

o rio de janeiro e as primeiras linhas transatlânticas de pacotes a vapor: 1850-1860

Almir Chaiban El-Kareh

Prof. Doutor do Departamento de História da UERJ

RESUMO

A primeira linha de pacotes a vapor entre a Europa e o Brasil foi a Companhia Real Britânica, subvencionada pelo governo inglês para realizar o serviço postal, mas também transportar passageiros e mercadorias de preferência de pequeno volume e frete elevado. Seu sucesso foi tanto que muitas outras companhias de navegação quiseram rivalizá-la. A rapidez de seus confortáveis e elegantes pacotes a vapor, a barateza do frete de retorno e, sobretudo, a regularidade e pontualidade dos seus vapores tornaram-na a favorita do público brasileiro e até mesmo de seus adversários, que tiveram que amargar o gosto da derrota em meio a um sentimento de frustração e de admiração pela eficiência britânica. A ligação do Rio de Janeiro à Inglaterra, em vinte e oito dias e em datas fixas, revolucionava a vida dos negócios: os capitalistas estrangeiros puderam vigiar mais de perto os seus investimentos e apreciar melhor as vantagens de novas aplicações; as flutuações no câmbio diminuíram, e as relações comerciais de ambos os lados do Atlântico se intensificaram. É fácil imaginar o dinamismo que esta nova ordem de coisas imprimiu aos negócios, as novas expectativas que criou e o estímulo que deu aos deslocamentos de pessoas e capitais, fazendo do Brasil um país moderno.

Palavras-chave: Companhia Real Britânica; correio internacional; linhas transatlânticas de pacotes a vapor; concorrência marítima internacional; desenvolvimento do mercado mundial capitalista.

ABSTRACT

The first line of steamship navigation between Europe and Brazil was the British Royal Company, which was subsidized by the British government not only to do the postal service, but also to transport passengers and goods, mainly those of smallest volume and highest freight value. Due to the very great success of this company many other steamship navigation companies started to compete with it. The quickness of its comfortable and elegant steamships, the cheapness of the return freight and, above all, the regularity and punctuality of its vessels converted the British Royal Company into the favourite of Brazilian costumers and even of its competitors, who had to face their defeat in the middle of frustration and admiration feelings for the British efficiency. The Rio de Janeiro's connection to England, in twenty eight days with a fixed schedule, revolutionized Brazilian business life: foreign capitalists could now control their investments and better evaluate the advantages for doing new investments; the exchange fluctuations decreased and the commercial relationships of both sides of the Atlantic increased. This new commercial order created a new dynamics to all sorts of business and new perspectives for the displacement of people and capital, transforming Brazil into a modern country.

Keywords: British Royal Company; International Mail Service; Transatlantic Steamship Lines; International Competition; Development of the Capitalist World Market.

O Brasil, no final da primeira metade do século XIX, já atraía a atenção do comércio e dos capitais internacionais pelo dinamismo de sua economia. No entanto, a vitalidade de sua produção de exportação, especialmente a de café do Vale do Paraíba, não era acompanhada por um igual desempenho de sua infraestrutura de transportes terrestres e aquáticos. A abolição, forçada pelos ingleses, do tráfico africano de escravos em 1850 obrigou o Governo Imperial a esboçar uma política de transportes que compensasse as perdas da agricultura escravista com o aumento do valor da mão-de-obra. A subvenção a companhias de navegação a vapor e a estradas-de-ferro foi, sem dúvida, a pedra angular desta política, que tinha por finalidade não só atender à demanda da classe dos senhores de escravos, como também aos interesses centralizadores do Estado monárquico¹.

Muito rapidamente, o Governo Imperial entendeu que só poderia administrar e governar um país de dimensões continentais se pudesse contar com meios de comunicação modernos. A rapidez dos transportes era o único meio factível de diminuir as distâncias e tornar o poder monárquico, tanto real quanto simbólico, efetivo². O correio, nacional e internacional, estava, por isso mesmo, designado a ocupar um papel fundamental na construção do Estado da jovem nação brasileira e na sua integração ao mercado mundial em expansão. O vapor forneceu a energia necessária aos meios de transporte, que foram revolucionados para que pudessem atender ao deslocamento de grandes quantidades de mercadorias, de pessoas e de capitais entre todos os continentes.

Em 1850, das companhias de navegação a vapor costeiras que serviam o Rio de Janeiro, uma única o colocava em contato com todas as capitais provinciais marítimas: a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor. Seu forte era o transporte de passageiros e da correspondência, privada e oficial, daí ser popularmente conhecida por "companhia dos correios", o que justificava também uma alta subvenção do Estado, que constituía o principal de sua receita. No entanto, a partir da inauguração das linhas internacionais de paquetes a vapor, primeiramente, da Companhia Real Britânica e, depois, da

¹ Almir Chaiban El-Kareh, *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia da Estrada de ferro D. Pedro II de 1855 a 1865*. Petrópolis :Vozes, 1982.

² Idem, «A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia Brasileira: o imaginado grande banquete comercial». *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, ano 164, n. 418, jan./mar. 2003.

United States and Brazil Mail Steam Ship Co., que ligava mensalmente o Rio de Janeiro a Nova York, passou a amargar a concorrência nos portos por elas tocados, especialmente no que dizia respeito ao transporte de passageiros e de correspondência, e acabou não resistindo.³

No período aqui abordado, as estradas de ferro que ligavam a capital do Império ao seu interior e às províncias adjacentes, Minas e São Paulo, ou seja, respectivamente, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, mais conhecida como Estrada de Ferro de Mauá, e a D. Pedro II, tinham um papel econômico muito minguado. A de Mauá, ligando o porto da Estrela, no fundo da baía de Guanabara, à Raiz da Serra, teria que esperar a sua conclusão, no final de 1856, e sua ligação com a estrada de rodagem União e Indústria para adquirir importância econômica. Enquanto que a D. Pedro II, somente em 1865 viria a atingir Vassouras, no Vale do Paraíba, centro da produção cafeeira, podendo cumprir o papel que lhe fora designado em sua criação.⁴ A Corte continuava dependendo, portanto, dos caminhos tradicionais e, sobretudo da navegação, tanto a do interior da baía de Guanabara, quanto a fluvial e marítima, para manter suas relações sociais, políticas e econômicas com a sua província, com o Império, e com o resto do mundo.

O quadro comparativo do montante das letras de câmbio tiradas sobre Londres, a França e Hamburgo, nos anos de 1848 a 1854, nos pode dar uma idéia razoável da importância, para a praça do Rio de Janeiro, do estabelecimento de comunicações regulares e cada vez mais rápidas com a Europa:⁵

Anos	Londres (£)	França (FF)	Hamburgo (MB)
1848	2.124.000	4.200.000	2.100.000
1849	3.125.000	4.500.000	1.800.000
1850	3.800.000	5.100.000	3.700.000
1851	4.100.000	8.650.000	4.750.000
1852	3.600.000	9.100.000	5.250.000
1853	4.025.000	11.900.000	6.470.000
1854	4.900.000	14.600.000	8.050.000

³ Idem, «A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico». *História Econômica & História de Empresas*, V. 2, 2002.

⁴ Idem, *Filha Branca de Mãe Preta*, p. 122.

⁵ Quadro comparativo do montante das letras de câmbio tiradas sobre Londres, França e Hamburgo, de 1848 a 1854. *Correspondance Consulaire et Commerciale du Ministère des Affaires Etrangères Français* (doravante CC) Rio N° 33 de 06/06/1855, pp. 290-291.

Por sua vez, o exame das rendas da Alfândega do Rio de Janeiro, desde 1835, indica de maneira muito clara o progressivo desenvolvimento do comércio da capital do Império. Elas passaram de 3.583 contos, naquela data, para 8.043 contos em 1845, e 13.077 contos em 1855. No entanto, ainda que o local da Alfândega houvesse consideravelmente aumentado⁶, suas dimensões ainda estavam longe de corresponder às necessidades, sempre crescentes, da importação. À medida que o porto ganhava sensivelmente em importância, o número e a tonelagem dos navios registrados em 1855 havia aumentado em 30% em relação a 1835! E, da mesma forma que a navegação de longo curso⁷, a cabotagem também progredia.⁸ E o emprego do vapor nesta navegação crescia de ano para ano: em 1845, 239 navios a vapor aportaram no Rio, e 431 dez anos depois.⁹

No início da década de 1850, a navegação na capital do Império era bastante intensa. As companhias de navegação que aí atuavam formavam três categorias diferentes. Uma primeira constituída de diversas companhias nacionais que realizavam o comércio no interior da Baía e com localidades próximas; uma segunda categoria formada de diversas outras companhias, também nacionais, que serviam alguns pontos da costa, mais distantes, e os principais pontos do litoral brasileiro; enfim, uma companhia estrangeira a vapor, a das Índias

⁶ As obras de reforma e alargamento do cais da Alfândega do porto do Rio de Janeiro foram iniciadas em 1854, sob a direção do engenheiro inglês Neate, e se estenderam por toda a década. Em 1857, foi apresentado, pelo engenheiro Law, um novo projeto, complementar, de cais e docas. Brasil, Ministério do Império e do Interior, *Relatórios* (doravante RMII) de 1854 a 1859.

⁷ Navegação de Longo Curso Estrangeira

Anos	Entradas		Saídas	
	Navios	Tonelagem	Navios	Tonelagem
1852/3	2.490	797.430	2.570	863.540
1853/4	2.249	717.952	2.246	743.893
1854/5	2.768	796.905	2.589	874.330
1855/6	2.763	837.376	2.482	863.817
1856/7	2.775	885.703	2.546	905.311

RMII 1857.

⁸ A navegação de cabotagem passou de 1.920 navios com 115.117 tonéis em 1835, para 2.602 navios com 168.872 tonéis em 1845, e 3.058 navios com 318.229 tonéis em 1855. Sendo que nos cinco anos decorridos de 1850 a 1854, a média foi de 2.390 navios com 230.228 tonéis. Cf. RMII 1835, 1845 e 1855.

⁹ CC Rio N° 64 de 28/01/1856, pp. 382-383.

Ocidentais, tendo por objeto o serviço entre o Rio e o exterior. Havia, no entanto, outras já projetadas com este mesmo fim, mas que ainda não estavam em atividade. O vapor vinha diminuir metade o tempo de travessia entre a Europa e o Brasil, e esta aproximação, que permitia aos capitais europeus vigiar mais eficazmente os negócios financeiros e industriais onde pudessem vir a ser investidos, "*não podia senão determinar da sua parte um afluxo de capitais e de braços ali onde o dinheiro e o trabalho produziam mais do que em outras partes*".¹⁰

Com efeito, em 1848, o Governo Britânico, através de sua legação no Rio de Janeiro, comunicava haver recebido uma proposta de estabelecimento de uma linha de correios por meio de paquetes movidos a vapor e a hélice, que reduziria a viagem entre a Inglaterra e a Corte de cem para sessenta dias aproximadamente. E propunha ao Governo Imperial participar da empresa, sob o pretexto de assegurar-lhe mais regularidade e perfeição, subsidiando-a com um terço das despesas dos paquetes, ou seja, 6.500 libras, e isentando-a dos direitos e despesas de porto, recebendo em retribuição uma terça parte da renda proveniente do porte das malas.¹¹

Diante da recusa desta proposta pelo Governo Brasileiro, a Legação Britânica, através de uma nota datada do dia 22 de abril de 1849, comunicava que o governo inglês havia contratado seus serviços postais com a Companhia Real Britânica de Paquetes a Vapor, e insistia na obtenção de certas facilidades portuárias e, sobretudo, na isenção de direitos alfandegários sobre o carvão para o uso de seus navios, já que o Governo Brasileiro não subsidiaria a empresa.¹² Finalmente, tais facilidades portuárias e a isenção dos direitos sobre o carvão para o uso dos paquetes da companhia foram autorizadas por um prazo de dez anos pelo Decreto n° 591, de 05 de maio de 1850. No entanto, somente em abril do ano seguinte foi ratificado o acordo celebrado pelos dois governos para regular definitivamente o serviço da correspondência oficial e particular entre o Brasil e a Inglaterra, consolidando a posição da companhia inglesa no Brasil.¹³

¹⁰ CC Rio s.n. de 09/08/1851, pp. 116-117.

¹¹ Brasil, Ministro das Relações Exteriores, *Relatório* (doravante RMRE), Acordo entre o Governo Imperial e o de S. M. Britânica regulando o serviço dos paquetes a vapor, 1850, p. 21.

¹² Idem, Nota do Governo Imperial à Legação Britânica de 13/01/1849, p. 22 e Nota da Legação Britânica ao Governo Imperial de 22/04/1849, p. 23.

¹³ Idem, Paquetes de Vapor e Correio, p. 30.

Das disposições gerais deste acordo entre os Governos Brasileiro e Inglês, resultava que, em troca da isenção da correspondência oficial, franquia para os jornais brasileiros e do barateamento de mais da metade da tarifa sobre o porte das cartas para a Europa, os seus navios a vapor, além das isenções das taxas portuárias dadas às companhias nacionais de navegação, estariam isentos durante dez anos dos direitos de ancoragem e de qualquer outro que viesse a ser estabelecido, estando apenas sujeitos aos direitos de saúde arrecadados para as instituições de caridade.

Desta forma, estavam dispensados de pagar o direito de entrada em alfândega nos portos brasileiros para os quais não tivessem carregamento e onde só tivessem que entregar correspondências ou desembarcar ou embarcar passageiros. Além disso, o Guarda-mor deveria poupá-los de todas as dificuldades, para que continuassem sua viagem sem obstáculos, dando-lhes todas as facilidades para descarregar e carregar as bagagens dos passageiros que desembarcavam e embarcavam.

Para que pudessem manter a pontualidade de seu serviço, dispunham da preferência sobre os demais navios. Deviam ser admitidos imediatamente no descarregamento, nos portos para os quais tivessem carga de mercadorias, bastando a apresentação de seu manifesto. E, no embarque das mercadorias que deveriam transportar, passavam na frente de todos sem esperar a sua vez. Eles até podiam receber a visita das autoridades alfandegárias, após o descarregamento, com suas provisões a bordo, sem a obrigação de depositá-las em terra.

Assim, para que estivessem ao abrigo de qualquer atraso por parte da Alfândega, por qualquer pretexto que fosse, como pagamento de direitos, contribuições ou multas, o agente da companhia inglesa era reconhecido como representante dos comandantes dos vapores junto às autoridades brasileiras, salvo no caso em que esta concessão lhe fosse retirada por falta de pagamento de suas dívidas.

Em suma, as despesas dos vapores nos portos brasileiros eram, primeiramente, as taxas de saúde de 640 réis por marinheiro para o Hospital da Santa Casa de Misericórdia. Essas taxas existiam havia quase um século e pesavam sobre toda a marinha mercante. Em troca, a Santa Casa devia dar tratamento gratuito a todo marinheiro enfermo da marinha mercante. Vinham em seguida as taxas de expedição ordinária dos navios de comércio.

Não havia, no Rio de Janeiro, nenhuma taxa de pilotagem, de sinalização, de cais, de pilotagem na barra, de amarração e de bacía.

O montante das taxas a serem pagas pelos paquetes a vapor, que na realidade era mínimo, devia ser pago imediatamente, da mesma maneira que qualquer outro navio mercante, uma vez que pelo Artigo 12 da Convenção de 12 de janeiro de 1853 eram especialmente assimilados aos navios mercantes¹⁴.

Os paquetes, assim que atracavam, eram descarregados por conta da companhia responsável, através de saveiros, na razão de cerca de trinta réis por tonei. Um saveiro carregado saía por volta de treze mil réis, e para o descarregamento de um paquete eram necessários de três a cinco saveiros. Um guarda aduaneiro acompanhava o transporte das mercadorias até os armazéns da Alfândega, enquanto dois outros guardas permaneciam a bordo do paquete desde a sua chegada ao porto até a sua partida.

Quanto ao pessoal e ao material, o cônsul inglês era o agente principal da Companhia no Rio. Ele recebia, na qualidade de despachante principal, a soma de trezentas libras por ano, ou seja, aproximadamente dois contos e quinhentos mil réis. Havia ainda sob suas ordens um despachante particular, também inglês, que recebia oitocentas libras de honorários, ou seja, cerca de seis contos e seiscentos mil réis, independentemente de uma gratificação proporcional, avaliada entre dois contos e setecentos mil réis e três contos e trezentos mil réis por ano. Além de outro despachante, igualmente inglês, especialmente encarregado da correspondência. Seus honorários eram de trezentas libras, além de oitenta libras, também anuais, pelo aluguel do escritório e das despesas com ele.

A contabilidade entre a Companhia e a administração brasileira era muito simples. Com efeito, como já foi dito, as poucas taxas cobradas à companhia inglesa eram pagas de imediato, e a direção dos correios brasileiros pagava à Companhia, no final de cada mês, o montante das despesas com o transporte da correspondência do mês. As cartas vindas da Inglaterra pagavam duzentos réis por onça, e as de outras proveniências pagavam duzentos e quarenta réis. Cada paquete remetia aos correios do Rio de Janeiro de 1.000 a 1.500 onças de cartas vindas da Europa, e cerca de 600 onças de cartas de Pernambuco e da Bahia.

Como a Companhia Real Britânica não construía, no Rio, nenhum cais nem desembarcadouro, seus navios estacionavam, desde

¹⁴ RMII 1860, p. 159.

sua entrada na baía, perto da Ilha das Enxadas e aí permaneciam durante toda a sua estadia no porto. Suas mercadorias eram transportadas em saveiros diretamente à Alfândega. Os passageiros aí desembarcados dirigiam-se à cidade em canoas. E quando os vapores da companhia tinham necessidade de reparações, eram levados de ordinário ao Estaleiro de Ponta d'Areia, em Niterói, que empregava muitos operários ingleses. Fora isto, a administração brasileira estava sempre pronta a atender com presteza às necessidades da marinha estrangeira, quaisquer que fossem, e o Arsenal de Marinha do Rio estava sempre a postos para dar sua ajuda¹⁵.

Quanto a seu aprovisionamento, a companhia inglesa comprava diretamente o carvão da Inglaterra¹⁶, que era transportado por navios por ela fretados e consignados ao cônsul inglês. Como já foi dito, nenhuma taxa recaía sobre esse carvão, que era armazenado, no Rio, em dois depósitos, alugados à companhia por cinco contos de réis ao ano, na Ilha das Enxadas, próxima à extremidade do Porto. E o proprietário destes depósitos se obrigara, junto à Companhia, a descarregar e armazenar neles todo o carvão que ela recebesse à razão de setecentos réis por tonei de 70 arrobas, que equivalia a aproximadamente 1.026 kg. Ele se comprometia, também, a abastecer os seus paquetes com todo o carvão necessário à razão de oitocentos réis por tonei de igual capacidade. Isto elevava a cerca de sete contos de réis por ano o total das despesas relativas com o descarregamento e o carregamento de carvão.

Era, portanto, nestas condições que a Companhia Real Britânica fazia dois serviços: um entre o Rio de Janeiro e a Europa, utilizando

¹⁵ CC Rio s.n. de 12/08/1853, pp. 384-390.

¹⁶ O preço do carvão se elevava muito no Rio de Janeiro a partir do início de 1852. Essa alta dos preços se devia principalmente ao aumento dos salários dos marinheiros e dos fretes na Europa, causados pelo perigo da febre amarela, à qual, segundo se acreditava então, estavam particularmente expostas as tripulações dos navios carvoeiros. Este fato podia ser avaliado considerando os preços das compras feitas pelos navios da marinha militar francesa. O tonel de 1.000 kg que fora comprado por cinquenta francos em abril de 1852, ou seja, cerca de dezesseis mil réis, custou cento e vinte francos em junho do mesmo ano, ou seja, cerca de quarenta mil réis. Portanto, um aumento de mais de 300%, como pode ser constatado nas cifras abaixo (preços do tonei de 1.000 kg de 1850 a 1853 em francos): 06/02/1850: 47F05c; 25/09/1850: 48F38c; 25/01/1851: 54F24c; 10/12/1851: 52F94c; 04/02/1852: 50F00c; 29/06/1852: 120F00c; 20/07/1852: 125F73c. CC Rio s.n. de 12/08/1853, p. 388.

três navios, cada um com uma força de 450 cavalos vapor; e o outro entre Rio e Buenos Aires, utilizando um só navio com uma força de 150 cavalos vapor.¹⁷

O serviço entre o Rio e a Europa processava-se da seguinte maneira: no dia 9 de cada mês, um navio partia de Southampton com escalas em Lisboa, Madeira, Tenerife, São Vicente, Pernambuco e Bahia, e chegava regularmente, entre 28 e 30 dias depois de sua partida ao Rio — ou seja, no dia 5 do mês seguinte. Este mesmo navio repartia do Rio seis ou sete dias após sua chegada, refazendo as mesmas escalas, e alcançava Southampton de 30 a 32 dias depois.¹⁸

Quanto ao serviço entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, tratava-se apenas de um complemento do anterior. O navio reservado para esta linha ficava estacionado basicamente em Buenos Aires, de onde partia por volta do dia 30 de cada mês. Depois de fazer escala em Montevidéu, chegava ao Rio dois ou três dias antes do embarque do vapor de Southampton. Repartia do Rio, também dois ou três dias depois de sua chegada, com direção a Buenos Aires, passando de novo por Montevidéu.¹⁹

O sucesso da linha de Southampton, que, ao se estabelecer, calculara ter em média dezessete passageiros por viagem, e já transportava de noventa a cem passageiros, além do fato de que só o frete das mercadorias cobria largamente todas as despesas da travessia, logo atraiu outros concorrentes²⁰. Com efeito, novas linhas de vapores foram estabelecidas a partir de 1852; e a todas elas seriam aplicadas, como um direito comum, as vantagens conseguidas pela primeira.

Este foi o caso da Empresa Luso-Brasileira, formada na cidade do Porto por comerciantes portugueses e brasileiros, que estabeleceu uma linha entre Lisboa e o Rio, fazendo escalas em Madeira, São Vicente, Pernambuco e Bahia.²¹ Apesar desta linha dispor só de um navio, as

¹⁷ Os navios destinados ao Rio de Janeiro eram o *Tyne* (de ferro), o *Avon* e o *Tamar*. Para Buenos Aires era destinado o *Caimilla* (de ferro). *Almanak Laemmert*, 1859, Suplemento, p. 177.

¹⁸ Segundo o horário publicado pela Companhia no *Almanak Laemmert*, seus navios repartiam do Rio também no dia 9 do mês e alcançavam Southampton no dia 5 do mês seguinte. *Idem*, p. 176.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ CC Rio N° 5 de 14/10/1852, p. 244.

²¹ Ela iniciou seus serviços apenas com o vapor *Dona Maria II* e deveria, em breve, contar com um outro, o navio *D. Pedro II*. *Idem*, p. 365.

primeiras viagens por ela efetuadas tiveram, a julgar pelo grande número de passageiros transportados, muito sucesso²². Mas, se era entre Portugal e o Brasil que havia o maior movimento de viajantes, e era em Lisboa onde os *steamers* ingleses embarcavam o maior número deles, em contrapartida, o volume de mercadorias transportadas era ainda muito pequeno e pouco compensador. Isto se explicava pelo fato de que a principal exportação portuguesa consistia de vinhos, os quais não exigiam uma navegação rápida, e não de mercadorias que pagavam um frete elevado.²³

Aliás, o comércio europeu, já então habituado a terminar rapidamente suas operações por meio de estradas-de-ferro e de navios a vapor, empregava cada dia mais este último meio nas suas relações com o Brasil. Todos os artigos de novidade, em geral de pequeno volume, tendiam a tomar o caminho dos paquetes a vapor. Quanto aos passageiros, o vapor era sempre preferido por causa da imensa vantagem que apresentava sobre a navegação à vela, que era a chegada nas datas fixadas.

O anúncio do estabelecimento de uma linha francesa, a Companhia de Navegação Mista Paquetes a vapor Marselha-Rio²⁴, foi muito bem acolhido no Brasil.²⁵ Esta linha foi estabelecida pela empresa dos irmãos L. Arnaud e Touache, negociantes de Marselha. Sem subvenção por parte do governo francês, ela só contava com as perspectivas proporcionadas pela extensão das relações do Brasil com o sul da França e com o Mediterrâneo.

Tudo parecia contribuir para o seu êxito: a empresa parecia viável e bem organizada, seus navios confortáveis, econômicos no que concernia ao gasto de combustível, por serem mistos a vapor e à vela, e de tonelagem adequada à expectativa do comércio que deveria

²² O fundo social desta companhia devia ser de 500 contos de réis, representado por 2.500 ações de 200 mil réis cada. Pelo fato das 1.200 ações, destinadas à Bahia e a Pernambuco, terem sido compradas no espaço de três dias, sua direção resolveu aumentar o fundo social primitivo. CC Rio N° 10 de 03/12/1852, p. 266.

²³ CC Rio N° 5 de 14/10/1852, p. 246.

²⁴ *Almanak Laemmert*, 1854, p. 308.

²⁵ O desejo de ligar a França ao Brasil pela navegação a vapor remontava ao ano de 1843, quando, em 23 de fevereiro foi aprovado o parecer das Sessões reunidas da Fazenda e dos Negócios Exteriores do Conselho de Estado sobre a proposta feita por Sua Majestade o Rei dos Franceses para o estabelecimento de uma linha de Paquetes a Vapor entre o Império e a França. Brasil, *Atas do Conselho de Estado*, v. 3, Brasília, Senado Federal, 1978, p. 30.

desenvolver com o Mediterrâneo. Na verdade, a Espanha, a Itália, a Suíça, Trieste, Constantinopla e todo o Levante realizavam um intercâmbio comercial muito diversificado com o Brasil, o qual tendia a crescer, e que a linha de Marselha pretendia atrair para si. Assim como ela pretendia, também, atrair a numerosa emigração destes países.

Foi escolhido para inaugurá-la o navio misto *L'Avenir*, com a capacidade de 1.200 tonéis e um motor de cento e cinquenta cavalos-vapor, podendo funcionar com uma quantidade relativamente pequena de carvão. Tendo largado de Marselha no dia 25 de novembro de 1853, para organizar o serviço da linha mensal por navios desta natureza, com escalas em Barcelona, Málaga, Lisboa, Tenerife, Pernambuco e Bahia²⁶, só chegou ao Rio no dia 9 de fevereiro! Este grande atraso lançou sobre a empresa uma espécie de descrédito, que só cessou quando sua causa se tornou conhecida: o *L'Avenir* fora vítima de incidentes técnicos em sua hélice. Primeiro, perto da Bahia e, depois, no momento de ancorar no Rio. E apesar de haver deixado este porto no dia 15 de março, com sua capacidade de passageiros e mercadorias quase completa, nem por isso, esta primeira viagem, por conta dos atrasos e das despesas imprevistas, obteve o sucesso esperado²⁷.

Em razão disso, a Companhia Arnaud Touache anunciou que iria colocar em serviço vapores mais bem dotados sob todos os pontos de vista, especialmente no que dizia respeito ao conforto dos passageiros. Mas, a pontualidade do serviço continuou deixando a desejar. E esta condição não era fácil de ser cumprida, especialmente numa linha na qual o frete representava um papel importante, já que o embarque de um grande volume de mercadorias a expunha a muitos atrasos, sem contar as complicações administrativas que daí decorriam. Por este motivo, porque o frete de pequenas partidas para os portos intermediários era uma das causas de atraso, a solução apontada estava em procurar diminuí-lo tanto quanto possível, garantindo o transporte de grandes quantidades de mercadorias com destinação aos pontos extremos da linha.

Já as complicações burocráticas, de todos sem dúvida alguma o mais grave inconveniente, só dependiam para serem sanadas da boa vontade das autoridades locais. E esta boa vontade, no que dizia

²⁶ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, p. 11 e CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 90.

²⁷ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, pp. 11-12 e CC Rio N° 9 de 10/04/1854, pp. 89-90.

respeito à Alfândega do Rio, que era de um rigorismo excepcional, nunca faltou; ela foi clemente com todos os vapores da companhia francesa, dando-lhes o mesmo tratamento que aos vapores da linha de Southampton²⁸. E ainda lhes concedeu a permissão para ancorar perto dos grandes armazéns situados na extremidade do porto, os Trapiches da Saúde.

Entretanto, apesar de todas estas concessões, a inauguração do serviço mensal regular da companhia francesa teve de ser adiada, pois o "Avenir", que deveria ser expedido pela terceira vez ao Brasil, depois da vinda de um segundo navio que o sucedera nesta linha, foi fretado pelo governo francês e enviado ao Oriente, teatro da guerra dos Bálcãs. Este adiamento prejudicou ainda mais a companhia marselhesa, que viu diminuir sua esfera de ação, já que a colônia portuguesa no Brasil utilizava prioritariamente a linha de seu país, e as linhas inglesas redobram em energia e atividade a fim de minimizar sua concorrência.

Como que para amargar ainda mais este mau desempenho da linha marselhesa, a linha de Southampton prosseguia suas viagens com uma pontualidade notável, já que não sofrera nenhum acidente sério, realizando suas travessias sempre com sucesso e operando sempre como muita lucratividade. Seus navios partiam repletos de carga e de passageiros, apesar do número de seus passageiros haver diminuído com a concorrência da linha de Liverpool, recentemente criada. Por isso mesmo, dizia-se que ela tudo faria para continuar ocupando o lugar de primeira importância que detinha no transporte de correspondência e notícias ou de passageiros e mercadorias. E, se fosse necessário, caso a concorrência se acirrasse, ela dobraria seu serviço, fazendo duas viagens por mês. Neste caso, a metade destes vapores iria destinar-se exclusivamente ao transporte das correspondências e de passageiros, que era o seu fim precípuo, e a outra metade ao de mercadorias. Razão pela qual os primeiros seriam regulados para a marcha, de maneira a obter a média de travessia mais curta, entre dezoito e vinte dias!

Quanto à linha de paquetes a vapor entre Liverpool, o Brasil e o Rio da Prata da Companhia Sul-Americana e Geral de Navegação a

²⁸ CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 89.

²⁹ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, p. 12; CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 90 e CC Rio N° 33 de 06/06/1854, p. 290.

vapor, apesar da crença de que seu estabelecimento fosse pouco provável por causa da concorrência da de Southampton, ela estreou de maneira brilhante ainda em agosto de 1853. Seus navios partiam daquela cidade no dia 24 de cada mês, com direção ao Rio de Janeiro, aonde chegavam no dia 21, tocando em Lisboa, Madeira, Pernambuco e Bahia. E repartiam com direção ao porto de origem no dia 1º do mês.³⁰ Suas travessias eram notavelmente rápidas: vinte e quatro dias ao todo, incluindo as paradas. Ela iniciara suas atividades com cinco vapores e logo passou a empregar sete.³¹ Sua linha foi prolongada até Montevidéu, para onde partia um vapor no dia 24, retornando ao Rio de Janeiro no dia 7 do mês seguinte. O vapor "Plata" fazia a ligação entre o Rio e a capital uruguaia, enquanto o vapor "Argentina" fazia a carreira entre Montevidéu e Buenos Aires.³²

No entanto, as condições de exploração desta linha eram pouco favoráveis e era duvidoso que pudesse resistir por muito tempo, pois faltava-lhe o frete de retorno e ela não recebia subvenção do governo britânico, como sua rival de Southampton. Dizia-se mesmo que ela já havia tentado, sem sucesso, fundir-se com esta última.³³ Além disso, sofrera duas catástrofes ainda no ano de sua inauguração. Dois de seus vapores se perderam, um em La Plata, outro no Canal da Mancha, à saída de Liverpool. Mas, quando tudo levava a crer que iria renunciar à luta, ela se reergueu, substituiu os vapores perdidos e continuou a funcionar.³⁴ Mas não por muito tempo: Incapaz de suportar a concorrência de sua contrerrânea, não pôde subsistir sem subvenção, sem frete suficiente e, muito menos, sem suficiente número de passageiros para a volta, encerrando suas atividades durante o ano de 1855, quando somente duas linhas de navios a vapor, uma inglesa e outra portuguesa, continuavam ligando o Brasil à Europa.³⁵

A Companhia Luso-Brasileira prosperava graças aos numerosos passageiros que ela atraía. Ela era a preferida dos portugueses, muito numerosos no Brasil, que viam nela o elo entre sua pátria e o país

³⁰ *Almanak Laemmert*, 1855, p. 364.

³¹ Tratava-se dos vapores "Lusitânia", "Imperador", "Bahama", "Plata", "Menai" e mais dois outros, em construção. CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 88.

³² *Almanak Laemmert*, 1854, p. 307.

³³ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, pp. 12-13.

³⁴ CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 89.

³⁵ CC Rio N° 64 de 28/01/1856, p. 384.

que haviam escolhido para perpetuar suas tradições. Mas, uma gestão viável da empresa não podia se contentar apenas com esta preferência, tanto mais que a sua organização deixava ainda muito a desejar, já que a sua frota reduzida, contando agora com dois navios, não lhe dava condições de entreter um serviço regular. Para atingir o nível desejável de regularidade, seria preciso um terceiro navio. E, mesmo que seu serviço fosse regular e mensal, sua receita só seria satisfatória se contasse com a ajuda de um navio auxiliar que ligasse Lisboa aos grandes portos europeus de saída de emigrantes da Europa Central e, sobretudo, a um dos portos franceses do Atlântico. Em outras palavras, era preciso que ela viesse a ocupar o espaço deixado pela linha de Marselha.

Na verdade, o Brasil expedia uma quantidade considerável de seus produtos para Constantinopla e o Levante; e, em sentido inverso, a Itália, a Espanha, a Suíça, a parte da Alemanha que tinha sua saída por Trieste, a Argélia e toda a costa do Mediterrâneo entretinham uma forte corrente de emigração em direção ao Brasil.³⁶ E como o serviço a bordo de seus excelentes vapores era correto e os seus muito numerosos passageiros só podiam elogiar o tratamento que recebiam, ela pôde continuar resistindo à implacável concorrência da Companhia Real Britânica.³⁷

Esta última seguia imbatível com seus navios luxuosos e de belas proporções, e com a celeridade continuando a ser seu maior trunfo. Os ingleses não se deixavam vencer neste ponto. Por outro lado, ela cobrava fretes baratos para as mercadorias de retorno, o que tornava a concorrência de qualquer companhia iniciante muito penosa e uma subvenção governamental necessária, senão indispensável.³⁸

Portanto, com os meios poderosos de que dispunham, e acostumados como estavam, há quase cinquenta anos, a servir o Brasil em suas relações postais com a Europa, sem nunca ter dado lugar a qualquer tipo de crítica séria, eles se esforçavam a não desmerecer esta fama de prontidão, regularidade e exatidão quase irrepreensível que compensava, ou pelo menos suavizava, as queixas acrimiosas dos seus passageiros que reclamavam, unanimemente, da comida ruim e

³⁶ CC Rio N° 55 de 04/10/1855, p. 336.

³⁷ CC Rio N° 68 de 10/03/1856, p. 406.

³⁸ CC Rio N° 79 de 30/07/1856, pp. 493-495.

dos vinhos detestáveis que, ainda por cima, eram obrigados a pagar à parte, sem contar a falta de qualificação do pessoal do serviço, pois que as camareiras só falavam inglês e eram pouco amáveis e atenciosas para com os passageiros.³⁹

Desta forma, a Companhia Real das Índias Ocidentais, que assegurava a exploração da linha de Southampton, via sua posição cada vez mais fortalecida e seus lucros aumentados, uma vez que, além do monopólio da correspondência, dispunha também da quase totalidade do frete vindo dos dois sentidos. Pois, na verdade, esta linha, ligada com o porto francês do Havre, começava efetivamente na desembocadura do Sena e terminava no Rio da Prata, ao qual estava ligada, como já foi dito, por um serviço regular de navios a vapor. E as mercadorias francesas, apesar das despesas e dos embaraços relativos à expedição dos pacotes a Southampton e ao embarque nos navios da Companhia das Índias Ocidentais, constituíam uma grande parte de seu carregamento. Uma preferência análoga se dava em relação ao fluxo dos passageiros franceses.

Além do mais, aos olhos dos brasileiros, eram de tal monta os serviços prestados pela linha regular de Southampton para o desenvolvimento do comércio exterior do Brasil, e muito especialmente para a regularidade do serviço postal, que a própria Inglaterra acabou se beneficiando com isso: recuperando, junto à sociedade brasileira, seu prestígio, muito abalado e notavelmente diminuído em consequência de sua política de repressão ao tráfico negreiro.⁴⁰

Por isso mesmo, o governo brasileiro não estava disposto a conceder vantagens especiais, e menos ainda uma subvenção, a qualquer nova linha transatlântica, a menos que com isso obtivesse uma outra ligação regular mensal, que não coincidissem com as datas da linha de Southampton, de tal forma que o Brasil se beneficiasse de uma ligação bimensal. E a suscetibilidade dos brasileiros os levava naturalmente a desejar que, de preferência, um novo serviço transatlântico não fosse feito por outra companhia inglesa, a fim de dever o

³⁹ CC Rio N° 5 de 14/10/1852, p. 247 e CC Rio N° 65 de 04/02/1856, p. 387. Na verdade, em todas as companhias, a roupa de cama e todas as demais despesas a bordo, e às vezes até o vinho de mesa, estavam incluídas no preço da passagem. Mas todas excluíam os vinhos finos e outras bebidas espirituosas, além das águas minerais, as quais não era permitido aos passageiros levar a bordo.

⁴⁰ CC Rio N° 51 de 04/10/1855, p. 335.

menos possível a uma só nação. Esta exigência estava de acordo com a opinião pública brasileira e já se manifestava na imprensa.⁴¹

Foi nestas condições que, em dezembro de 1855, a notícia do próximo estabelecimento pela companhia de paquetes à vela do Havre ao Rio, conhecida pelo nome de "l'Union des Chargeurs", de uma linha de paquetes a vapor subvencionada pelo governo francês, ligando aqueles portos, foi recebida com uma certa euforia nos meios franceses, sobretudo porque sua decisão, três anos antes, de continuar investindo na construção de *clippers*, parecendo não ter compreendido os rumos que estava tomando a navegação mundial no sentido da dominação do vapor, certamente os havia chocado.

Ao ser indagado, o despachante encarregado da venda das ações da empresa concessionária não pudera dar senão as seguintes informações: a "l'Union des Chargeurs", obtivera a concessão da nova linha; o capital da sociedade era de quinze milhões de francos franceses, cerca de cinco mil contos de réis, divididos em trinta mil ações de quinhentos francos cada — ou seja, cerca de cento e sessenta e seis réis; e estava pleiteando a subvenção do governo francês que deveria elevar-se a oitenta mil ou cem mil francos por viagem — ou seja, cerca de trinta contos de réis.

Informara, também, que o percurso da linha, partindo do Havre, passaria provavelmente por Lisboa, Cabo Verde, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Um paquete deveria partir cada mês daquele porto francês para a capital brasileira, e operar seu retorno após uma escala de dez a quinze dias neste último porto. E que a companhia, para começar o seu serviço o mais rapidamente possível, pretendia adquirir os paquetes a hélice da falida companhia de Liverpool. Com apenas estas informações e, em particular, a promessa de obter uma subvenção do governo francês, o dito despachante conseguiu colocar, em alguns poucos dias, duas mil ações, que foram em geral subscritas por franceses, mas com a condição expressa de que a subvenção seria dada.

Aliás, a ausência de tal subvenção fora a causa principal do completo desfavor com que foi recebido um outro projeto de navegação a vapor, desta feita entre Hamburgo, na Alemanha, e o Rio de Janeiro. As ações desta companhia não encontraram compradores, com os possíveis interessados tendo-se recusado a subscrevê-las nestas con-

⁴¹ CC Rio N° 51 de 04/10/1855, p. 334.

dições. E nem os intensos esforços da imprensa a favor deste projeto conseguiram vencer a frieza deles a este respeito.⁴²

E, portanto, esta linha tinha tudo para ser bem sucedida, uma vez que as relações entre o Brasil e a Alemanha, já importantes, progrediam cada vez mais, e se faziam em grande parte pelas cidades hanseáticas. E a emigração alemã, que se avolumava, também se realizava quase toda a partir destas cidades.⁴³

Naquele mesmo ano de 1856, duas outras linhas haviam sido projetadas. Uma partindo de Gênova para Montevidéu, tocando em Marselha, Barcelona, Málaga, Cádiz, Funchal nas ilhas Madeiras, Santa Cruz de Tenerife, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. O Governo Sardo parecia confiar neste empreendimento, pois lhe havia concedido uma subvenção de trinta mil francos por viagem, cerca de dez contos de réis. A outra, saindo da Antuérpia na Bélgica, estava menos protegida. O Governo Belga não lhe concedera senão trezentos e trinta mil francos, cerca de dez mil contos de réis, como subsídio total a ser repartido num certo número de anos.⁴⁴

O Brasil, na metade do século XIX, já exercia uma atração muito forte sobre as correntes de capitais internacionais. O que havia de notável na economia, e particularmente no comércio brasileiros, naquele momento, era o dinamismo de sua produção que, apesar dos transtornos provocados pela epidemia de febre amarela do verão de 1849/50, que se tornara endêmica e recrudescera a partir de dezembro de 1852, e pela de cólera de 1855, sem contar com a abolição do tráfico negreiro, também em 1850, não diminuía o seu ritmo de crescimento. E esta vitalidade econômica terminou por conquistar a confiança dos capitais e dos governos internacionais em seu futuro, e justificar o estabelecimento destas novas linhas de navegação transatlânticas, a partir de 1856. Aliás, a iniciativa de montar empresas tão dispendiosas era, incontestavelmente, o melhor testemunho da opinião que os capitais e governos estrangeiros tinham sobre a prosperidade da economia brasileira e da importância que eles atribuíam ao desenvolvimento de suas relações com o Brasil.

Tudo isso só fazia aumentar o espanto, o desapontamento e um

⁴² CC Rio N° 61 de 10/01/1856, pp. 374-375 e CC Rio N° 65 de 04/02/1856, p. 387.

⁴³ CC Rio N° 79 de 30/07/1856, p. 496.

⁴⁴ CC Rio N° 51 de 04/10/1855, p. 336.

certo mal estar na comunidade francesa do Rio de Janeiro, diante do fato de que, para ir confortavelmente do Brasil à França, fosse ainda preciso passar pela Inglaterra! Sobretudo porque a França se havia aproveitado, talvez mais do que qualquer outra nação, das ligações transatlânticas a vapor estabelecidas pelos outros países, para aumentar sua influência comercial.⁴⁵

É fácil compreender porque as notícias chegadas pelos jornais franceses, trazidos ao Rio pelo vapor de Southampton, no dia 26 de março de 1856, foram saudadas com muito entusiasmo pela colônia francesa da Corte. Elas anunciavam que a firma lionesa Gauthier Frères & Cia. estava estabelecendo uma linha de navios a vapor entre o Havre e o Rio, e que o serviço iria começar imediatamente, devendo seu primeiro navio deixar o porto francês ainda no dia 22 de fevereiro⁴⁶. Fora esta, aliás, a estratégia montada pela importante firma de Lião para forçar, a seu favor, a decisão do governo francês, cuja subvenção era solicitada por diversos pretendentes, inclusive pela sua rival, já estabelecida, a "l'Union des Chargeurs".

Seus vapores destinados à linha do Brasil eram novos, fabricados na Inglaterra, com a capacidade de dois mil tonéis e com máquinas de quinhentos cavalos-vapor. Eles deveriam tocar, em seu trajeto, Lisboa, Cabo Verde, Pernambuco e a Bahia. E deviam partir do Havre todo dia 22 de cada mês, de maneira alternada: o "Cadix" em fevereiro, o "Lyonnais" em março, o *Franc-Comtois* em abril e de novo o *Cadix* em maio.⁴⁷

No entanto, além da concorrência das linhas inglesa e portuguesa já estabelecidas, a nova linha francesa teria, ainda, que enfrentar o mau humor da companhia de navios à vela "l'Union des Chargeurs", que tinha fracassado em seus esforços para obter o privilégio de concessão desta linha. Seu representante, encarregado da colocação de suas ações no Rio de Janeiro, chegara mesmo a ameaçar, caso sua

⁴⁵ CC Rio N° 68 de 10/03/1856, p. 407.

⁴⁶ É interessante notar que, dada a rapidez dos paquetes a vapor, as notícias européias chegavam ao Rio de Janeiro em um mês. Neste caso preciso, se não tivesse havido atraso do navio que inaugurou esta linha francesa, ele poderia ter chegado antes da notícia de sua partida!

⁴⁷ O preço da travessia era de 1.100 francos, cerca de 370 mil réis, na primeira classe, e 900 francos, cerca de 300 mil réis, na segunda. Os lençóis e os vinhos estavam compreendidos no preço. *Jornal do Commercio*, 07/03/1856, «Linhas a vapor», Editorial, p. 2.

Companhia não se tornasse concessionária da nova linha, em transformar seus já bem conhecidos *clippers* em navios à hélice e efetuar o trajeto do Havre ao Rio sem escala. Como a "l'Union des Chargeurs" era composta dos mais ricos negociantes franceses no Rio, que tinham, por assim dizer, o monopólio do carregamento de retorno para a França, ainda que ela não estivesse em condição de ganhar a concorrência com a companhia lionesa, se suas ameaças se concretizassem, ela poderia prejudicá-la muito.⁴³

Apesar dessas ameaças, a nova linha de pacotes a vapor entre o Havre e o Rio de Janeiro foi inaugurada, ainda que com o atraso de alguns dias, através da partida do *Cadix* do porto do Havre no dia 26 de fevereiro, mesmo não contando, ainda, com a subvenção do governo francês. Sua travessia não foi das melhores, chegando ao Rio no último dia do mês de março, após uma viagem de mais de trinta e três dias, o que a colocava em posição desvantajosa face à linha inglesa de Southampton.

A fim de atenuar a repercussões negativas deste mau resultado, sobretudo quando o desagradável precedente do "Avenir" ainda pesava na memória da população da Corte, a firma Lecompte Pérou & Cia., representante marítima da nova linha francesa, mandou publicar em todos os principais jornais do Rio uma nota explicativa. Nesta, o atraso era justificado pelas escalas, em geral, muito demoradas e, especialmente, por dois incidentes: uma longa parada de quatro dias em Lisboa, onde tivera que instalar o serviço da companhia e prover-se de carvão; e outra, na Bahia, onde a Alfândega não fora prevenida a tempo, pela administração do Rio, das imunidades que deveriam ser dadas à linha francesa, devendo dar prioridade ao desembarque das mercadorias do *Cadix*, em relação aos demais navios mercantes, da mesma forma que se agia em relação aos vapores da linha inglesa. Concluindo, a nota dizia que, tendo-se em conta estes incidentes, a travessia em si havia durado apenas vinte e três dias. O público se satisfaz com estas explicações, que foram acompanhadas da promessa feita pelo capitão do *Cadix*, ao cônsul francês no Rio, de que faria tudo para não desmerecer sua companhia frente a sua concorrente inglesa.

Quanto a esta última, sem dúvida alguma, estava disposta a fazer todos os sacrifícios possíveis para impedir, ou pelo menos entrar, a

⁴³ CC Rio N° 65 de 04/02/1856, p. 386.

boa marcha da companhia francesa desde o seu início. Continuava a fazer parte de sua estratégia, caso fosse necessário, a possibilidade de organizar um serviço bimensal que alternaria as escalas, ou então estabelecer um serviço que fizesse o trajeto quase que direto entre Southampton e o Rio, passando apenas por São Vicente para renovar a provisão de carvão, em apenas dezoito ou vinte dias. Algo que a companhia francesa nunca poderia realizar.

Mas, se fosse verdadeiro o boato que corria, de que a "l'Union des Chargeurs" iria rivalizar com sua conterrânea fazendo o mesmo percurso entre o Havre e o Rio, a companhia de Southampton não teria muito com o que se preocupar com relação às suas concorrentes francesas.⁴⁹

Naquele momento, continuavam funcionando concomitantemente, ainda que não por muito tempo, as linhas francesas do Havre e de Marselha. Esta última, que havia retomado seu serviço, não teve muita sorte. Seu primeiro navio a vapor, "La France", incendiou-se no porto de Salvador nos primeiros dias de outubro de 1856. O segundo vapor, *Le Brésil*, tendo saído de Marselha no dia 25 de setembro, só chegou ao Rio no dia 10 de novembro, após quarenta e cinco dias de travessia! Isto constituía um resultado deplorável para a companhia Arnauld Touache Frères que, talvez, poderia ainda encontrar frete de retorno no Rio, mas que dificilmente encontraria passageiros, ou só muito poucos. Além do mais, o fato de que o primeiro navio a vapor da linha de Gênova, *La Sardegna*, que partira deste porto no dia 20 de outubro, entrara na baía do Rio no dia 10 de novembro, ao mesmo tempo em que o vapor *Le Brésil* tornava este fracasso ainda mais evidente.

Além dessas linhas, uma outra concorrente britânica estava se apresentando, oferecendo a ligação também entre Southampton e o Rio, com pequenos navios à hélice. O primeiro deles chegou ao Rio no dia 3 de novembro, tendo feito uma viagem com um tempo de duração bem ruim em comparação com as travessias dos vapores da Companhia Real Britânica ou mesmo dos paquetes a vapor da companhia do Havre.⁵⁰ O insucesso das linhas francesas, portuguesa e sarda, além da de Liverpool, que se haviam estabelecido até aquela data, deixava a companhia de Southampton sem rival possível.

⁴⁹ CC Rio N° 70 de 05/04/1856, pp. 414-416.

⁵⁰ CC Rio N° 92 de 12/11/1856, pp. 39-40.

As críticas da opinião pública brasileira às linhas de paquetes a vapor francesas, em matéria de celeridade e regularidade, foram quase unânimes. No que respeitava à companhia lionesa do Havre, era facto indiscutível que se havia instalado precipitadamente e não conseguira melhorar o seu serviço, comprometendo sua reputação. Assim, se suas viagens de vinda haviam sido bastante satisfatórias, as de volta nunca foram realizadas em menos de trinta e cinco a quarenta dias, enquanto os mais fracos vapores da Companhia Real levavam invariavelmente menos de trinta dias para retornar a Southampton.

Quanto à linha de Marselha, seu fracasso tinha a ver mais que tudo com a má sorte, pois o paquete *La France*, que inaugurara o seu serviço e se incendiara em Salvador, era um magnífico navio; e o paquete *Ville de Lyon*, que nada deixava a desejar, não teve um bom desempenho, levando trinta e sete dias de viagem, por causa do sistema misto de navegação de Tremblay, utilizando o vapor d'água e o éter, que demonstrara não convir às travessias transatlânticas. Com efeito, o *Ville de Lyon*, que desenvolvera inicialmente uma velocidade de treze milhas por hora, vira-se de repente privado de seu éter, que se volatilizara em consequência das altas temperaturas abaixo da linha do Equador, ficando reduzido apenas ao emprego do vapor d'água para prosseguir sua viagem. Portanto, tudo levava a crer que a companhia Arnaud Touache seria obrigada a abandonar tal sistema de navegação se quisesse continuar na corrida.

Desta forma, a precária existência das Unhas francesas se explicava, entre outras razões, pela insuficiência da sua força motriz proporcionalmente às dimensões de seus navios, pois seu sistema de hélices era incapaz de enfrentar a velocidade dos vapores à roda da companhia inglesa; e a experiência parecia provar que o sistema misto de Tremblay não era aplicável aos navios que cruzavam a linha do Equador.⁵¹

O primeiro navio a vapor da linha Hamburgo-Rio de Janeiro, o *Teutonia*, construído na Inglaterra, teve como ponto de partida de sua viagem inaugural o porto de Southampton. Com 2.400 tonéis e 350 cavalos-vapor, ele inaugurou brilhantemente o serviço da nova linha. Tendo partido na noite do dia 28 de dezembro, chegou ao Rio no dia 19 de janeiro de 1857, após haver tocado os portos de Lisboa, Pernambuco e Bahia. Havia sido uma bela travessia de trinta e quatro dias. E o mais notável fora que, em apenas três dias, do dia

⁵¹ CC Rio N° 117 de 20/09/1857, pp. 208-209.

25 ao dia 28, fizera o trajeto de Southampton a Lisboa, onde permanecera até o dia 31!⁵² O sucesso do *Teutonia* realçava ainda mais o magro resultado dos serviços a vapor franceses, vistos pela opinião pública como definitivamente incapazes de concorrer com a Companhia Real Inglesa.

Em 1857, as linhas a vapor que ainda ligavam a Europa e o Brasil eram as da Inglaterra, Gênova, Hamburgo e a belga.⁵³ Esta última, mal havia começado a funcionar, cessou momentaneamente seus trabalhos para empregar seus navios no transporte de tropas inglesas para a Índia. Estas companhias não tinham o mesmo grau de sucesso e, salvo a de Southampton, que já havia dado provas de suas qualidades, todas as demais pareciam, a curto ou médio prazo, condenadas ao fracasso.⁵⁴

E o que fora apenas uma simples conjectura acabou se confirmando: dois anos depois, das sete linhas estrangeiras de navios a vapor, que se haviam instalado no Rio, apenas a Companhia Real Inglesa prosperara. Nem mesmo a de Hamburgo, que tinha tudo para dar certo, graças à emigração alemã para o Brasil e ao importante comércio de café brasileiro destinado às cidades hanseáticas, conseguira sobreviver, sem subvenção, à concorrência da linha de Southampton. Foi o caso, também, da linha de Gênova, que, apesar de contar com uma subvenção módica do Governo Sardo e com o apoio espontâneo da numerosa população sarda e italiana da região do Prata, com a qual se ligava através de uma linha complementar que ia do Rio a Montevidéu. Ela durou pouco: reveses na navegação precipitaram sua queda, já iminente, face à concorrência da linha real inglesa.

Quanto à Companhia Luso-Brasileira, nem mesmo a preferência da população portuguesa no Brasil, muito numerosa e ligada à sua pátria de origem, conseguira compensar a fraqueza econômica de seu país, onde a falta de capitais a condenava de antemão a também sucumbir. Uma nova tentativa de restabelecer esta linha foi ensaiada, em 1859, com a criação da Real Companhia Anglo-Luso-Brasileira. Negociantes ingleses, ajudados por alguns acionistas portugueses,

⁵² CC Rio N° 97 de 21/01/1857, pp. 66-68.

⁵³ A "l'Union des Chargeurs" permanecia com uma linha regular entre o Havre e o Rio de Janeiro, mas servida apenas por paquetes à vela, "doze magníficos Clippers", com duas partidas por mês em cada direção. *Almanak Laemmert*, 1862, p. 412.

⁵⁴ CC Rio N° 117 de 20/09/1857, pp. 210.

instalaram uma linha de navios a hélice com bandeira portuguesa, tendo seu centro em Lisboa e seus pontos extremos na Inglaterra e no Rio de Janeiro. Mas seu sucesso era duvidoso.⁵⁵

Assim, no início da década de 1860, era da linha transatlântica de vapores da Companhia Real Britânica dependiam em grande parte as transações da praça do Rio de Janeiro, especialmente aquelas que tinham a ver com o câmbio, pois seus paquetes transportavam os metais preciosos e as letras de câmbio, a correspondência postal pública e privada, e os jornais que continham as notícias dos mercados europeus e norte-americanos.

Ligações mais freqüentes com as diferentes praças européias, mais do que desejáveis, eram essenciais à economia do Império, pois o contato regular dos bancos e dos negociantes brasileiros com seus correspondentes estrangeiros servia de regulador do câmbio, moderando as flutuações das suas taxas. Daí a posição brasileira favorável à abertura de outras linhas internacionais de navegação a vapor, e a concessão que fez à Companhia de Serviços Marítimos das Messageries Impériales, da cidade francesa de Bordéus, das mesmas facilidades, favores e isenções concedidos à Companhia Real Britânica, e nas mesmas condições, no que dizia respeito ao serviço postal.⁵⁶

O estabelecimento destas linhas de paquetes a vapor, especialmente a de Southampton ao Rio, marcou, sem dúvida alguma, a década de 1850 em matéria comercial. Seu sucesso foi tal, que o Brasil teve a sua posição profundamente modificada não só do ponto de vista comercial e político, mas também geográfico: era de, aproximadamente, apenas vinte e oito dias o tempo em que se efetuavam as viagens, e com uma regularidade quase que perfeita!

É fácil imaginar o dinamismo que essa nova ordem de coisas imprimiu aos negócios, as novas expectativas que criou, o estímulo que deu aos deslocamentos de pessoas e capitais. O Brasil só podia beneficiar-se com este fluxo de informações, de mercadorias e de passageiros, especialmente de imigrantes europeus, que estreitava

⁵⁵ Seu nome aparece na lista de companhias de navegação a vapor no *Almanak Laemmert* de 1860, mas não é mencionado no ano seguinte, quando a linha de Southampton passa a se denominar simplesmente de Real Companhia de Paquetes a vapor. *Almanak Laemmert*, 1861, p. 457.

⁵⁶ RMII 1860, p. 158 e *Almanak Laemmert*, 1862, p. 411.

seus vínculos com o mercado mundial e contribuía fortemente para a sua modernização.

O papel da Inglaterra neste processo de transformação da sociedade brasileira foi, sem dúvida, muito importante e não pode ser negligenciado. O contato regular e rápido do Brasil com a Europa através da navegação a vapor favoreceu o aumento da imigração que, se ainda não havia dado os resultados esperados do ponto de vista da agricultura, permitiu um contato mais estreito entre a sociedade brasileira e a européia. E o Brasil, apesar da resistência aos costumes europeus, acabou cedendo. Favoreceu, também, o conhecimento mais preciso da situação dos mercados brasileiros e das condições de sua produção, provocando um afluxo crescente de capitais. Os investidores ingleses, principalmente, homens de negócios ou simples poupadores, certos do progresso rápido da economia brasileira, em expansão ininterrupta havia uma década, apresentaram-se como compradores, primeiramente, dos títulos da dívida pública brasileira, e, depois, das ações de suas empresas.

O Brasil ficara definitivamente ligado ao mercado mundial e mais do que nunca sujeito às suas influências e turbulências. O Brasil se tornara um país moderno.