre do ano econômico feito pela diretoria. Também aprovará ou desaprovará o parecer da comissão do exame de contas.

§ 5.º Autorizar a compra de vapores e mais material flutuante, construção de armazéns e ponte, como dispõe o contrato geral e bem assim a compra de prédios ou terrenos necessários para uso e serviço da Companhia.

TÍTULO III. DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA.

Art. 24. A administração da Companhia e confiada a um gerente na Cidade de Manaus.

Art.25. Ao gerente da Companhia compete:

§ Apresentar anualmente até 15 de Fevereiro de cada ano ao Presidente da diretoria um relatório circunstanciado e demonstrativo de todos os negócios terminados, ou pendentes, relativos ao ano findo, e bem assim tudo quanto possa interessar aos associados.

§ 2.º Apresentar igualmente ao Presidente da diretoria um balanço semestral da recita e despesa da Companhia até 15 de Fevereiro e Agosto de cada ano, e bem assim um balancete mensal contendo a receita e despesa de cada mês.

§ 3.º Franquear á diretoria, ou qualquer de seus membros ou preposto a escrituração e balanços da Companhia, sempre que o solicite.

§ 4.º (Modificado).

§ 5.º Propor à diretoria a compra de vapores construção de oficinas e armazéns, aquisição de prédios e terrenos, e bem assim como sua autorização prover a Companhia do material preciso ao serviço da navegação e suas dependências.

§ 6.º Executar e fazer executar os estatutos da Companhia, e mais regulamentos peculiares, e indicar qualquer reforma ou alteração que lhe pareça conveniente.

§ 7.º (Modificado).

§ 8.º Confeccionar, de acordo com o Governo, as tabelas de fretes e passagens, nos termos prescritos no contrato.

§ 9.º (Modificado).

§ 10.º Organizar os regulamentos peculiares ao serviço da Companhia, submetendo-os á aprovação da diretoria.

§ 11.º Exigir fiança ou caução dos empregados que tiverem sob sua guarda dinheiro ou valores da Companhia, e bem assim solicitar da diretoria o seu concurso para o bom desempenho de suas atribuições, quando o julgue preciso aos interesses da Companhia.

DA DIRETORIA

Art. 26. Haverá uma Diretoria nomeada pela assembleia geral, e composta de um Presidente e dois Secretários.

Art. 27. À diretoria compete:

§ 1.º (Modificado).

§ 2.º Examinar por um de seus membros ou preposto a gerência da Companhia e suas dependências, escrituração, caixa, e tudo o quanto possa interessar aos associados.

§ 3.º Examinar se os contratos celebrados com o Governo são fielmente executados, bem como os estatutos, deliberações da assembleia geral, e regulamentos peculiares.

§. 4.º (Modificado).

§ 5.º (Modificado).

§ 6.º Organizar com os balanços e balancetes do gerente, de que trata o art. 28, § 2.º, outro com que se ache habilitada a marcar e realizar os dividendos que dever ser distribuídos pelos acionistas nos meses de Setembro e Março de casa ano.

§ 7.º Representar a Companhia, tratar com o Governo em seu nome, demandar e ser demandada transferir ou deixar transferir, conforme julgar mais conveniente aos seus interesses. No Amazonas esta faculdade é por exceção conferida também ao gerente. (§ 9.º do art. 25.)

§ 8.º Esclarecer o gerente todas as vezes que for consultada, sendo suas decisões obrigatórias para o mesmo.

Art. 28. AO membro da diretoria ou preposto que, nos termos do § 2.º do art. 27, tiver de fiscalizar os interesses da Companhia, será arbitrada uma gratificação razoável pela mesma diretoria.

DO PRESIDENTE E SECRETÁRIOS

Art. 29. Ao Presidente da assembleia compete:

§ 1.º (Modificado).

§ 2.º Abrir a sessão, encerrá-la, conceder a palavra, dar direção aos trabalhos, manter a ordem, assinar com o Secretário o expediente que for expedido em nome da assembleia geral.

§ 3.º Ler o relatório da gestão da Companhia, e comunicar as deliberações da assembleia geral à diretoria para que as cumpra e faça cumprir.

§ 4.º A nenhum acionista o Presidente permitirá faltar mais de três vezes sobre o mesmo assunto, que poderão sempre responder às arguições que lhes forem feitas.

Art. 30. Ao 1.º Secretário compete:

§ 1.º verificar a legitimidade dos acionistas e fazer a chamada dos mesmos.

§ 2.º Lavrar as atas da assembleia geral, assiná-las com o Presidente, substituindo-o na sua falta ou impedimento.

Art. 31. Ao 2.º Secretário compete:

§ 1.º Apurar e verificar a votação.

§ 2.º Substituir o 1.º Secretário.

Art. 32. O acionista imediato em votos na eleição de Secretário substituirá o segundo no seu impedimento ou falta, e assim sucessivamente.

TÍTULO IV. DOS DIVIDENDOS E FUNDOS DE RESERVA.

Art. 33. Dos lucros líquido de operações efetivamente concluídos no respectivo semestre, se deduzirão em cada semestre, primeiramente 3% para o fundo de reserva, que é destinado a fazer face às perdas do capital ou a substituí-lo, e 5 % para deterioração do material; o restante será dividido pelos acionistas, guardada a disposição do 2.º membro do § 17 do art. 5.º do decreto n. 2711 de 19 de Dezembro de 1860.

Art. 34. Quando o fundo de reserva atingir a 50 % do capital social, será então o excedente dividido pelos acionistas: e na dissolução da Companhia, o fundo de reserva que então existir, será acumulado ao capital e dividido igualmente pelos associados, em relação às ações que possuírem.

TÍTULO V. DISPOSIÇÕES GERAIS.

Art. 35. O gerente procurará sempre que lhe for possível ultimar as contestações que se suscitarem, por meios conciliatórios ou por árbitros, recorrendo somente em extremo aos tribunais.

Art. 36. A diretoria, por meio de anúncios nos jornais diários, convidará os acionistas a fazerem suas entradas: estes anúncios serão repetidos em todas as capitais das províncias em que houverem acionistas e guardarão para os pagamentos o prazo nunca menor de 30 dias.

Art. 37. Quando nas votações da assembleia geral houver empate, decidirá o Presidente, que além do seu voto como acionista, terá voto de qualidade.

Art. 38. Só poderá ser nomeado para membro da comissão de contas, diretoria ou gerente, quem tiver, no primeiro caso, de 20 ações, e nos dois últimos de 30 ações para cima.

Art. 39 (Suprimido)

Art. 40. Todos os vapores da companhia serão seguros em estabelecimentos que mais garantias ofereçam a menos que não prefira a assembleia geral, que a Companhia o faça de conta dos acionistas, e só poderá resolvê-lo por dois terços do capital social.

Art. 41. Os acionistas ausentes, salva a exceção do § 12 do art. 2º da Lei n.º 1083 de 22 de agosto de 1860, se farão representar nas reuniões da assembleia geral por procuração, que deve ser em tal caso presente ao Secretário.

Art. 42. As ações que exigem estes estatutos como condição de aptidão para os cargos de membro da diretoria ou gerente, são reputados como caução e sujeitas ao bom desempenho daquelas comissões. Não podem portanto ser alienadas senão depois de tomadas e aprovadas definitivamente as contas dos atos de cada um desses agentes.

Art. 43. A Companhia fica marcado o prazo de cinco anos, a contar da aprovação destes estatutos para concluir a distribuição de suas ações, bem como iniciar as suas operações até o mês de julho do ano seguinte de 1869.

Pará, 4 de dezembro de 1868 - Elias José Nunes da Silva, Presidente. - José de Castro Freitas, servindo de 1º Secretário. - Pedro Antônio Machado, 2º Secretário.

17. DECRETO Nº 4460, DE 21 DE JANEIRO DE 1870: ALTERA O § 9º DO ART. 19 DOS ESTATUTOS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS.

Atendendo ao que Me requereu a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, e de conformidade com a Minha Imediata Resolução de 15 do corrente mês, tomada sobre o parecer da Secção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em consulta de 29 de Novembro de ano próximo findo: Hei por bem Permitir-lhe que empregue parte de seu fundo disponível em títulos da dividadpublica, ficando assim alterado o § 9º do art. 19 dos seus Estatutos.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em vinte uns de Janeiro de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.
Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

18. DECRETO Nº 4.458, DE 21 DE JANEIRO DE 1870: ALTERA A CLAUSULA 6ª DO DECRETO N. 3898 DE 22 DE JUNHO DE 1867, RELATIVO Á NAVEGAÇÃO DOS RIOS MADEIRA, PURÚS E NEGRO.

Atendendo ao que Me representou a Companhia Fluvial do Alto-Amazonas, e de conformidade com a Minha Imediata Resolução de 27 de Novembro próximo findo, tomada sobre o parecer da Secção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 14 de Outubro ultimo, Hei por bem Permitir que a mencionada companhia empregue na navegação dos rios Madeira e Purus, na Província do Amazonas, durante os meses de Agosto, Setembro, Outubro e Novembro, vapores de 100 toneladas, em lugar de 160, como estabelece a clausula 6ª do contrato aprovado pelo Decreto n. 3898 de 22 de Junho de 1867; ficando, somente nesta parte, alterada a referida clausula.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em vinte um de Janeiro de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.
 Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

19. LEI PROVINCIAL N. 184, DE 19 DE MAIO DE 1869:FIXA A DESPESA E ORÇA A RECEITA PROVINCIAL PARA O FUTURO EXERCÍCIO DE 1869-70.

Art. 2. §37 Autoriza a subvenção para o estabelecimento de uma linha de navegação mensal à vapor entre esta capital e a do Pará, 36:000\$000.

João Wilkens de Mattos

Nesta secretaria da província do Amazonas foi a presente lei selada e publicada aos 19 dias do mês de maio de 1869.

Servindo o Secretário, Raymundo Antônio Fernandes.

20. LEI PROVINCIAL N. 200 DE 5 DE MAIO DE 1870: AUTORIZA A CONTRATAR COM A COMPANHIA FLUVIAL DO ALTO AMAZONAS UMA LINHA DE NAVEGAÇÃO ENTRE MANAUS E PARINTINS.

ART. 14, § 7º: A contratar com a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, se o permitirem as forças da província, uma linha mais de navegação que tendo sede nesta capital, toque nos seguintes pontos:

Serpa, Villa Bela, Andirá, Maués, e Canumã, até a quantia de vinte e quatro contos de réis.

Clementino José Pereira Guimarães.

Luiz Fernandes a fez. Nesta Secretaria da província do Amazonas, foi esta lei selada e publicada aos 5 dias do mês de maio de 1870.

O secretário, Manoel Nogueira Borges da Fonseca.

21. LEI PROVINCIAL N. 229, DE 06 DE MAIO DE 1872: AUTORIZA O PRESIDENTE DA PROVÍNCIA A CONTRATAR COM A COMPANHIA FLUVIAL DO ALTO AMAZONAS, UMA 6ª LINHA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O RIO JURUÁ.

O Bacharel José de Miranda da Silva Reis, Comendador da Imperial Ordem da Roza, Oficial da Imperial do Cruzeiro, Cavalheiro da de S. Bento d'Aviz, Condecorado com medalhas do mérito militar e da campanha no Paraguai, General Presidente e Comandante das armas da província do Amazonas, etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembleia Legislativa Provincial decretou e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1. O presidente da província é autorizada à contratar com a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, uma 6ª linha de navegação a vapor para o rio Juruá, logo que permitirem as rendas da província.

Art.2. Os vapores desta nova linha farão doze viagens redondas por ano, sendo seis no rio Juruá com escala por Manacapuru, Codajás e lago do mesmo nome, Alvelos, Tefé, além de outros que forem estabelecidos no contrato, e seis até Tefé somente.

Art. 3. As viagens ao rio Juruá serão efetuadas nos meses que forem mais favoráveis ao comércio daquele rio, o que decidirá o presidente da província de acordo com o gerente da companhia.

Art. 4. A companhia será obrigada a transportar gratuitamente em seus paquetes por ordem do presidente da província, além dos passageiros de ré e de proa, cujo numero será fixado em contrato, até 20 rezes em cada viagem desta e 5ª linha a fim de facilitar-se a criação de gado vacum n província.

Art. 5. Com o contrato desta nova linha despenderá o presidente da província até a quantia de vinte e quatro contos de réis.

Art. 6 É igualmente autorizado o presidente da província a inovar o contrato da 5ª linha de navegação, a fim de tornar as viagens mensais nessa linha, despendendo com o aumento deste serviço até a quantia de 6000\$000 rs.

Art. 7. As subvenções serão pagas na razão das milhas navegadas em cada viagem, atendendo-se na organização das tabelas e fretes e passagens a diferença causada pela corrente de águas.

Art. 8. Revogam-se as disposições contrárias.

Mando portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se constem.

O secretário da presidência a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no palácio da presidência da província do Amazonas, em Manaus, aos 6 dias do mês de maio de 1872, 51º da independência e do Império

O B.el. José de Miranda da Silva Reis.

Antônio Teixeira de Leão o fez.

Neta secretaria foi a presente lei selada e publicada em 6 de maio de 1872.
O Secretário, Manoel Nogueira Borges da Fonseca.

22. LEI PROVINCIAL N. 242, DE 27 DE MAIO DE 1872: AUTORIZA O PRESIDENTE DA PROVÍNCIA A SUBVENCIONAR QUALQUER COMPANHIA QUE ESTABELECEER UMA LINHA DE NAVEGAÇÃO DIRETA DO ESTRANGEIRO A ESTA CAPITAL.

O Bacharel José de Miranda da Silva Reis, Comendador da Imperial Ordem da Roza, Oficial da Imperial do Cruzeiro, Cavalheiro da de S. Bento d'Aviz, Condecorado com medalhas do mérito militar e da campanha no Paraguai, General Presidente e Comandante das armas da província do Amazonas, etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembleia Legislativa provincial decretou e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1. O presidente da província fica autorizado a subvencionar a qualquer companhia que estabelecer uma linha de navegação direta do estrangeiro a esta capital; ou nas mesmas condições a navios a vapor da primeira casa de grosso trato que se montar nesta cidade, mantendo relações com de comércio direto com mais de uma praça estrangeira.

Art. 2 – As viagens será uma por bimestre podendo-se despender com o respectivo contrato 100.000\$000 réis.

Art. 3. Revoguem-se as disposições em contrário.

Mando portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se constem.

O secretário da presidência a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no palácio da presidência da província do Amazonas, em Manaus, aos 27 dias do mês de maio de 1872, 51º da independência e do Império

O B. José de Miranda da Silva Reis.

Torquato Xavier Monteiro Tapajós, a fez.

Nesta secretaria foi a presente lei selada e publicada aos 27 de Maio de 1872.

O Secretário, Manoel Nogueira Borges da Fonseca.

23. DECRETO Nº 4.735, DE 7 DE JUNHO DE 1871: AUTORIZA A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS A TRANSFERIR OS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO CONTRATO APROVADO PELO DECRETO Nº 1988 DE 10 DE OUTUBRO DE 1857 A UMA COMPANHIA ESTRANGEIRA.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Majestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Atendendo á representação da companhia de navegação e comércio do Amazonas, devidamente representada, tendo ouvido o Conselho de Estado pleno, Ha por bem Conceder-lhe autorização para transferir a uma companhia estrangeira os direitos e obrigações do contrato aprovado pelo Decreto nº 1988 de 10 de Outubro de 1857 e inovado pelos Decretos nº 2107 e 2591 de 20 de Fevereiro de 1858 e 9 de Maio de 1860, sob as clausulas que com este baixam, assinadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro, em sete de Junho de mil oitocentos setenta e um, quinquagésimo da Independência e do Império. PRINCESA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Clausulas a que se refere o Decreto nº 4735 desta data

I

A primeira parte da clausula 1ª do contrato aprovado pelo Decreto nº 1988 de 10 de Outubro de 1857, será executada de acordo com a condição 1ª da inovação sancionada pelo Decreto nº 2107 de 20 de Fevereiro de 1858.

II

Na clausula 2ª do contrato fica suprimindo o período seguinte: - enquanto, porém, a companhia tiver contrato com o governo peruano chegarão os vapores desta linha até Nauta, na Republica do Peru.

III

A última parte da clausula 2ª do contrato, relativa ao numero de viagens redondas na 2ª linha, será executada de acordo com a condição 1ª da novação aprovada pelo Decreto nº 2591 de 9 de Maio de 1860.

IV

A primeira parte da clausula 4ª do contrato será executada de acordo com as condições 3ª da novação feita em 1858 e 2ª da que se verificou em 1860: ficando garantido à nova companhia até o 1º de Novembro de 1877, data em que findam os 20 anos do contrato, o pagamento da subvenção mensal de 60:000\$000.

V

Fica suprimida a segunda e ultima parte da clausula 4ª do contrato.

VI

Fica suprimida a condição 2ª da novação de 1858.

VII

A nova companhia se compromete a satisfazer o compromisso que a atual empresa tomou sobre si de estender, nos termos do Aviso do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas, de 24 de Janeiro do corrente ano, a navegação da segunda linha até o porto de Loreto, na Republica do Peru, sem o aumento da respectiva subvenção.

VIII

Na conformidade das clausulas 8ª, 9ª e 17ª do contrato, os vapores da companhia atual conservarão sua bandeira e caráter de nacionalidade brasileira, sendo extensiva essa exigência àqueles que a nova companhia adquirir para empregar no serviço das linhas de navegação a seu cargo. Os comandantes e, ao menos a quinta parte da tripulação de uns e outros vapores, serão igualmente nacionais.

IX

A nova companhia não poderá comerciar por sua própria conta nas linhas subvencionadas. Esta proibição não abrange as transações particulares dos acionistas.

X

A nova companhia fará aproveitar anualmente duas léguas quadradas dos 23 territórios, cujo domínio foi assegurado á atual empresa pela clausula 21ª do contrato; sob pena de perder a respectiva propriedade.

XI

A nova companhia terá na capital do Império um Gerente com poderes suficientes para verificar o movimento ou transferência das ações possuídas por acionistas residentes no Brasil, pagar-lhes o respectivo dividendo e tratar e decidir todas as questões suscitadas entre o Governo e a nova companhia, ou entre esta e terceiros aqui domiciliados, amigavelmente ou perante as autoridades competentes.

XII

A nova companhia não terá direito a exigir do Governo algum outro favor ou isenção, além dos designados no contrato.

Palácio do Rio de Janeiro, em 7 de Junho de 1871. - Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

24. DECRETO Nº 5575, DE 21 DE MARÇO DE 1874: CONCEDE À COMPANHIA FLUVIAL DO ALTO AMAZONAS AUTORIZAÇÃO PARA TRANSFERIR À AMAZON STEAM NAVIGATION COMPANY LIMITED TODOS OS SEUS DIREITOS E FAVORES CONCEDIDOS POR LEI, BEM ASSIM OS RESPECTIVOS ENCARGOS.

Atendendo ao que Me requereu a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, e de conformidade com o parecer da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado exarado em Consulta de 30 de Janeiro último, Hei por bem Conceder-lhe autorização para transferir à *Amazon Setam Navegation Company Limited* todos os seus direitos e favores, concedidos por lei, e bem assim os respectivos encargos; ficando, porém, entendido que todas as questões que se suscitarem entre a Companhia concessionária e o Governo Geral ou Provincial, ou ainda entre ela e os particulares serão decididas no Brasil de acordo com as suas Leis.

João Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas do Rio de Janeiro em vinte e um de Março de mil oitocentos setenta e quatro, quinquagésimo terceiro da Independência e do Império.

Com a rubrica se Sua Majestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

25. LEI PROVINCIAL N. 285, DE 27 DE ABRIL DE 1874: APROVA O ATO DA PRESIDÊNCIA PERMITINDO À COMPANHIA FLUVIAL DO ALTO AMAZONAS A TRANSFERIR TODOS OS SEUS CONTRATOS DE NAVEGAÇÃO A VAPOR A DO AMAZONAS LIMITADA.

Domingos Monteiro Peixoto, Bacharel formado em ciências jurídicas e sociais pela Faculdade de Direito do Recife, Juiz de Direito, Oficial da Imperial Ordem da Rosa, Cavalheiro da de Cristo e Presidente da Província do Amazonas &.

Faço saber a todos os seus habitantes que à Assembleia Legislativa Provincial decretou e eu sancionei a Lei seguinte:

Art.1º Fica aprovado o ato da Presidência da Província, permitindo, por despacho e portaria de 16 de Março último, à Companhia Fluvial do Alto Amazonas, transferir todos os seus contratos à Companhia de Navegação à vapor do Amazonas limitada, podendo por ocasião de lavar os contratos fazer as alterações que entender convenientes aos interesses da província.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário a esta Lei.

Mando portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer que a cumpram e façam cumprir, tão inteiramente como nela se contem.

O Secretário da Presidência a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no Palácio da Presidência do Amazonas, em Manaus, aos 27 dias do mês de Abril de 1874, 53º da Independência e do Império.

L.S. Domingos Monteiro Peixoto.

João Leovogildo da Silva Sarmiento à fez.

Nesta Secretaria da Presidência do Amazonas foi a presente lei selada e publicada aos 27 dias do mês de Abril de 1874.

O Secretário,

Theodoro Thadeu d'Assumpção.

26. DECRETO Nº 1769, DE 10 DE AGOSTO DE 1894: DECLARA CADUCA A CONCESSÃO DE TERRAS DEVOLUTAS DE QUE TRATAM AS CLÁUSULAS 10ª E 15ª DOS CONTRATOS APROVADOS PELOS DECRETOS N. 4.735 DE 7 DE JUNHO DE 1871 E N. 6.826 A DE 29 DE DEZEMBRO DE 1877.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, considerando que *The Amazon Steam Navigation Company Limited* é cessionária do contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, que foi aprovado por decreto n. 1445 de 2 de outubro de 1854 e inovador e modificado por decreto n. 1988 de 10 de outubro de 1857;

Considerando que a referida companhia, nos termos da clausula 10ª do contratos que acompanhou o decreto de transferência sob n. 4735 de 7 de junho de 1871, e clausula 15ª, do que baixou com o decreto n. 6826 A de 29 de dezembro de 1877, ficou obrigada a aproveitar anualmente duas léguas quadradas dos 23 territórios, cujo domínio foi assegurado à subrogante pela clausula 21ª do contratos anexo ao supramencionado decreto n. 1988 de 10 de outubro de 1857;

Considerando que os favores e obrigações decorrentes dos citados contratos foram considerados subsistentes, em virtude das prorrogações concedidas pelos decretos ns. 9540 de 26 de dezembro de 1885 e 1169 de 17 de dezembro de 1892;

Considerando que todas as concessões de terras devolutas eram no antigo regime do Império em tudo sujeitas ás disposições da lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 e seu respectivo regulamento de 30 de janeiro de 1854;

Considerando que o intuito do Governo Geral, quando fez tão larga concessão de terras e a titulo gratuito, o que constitui um favor excepcional, foi principalmente acelerar o povoamento dos extensos territórios do Amazonas;

Considerando que a companhia cessionária, não só nos prazos estipulados na lei n. 601 de 1850 e respectivo regulamento, deixaram de executar as necessárias demarcações e discriminações, a fim de legitimar e tornar efetiva a concessão das terras, sendo também que, conforme consta das informações prestadas ao Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, só demarcou dois dos vinte e três territórios, sendo um em Itacoatiara em 1888 e o outro no lugar denominado Mauá em 1889;

Considerando também que em nenhum desses territórios fez a companhia o necessário aproveitamento e povoamento, sendo até notório que o pouco beneficiamento que ali se encontra é inteiramente devido á iniciativa particular e de propriedade de alguns moradores, que nas mencionadas terras se localizaram sem a menor interferência da aludida companhia;

Considerando, finalmente, que a citada companhia, de posse dos títulos de propriedade desses dois territórios, mas sem o legítimo direito à sua propriedade por ter faltado a obrigações inerentes a esta parte do contrato, visto como deles não se ocupou nem os beneficiou, tem, todavia, empregado meios violentos contra os ocupantes neles domiciliados e com benfeitorias de sua propriedade, já intimando-lhes despejo, já exigindo-lhes dinheiro a titulo de arrendamento:

Resolve declarar caduca a concessão de terras devolutas a título gratuito transferida à supramencionada empresa *The Amazon Steam Navigation Company, limited*, de conformidade com o que estabelecem as cláusulas 10ª e 15ª dos contratos que baixaram com os decretos ns. 4735 de 7 de junho de 1871 e 6826 A de 29 de dezembro de 1877. Capital Federal, 10 de agosto de 1894, 6º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Bibiano Sergio Macedo da Fontoura Costallat.

Fontes:

Página da Câmara Federal:

<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/legislacao>.

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>.

Coleção das Leis da Província do Amazonas, Disponíveis no Centro Cultural Povos da Amazônia.

Anexo B – Contrato celebrado pela presidência da Província do Pará com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 12 de abril de 1862.

Aos doze dias do mês de Abril de 1862, nesta cidade de Santa-Maria de Belém do Pará, e na sala do palácio do Governo, onde se achava presente o Exmo. Sr. Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque, presidente da província, compareceu o cidadão Manoel Antônio Pimenta Bueno, gerente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, a fim de contratar a navegação a vapor entre esta capital e os portos de Soure, rio Arari, Muaná, Chaves e Macapá, de que tratam as leis provinciais n. 359 de 6 de Outubro de 1860, e n. 382 de 5 de Outubro do ano próximo passado; e, sendo discutidas e acertadas as condições desse serviço, resolveu o mesmo Exmo. Sr. Presidente contratar a referida navegação com a dita Companhia do Amazonas, representada pelo seu citado gerente sob as cláusulas seguintes:

1.^a

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas obriga-se a fazer navegação a vapor de que tratam as leis provinciais acima citadas n.359 de 6 de Outubro de 1860 e n. 382 de 5 de Outubro de 1861.

2.^a

O serviço da navegação será dividido em três linhas, partindo todas desta capital a saber:

A 1^a para a vila Chaves, com escala por Muaná, Breves e Macapá;

A 2^a para o lugar de Itacuan, no rio Arari;

A 3^a para a vila de Soure.

Em cada uma destas linhas haverá uma viagem redonda todos os meses.

3.^a

Se a prática demonstrar que o porto da vila de Chaves não oferece seguro embarque e desembarque de cargas e passageiros, troca de malas e segurança dos paquetes, o Governo Provincial, ouvindo também a companhia, designará provisoriamente outro local nas proximidades da dita vila, onde este serviço se faça.

4.^a

Obriga-se também a companhia a fazer que o paquete que navega entre a capital e a cidade de Cameté, em todas as suas viagens faça escala pela povoação de Abaeté, sem prejuízo do contrato celebrado com o Governo Imperial.

No caso de ser transferida a sede da vila de Oeiras para o lugar Currealinho, passará este a ser um dos pontos de escala da primeira linha.

Se, depois dos exames a que o Governo Provincial mandará proceder, verificar-se que é possível tocarem os vapores da primeira linha na barra do rio Anajás, sem se desviarem da sua derrota geral, o mesmo Governo, ouvindo a companhia, designará um lugar nessas imediações, que será também ponto de escala.

5.^a

Os paquetes empregados na primeira linha terão força de 60 cavalos pelo menos, as acomodações necessárias para 30 passageiros e capacidade para 5.000 arrobas de carga, além do combustível; a sua marcha regulará de 8 a 9 milhas por hora, salvas as contrariedades provenientes das correntes do rio, ou de outras de natureza semelhante.

6.^a

Na segunda e terceiras linhas os paquetes serão iguais aos da primeira, podendo porém ser empregados outros, cuja força não seja menor de 30 cavalos, nem sua capacidade inferior a 2.000 arrobas de carga, além das acomodações para passageiros.

Esta exceção não será admitida no caso que a afluência dos passageiros e cargas exija paquetes da capacidade e força dos da primeira linha.

7.^a

A companhia terá neste porto um vapor de sobressalente para prevenir qualquer eventualidade: esta condição porém só obrigará depois de findo um ano contado da data do presente contrato.

8.^a

O Governo Provincial pagará mensalmente à companhia pelo serviço referido a quantia de 5:000\$ sendo o pagamento realizado no tesouro provincial.

9.^a

Quando em consequência de sinistros ou de inconvenientes de força maior os paquetes da companhia não completarem a viagem redonda em qualquer das três linhas, o Governo pagará-lhe-á somente a quantia correspondente à distância navegada, calculada pelo número de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

10.^a

Se a companhia deixar de realizar o número estipulado de viagens nos períodos designados, salva a disposição da condição antecedente, não só perderá as quantias correspondentes às viagens que de menos fizer, mas incorrerá também na multa, que nesse caso lhe será imposta pelo Governo, e cobrada administrativamente, de 500\$000 a 2:000\$000 por cada faltam e na perda da subvenção se a navegação for interrompida por mais de seis meses.

Esta última disposição só começará a ter vigor depois da aquisição e chegada a este porto do vapor sobressalente a que se refere a condição 7.^a.

11.^a

Não será permitido aos paquetes da companhia demorarem-se nos diversos pontos de escala mais tempo do que o que for marcado na tabela aprovada pelo Governo.

Os prazos de demora nos ditos portos deverão contar-se do momento em que fundarem os paquetes, quer seja dia útil, quer não.

12.^a

Fica entendido que o máximo tempo da demora nos portos não é obrigatório, devendo por isso as autoridades locais despachar os paquetes, sempre que for possível, antes de findo o prazo.

13.^a

Quando ocorra demora maior, a qual nunca terá lugar por parte do Governo sem ordem por escrito da autoridade competente, a parte que ocasionar semelhante demora pagará à outra a quantia de 250\$000 por cada prazo de 12 horas que a hora da partida efetiva exceder à da partida ordinária; salvo se por parte da companhia se der a demora e ela provar que a isso foi obrigada por força maior, e se por parte da autoridade se verificar motivo de natureza transcendente que exija a demora.

A mesma pena e pela mesma forma terá lugar relativamente à saída dos paquetes dos portos de partida das linhas quando ela se não realizar nos dias marcados.

Só se contará cada prazo de 12 horas para a imposição da multa estabelecida nesta condição quando o excesso da demora passar de 3 horas.

14^a

Os paquetes da companhia transportarão gratuitamente a correspondência oficial e as malas do correio, sendo os respectivos comandantes obrigados a recebê-las e entregá-las nas estações competentes, dando os convenientes recibos, exigindo-os por sua parte das agências ou das pessoas por estas devidamente autorizadas.

15^a

O Governo da província tomará as providências que julgar necessárias para que os correios tenham as suas malas prontas a tempo, a fim de que não seja retardada a viagem dos paquetes.

16^a

A companhia dará igualmente transporte gratuito em cada viagem mensal dos seus paquetes nas três linhas:

1.º, até o número de 3 passageiros de ré e 5 de proa, pagando eles as comedorias;

2.º de quaisquer somas de dinheiros pertencentes aos cofres públicos, correndo por conta do Governo os riscos de embarque e desembarque das mesmas somas;

3.º, de uma carga por conta do Governo não excedendo a duas toneladas.

17.^a

Quando os passageiros, tanto de ré como de proa, de que trata a condição antecedente, forem em número superior ao que fica estipulado, serão as suas passagens pagas com abatimento da quarta parte do preço ordinário.

Por tudo quanto for conduzido por ordem do Governo pagará este 25% menos do que o preço estipulado para os particulares.

18.^a

A importância das passagens e fretes que a companhia tiver de haver na conformidade da condição antecedente será paga pela respectiva repartição de fazenda desta capital no prazo de um mês contado da apresentação da conta, vencendo o juro de 6% ao ano se esse prazo exceder 6 meses.

19.^a

A companhia submeterá à aprovação do Governo Provincial as tabelas de fretes e passagens organizadas sobre as bases das que vigoram no serviço contratado com o Governo Imperial.

20.^a

A companhia obriga-se a receber a bordo dos paquetes praticantes de máquinas e da navegação de que trata este contrato, pagando o Governo as comedorias e ficando eles sujeitos ao regulamento de bordo.

21.^a

O serviço da navegação que ora se contrata começará a ser feito dentro do prazo de 30 dias.

22.^a

O presente contrato durará por espaço de 10 anos, contados da data da primeira viagem em qualquer das três linhas de navegação.

E, porque pagou a companhia o selo proporcional e os emolumentos devidos, cujas verbas são do teor seguinte: - Número 132 – 600\$. –Pagou seiscentos mil réis. Pará, 12 de Abril de 1862. – *Souza*. – *Oliveira Mello*. – Pagou 3\$, e ficam lançados a folhas 70 verso do livro de receita parcial. Tesouro Público Provincial do Pará, 12 de Abril de 1862. O tesoureiro, *Proença*. – O 3º Escriturário, *Aguiar e Souza*, - se lavrou para constar o presente termo, que vai assinado por S. Ex. o Sr. Presidente da província e pelo contratante gerente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Eu, *Domingos Soares Ferreira Penna*, secretário da província, o fiz escrever.

Francisco Carlos De Araújo Brusque.

Manoel Antonio Pimenta Bueno.

Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado pelo presidente da Companhia Barão de Mauá, em 27 de Maio de 1862*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp., 1862, p. 17-22.

Anexo C – Quadro dos Deputados provinciais e seus posicionamentos em relação à abertura do rio Amazonas.

Deputado	Província que representava	Posicionamento em relação à abertura do rio Amazonas
Antônio José Moreira	Amazonas	A favor da abertura sem tratados prévios com os governos estrangeiros e a favor da subvenção à navegação dos rios Negro, Madeira e Tapajós.
Francisco Carlos de Araújo Brusque	Amazonas	Idem (Mas não consta sua posição sobre os tratados prévios)
Ambrósio Leitão da Cunha	Pará	A favor da abertura, mediante tratados prévios com os governos estrangeiros e da subvenção à navegação dos rios Negro, Madeira e Tapajós.
Tito Franco de Almeida	Pará	Idem
Domingos Antônio Raiol	Pará	Idem (Mas não consta sua posição sobre os tratados prévios)
Aureliano Cândido Tavares Bastos	Alagoas	A favor da abertura do rio Amazonas, mas contra a subvenção à navegação dos rios Negro, Madeira e Tapajós.
José Ângelo Márcio da Silva	Alagoas	Idem
José Liberato Barroso	Ceará	Idem
José Antônio Saraiva	Bahia	Idem
Fábio Alexandrino Carvalho Reis	Maranhão	A favor da abertura do rio Amazonas sem tratados prévios com os governo estrangeiros
Martinho Álvares da Silva Campos	Minas Gerais	Idem
João José de Oliveira Junqueira	Bahia	Contra a abertura
Casemiro Sena Madureira	Bahia	Idem

Fonte: Quadro elaborado a partir das pesquisas de GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo: FAPESP, 2008, p. 174-233.

Anexo D – Quadro dos vapores da Companhia do Amazonas

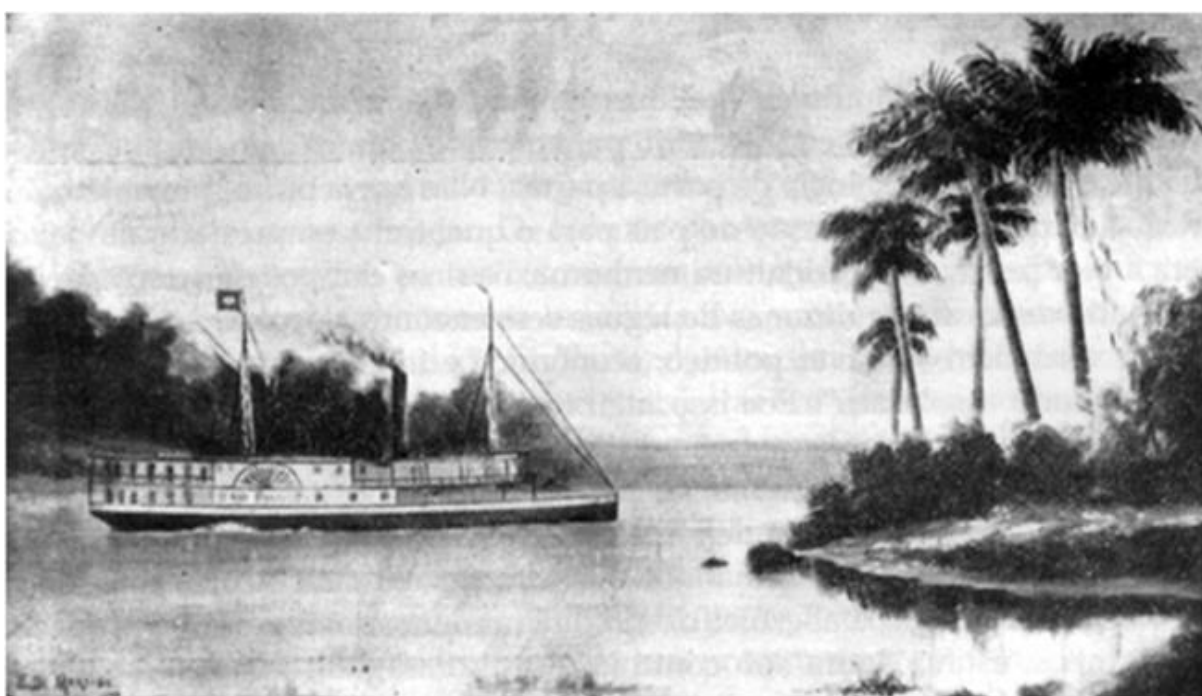
Vapor	Origem	Início das atividades	Fim das atividades	Valor	Características	Comandante
Marajó	Ponta d'Areia	1853	1862	100 contos de réis	Vapor de madeira	Capitão - Tenente Francisco Paraybuna dos Reis / 1º Tenente Joaquim Rodrigues de Souza Aranha/ Sr. João Pereira dos Santos
Rio Negro	–	1853	1858	103 contos de réis	–	Capitão - Tenente Francisco Paraybuna dos Reis
Monarcha	Ponta d'Areia	1853	1862	49 contos de réis	Vapor de ferro, de marcha regular, calava pouca água e com muito espaço para acomodações e cargas.	1º Tenente Manoel Pereira de Figueiredo / Tenente José Antunes Rodrigues de Oliveira Catambry
Tapjós	Inglaterra	1853	–	22,500 libras	Vapor de ferro, com 210 pés de quilha e 27 de boca, pesava 751 toneladas e tinha força de 200 cavalos	Capitão - Tenente Antônio José Pereira Leal
Cametá	Ponta d'Areia	1855	1861	60 contos de réis	Vapor de Madeira	1º Tenente Manoel Pereira de Figueiredo
Tabatinga	Ponta d'Areia	1855	1867	93 contos de réis	Vapor de ferro.	Capitão-Tenente Nuno Alves Pereira de Mello Cardoso / 1º Tenente Manoel Pereira Figueiredo
Solimões	EUA	1856	1861	152 contos de réis	Vapor de madeira, com força de 180 cavalos.	Tnenete José Antunes Rodrigues de Oliveira Catambry

Manaós	Inglaterra	1859	-	248 contos de réis	Vapor de ferro, com 200 pés ingleses de quilha, 25 de boca e 11 e 1/2 de pontal; força de 180 cavalos, com capacidade para 250 toneladas de carga e com amplas carvoeiras.	Sr. Anacleto Elisário da Silva
Inca	Inglaterra	1860	-	-	Vapor de ferro, com força de 100 cavalos; 167 pés ingleses de comprimento, 23 de boca e 10 de pontal.	Capitão-Tenente Nuno Alves Pereira de Mello Cardoso/ Talisman de Figueiredo Vasconcellos.
Belém	-	1862	1868	240 contos de réis	Vapor de ferro	Capitão Tenente- Antônio José Pereira Leal
Ycamiába	Ponta d'Areia	1863	-	-	Com boa câmara de 1ª classe e capacidade pa carga	1º Tentente Manoel Pereira de Figueiredo
Soure	-	1864	-	-	Vapor de ferro, com máquinas oscilantes de força coletiva de 100 cavalos, com 145 pés ingleses de comprimento, 23 de boca e 8 e 1/2 de pontal, com 5.000 arrobas de carga a bordo.	1º Tenente Manoel Pereira de Figueiredo
Explorador	Ponta d'Areia	1864	1867	-	Pequeno vapor de ferro destinado a serviços de exploração e demarcação.	-
Óbidos	Inglaterra	1868	-	-	Vapor de ferro	1º Tenente Rufino Luiz Tavares
Arary	Inglaterra	1868	-	-	Vapor de ferro	Tenente José Antunes de oliveira Catambry
Arapiranga	EUA	1869	1870	-	Pequeno vapor de ferro para roboques, com máquinas de alta pressão e força de 10 cavalos; possuía 2 hélices, 45 pés e 5 polegadas de comprimento, 12 pés de boca e 4 de pontal.	-

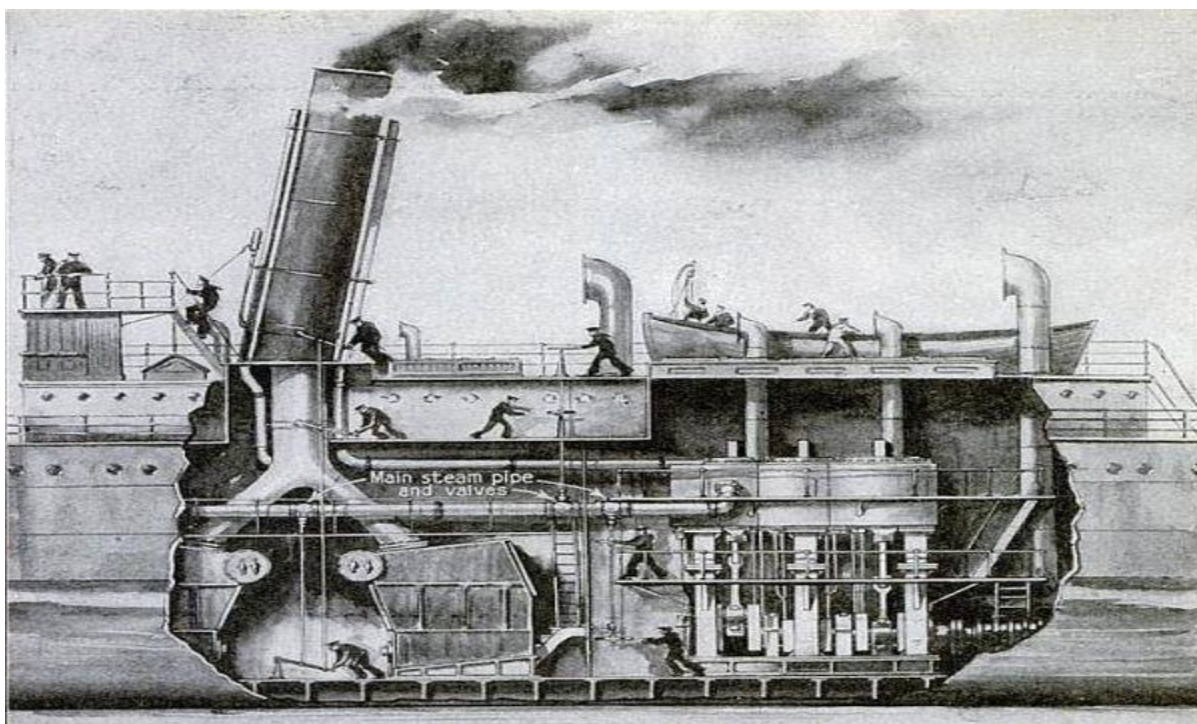
Fonte: COMPANHIA DO AMAZONAS. *Relatório da Companhia do Amazonas, apresentado aos Acionistas, pelo presidente da Companhia Barão de Mauá*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. De Villeneuve e Comp. IHGB: Coleção Thereza Cristina, Rio de Janeiro. 1855-1870 (elaborado pela autora). Obs: Foram considerados os valores em contos de réis redondos, o valor em libras não foi convertido para réis.

Anexo E – Imagens

Vapor da Companhia do Amazonas. Fonte: J. Burckhardt, 1865 – Amazonas. Cedida do acervo pessoal de Patrícia Melo Sampaio.



Vapor da Companhia do Amazonas. Fonte: Cedida do acervo pessoal de Carlos Gabriel Guimarães




Motor principal de um vapor do século XIX. Fonte: Cedida do acervo pessoal de Carlos Gabriel Guimarães



Arco da Companhia do Amazonas construído para a cerimônia de abertura do rio Amazonas, em Belém, 1867.
Fonte: Felipe Augusto Findanza. Acervo Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=3163.

AVISOS MARITIMOS.

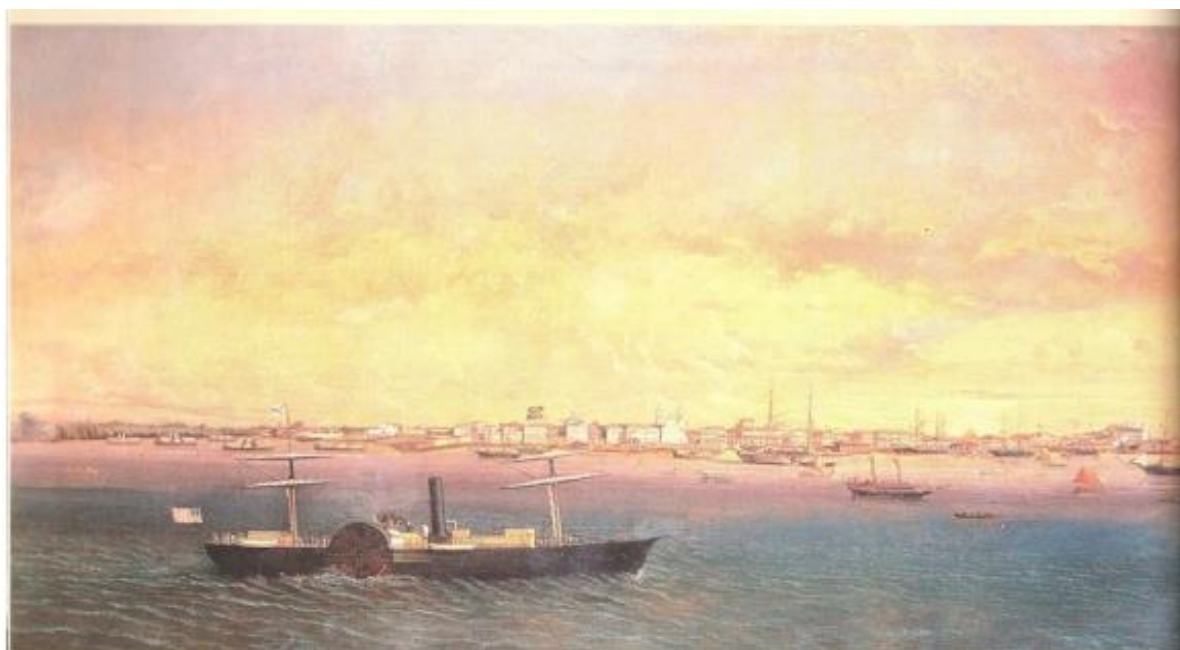
COMPANHIA DO AMAZONAS.



Vapores fundeados no porto.

MANAUS	--	Vapor brasileiro.
TAPAJÓS	»	»
ARARY	»	»
OBIDOS	»	»
INCA	»	»
SOME	»	»

“Avisos marítimos” impresso no Diário de Belém, folha política, noticiosa e comercial. Ano 1, nº 3, Pará. 6 de de 1868.



Vista da Baía do Guajará, Belém, PA, 1868, pintura em óleo sobre tela de Lion Righni e reproduziada por Otávio Cardoso. Em primeiro plano há um navio a vapor dos EUA e ao fundo o porto de Belém com várias embarcações. In: MALHEIROS, Rogério Guimarães. Formação de Professores na Província do Grão-Pará: os discursos de seus administradores acerca da necessidade de se instaurar uma Escola Normal (1838-1871) Dissertação de Mestrado, Instituto de Ciências da Educação da UFPA, 2012, p.119.



Vista da orla da cidade de Manaus com várias embarcações, no final do século XIX. Gravura: Sant'Anna Nery. In: *Le Pays des Amazones*, 1885. Frederico José de Sant'Anna Nery. In: DUARTE, Durango Martins. *Manaus entre o passado e o presente*. 1ª ed. Manaus: Ed. Mídia Ponto Comm, 2009, p. 112.