

# HISTORICO

DA

## COMPANHIA INDUSTRIAL

DA

### ESTRADA DE MANGARATIBA

E

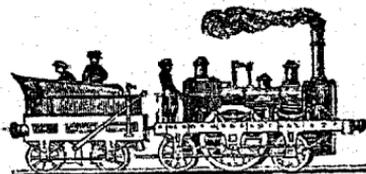
ANALYSE CRITICA E ECONOMICA

DOS

NEGOCIOS DESTA COMPANHIA

POR

*Sebastião Ferreira Soares.*



RIO DE JANEIRO.

TYPOGRAPHIA NACIONAL.

Rua da Guarda Velha.

1861.

1263 264 955

## AO LEITOR.

*O Historico da Companhia da Estrada de Mangaratiba, que faço agora imprimir, não é um bem elaborado escripto de litteratura, mas simplesmente uma verdadeira e succinta narração das diversas phases por que passou esta importante associação industrial, desde que foi assignado o contracto com o seu empresario em 26 de Fevereiro de 1855, até que chegou ao estado de fallencia em 13 de Outubro de 1860.*

*Nunca me passou pela idéa escrever sobre semelhantes negocios, mas tendo sido nomeado perito para examinar a escripturação desta Companhia pelo Illm. Sr. Dr. João Baptista Gonçalves Campos, fui obrigado a estudar esta questão a fim de poder dar uma conscienciosa resposta aos quesitos propostos pelo Juizo Commercial. Para obter os necessarios esclarecimentos compulsei não só os documentos existentes no archivo da Companhia, como*

mesmo reuni todos os documentos officiaes, que sobre a Companhia da Estrada de Mangaratiba pude obter.

O estudo aprofundado que fiz destes negocios me levou ao ponto de convencer-me de que as arguições que se fazião aos Directores desta importante empresa erão destituidas de base, e peccavão por exageradas n'aquillo que se approximava da verdade.

Depois de ter apresentado ao Juizo Commercial as respostas dos quesitos propostos, fui instado por alguns dos principaes Credores e Accionistas desta importante empresa para escrever uma succinta narraçãõ do que tinha colhido dos meus minuciosos exames; por algum tempo escusei-me a semelhante trabalho, mas a final tive de ceder a novos pedidos dos principaes Credores, e então me incumbi de escrever o Historico da Companhia da Estrada de Mangaratiba, que ponho agora no dominio do publico, com as imperfeições que nelle se contém.

A precisão historica me forçou a alongar mais do que pretendia, bem como a analysar alguns dos actos dos administradores da Provincia do Rio de Janeiro, dos quaes provierão complicações e transtornos á Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Sei que não poderei agradar fallando a linguagem franca da verdade, mas eu seria indigno da commissão de que me incumbi se mentisse á minha consciencia, para render louvores immerecidos, ou calar verdades. Não; tal não farei em tempo algum. O principal movel

de todas as minhas accões é a lei do dever; e sempre

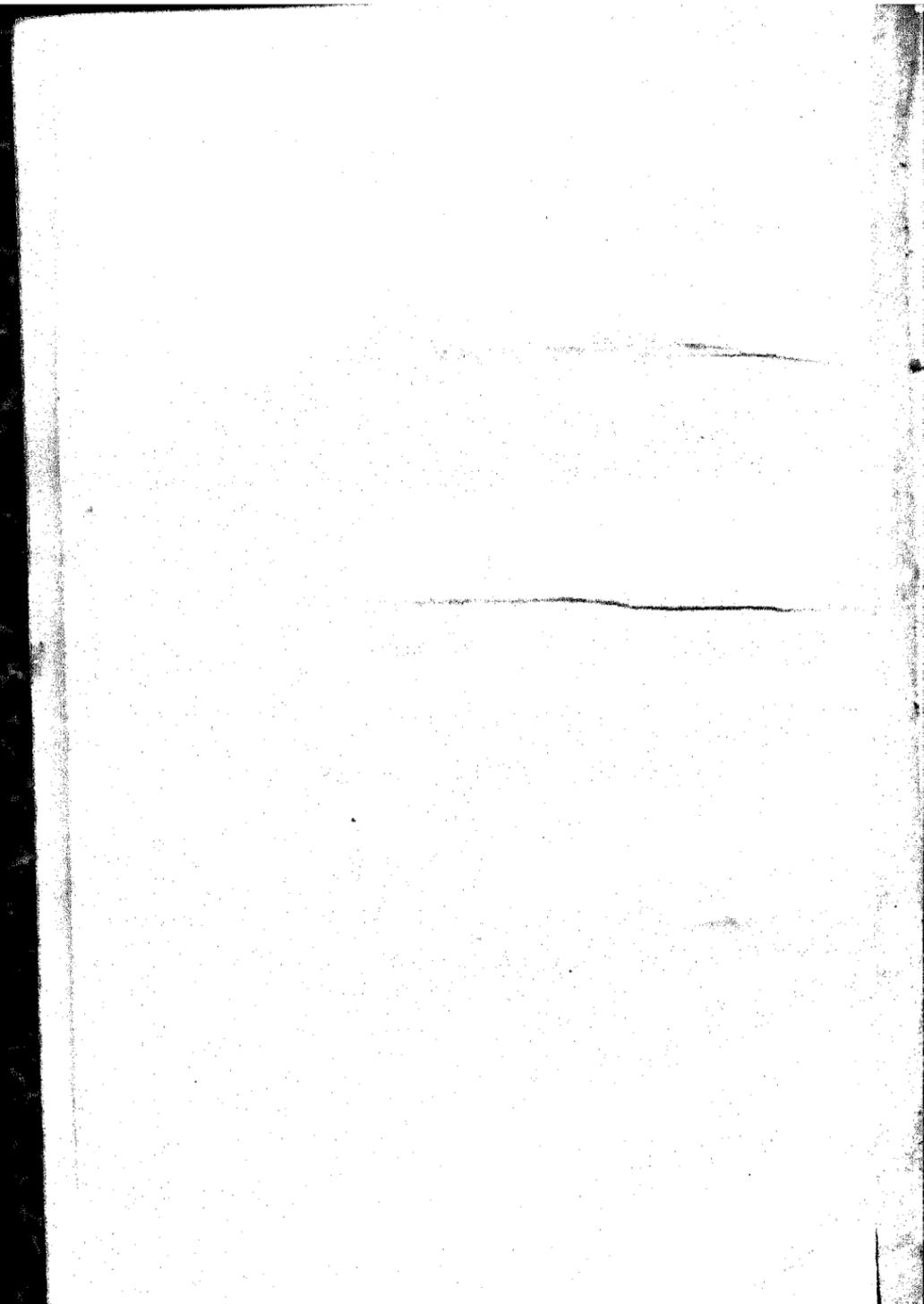
que tenho de praticar qualquer acto consulto a minha razão, e o executo ou deixo de praticar segundo o ordena a lei do dever.

Um trabalho desta ordem não pôde delectar o espirito, porque além de ser arido pelas muitas repetições que nelle se encontram, é por demais monotonico; mas em compensação tem seu merito especial, e este cifra-se em apresentar a verdade despida de franjados atavios, com que se costuma adornar a calumnia, que sorratamente mina e abala as mais firmes reputações.

Julguei que me cumpria dar as razões que me induzirão a escrever este longo Historico da Estrada de Mangaratiba, e estas são as que acabei de expender nestas poucas palavras.

Rio de Janeiro, em 28 de Dezembro de 1861.

O AUTOR.



# HISTORICO

DA

COMPANHIA DA ESTRADA DE MANGARATIBA

PRIMEIRA ÉPOCA.

CAPITULO I.

INTRODUÇÃO.

**Considerações economicas.**

« Nous ne pouvons guère démontrer invinciblement que les vérités qui ont pour objets les nombres et les mesures. »

O trabalho que vou emprehender é por demais difficil, e sobremaneira arido na sua descripção e combinação; dependendo em maior parte de estudos especiaes das localidades que tenho de descrever, e de dados estatisticos da producção e commercio de diversos municipios da Provincia do Rio de Janeiro; não possuo outro mappa topographico daquellas localidades além da planta da Estrada de Mangaratiba, e nem tão pouco posso dispôr de dados estatisticos officiaes da producção, exportação e commercio dos municipios que remettem os productos de sua industria agricola pelo porto da Villa de Mangaratiba, senão de mui limitado tempo,

e ainda assim incompletos, por quanto só tratão da exportação do café. Sem estes indispensaveis elementos para guiar-me nas descripções topographicas, e apreciações economicas, pouco poderei dizer a semelhante respeito; o que disser, porém, será fundado em informações ministradas por pessoas fidedignas, e com muito trabalho colhidas aqui e alli dos abastados fazendeiros daquellas localidades. Vou comtudo, através de tantas difficuldades, fazer uma exacta e clara demonstração da grande utilidade resultante da construcção da Estrada de rodagem de Mangaratiba para os diversos municipios do sul da Provincia.

Um escripto desta ordem não pôde ser improvisado porque o seu unico merito consiste nas rigorosas e exactas demonstrações das proposições enunciadas, por quanto este historico tem por fim principal apresentar as causas verdadeiras que actuarão para levar a Companhia da Estrada de Mangaratiba ao estado de suspensão de pagamentos em que se acha, e a declaração da sua fallencia pelo Juizô Commercial da 1.ª Vara desta Côrte.

Não desconheço que um tão ponderoso commettimento devêra ser dado a uma penna mais habilitada do que a minha, mas alguns dos principaes Credores e Accionistas desta importante Associação industrial, delle me encarregarão, não querendo aceitar a minha recusa; farei portanto um esforço a fim de ver se ao menos consigo lançar alguma luz sobre esta complicadissima questão, apresentando a ponta do fio da trama para que outros mais competentes que eu desenvolvão e completem este historico.

Os escriptos economicos pela sua aridez causão fastio, e por isso não são ainda bem apreciados pelo geral dos

nossos compatriotas, e nem mesmo se lhes dá a menor importancia no ponto de vista industrial; e acontece isto em uma época em que todos discutem os pontos mais complicados da sciencia da riqueza: alguns individuos nem se contentão só com discutir idéas, vão muito além; censurão sem o menor criterio os escriptos economicos, e apresentam um milhão de proposições improvaveis, e sem applicação ao paiz, provando dest'arte que ignorão os primeiros rudimentos da sciencia que analysão! e a semelhante modo de proceder se chama amor do progresso.

Poucos e muito raros tem sido aquelles que com vantagem tem escripto sobre os melhoramentos materiaes que reclama o nosso paiz, porém mesmo esses tem tido o desgosto de ver que não são lidas as suas producções, e nem ao menos apreciadas por aquelles a quem mais cumpria estudá-las; um tal procedimento revela que ha mais quem se empregue em idealidades do que em cuidar do bem geral de seus concidadãos; e isto de certo que é o mais desanimador possivel para aquelles que consomem o tempo precioso com tão arido e ingrato estudo da economia politica.

O que mais apreço merece neste paiz dos prodigios são as lucubrações romanticas e poeticas, e principalmente se são alusivas ás questões politicas, e envolvem no seu complexo o fel da satyra; esta tão pronunciada tendencia para a satyra, demonstra um principio latente em ebullição, o qual cedo ou tarde tem de apresentar os seus effeitos á plena luz. As idéas são tão livres como o seu creador, e por mais que se tente comprimi-las nada se póde conseguir.

O Brasil marcha nas vias do progresso, embora mil

peias se opponhão ao seu desenvolvimento; as forças vitaes da natureza superão e supplantão todos os erros economicos.

Abstracção feita desses discutidores, que a qualquer innovação e melhoramento intentado gritão que o paiz se precipita no abysmo, homens ha que de coração se dedicão ao progresso nacional, e com verdadeiro interesse e patrióticos esforços se entregão a rudes trabalhos e difficeis empresas, nas quaes sacrificão o tempo e seus cabedaes; no numero desses illustres varões se devem collocar em primeiro lugar aquelles que se reúnem em associações industriaes para aberturas de estradas que fação communicar os centros com o litoral do Imperio. Os cidadãos que assim procedem illustrão seus honrados nomes, e merecem que a historia imparcial os aponte para que a posteridade os bemdiga: neste caso se achão os incorporadores e accionistas da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

A prosperidade da nossa industria agricola depende em maior parte da construcção de faceis vias de communicações terrestres, por quanto estabelecidas estas, os braços apparecerão para laborar as terras.

Os Estados-Unidos Norte-Americanos ainda hoje não terião feito a quarta parte do progresso industrial em que se achão, se primeiramente não houvessem tratado de approximar as distancias facilitando os transportes por meio de boas estradas de rodagem, e pelos trilhos ferrados, por cima dos quaes voão as locomotivas. Não foi de certo a superioridade da raça anglo-saxonia que em tão pouco tempo fez tanto nos Estados-Unidos, mas sim a melhor ordem economica e administrativa adoptada no seu regimen interno;

o homem em toda parte do mundo é sempre o mesmo homem feitura de um Deos omnisciente; não ha raça privilegiada, nem raça spuria.

Quando despido de preconceitos se reflecte sobre a especie humana, reconhece-se que todos os homens são aptos e ageis para o trabalho se soffrimentos moraes ou physicos os não impedem de trabalhar; e, pois, deve-se concluir que a desidia, e a indolencia que se observa em muitos individuos não é natural, mas antes a consequencia dos principios impuros e maleficos recebidos com a primeira educação; em vista do que parece que este estado de abjecção a que chega a degradar-se o homem póde ser vencido, ainda mesmo daquelles de uma natureza indomita e rebelde, se com perseverança se lhes applicar os meios coercitivos necessarios: muitos exemplos existem de taes transformações; isto é, de homens indolentes se tornarem laboriosos.

Estudando-se desapaixadamente o povo brasileiro, e até mesmo os aborígenes, se reconhece que é uma revoltante calúnia o dizer-se que os nossos concidadãos são indolentes e deleixados. Sempre que o brasileiro concorre com esses homens da raça que se diz privilegiada nos trabalhos rudes da lavoura, e mesmo na factura das estradas, a vantagem tem ficado da nossa parte. Que digão se erro nesta apreciação os empresarios das diversas vias ferreas do Brasil? Os brasileiros são sobrios em extremo, e perseverantes nos trabalhos que comprehendem.

Se concentrando as minhas idéas cogito sobre a robustez e fórmulas musculosas dos aborígenes, e na organização physica dos crioulos, concluo que só o que nos falta para sermos a primeira nação industrial da

America, é que desapareção certos entraves herdados dos nossos antepassados, e que se deixe em paz marchar o joven gigante dos tropicos.

Só cincoenta annos de paz, e de concordia interna serão bastantes para nos elevarmos ao apogêo da prosperidade, demonstrando ao mundo que a raça latina, da qual descendemos, em nada é inferior á anglo-saxonia que pretende tudo avassallar.

O Brasil não só pela sua importantissima posição geographica, como pelos seus innumeros e vastos portos no atlantico, e variadas producções, tem necessariamente de conquistar o gráo de primeira potencia americana; esta verdade que salta aos olhos do menos perspicaz, como que me contrista e acabrunha, porque me demonstra á plena luz que se não fossem as maleficas intrigas de mesquinhos partidos, que nos tem dividido e dilacerado por tanto tempo, mesmo hoje poderíamos ser uma poderosa nação.

O seculo que atravessamos tem sido \*fertil em invenções, algumas das quaes tem trazido uma completa inversão para a economia social: neste caso se acha a do vapor applicado á locomoção maritima e terrestre, que fez desaparecer as distancias pela velocidade dos transportes; o mesmo agente introduzido como motor das machinas fabris e agrarias, assim dispensando a força de muitos braços, que nesses misteres se occupavam; e finalmente a telegraphia electrica, que, com a rapidez do raio, transmitta as idéas e communica os pensamentos!

Estes melhoramentos materiaes, devidos ao superior engenho dos seus descobridores, tendem cada vez mais a desenvolver o progresso industrial, e como que a congregar as diversas nacionalidades em uma só fa-

milia ; ao mesmo passo que tem por fim substituir as forças vitaes pelas mecanicas, do que resulta em ultima analyse, que com quanto a sociedade em geral goze dos beneficios de semelhantes inventos, uma parte comtudo da mesma sociedade soffre, e com grande intensidade, os effeitos de taes substituições; e esta parte é aquella que fórma a classe dos operarios mecanicos.

Nos paizes populosos e industriaes semelhantes mutações de serviços e habitos de laboração, não podem ser operadas em curto espaço de tempo, sem que dessa inversão se resinta a economia da sociedade em que ella se realiza. Nos Estados porém em que ha grande extensão de terras e falta de povoadores, as invenções mecanicas são em todos os sentidos os principaes elementos do progresso, porque ha sempre em que aproveitar os serviços de todos os membros dessa sociedade. Neste caso acha-se o Brasil que, mais que alguma outra nação, precisa desenvolver as forças productivas do seu uberrimo solo.

Estas breves considerações economicas, que acabo de fazer, tem intima relação com o assumpto que faz o objecto deste historico, por quanto servem para demonstrar de quanta utilidade são para o nosso paiz as empresas industriaes, e muito principalmente as que tiverem por fim abrir estradas entre os diversos pontos productores do interior e as cidades maritimas commerciaes; estas empresas tem incontestavel direito para merecer todo o apoio dos poderes competentes ; visto que só quando houver facilidade de communicações terrestres virão os braços superabundantes dos Estados Europeos para o nosso paiz, e só então a colonisação será espontanea e destinada aos trabalhos

agricolas. Eu estou convencido que em quanto não constar na Europa que temos boas estradas, difficilmente conseguiremos colonos lavradores moralizados e industriosos ; façamos pois os possiveis esforços, e até mesmo com algum sacrificio, para obtermos boas vias de communicação entre os centros e o litoral.

As condições em que se acha o Brasil são muito differentes d'aquellas com que se vê luctando a Europa em geral ; alli as terras faltão e os braços superabundão ; e aqui existem vastos sertões e feracissimas terras virgens, e não ha homens para cultiva-las na escala desejavel ; é portanto de necessidade confessar que as theorias economicas escriptas sobre este assumpto pelos sabios do velho continente não podem ser applicadas ao nosso regimen social e administrativo, sem que primeiramente sejam muito estudadas e comparadas com o estado e circumstancias em que se acha o nosso paiz.

E porque a maior parte de semelhantes theorias tem sido applicadas em absoluto á nossa organização physica e social, os resultados que se hão obtido, ou não forão satisfactorios, ou apresentárão uma completa aberração da méta a que se visava attingir. Cada paiz tem suas leis economicas apropriadas, as quaes fundando-se nos principios immutaveis da sciencia, dependem comtudo na sua applicação de uma constante observação e estudo das condições physicas do solo, e das moraes do povo ; e afóra disto, tudo o mais são chimericas illusões com que se embalão aquelles que entendem que as sciencias são tão sómente o conjuncto e combinação de palavras pomposas e harmonicas.

Quanto mais reflecto sobre a sciencia economica, tanto mais me convenço de que ella se funda em mui poucos principios positivos e incontestaveis ; e que as variadas

regras com que se enchem os livros economicos, são outras tantas proposições relativas ás localidades e condições dos paizes para os quaes forão delineadas semelhantes theorias ; e consequentemente que faltando aquellas relações locaes falhão as regras na sua applicação pratica : isto tenho observado por mais de uma vez.

O Brasil, paiz novo, e onde tudo se acha no estado de sua primitiva infancia, tem necessariamente de crear uma theoria especial para a sua administração economica, a qual deve ser baseada no estudo e observações constantes de suas relações phisicas e moraes ; isto é, sobre a natureza do seu solo e produções, combinando-se a educação do povo com os seus habitos, e costumes transaccionaes : deve-se de uma vez para sempre abandonar esses pomposos vôos de imaginação, phantasiados pelos brilhantes talentos europeos.

Não se conclua porém deste modo de enunciar-me que eu exclua totalmente os principios immutaveis da sciencia : não. O que eu só pretendo é demonstrar que na applicação pratica de taes principios se devem adoptar regras apropriadas ás nossas circumstancias especiaes, não só em relação ás innumeradas difficuldades das communicações e transportes, como em referencia aos costumes dos nossos concidadãos, tanto no que se refere á sua vida domestica, como aos seus tratos e industrias sociaes.

Todos aquelles que tem percorrido o vasto territorio do grande Imperio americano, ficão admirados da fertilidade de seu torrão, e muito principalmente da prodigalidade com que a suprema mão de Deus dotou este abençoado paiz com milhões de meios para o constituirem o mais collossal Estado do mundo. Rios que se assemelhão a mares, e que tendo as suas origens no centro do

paiz se ramificação em diversas direcções, e depois de percorrerem centenas de leguas se lanção no oceano, onde formão amplos portos marítimos que podem conter todos os navios commerciaes do mundo : estes rios gigantes são outras tantas arterias de vida e de progresso que ainda em maior parte estão por aproveitar.

O Brasil em si mesmo he um magestoso prodigio : tudo nelle é bello e grandioso ! a mão de Deus se revela em todos os lugares, e por toda parte que o philosopho encara a sublimidade da natureza ! As industrias e as artes se ainda não estão em par com os progressos do presente seculo, é porque não ha cultores que as abracem e professem exclusivamente.

Por demais me tenho alongado nestas considerações, que com quanto não as julgue destituídas de interesse são, por assim me exprimir, aridas e fatigantes; mas tendo intimas relações com o objecto de que me vou occupar servem como de exordio ao historico da Companhia da Estrada de Mangaratiba, que dividirei em tres épocas distinctas, e estas em capitulos a fim de melhor tratar as questões.

Na 1.<sup>a</sup> época esboçarei em ligeiros traços a topographia dos municipios que estão em immediata relação com o porto de Mangaratiba, e historiarei a origem da estrada primitiva, e a organização da actual Companhia, terminando com a administração do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco.

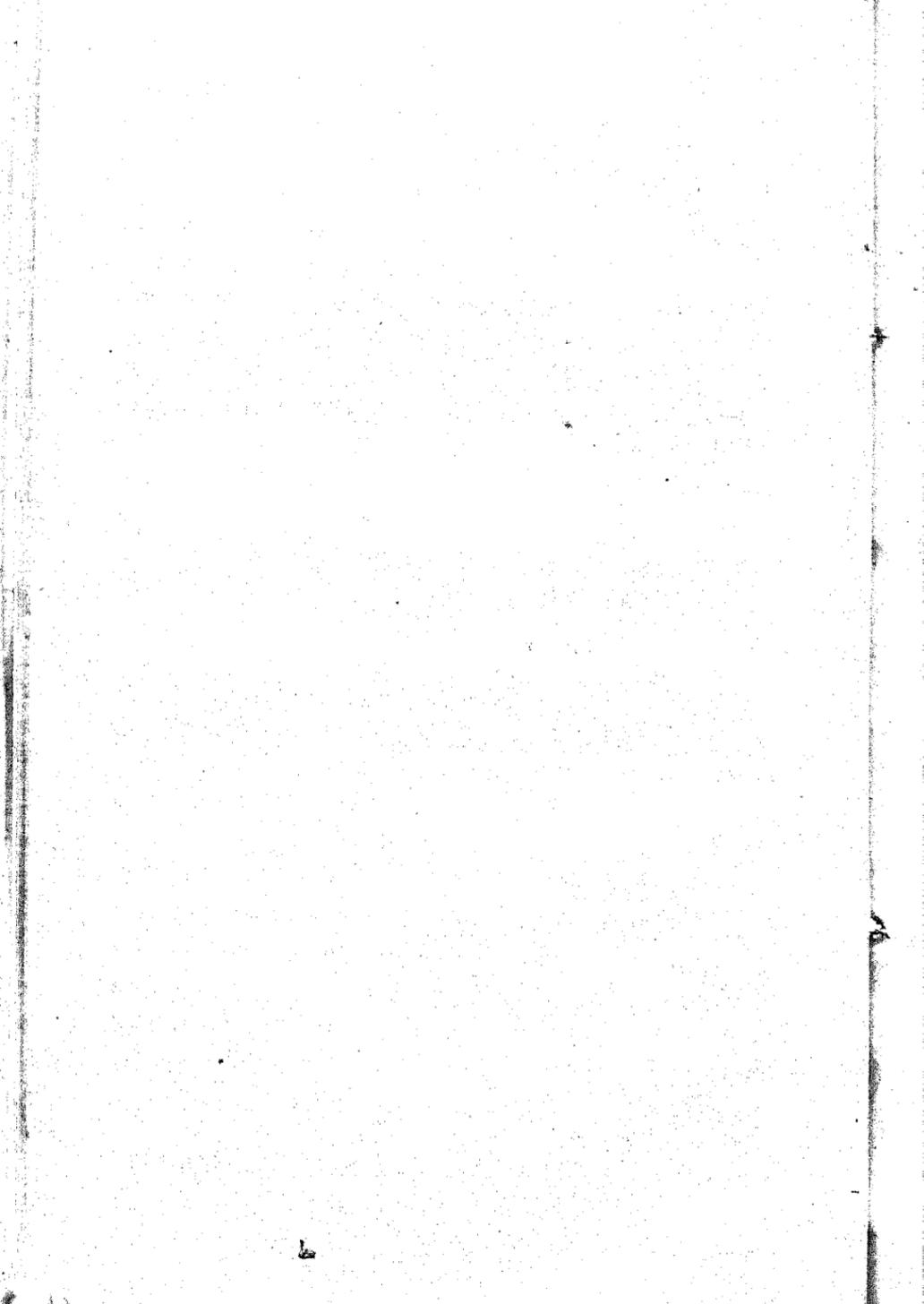
Na 2.<sup>a</sup> época historiarei a administração do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, coadjuvado pelo Conselho fiscal composto dos Srs. Commendadores Antonio Joaquim Dias Braga, Antonio da Rocha Miranda e Silva, e Manoel Pinto Torres Neves, narrando todas as occurrencias havidas desde que tomárão conta da administração até

que a passarão aos curadores fiscaes nomeados no acto da abertura da fallencia da Companhia.

Na 3.<sup>a</sup> época, finalmente, demonstrarei o balanço geral do activo e passivo da Companhia apresentado pela curadoria fiscal, e entrarei em algumas questões sobre o acto da fallencia, bem como farei algumas comparações entre o custo da Estrada da Companhia com outras obras do mesmo genero da Provincia, e terminarei apresentando os meios que no meu entender podem ser applicados á sua liquidação sem prejuizo dos accionistas e dos credores.

Assim, pois, termino este primeiro capitulo de introdução ao historico da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

---



## CAPITULO II.

### Breve descripção geographica de Mangaratiba e outros municipios.

« Dans le sens plus étendu, l'ordre est le rapport que plusieurs choses ont entre elles, pour former un tout et tendre ensemble au même but. »

Para que um trabalho qualquer possa ser devidamente apreciado em todas as suas partes é indispensavel que na sua composição haja um systema methodico, que ligue em perfeita harmonia as diversas relações que formão o seu complexo; visto que quando a ordem da distribuição não é bem combinada as idéas se confundem baralhando-se entre si.

As questões economicas dependem na sua demonstração das leis do calculo, que combinando e medindo a extensão das diversas probabilidades pró e contra, apresentam a certeza numerica dos resultados a que se quer attingir: são estes principios tão comezinhos que ocioso fôra querê-los demonstrar.

Os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba são tão complicados e complexos, e taes relações os liga entre si que indispensavel se torna estuda-los em

sua origem a fim de poder provar-se á toda evidencia, que esta empresa foi bem calculada, e convenientemente organisada; por quanto nella se visava não só os interesses dos seus accionistas, como e principalmente legar ao paiz uma importante via de progresso nacional.

Aquelles pois que encararem a questão de Mangaratiba sob este ponto de vista politico e economico, de certo que concordarão comigo, que uma semelhante empresa é merecedora de todos os auxilios que lhe possa prestar um Governo illustrado; e consequentemente que abandonar-se as obras já feitas aos nenhuns recursos da associação que tantos capitaes nellas gastou, é proceder-se de fôrma injustificavel, e em pura perda do progresso do paiz.

Desejando eu apresentar um escripto que bem preencha os fins a que se destina, seguirei neste historico a recommendação do sabio escriptor que tinha como indispensavel a seguinte maxima por elle observada :

« Nous aimons à ranger nos idées dans certaines classes, à les placer dans une certaine symetrie, dans une certaine ordre; parce qu'alors nous craignons moins de les perdre, et que nous saisisson plus facilement les rapports qui sont entre elles. »

Começarei portanto este meu historico fazendo uma abreviada descripção da bahia de Mangaratiba, bem como do municipio da Villa deste nome, e dos outros que por aquella enseada fazem o seu principal commercio de exportação e importação; dest'arte demonstrando de quanta vantagem será para aquellas localidades a conclusão da Estrada da Companhia sob as mesmas condições com que se acha construida a 1.<sup>a</sup> Secção, que comprehende o espaço entre as duas Villas de Mangaratiba e S. João do Principe de  $4 \frac{1}{2}$  leguas de extensão,

Para que melhor se possam calcular as distancias e posições dos principaes povoados daquelle lado da Provincia do Rio de Janeiro, apresento as observações astronomicas do distincto mathematico o Sr. Conselheiro Pedro de Alcantara Bellegarde para determinar a sua triangulada, e collocação das Cidades e Villas na sua carta topographica, que sinto ainda não estar concluida, porque muito me auxiliaria neste arido e enfadonho trabalho: todas as observações se referem ao Observatorio desta Côrte do Rio de Janeiro.

A bahia ou enseada de Mangaratiba é bastante ampla, e tem a necessaria profundidade para nella ancorarem os navios de cabotagem que a demandão, e até mesmo para embarcações de grande lotação e maior calado; é muito abrigada dos ventos, e permite em todas as estações do anno que se faça sem risco a carga e descarga dos navios que nella ancorão, pois que o mar sempre alli se conserva ou calmo ou sem grandes ondulações.

A Villa de Mangaratiba acha-se edificada sobre as bordas da bahia de que tomou o nome, e para o lado do arco da parte do oceano, ficando proxima da fralda de uma serra bastante alterosa e ingreme, a qual é um dos diversos ramaes em que se bifurca e divide a serra do mar. A posição astronomica da Villa acha-se na lat. S. de  $22^{\circ} 59' 29''$  e long. E. de  $0^{\circ} 52' 6''$  do Observatorio da Capital do Imperio.

A população da Villa de Mangaratiba é muito diminuta, e orçará por 1.500 habitantes; esta estima se refere sómente á população estavel da Villa porque a do municipio é bastante crescida. A importancia commercial da Villa propriamente dita é quasi nulla, porque o principal commercio de Mangaratiba não

se acha estabelecido na Villa, mas na nova povoação denominada —Sacco— que dista della meia legoa, e conta de moradores e commerciantes estaveis 500 individuos.

Os primeiros edificadores da Villa de Mangaratiba, sem attenderem ás conveniencias dos transportes do interior forão assenta-la a leste da bahia, deixando o lugar do Sacco que fórma o centro da enseada, e offerece melhores condições para a carga e descarga dos generos de importação e exportação; e isto deu causa á edificação de armazens e casas commerciaes naquelle lugar, assim perdendo a Villa de sua importancia.

O commercio estabelecido na povoação do Sacco, relativamente fallando-se, póde ser classificado de muito importante, porque além de occupar-se da exportação annual de mais de 1.000,000 de arrobas de café, que serião elevadas acima de 2.000,000, se se concluisse a Estrada da Companhia até o seu ponto terminal, recebe da Côte, por intermedio dos barcos de cabotagem, a maior parte das mercadorias que são consumidas pelos habitantes dos diversos municipios, que por Mangaratiba fazem as suas transacções mercantís.

Da primazia commercial que tem adquirido a povoação do Sacco sobre a Villa de Mangaratiba tem se gerado mesquinhas rivalidades que soem apparecer pelos interesses que se chocão, e dellas algumas complicações sobrevierão á execução da empresa da Companhia cujo historico estou descrevendo.

Não é sómente o municipio de Mangaratiba que effectua pela sua bahia a exportação do café produzido naquella parte da Provincia; outros não menos importantes municipios remettem por alli embarcados

para a Côrte os seus productos agricolas, e recebem os generos de que carecem para o seu consumo; não será pois fóra de proposito determinar as posições geographicas das Cidades e Villas principaes que estão em immediatas relações commerciaes com a Villa e Sacco de Mangaratiba: serei mui resumido em semelhantes descripções porque desejo ser breve, e só dizer o indispensavelmente necessario para se ter uma idéa approximada daquelles lugares.

A Villa de S. João do Principe, ponto terminal da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada da Companhia de Mangaratiba, está edificada em cima da serra sobre a fralda da qual assenta a Villa de Mangaratiba; a sua posição astronomica é na lat. S. de 22° 47' 44'', e long. E. de 0° 49' 38''. Pertence esta Villa a um dos mais ricos municipios da Provincia do Rio de Janeiro pela sua produção de café, que todo remette para a Côrte embarcando-o em Mangaratiba, e acha-se distante d'esta 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> legoas; mas antes da construcção da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada da Companhia era muito difficil o trajecto entre uma e outra povoação, e essas difficuldades se tornavão quasi que insuperaveis na estação das aguas; hoje porém pôde-se ir commodamente de carro de uma a outra Villa em duas horas de viagem: já gozão pois os habitantes daquelles lugares desse importantissimo melhoramento devido á Companhia da Estrada de Mangaratiba, que em tão pouco tempo tallhando a rocha granitica, aterrando os lugares paludosos, e nivelando as escabrosidades do terreno fez uma bella estrada de rodagem como não existe outra no Brasil.

A Villa de Pirahy, cujo assento é a margem direita do rio do qual tomou o nome, tem a sua po-

sicão astronomica na lat. S. de 22° 37' 34" e long. E. de 0° 43' 36". Este municipio é tambem grande productor de café, bem como de generos alimenticios; faz a maior parte do seu commercio de exportação pela bahia de Mangaratiba, por onde recebe quasi todas as mercadorias que consome, e lhe são remettidas da Côrte.

A Cidade de Barra Mansa, edificada sobre a margem direita do magestoso rio Parahyba do Sul, na lat. S. de 22° 32' 36", e long. E. de 0° 59' 30", não é menos importante em produções de café e de generos farinaceos e leguminosos que Pirahy. Tambem como este municipio, o da Barra Mansa realiza a sua exportação e importação pelo porto de Mangaratiba, com cuja Villa e Sacco mantém activo commercio.

A Cidade de Rezende, situada sobre a margem direita do mesmo rio Parahyba, na lat. S. de 22° 28' 12", e long. E. de 1° 16' 51", possui em seus limites municipaes terras uberrimas, que produzem abundantes colheitas de café e de generos alimenticios, dos quaes a maior parte é remettida para a Côrte por via do porto de Mangaratiba, por onde tambem recebe os generos que consome.

A Cidade do Bananal, cuja edificação foi feita na margem direita do rio de que tomou o nome, achase na posição astronomica de lat. S. de 22° 41' 49", e long. E. de 1° 6' 42". E' este municipio abundante em produções de café de mui superior qualidade, produz outros generos, e faz tambem em maior parte a sua exportação para a Côrte pelo porto de Mangaratiba, pelo qual recebe os generos de consumo de que carece.

Além dos diversos municípios de que resumidamente dei uma idéa, alguns outros entretém com o porto de Mangaratiba um animado commercio de importação e exportação, taes como o de Rio Claro, &c. Se porém a estrada da companhia fosse levada a effeito até o ponto terminal de Barra Mansa, ou sómente até o Rancho dos Negros, quasi toda a exportação dos productos agricolas do sul da Provincia do Rio de Janeiro seria effectuada pelo porto de Mangaratiba, que recresceria em importancia commercial.

Fica pois demonstrado de fórma a não restar a menor duvida a importancia da bahia de Mangaratiba, que collocada em um ponto medio da costa do sul do Rio de Janeiro, e sendo como é abrigada dos temporaes, se tornaria o emporio commercial deste lado da Provincia se a Empresa da Companhia não encontrasse os milhares de torpeços com que teve de luctar por tanto tempo, até que a final foi ferida de morte e teve de ceder á força maior.

A bahia de Mangaratiba mesmo agora é frequentada constantemente por dous barcos a vapor, e dez navios de vela, que se empregão na conducção dos generos estrangeiros navegados por cabotagem, e trazem em retorno para esta Côrte café e generos alimenticios.

A configuração do solo da Provincia do Rio de Janeiro é toda montanhosa para o sul de Cabo-Frio, e para o seu centro, o que torna muito difficil e dispendiosa a construcção de estradas com o declive necessario para rodagem; por quanto além das alturas a vencer, as mais das vezes tem de ser essas estradas talhadas e abertas na rocha granitica de uma cohesão e rigeza quasi invencivel.

Os pequenos valles que existem entre uma e outra montanha, são outros tantos obstaculos que se oppoem aos nivelamentos dos leitos das vias de communicação; consequentemente as estradas em geral, que se dirigem das costas do oceano para o centro do paiz tem de luctar com grandes difficuldades, que só podem ser vencidas com immenso trabalho e avultadas despezas.

Quando pois se metterem em linha de conta estes inconvenientes provindos da configuração do terreno se terá a medida para calcularem-se semelhantes despezas.

Os primeiros povoadores da Provincia do Rio de Janeiro, bem como os das outras do Imperio, não nos legarão estradas que semelhante nome mereção; e força é confessar que esses melhoramentos, ainda que de conhecida e indispensavel necessidade, não podião naquelles tempos ser levados a effeito, não só pela falta de braços para executa-las, como pela carencia de capitães que podessem ser convertidos em estradas, pontes e outros semelhantes viaductos.

Não podendo os nossos antepassados effectuar a construção de boas estradas de rodagem, que partindo do litoral communicassem o centro do paiz com as suas costas maritimas, forão-se estabelecendo nas proximidades destas, ou nas margens dos grandes rios navegaveis, por que só assim podião conduzir os productos de suas lavouras para os mercados.

Desses nucleos de populações agricolas se originarão a maior parte das Cidades e Villas existentes; e essas povoações internas das Provincias de Minas, Goyaz e Matto Grosso forão edificadas em sua maior parte por aventureiros que se internavão pelo paiz em procura de ouro e

pedras preciosas, sendo algumas d'ellas mandadas construir pelo Governo da metropole com vistas politicas, e não commerciaes.

O Imperio dos Incas ao tempo do seu descobrimento pelos Hespanhóes apresentava melhores vias de communicação do que o Brasil na época da sua Independencia, porque durante os trezentos annos do dominio colonial não se curavão dos melhoramentos materiaes que tão altamente reclamava o paiz como ainda hoje o reclama; e por muitos annos até mesmo os melhoramentos industriaes erão prohibidos, como se pôde verificar da legislação antiga, na qual com penas bem severas se punião aquelles que exercessem certas e determinadas industrias, e até a cultura do café foi prohibida sob pena de morte l...

Algumas pessimas veredas forão porém mandadas abrir pelo governo portuguez para communicar entre si as Capitaniaes, mas as vistas que presidião a semelhantes construcções erão por demais mesquinhas, porquanto não tinhão por fim animar o commercio e a agricultura, mas sómente estabelecer um meio de poder reprimir qualquer movimento politico que apparecesse.

Quasi todos os caminhos que ainda hoje vemos forão feitos pelo braço e com os capitaes dos fazendeiros e agricultores, sem plano algum adoptado, resultando disso as suas tortuosidades, as quaes mesmo agora não se tem muito melhorado: os caminhos vicinaes passárão com o correr dos tempos a ser estradas reaes ou publicas, continuando sempre em suas bordas os despenhadeiros e precipicios que existião na sua primitiva.

Se porém o Governo da metropole desprezava esses indispensaveis melhoramentos, e mesmo prohibia com penas severas certas e determinadas industrias no Brasil para assim nos reter em atrazo e conservar na depen-

dencia, nem um só momento se esquecia de conduzir o ouro de nossas minas, e as pedras preciosas exploradas nos sertões, e varias localidades para com o seu incalculavel valor ostentar luxuosas embaixadas em Roma, a fim de poder conseguir ter em Lisboa um Patriarcha.

E' para admirar que um paiz pequeno e que tão grandes feitos praticou naquelles tempos com um punhado de homens verdadeiros heróes, tivesse tão pessima administração economica, que em vez de applicar os cabedaes recolhidos das Indias e da America aos melhoramentos materiaes do Reino os convertesse em monumentos sem significação e utilidade, qual o fradesco Palacio de Mafra, em cuja edificação milhões se gastarão infructuosamente; e que hoje só serve para revelar o espirito da época em que foi feito.

A grande e principal tendencia do Governo da metropole era para construir fortalezas no Brasil, e hoje observamos em qualquer lugarejo um forte ou um reducto, sem que se possão descobrir as relações estrategicas de semelhantes construcções. Parece que a grande quantidade de fortes tinha por fim principal ostentar um amplo poder militar, que se podia com verdadeira imparcialidade traduzir por fraqueza, e talvez em ignorancia governamental.

Se o Governo portuguez em vez de gastar milhões de cruzados com semelhantes edificações, que erão impotentes contra qualquer armada bem dirigida, tivesse applicado esses cabedaes na construcção de boas estradas e pontes que dessem franca passagem nos rios caudalosos, o impulso recebido pela agricultura seria tal que o commercio se desenvolveria em alta escala e as rendas do Estado chegariao para todas as velleidades desse Governo pouco economico.

Quantas legoas de boas estradas de rodagem se poderão fazer na Provincia do Rio de Janeiro com os capitaes e braços empregados na construcção das fortalezas do Castello, Conceição, Ilha das Cobras, Boaviagem e Gravatá? Para que servirão semelhantes espantalhos em caso de uma regular esquadra forçar a passagem da linha de Santa Cruz, Lage e S. João? Póde ser que houvessem muito boas razões para o general que delineou semelhante plano de construcções, mas são tão sublimes que a minha limitada intelligencia não as póde abranger.

Ostentação em forças não existentes são sempre, ou as mais das vezes, os meios empregados pelos Governos despoticos; temia a metropole o desenvolvimento do gigante dos tropicos e queria maniata-lo, a fim de fazer com que elle parasse na sua marcha progressiva, como se aos homens ou aos Governos fosse possível impôr a sua vontade, e fazer retrogradar as leis immutaveis da natureza.

Se durante tres seculos de dominio colonial nenhum melhoramento recebeu o Brasil na sua industria provindo da metropole, e mesmo nem cuidado algum foi prestado ás suas vias de communicação, tudo estava por fazer quando realizámos a nossa emancipação politica.

Effectuada a Independencia em 1822, as vistas do Governo tinham muito com que occupar-se na nossa organização administrativa e judiciaria, e por isso os melhoramentos materiaes que reclamavão grandes sommas de capitaes ficárão adiados para mais tarde: teve-se desde logo de luctar contra as facções retrogradadas, que derão origem á guerra da Provincia Cisplatina em 1825 a qual terminou pela separação desta do Brasil em 1828, tendo custado o dispendio de alguns

milhares de contos de réis aos cofres publicos, e originado a divida externa que ainda hoje supportamos.

Feita a paz de 1828, e quando tudo presagiava um futuro grandioso de prosperidades para o Imperio, cujo motor era o Magnanimo Heróe que no dia 7 de Setembro de 1822 havia soltado nos campos do Ypiranga o sonoro brado de— Independencia ou morte—o qual com a velocidade do raio repercutio em todos os angulos do nascente Estado, é quando se começa a nublar o nosso claro horizonte, para apparecer o medonho e nefasto dia 7 de Abril de 1831, que veio deixar o Brasil em desolante orphandade.

A menoridade do Senhor D. Pedro II, foi uma época bem calamitosa e precaria para o Imperio Americano, e a não ser a indole nimiamente monarchista dos Brasileiros, as indebitas ambições que apparecêrão terião feito uma cõnflagração geral, e o vasto continente de Santa Cruz estaria hoje retalhado em pequenos Estados sem nenhuma importancia politica.

Comtudo durante a menoridade do Senhor D. Pedro II foi decretada a reforma da Constituição de 12 de Agosto de 1834, geralmente conhecida com a denominação de—Acto Adicional—; e esta importante Lei que deu a cada uma Provincia do Imperio uma administração propria, e verdadeiros obreiros do progresso, como devem ser os membros das Assembléas Provinciaes, foi no meu entender o primeiro e mais gigantesco passo que até então se deu nas vias do engrandecimento e progresso industrial e moral do paiz.

As Assembléas Provinciaes logo que começárão a funcionar cuidarão de melhorar a educação do povo dando instrucção gratuita aos seus comprovincianos, e bem assim tratárão de melhorar as vias de commu-

nicações terrestres e fluviaes; tendo feito mais nestes ultimos 27 annos do que fizeram nos tres seculos anteriores os governos que regêrão e dominárão o Brasil.

Os membros das Assembléas Provinciaes sendo como devem ser conhecedores das diversas localidades das Provincias, melhor podem cuidar dos melhoramentos materiaes de que ellas carecem do que a Assembléa Geral da Nação, onde só devem ser tratados os negocios geraes do Imperio. É minha opinião que a descentralisação administrativa é uma necessidade de ordem, porque entendo que o assento e a chave do cofre das rendas devem estar no lugar em que se precisa dos seus recursos.

Não desconheço que algumas leis tem sido votadas nas Assembléas Provinciaes que vão além dos limites marcados no Acto Addicional; mas o correctivo deste abuso está na Assembléa Geral, que pôde mandar annullar semelhantes leis, e enquanto dellas não toma conhecimento ao Poder Executivo compete suspendel-as como prejudiciaes aos interesses geraes do Estado: estas poucas excepções porém, não destroem a minha these, e antes mais a confirmão porque são excepções.

A instrucção primaria e secundaria, as estradas de todos os systemas, as pontes, os canaes, as casas de caridade e as de infancia desvalida são outros tantos monumentos que servem para attestar os beneficios que ás Provincias tem provindo de suas Assembléas Legislativas. Negar-se semelhantes verdades, é negar-se a evidencia dos factos; ou antes é ser-se por demais emperrado nas idéas que todo o brasileiro cordato reprová.

Depois de ter dado esta abreviada descripção historica e geographica dos diversos municipios da Provincia do

Rio de Janeiro que fazem a sua exportação e importação pela enseada de Mangaratiba, vou especialmente occupar-me da estrada primitiva da Villa de Mangaratiba á S. João do Principe, e dos melhoramentos que se lhe fez com o contracto realizado pelo Governo Provincial com Bernardino José de Almeida em 13 de Setembro de 1850; mas quando tratar da estrada construida por conta da Companhia denominarei a primitiva e o traço da de Almeida pelo commum nome de—estrada velha—; e assim termino o presente capitulo.

---

### **CAPITULO III.**

#### **Estrada Velha de Mangaratiba e seus melhoramentos.**

« L'erreur ne peut être utile qu'un moment,  
la vérité nous est utile depuis le berceau  
jusqu'au tombeau. »

No capitulo anterior dei uma idéa, ainda que mui abreviada, de como forão estabelecidas na maior parte as estradas que actualmente servem, as quaes começãrão por ser caminhos vicinaes e terminãrão por estradas reaes ou publicas. A estrada velha da Villa de Mangaratiba para a de S. João do Principe, sem duvida que na sua primitiva não foi mais do que um caminho vicinal que punha os moradores do alto da serra em communicação com os da borda do mar: por muitos annos se conservou essa via de communicação terrestre sem que com ella despendessem os cofres do Estado um só real, sendo conservada pelos moradores daquellas localidades que della precisavão para a sua serventia.

Depois que o Senhor D. João VI abandonando a Europa transferio a sua Côrte de Lisboa para a Cidade do Rio de Janeiro, onde chegou em principio do anno

de 1808, começou a sentir-se uma maior animação em todos os ramos da publica administração, e alguns dos caminhos vicinaes convertidos em estradas reaes forão melhorados a expensas do real Erario; mas quanto se despendeu com taes melhoramentos não me foi possível colligir, porque compulsando documentos antigos nada delles consta a semelhante respeito, sendo porém certo que se melhorárão algumas estradas.

Não havendo documentos officiaes em que me possa firmar para apresentar as sommas que se gastárão com as estradas da Provincia do Rio de Janeiro até 1833, terei de começar o meu historico partindo do anno de 1834, que foi o em que começárão a funcionar as Assembléas Legislativas das Provincias, as quaes desde logo tratárão de organisar methodica e systematicamente a sua contabilidade fiscal, e hoje facil é saber-se quanto se despendeu em tal ou tal ramo do serviço publico Provincial.

Em vista pois da colleção dos balanços da receita e despeza da Provincia do Rio de Janeiro vou demonstrar quanto se tem gasto com estradas, canaes, e pontes desde o anno de 1834 até o de 1855, não me remontando ao presente porque o meu fim é sómente escrever o historico da Companhia da Estrada de Mangaratiba, cujo contracto foi assignado pelo Governo Provincial e o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco em 26 de Fevereiro de 1855.

As despezas feitas por conta das Rendas Provinciaes com a estrada velha da Villa de Mangaratiba para a Villa de S. João do Principe, começam a apparecer nos balanços da Provincia do exercicio de 1836—1837 em diante, sob a verba de — melhoramentos, reparos e conservação da estrada de Mangaratiba; e a despeito das

avultadas sommas que se gastarão até 1855 com aquella via de comunicação, não passava a estrada velha de Mangaratiba, naquella época, de uma vereda tortuosa, ingreme e estreita, que na sua maxima extensão não se prestava senão ao transitio de animaes de carga, e mesmo para estes nas estações chuyosas, em alguns lugares se tornava intransitavel, porque tantos e taes erão os atoleiros que se formavão no leito da estrada que infallivel era a perda do animal que nelles cahia.

Reconhecida a conveniencia de uma boa estrada que puzesse em franca comunicação os diversos municipios centraes daquelle lado da Provincia com a enseada de Mangaratiba, onde embarcavão os seus productos para esta Côte, contractou o Governo Provincial em 13 de Setembro de 1850 com o fallecido Bernardino José de Almeida o melhoramento da estrada de Mangaratiba a S. João do Principe, devendo esse melhoramento ser tal que permittisse o livre transitio aos vehiculos de rodagem.

Sem intenção de offender a memoria do fallecido Almeida devo declarar, fundado nos documentos officiaes que tenho á vista, que aquelle contracto não foi cumprido pelo contractante Almeida, por quanto os melhoramentos que fez na estrada velha não erão taes que permittissem a rodagem pelo seu leito; e tanto isto é exacto que na polemica movida contra a Companhia de Mangaratiba pelos herdeiros de Almeida reclamando indemnisações, decahirão semelhantes reclamações nos Tribunaes competentes, em vista das provas apresentadas pelos peritos que examinarão as obras feitas no leito da estrada primitiva.

O Exm. Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza, no seu Relatorio apresentado á Assembléa Provincial em

1857, na qualidade de Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, fallando da estrada de Mangaratiba, e a respeito do contracto feito com o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, organisador da Companhia de que estou escrevendo o historico, assim se exprimia em referencia á estrada velha e seus melhoramentos feitos por Bernardino José de Almeida.

« Quando fiz o contracto com o Desembargador Joaquim José Pacheco, não tinha pessoalmente conhecimento do estado da estrada de Mangaratiba a S. João do Principe; tive pois de servir-me de informações officiaes. O resultado destas era: 1.º que a estrada referida havia custado á Provincia a somma de 623:088 $\frac{7}{8}$ 868, e que parte della, a contar da Villa até a distancia de 1.889 braças, achava-se concluida nas condições de uma perfeita estrada de rodagem, *exceptuados alguns defeitos no systema de empedramento.* 2.º que da fazenda de Lourenço Alves até a Villa de S. João do Principe estava planejada e construindo-se em iguaes condições, devendo custar depois de concluida esta parte 402:235 $\frac{7}{8}$ 000, por que se achava contractada, estando prompta uma parte correspondente a 235:950 $\frac{7}{8}$ 000. 3.º *que na subida da serra havia uma pequena extensão (1.426 braças) que por causa da declividade se tornava necessaria, e devia ser mudada.* »

Portanto é evidente que se a estrada velha de Mangaratiba a S. João do Principe tivesse sido continuada nos melhoramentos que lhe fazia Bernardino José de Almeida, e não tivesse sido entregue á actual Companhia organizada pelo Sr. Desembargador Pacheco, ficaria custando aos cofres provinciaes, até 1855, a grande somma de 1.025:323 $\frac{7}{8}$ 868, sem ter nenhuma das

condições requeridas em uma regular estrada de rodagem : não avanço, assim me expressando, uma proposição improvavel, e tão sómente a verdade dos factos constantes dos documentos officiaes que tenho sob minhas vistas.

Póde-se pois dizer sem medo de errar, nem mesmo de offender a memoria do honradissimo Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza, pois o confessou em seu relatorio, que nenhum conhecimento exacto tinha elle sobre a estrada velha de Mangaratiba, e dos melhoramentos feitos pelo empresario Almeida, quando celebrou o contracto para a construcção da estrada nova com o Sr. Desembargader Pacheco organisador da actual Companhia; assim como póde-se affimar que das informações dadas ao mesmo Sr. Conselheiro Barboza era unicamente exacta a que se referia ás sommas despendidas; por quanto, compulsando eu os balanços da receita e despeza provincial até 1854, reconheci que se havia despendido desde 1836 até aquelle anno a quantia de 623:000~~7~~000 réis, e se a esta se juntar a somma em que importava a obra construida da fazenda de Lourenço Alves para a Villa, se elevará a somma gasta com a estrada velha de Mangaratiba a S. João do Principe, antes de ser entregue á actual Companhia, a 859:000~~7~~000 réis, desprezadas as fracções.

Antes de dar a Companhia começo aos trabalhos da sua estrada, mandou proceder pelo habil engenheiro Mr. E. B. Webb, aos necessarios exames na estrada velha tanto no seu leito primitivo, como nos desvios que em alguns lugares tinha feito o contractante Almeida; e o Sr. Webb no relatorio que apresentou, fez ver até a evidencia, que não só as direcções, como e principalmente as construcções erão pessimamente execu-

tadas, e não preenchião as condições a que se havia Almeida obrigado; demonstrou que o leito da estrada em geral era muito estreito, que nas escavações existião milhares de imperfeições, e nos aterros falta quasi total de solidez para a sua conservação; assim como observou que existião muitos declives extremamente fortes, até mesmo para bestas de carga, e completa falta de boeiros para esgoto das aguas pluviaes; e terminou o seu relatório fazendo ver que a estrada primitiva, e os seus melhoramentos feitos por Bernardino José de Almeida não tñhão nenhuma das condições exigidas e indispensaveis para uma regular estrada de rodagem, pelo que della se não poderia servir a Companhia, sem reconstrui-la em toda a sua extensão:

Tão exactas forão as observações do habil engenheiro em chefe da Companhia que sendo encarregado da construcção da estrada nova, de mui diminutas partes da estrada velha se utilisou, mas ainda assim nesses mesmos pedaços teve de fazer uma completa reconstrucção a fim de as pôr em harmonia com o plano geral que seguio na estrada nova.

Eu disse no capitulo que serve de introducção deste historico que o principal e unico merito de um trabalho desta ordem, é a verdade dos factos, por isso, e para cingir-me áquelle principio, vou demonstrar com documentos officiaes a proposição que avancei sobre o custo da estrada velha de Mangaratiba a S. João do Principe, apresentando as sommas que gastou a renda provincial desde 1836—37 até 1854, as quaes constão dos balanços da réceita e despeza do Rio de Janeiro que tenho presentes.

Devo porém observar que nesta minha demonstraçõ se comprehende tambem as sommas gastas com a con-

servação da ponte do Ribeirão das Lages, que faz parte da via de transitio entre as duas Villas da baixa e alto da serra; assim como tambem observarei que os dous periodos em que divido esta minha demonstração, tem por fim fazer compenetrar aos leitores de que de 1845 em diante as despezas da estrada velha de Mangaratiba tomárão um crescimento muito superior ao que tinham nos annos anteriores, e isto sem que sensiveis melhoramentos nella se observassem, segundo refere a voz geral.

**Demonstração das despezas feitas por conta dos cofres provinciaes com a — estrada velha de Mangaratiba a S. João do Principe — desde 1836—37 até 1854: a saber.**

<i>Exercicio .</i>	<i>Despeza.</i>	<i>Exercicio .</i>	<i>Despeza.</i>
1836—37	15:998,000	1845—46	96:523,000
1837—38	14:582,000	1846—47	39:290,000
1838—39	27:068,000	1847—48	71:075,000
1839—40	21:325,000	1848—49	20:836,000
1840—41	13:823,000	1849—50	21:875,000
1841—42	27:083,000	1851	17:100,000
1842—43	19:783,000	1852	53:674,000
1843—44	36:720,000	1853	89:089,000
1844—45	15:234,000	1854	22:175,000
Rs.	191:616,000	Rs.	431:637,000

Ambos os periodos dão o total de 623:253,000 réis.

Parece-me que a quantia de 623:253,000 réis é bastante elevada para a despeza de uma estrada construída nas condições em que se achava a estrada velha de Mangaratiba a S. João do Principe, e tendo de extensão prompta metade, se tanto, da linha que devia percorrer,

ou tal vez menos: demais observando-se os dous períodos novenaes acima descriptos, vê-se que no segundo a despesa foi além do duplo, por quanto a média annual do 1.º período foi de 21:290,000 réis; e a do 2.º, se elevou a 47:959,000 por anno.

Recorrendo-se aos balanços da receita e despesa das diversas Provincias do Imperio reconhece-se que em nenhuma Provincia se tem gasto tanto com estradas, pontes e canaes como na do Rio de Janeiro, mas nem assim se pôde dizer que esta Provincia tenha estradas que correspondão ás sommas gastas.

Póde-se asseverar sem medo de ser contestado com judiciosas razões, que se se excepturarem as vias ferreas de D. Pedro II, Mauá e Cantagallo, e as estradas de rodagem das Companhias de Mangaratiba e União e Industria, nenhuma outra estrada de rodagem possui a Provincia do Rio de Janeiro construida conforme as regras da arte.

Vou agora produzir uma demonstração das sommas despendidas pelos cofres provinciaes desde 1834 até 1855 com construcções de estradas, pontes e canaes, sem que nesta demonstração se envolvão as despesas relativas ás estradas apontadas no período antecedente, e assim provarei que nenhuma Provincia do Imperio tem tanto gasto como a do Rio de Janeiro neste ramo de melhoramentos materiaes.

Cumpré porém observar que as estradas da Provincia em que se gastarão tão avultadas sommas poucas forão abertas depois de 1834, por quanto em maior parte provêm as despesas que vou demonstrar de concertos e melhoramentos feitos nesses antigos e tortuosos caminhos vicinaes creados ás expensas dos lavradores e fazendeiros para serventia de suas fazendas.

Deve-se ter também muito em atenção que o acidentamento do solo da Província do Rio de Janeiro torna muito dispendiosa qualquer obra de semelhante genero, mas ainda mesmo mettendo-se em linha de conta taes difficuldades me parece que este ramo do serviço publico não tem sido bem fiscalizado, o que se prova com as despesas no valor de 11.310:078\$000 réis que constão dos balanços da administração provincial.

Mapa demonstrativo da despesa feita pela Administração Provincial do Rio de Janeiro nos annos de 1834—55, com estradas, pontes e pontilhões, canaes e muralhas; dividido em tres periodos.

<i>Exercicios.</i>	<i>Estradas.</i>	<i>Pontes, &amp;c.</i>	<i>Canaes, &amp;c.</i>
1834—35	23:512\$000	6:463\$000	6:029\$000
1835—36	39:118\$060	9:347\$000	4:947\$000
1836—37	87:870\$000	56:723\$000	11:424\$000
1837—38	73:905\$000	34:797\$000	6:800\$000
1838—39	91:545\$000	44:077\$000	14:272\$000
1839—40	318:537\$000	48:634\$000	17:363\$000
1840—41	248:860\$000	29:576\$000	17:669\$000
Média....	126:192\$000	32:802\$000	11:214\$000
1841—42	448:182\$000	20:210\$000	28:707\$000
1842—43	386:279\$000	19:245\$000	4:782\$000
1843—44	375:802\$000	82:973\$000	14:143\$000
1844—45	386:779\$000	55:461\$000	29:764\$000
1845—46	663:115\$000	48:152\$000	371:259\$000
1846—47	595:274\$000	95:155\$000	348:709\$000
1847—48	595:772\$000	51:754\$000	435:820\$000
Média....	464:437\$000	53:278\$000	175:169\$000
1848—49	398:563\$000	14:542\$000	171:397\$000
1849—50	707:706\$000	56:103\$000	239:938\$000
1851	322:356\$000	33:824\$000	50:627\$000
1852	536:477\$000	110:742\$000	128:381\$000
1853	512:953\$000	41:671\$000	55:271\$000
1854	535:221\$000	49:373\$000	147:671\$000
1855	707:976\$000	131:332\$000	109:147\$000
Média....	531:607\$000	62:511\$000	128:918\$000
Somma total.	8.055:607\$000	1.040:156\$000	2.214:120\$000

A avultadissima somma de 11.310:078~~7~~000 réis gastos em estradas, pontes e canaes, era para ter-se pelo menos commodas estradas de rodagem; mas todos os dias se ouvem queixas dos viandantes contra as pessimas estradas da Provincia do Rio de Janeiro, onde se pagão taxas de barreiras para a poucos passos adiante atolar-se o cavallo e o cavalleiro no perigoso lodaçal que existe mesmo sobre o leito da estrada.

São dous os canaes com os quaes a Provincia tem gasto as diversas quantias que sommadas se elevão a 2.214:120~~7~~000 réis, proporcionalmente pouco se tem despendido com o canal do Nogueira, mas em compensação tem sido um sorvedouro das rendas da Provincia o canal de Campos a Macahé, segundo lucida e irrespondivelmente demonstrou na sessão da Assembléa Provincial de 13 de Outubro de 1859 o meu honradissimo amigo o Sr. Dr. Joaquim Manoel de Macedo, que provou com documentos authenticos e officiaes, que sommas fabulosas tinham sido gastas sem proveito no canal de Campos a Macahé, o qual não se prestava aos fins a que se destinava, como o tinha demonstrado o engenheiro Fernando Halfeld, que por ordem do Governo o tinha inspeccionado, notando no relatorio que escreveu sobre aquelle canal milhares de imperfeições no que estava feito, e provando por fórma irrespondivel que o contracto assignado pelos empresarios não tinha sido cumprido nem em relação á largura e profundidade do canal, e nem mesmo em referencia ás construcções.

Subirá porém de ponto a admiração do leitor quando comparar a despeza de estradas, pontes e canaes, com as rendas da Provincia do Rio de Janeiro, por quanto quasi que metade das rendas arrecadadas são conver-

tidas em semelhantes misteres, nada se tendo obtido em relação ás sommas gastas nesses vinte um annos decorridos de 1834 a 1855.

Não é minha intenção fazer increpações a ninguem, mas sim estabelecer um ponto de comparação entre as sommas gastas em estradas, pontes e canaes na Provincia do Rio de Janeiro por arrematação ou administração do Governo, com as que forão despendidas pelas administrações da Companhia de Mangaratiba na construção das obras da sua estrada normal de rodagem, a qual não tem competidora em todo o Brasil, como o attestão todos quantos a tem visto e examinado; assim destruindo immerecidas imputações que se tem lançado sobre os administradores da Companhia que estou historiando.

Se pois se comparar o custo da estrada da serra da Estrella para Petropolis, que até o anno de 1855 se elevava á avultada somma de 2.402:369~~7~~000, tendo de extensão quasi tres leguas, com o custo da 1.<sup>a</sup> Secção da estrada de Mangaratiba que tem 4  $\frac{1}{2}$  leguas, e tres pontes de pedra, sendo a do Ribeirão das Lages a melhor obra que possuímos no seu genero, pois que é toda de cantaria desde a base dos pegões até o fechamento de seu arco, que tem 72 palmos de abertura na corda, e tendo a estrada umia largura de 30 a 32 palmos, em grande extensão aberta em rocha granítica, ficará demonstrado que sómente despendendo com ella a Companhia a somma de 1.993:298~~7~~, em relação com a estrada da serra da Estrella custou muito barato.

Como porém terei de dar maior desenvolvimento a semelhantes comparações na 3.<sup>a</sup> parte deste historico, não proseguirei nestas apreciações, que entendo serem irrespondiveis, porque a logica dos numeros não ad-

mitte outra demonstração que a das equações que resolvem os problemas propostos; e repellem todos os sophismas dos genios inventivos.

Agora apresentarei as rendas da Provincia do Rio de Janeiro arrecadadas nos exercicios de 1848—49 a 1855 a fim de que fique demonstrado o que acima disse; isto é, que a distribuição da receita não estava em proporção razoavel com a despeza feita com as verbas de estradas, pontes e canaes.

**Renda ordinaria e extraordinaria da Provincia do Rio de Janeiro.**

EXERCICIOS.	ARRECAÇÃO.
1848—1849	1.771:790 $\frac{7}{10}$ 000
1849—1850	1.183:681 $\frac{7}{10}$ 000
1850 2.º semestre.	775:651 $\frac{7}{10}$ 000
1851	1.761:938 $\frac{7}{10}$ 000
1852	1.793:358 $\frac{7}{10}$ 000
1853	1.762:898 $\frac{7}{10}$ 000
1854	2.063:937 $\frac{7}{10}$ 000
1855	2.350:384 $\frac{7}{10}$ 000
Somma.....	12.863:637 $\frac{7}{10}$ 000

Consequentemente a arrecadação média annual dos exercicios demonstrados foi na razão de 1.715:151 $\frac{7}{10}$ 000, e porque a média despeza com estradas, pontes e canaes no mesmo tempo se effectuou na razão de 723:036 $\frac{7}{10}$ 000 por anno, segue-se que só com estas tres verbas despendião os cofres da Provincia do Rio de Janeiro na proporção de 42,15 por cento, e isto segundo o meu modo de ver estas questões, importa disequilibrio na distribuição administrativa das despezas feitas com semelhante especie de melhoramentos materiaes.

## CAPITULO IV.

### Organisação da Companhia e seus primeiros trabalhos.

« Il faut ou l'évidence ou la démonstration, ou tout au moins la plus forte probabilité de chaque proposition qu'on emploie dans ses raisonnemens pour servir de preuves. »

Depois que foi extinto o deshumano e immoral commercio da escravatura africana em 1850, começaram os Brasileiros a pensar com mais affinco nos melhoramentos materiaes de que tanto carecia e ainda continúa a carecer o paiz, por quanto até então pouco ou quasi nada se havia feito a semelhante respeito. Segundo a minha humilde opinião a verdadeira época do progresso nacional data da extincção do trafico dos Africanos, embora hajão pessimistas que só descubirão no futuro um quadro negro de privações, decadencia e miseria. Nunca tive a vaidade de me suppôr oraculo, e de querer que as minhas idéas prevaleção; mas persuado-me que tenho nos meus modestos escriptos provado até a evidencia — que a producção do paiz tem muito augmentado depois que se extinguiu a importação dos escravos da Africa. Eu fundado em factos positivos e incontestaveis

chego a semelhante conclusão ; outros, porém, sem que attendão as verdades numericas, pensão diversamente, e tem a pretensão de suporem que fóra de suas opiniões não ha verdade : são modos de encarar as questões economicas.

Os capitaes que até 1850 se dirigião desta Côrte para a Costa d'Africa em busca de escravos ficarão por algum tempo inactivos no paiz, o que fez com que os juros baixassem até a taxa minima de 5 e  $4\frac{1}{2}$  por cento ; mas este estacionamento não podia durar muito tempo sem graves prejuizos, e mesmo porque a abundancia de capitaes e a baixa dos juros anima as empresas. Isto, pois, aconteceu.

Em 1851 começárão-se a organizar diversas associações commerciaes e industriaes tendo por fim dar emprego util aos capitaes que se conservavão improductivos, e algumas dessas empresas se tem tornado bem proveitosas para o paiz ; e não pequenos interesses tem fruido os seus associados. O commercio tem tomado muito maior extensão de 1851 em diante, o que se prova por fórma a não deixar a menor duvida, comparando-se a importancia da importação e exportação anteriores com as posteriores áquella época.

Até meiadados do anno de 1855 os capitaes superabundavão na praça do Rio de Janeiro, e a facilidade com que se effectuavão as transacções a credito deu occasião á que muitas empresas fossem planejadas, especialmente tendo por fim operações bancarias ; e projectos que nenhuma base tinham de garantia, forão apresentados á approvação do Governo, e antes que fossem sancionados os estatutos de taes associações erão cotadas as suas acções na praça do commercio. Sinto dizê-lo, mas por amor da verdade historica sou for-

gado a declarar que esse immoral—jogo de fundos não existentes—ou antes essa rede lançada á fortuna dos incautos inexperientes, era a consequencia necessaria de se terem distribuido as acções do Banco do Brasil com um premio de 10 por cento em 1853, por ordem do Governo, o que parecia de certa forma legalisar a immoralidade que ao depois se seguiu do jogo de acções, que sem terem um só real de capital realizado, erão verdadeiras tiras de papel sem valor algum.

A agiotagem depois de ter compromettido os incautos começou a restringir-se, até que finalmente em 1857 de todo desapareceu o jogo das acções pela crise commercial sobrevinda nos Estados-Unidos Norte-Americanos, a qual repercutindo na Europa, refluio depois sobre a praça do Rio de Janeiro, onde occasionou a quebra de algumas casas commerciaes importadoras. Não pouco concorreu o illustrado Governo Imperial daquella época para a repressão de semelhantes abusos, por quanto sómente approvou alguns bancos provinciaes, e o Agricola desta Capital deixando de dar andamento a essa alluvião de projectos bancarios que existião nas pastas do Ministerio da Fazenda.

Essa cautelosa medida do Governo fez entrar nos seus verdadeiros limites a ampla expansão que os especuladores estavam dando ao credito, sendo porém para sentir-se que algumas graves perdas tivessem apparecido antes que semelhante abuso fosse reprimido; mas nem tudo póde acautelar o Governo por mais providente que seja.

Feita assim uma brevissima descripção dos principaes factos que se derão nesta Capital do Imperio, provenientes da facilidade com que se manejava o cre-

dito, vou historiar a origem e organização da Companhia da Estrada de Mangaratiba, e os seus primeiros trabalhos, e isto fará o objecto deste capítulo.

A Assembléa Legislativa da Provincia do Rio de Janeiro com o louvavel fim de auxiliar o desenvolvimento da agricultura e commercio tinha formulado a lei que foi votada e sancionada em 25 de Outubro de 1854 sob n.º 724, na qual se autorisava o Governo Provincial para contractar com quem mais vantagens e garantias offerecesse a construcção de uma estrada de rodagem, que partindo do porto da Villa de Mangaratiba se dirigisse até a Cidade de Barra Mansa na margem do rio Parahyba. De conformidade pois com esta lei se tinham mandado affixar editaes convidando concorrentes para levar a effeito tão importante empresa, mas ninguem apparecia que se quizesse incumbir de realizar o pensamento dos legisladores provinciaes; porque todos ponderavão as grandes difficuldades materiaes que se tinham de vencer, as quaes devião acarretar crescidas despezas.

O Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, que se tinha retirado da carreira da magistratura, e cujo nome é muito conhecido entre os nossos parlamentares, foi instado por diversos fazendeiros e capitalistas seus amigos para tomar a si a empresa annunciada, promettendo auxilia-lo com seus capitaes e serviços. O Sr. Desembargador depois de haver pensado seriamente e por muito tempo sobre este negocio, e tendo pesado as diversas probabilidades pró e contra o bom exito da empresa, decidio-se a tomar sobre si a responsabilidade da realização da estrada em projecto.

Decidido o Sr. Desembargador a assumir tão grande responsabilidade, formulou a sua proposta e a diri-

gio á Presidencia da Provincia do Rio de Janeiro, e depois de ser seriamente discutida, foi com mui ligeiras alterações aceita pelo Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza, que nessa época administrava a Provincia, e se lavrou o contracto com todas as formalidades legais, o qual foi assignado em 26 de Fevereiro de 1855.

O contracto celebrado entre o Governo da Provincia do Rio de Janeiro e o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco repousou sobre as seguintes bases :

1.<sup>a</sup> Construir, melhorar, conservar e custear a estrada de Mangaratiba ao Rio Claro, até o Pouso Secco e Barra Mansa; de modo que em qualquer estação offerecesse commodo e seguro transitto para carros de quatro rodas, carruagens e diligencias.

2.<sup>a</sup> Transportar pela mencionada estrada em carros de quatro rodas quaesquer cargas ou mercadorias de importação e exportação; e estabelecer diligencias para o transporte de passageiros.

Sob estas bases se obrigou o empresario a construir a estrada; e a Presidencia da Provincia em compensação dos capitaes que se despendessem, conforio-lhe o usufructo por trinta annos da renda que produzisse aquella via de comunicação, proveniente de fretes de cargas, e passagens dos viandantes.

Assim que constou no publico que o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco tinha assignado o contracto para a construcção da estrada de Mangaratiba, affluirão á sua casa dezenas de capitalistas e fazendeiros, bem como negociantes e proprietarios, declarando que desejavão ser contemplados na distribuição das acções da Companhia que se devia organisar. Esta empresa foi recebida com enthusiasmo na praça do Rio de Ja-

neiro, e dentro de poucos dias se achavão subscriptas todas as acções, ficando muitos pretendentes por contemplar, por não ser o numero dellas sufficiente para satisfazer a todos os concorrentes.

Realizado que foi o numero de accionistas precisos para a incorporação da Companhia da Estrada de Mangaratiba, tratou o Sr. Desembargador Pacheco de pedir ao Governo Imperial a aprovação dos estatutos provisorios que tinha confeccionado, bem como a confirmação do privilegio do seu contracto, o qual cedia á Companhia que tinha organizado.

O Governo Imperial, depois de ouvir a respectiva Secção do Conselho de Estado, fez baixar o Decreto n.º 1.613 de 9 de Junho de 1855 dando por incorporada a Companhia da Estrada de Mangaratiba com o fundo capital de 2.400.000\$ dividido em 12.000 acções de 200\$ cada uma, na fórma declarada nos estatutos provisorios, que forão approvados.

Nessa época já se achavão distribuidas todas as 12.000 acções por 179 accionistas, sendo o principal a Provincia do Rio de Janeiro que tinha assignado 1.500 acções. Cumpre observar que mesmo antes de ser expedido o Decreto Imperial approvando a incorporação da Companhia, tinhão as suas acções uma cotação na praça do commercio com o premio de 15 a 20\$, o que revela á plena luz a confiança que inspirava a empresa de Mangaratiba.

Nos arts. 9.º e 11 dos estatutos foi disposto que o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco seria o Director Presidente da Companhia pelo tempo de seis annos, tendo illimitados poderes para gerir os negocios da empresa, vencendo por semelhante trabalho 5 por cento da renda liquida da associação; no

art. 12 se dispõz que devia o dito Sr. Desembargador prestar contas de sua gerencia á Assembléa Geral dos Accionistas ; e, finalmente, como compensação da cessão que fez á Companhia do seu privilegio, se determinou no art. 17 que ao Sr. Desembargador Pacheco se distribuirão 500 acções gratis, além das 12.000, que tinham sido subscriptas pelos accionistas.

Organisada que foi a Companhia da Estrada de Mangaratiba, achava-se preenchido o primeiro passo que devia dar o Sr. Desembargador Pacheco, em vista do que havia contractado; e o Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza no seu relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da Provincia do Rio de Janeiro, tratando do contracto que tinha concluido e assignado com o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco assim se expressava :

« Tenho persuasão de haver-se tomado nelle (contracto) todas as cautelas convenientes, não só para  
« segurar os interesses da Provincia, e as conveniencias  
« do publico, como tambem o bom exito, e credito  
« da empresa. »

« Em poucos dias achou-se organisada a Companhia; tanta foi a confiança que ao publico e aos capitalistas inspirava a empresa. »

« A um habil engenheiro que estivera ao serviço da Companhia da estrada de ferro de Mauá, Mr. Webb, foi confiada a direcção das obras, começando sem demora os trabalhos preparatorios. »

O Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco não desperdiçou o tempo, e antes com a maior actividade desde que assignou o contracto de 26 de Fevereiro de 1855, se entregou á confecção dos estatutos provisionarios, que forão approvados pelo Governo Impe-

rial, e em seguida formulou os regulamentos fiscaes da Companhia, não só em referencia á construcção das obras da estrada e pagamento dos operarios, como em relação ao systema de contabilidade e economia administrativa.

Para dar começo aos trabalhos preparatorios, e para dirigir as obras da empresa foi desde logo contractado o engenheiro inglez Mr. E. B. Webb, que tomou a denominação de engenheiro em chefe da Companhia, e com Mr. Webb seguirão alguns trabalhadores para Mangaratiba, e alli chegados em meiodos de Maio de 1855, tiverão começo os primeiros trabalhos preparatorios da empresa da estrada de Mangaratiba.

Não se poderá negar, sem grave injustiça, a rapidez de execução que despregou o Presidente Director da Companhia desde o começo de sua gerencia, por quanto apenas decorridos dous mezes depois de assignado o contracto, já se achavão as obras da estrada em andamento, as quaes erão immediatamente dirigidas pelo engenheiro em chefe e tres ajudantes que tinham sido para esse fim contractados.

Em começo luctou o Sr. Desembargador Pacheco com grandes difficuldades para obter trabalhadores, em vista do que resolveu, com muito acerto e criterio, effectuar a compra de escravos para a companhia, o que realizou comprando por preços razoaveis 101 escravos por 100:915\$000; mas não continuou a comprar mais escravos por temer que fallecessem do cholera, que nessa época se desenvolveu entre nós e tantas victimas fez, e muito principalmente sobre a população escrava.

Ainda está bem impresso na lembrança de todos os terrores que causou o cholera quando invadio as nos-

sas plagas: a mortalidade era espantosa em todas as classes, e todos temião ser atacados de semelhante epidemia; mas na gente escrava, principalmente, a devastação foi horrorosa pois que succumbião quasi todos que erão atacados.

Não foi portanto o cholera um commum obstaculo com que teve de lutar a empresa de Mangaratiba, visto que nessa calamitosa época tinha empregados na construcção de sua estrada 1.355 trabalhadores livres e escravos; sendo desses 670 contractados directamente pela administração, os quaes trabalhavão sob a inspecção immediata do engenheiro em chefe e seus tres ajudantes, e os outros debaixo do mando dos diversos empreiteiros que tinhão arrematado algumas sub-seccões das obras da mesma estrada.

Só a vontade perseverante, e a incansavel actividade da gerencia do Sr. Desembargador Pacheco poderão fazer com que as obras da estrada não parassem quando o cholera invadio o municipio de Mangaratiba com toda a sua devastadora intensidade; mas para isso conseguir vio-se forçado a organizar duas enfermarias e a contractar dous medicos, e os indispensaveis enfermeiros para acudir aos trabalhadores que erão accommettidos pela epidemia. Com essa providencia humanitaria conseguiu tranquillisar o espirito dos trabalhadores, e fazer com que nem um só se retirasse do serviço das obras da Companhia.

Alguns contos de réis forão gastos com as enfermarias dos cholericos, mas semelhante despeza é assaz justificada, não só pelos principios humanitarios e christãos, como mesmo pelos interesses da empresa, aos quaes todo e qualquer retardamento na construcção da estrada era de grande prejuizo, visto que

em quanto não fosse ella aberta ao transito: o capital empregado não obteria uma renda necessaria que cobrisse o juro corrente no mercado.

No capitulo anterior disse que a estrada primitiva e os seus melhoramentos feitos pelo empresario Bernardino José de Almeida, desde o porto de Mangaratiba até S. João do Principe, não tinham nenhuma das condições requeridas em uma regular estrada de rodagem, e que até mesmo os melhoramentos feitos por aquelle empresario não estavam de conformidade com o que havia contractado com o Governo Provincial; vou pois agora apresentar as provas de semelhante proposição, fundando-me para isso no relatorio apresentado pelo engenheiro em chefe Mr. Webb, o qual é datado de 12 de Abril de 1856.

O Sr. Webb, depois de fazer mui judiciosas e exactas observações sobre os innumerados erros que se contém nas cartas geographicas da Provincia do Rio de Janeiro, que lhe forão fornecidas para por ellas se guiar na direcção da estrada de Mangaratiba á Barra Mansa, passa a analysar a estrada velha e seus melhoramentos, e assim se pronuncia a tal respeito:

« As investigações que V. Ex. me recommendou  
« que fizesse sobre as obras construidas pelo fallecido  
« Sr. Bernardino José de Almeida, debaixo de um  
« contracto com o Governo Provincial, conduzio-me  
« a duvidas serias em meus pensamentos em respeito  
« a escolha de uma longa parte das mesmas obras  
« para ser aproveitada para nossa estrada. »

« Em meu relatorio á V. Ex. com data de 8 de  
« Maio do anno passado, eu plenamente discuti as  
« feições das obras de Bernardino, e depois de re-  
« flexão madura e repetida sobre os mesmos assump-

« tos, não vejo necessidade para mudar no minimo  
« gráo as opiniões que naquelle relatorio forão ex-  
« pressadas. »

« Achei que entre o campo do Sr. Victor Roberto  
« e S. João do Principe ha (na linha de Bernardino)  
« duas altas subidas, uma do morro do Cará, e a  
« outra no do Tucum; e esta linha tendo por toda  
« a parte suas subidas e descidas não sómente não ha  
« 1 por 20 (o que requer o nosso contracto) porém  
« muito mais ingremes do que 1 por 18 (conforme o  
« contracto de Bernardino) foi-me sufficientemente cla-  
« ro, que eu podia aproveitar apenas uma parte in-  
« significante destas montanhas á secção da linha de  
« Bernardino. »

« Examinando as outras linhas, que se apresenta-  
« vão, escolhi um valle muito favoravel, deixando a  
« actual estrada no campo de Victor Roberto, e en-  
« contrando-se com ella outra vez ao norte do morro  
« do Tucum. Por este valle, evito totalmente a su-  
« bida do morro do Cará, e passando por uma gruta  
« na cordilheira do Tucum mais baixo do que a de  
« Bernardino, poupo uma parte consideravel da su-  
« bida do mesmo morro. »

« Esta nova linha é mais longa do que a de Ber-  
« nardino no comprimento de 448 braças; sendo esta  
« de 2.600, e a nossa de 3.048 braças; porém é  
« mister notar, que, se tivesse o declive de 1 por 18  
« sido fielmente observado, aquella estrada teria sido  
« muito mais longa. »

« De proposito tenho dillatado em applicar nossos  
« esforços para aquellas partes do caminho entre o  
« mar e S. João do Principe, que não apresentão  
« obstaculos á abertura da estrada. Por exemplo,

« desde o mar até o pé das obras novas da serra,  
« com pequenos concertos das superficies existentes,  
« póde-se passar sem incommodo á rodagem. Ha  
« tambem uma parte da estrada velha, encostada na  
« serra até a cancella de Lourenço Alves, e de lá so-  
« bre o caminho feito por Bernardino, até o campo  
« de Victor Roberto, e ainda outras duas partes do  
« mesmo caminho, perto de S. João do Principe, que  
« com alterações não grandes podem ser temporaria-  
« mente usadas pelos nossos carros. Os comprimen-  
« tos dos caminhos existentes, que podem ser desta  
« maneira aproveitados são os que se seguem:

« Desde o mar até o pé das obras novas. 822 braças.

« Pela estrada velha no alto da serra. 1.075 ditas

« Pela estrada de Bernardino. . . . . 2.194 ditas

---

Total. 4.091 braças

---

« Cumpre-me notar que quasi a totalidade destes  
« comprimentos, *precisará concertos, alargamentos, re-*  
« *empedramentos, e ser em toda a parte cobertos com*  
« *pedras miudas de macadam.* Como nosso desejo é  
« abrir quanto antes o caminho aos carros, minha ten-  
« ção é primeiro acabar com as nossas obras novas, e  
« então tornar a completar as partes que devem ser  
« alteradas nas estradas antigas. »

« A extensão total entre o mar e S. João do Principe  
será quasi de  $4 \frac{3}{4}$  legoas. »

Desta tão clara e minuciosa descripção se vê que a  
Companhia da Estrada de Mangaratiba não póde  
aproveitar senão mui diminuta porção de ambas as  
estradas antigas; isto é, da primitiva e da reconstruida  
por Bernardino José de Almeida, sendo que da deste só

poderia aproveitar uma oitava parte de toda a extensão que medeia entre Mangaratiba e S. João do Principe, e ainda assim tanto nesta, como naquella era preciso fazer-se muitos melhoramentos indispensaveis para se prestarem á rodagem dos carros.

Se pois se calcularem os custos da estrada da Companhia e comparar-se a sua somma com as que se despendêrão na estrada velha e seus melhoramentos se chegará á conclusão de que—a Estrada da Companhia é muito mais barata que aquellas — prescindindo mesmo da sua muito superior construcção, e condições.

Não é necessario ser profissional em engenharia para reconhecer-se que a actual Estrada de Mangaratiba a S. João do Principe é muito superior ás estradas velhas que alli existião; basta a simples inspecção visual para decidir toda e qualquer objecção que por ventura se quizesse malevolamente fazer. Muito menor porém seria ainda o custo da estrada nova se tantas circumstancias contrarias se não tivessem anteposto á marcha dos trabalhos da Companhia.

Como em lugar competente hei de tratar desta questão com a maior precisão que me fôr possível, não faço neste lugar muitas considerações que me suggerem, porque não quero adiantar juizo algum sobre esta tão importante questão.

Vou agora apresentar a conta das despezas feitas pela Companhia da Estrada de Mangaratiba desde o seu começo em Março de 1855 até 31 de Março de 1856, seu primeiro anno social, sob a administração do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, a qual é conforme o relatorio que apresentou á Assembléa Geral dos Accionistas com data de 21 de Abril de 1856.

Antes porém de produzir o balanço da receita e despesa da Companhia durante o seu primeiro anno social, cumpre-me declarar que na fôrma do contracto de 26 de Fevereiro de 1855, assim que foi installada a Companhia da Estrada de Mangaratiba, o Governo Provincial mandou entregar á sua gerencia as barreiras e sua renda cobrada na antiga estrada, e que com esta, e com os juros produzidos pelas sommas recebidas das tres primeiras chamadas do capital social, deu a administração da Companhia um dividendo de 1200 réis por acção, tendo deduzido os 5 % da renda total para o fundo de reserva na fôrma dos estatutos; constando do relatorio do Sr. Desembargador Pacheco, que ainda ficavão em cofre 12:464:445 para se fazer com elles um segundo dividendo no 1.º de Julho de 1856.

Não sei qual o espirito e fim economico, que induzio a fazer-se tal dividendo de uma empresa ainda em começo, e que sendo fundada na construcção de uma estrada, esta naquella época não estava aberta ao transito publico. Sei que no nosso paiz assim que se reúnem capitaes para qualquer empresa industrial ou commercial, desde logo não se falla senão nos dividendos que se devem dar; ainda não sabemos esperar pelos resultados de semelhantes operações; mas um cidadão illustrado qual era o Sr. Desembargador Pacheco não devia ter feito taes dividendos no começo da empresa.

Penso que a distribuição de semelhante dividendo muito influio para as complicações que depois apparecerão; visto que do facto de não ser possivel continuar-se a fazer novos dividendos com a renda de barreiras, que devia unicamente ser applicada aos gastos da construcção da estrada, originarão-se alguns desgostos.

**Balanço resumido da receita e despesa do 1.<sup>o</sup> anno social da Companhia da Estrada de Mangaratiba que começa em Março de 1855 e termina em 31 de Março de 1856.**

RECEITA EFFECTIVA.			
Entradas realizadas.....	459:400#000		
Material comprado.....	29:150#000		
Dividendos por pagar.....	426#000		
Supprimentos do Banco Mauá....	82:856#796		
Renda de barreiras.....	8:493#649		
Juros vencidos.....	3:968#796		
Fundo de reserva.....	781#630		
Fornecedores.....	12:565#843	597:642#714	
<b>DESPEZA REALIZADA.</b>			
Conservação da Estrada Velha....	3:814#347		
Custo da Estrada Nova.....	320:248#386		
	324:062#733		
Diversos valores existentes: a saber			
Propriedades ... ..	29:813#110		
Escravos.....	100:915#000		
Animaes.....	24:510#000		
Trem rodante.....	2:812#697		
Movéis e um bote..	875#340		
Letras a receber ...	43:603#169		
Saldo em caixa....	8:252#098		
Estação de Mangaratiba.....	54:936#747		
Devedores diversos .	7:861#620	273:579#981	597:642#714

Demonstra pois este balanço resumido que no primeiro anno social despendeu a Companhia a somma de 597:642#714, dos quaes 320:248#386 com a construcção da estrada, e 3:814#347 com a conservação da estrada velha; e a differença de 273:579#981 existião em propriedades, escravos, animaes e outros objectos que representavão o valor despendido, e talvez mais; e de certo que a conta apresentada não é excessiva em relação ás construcções de uma tão importante estrada.

Sendo presente o balanço, que acabei de reproduzir, à Assembléa Geral dos Accionistas da Companhia, foi nomeada uma commissão para examinar as suas verbas de receita e despeza, a qual depois de ter cumprido a missão de que era incumbida, examinando os documentos probatorios da despeza realizada, produziu o seu parecer declarando que as contas apresentadas pelo Sr. Desembargador Presidente da Companhia achavão-se conformes; e por isso propunha um voto de agradecimento ao Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco pelo bem que tinha desempenhado a sua gerencia: esta proposta passou por unanimidade de votos.

A Presidencia da Provincia tendo mandado examinar a contabilidade da Companhia pelo Inspector da Thesouraria Provincial, o honrado Sr. João Antonio de Magalhães Calvet, este participando ao Governo o resultado de sua commissão disse: *que a escripturação da Companhia da Estrada de Mangaratiba estava organizada com individuação e clareza.*

Tendo assim historiado a organização e marcha da Companhia durante o seu primeiro anno social, resta-me a convicção de haver expressado a verdade sem omitir nenhum facto importante.

## CAPITULO V.

### **Segundo anno social, continuação da estrada.**

« Songez que pour bien raisonner il est necessaire de decouvrir des preuves, les placer de manière qu'elles vous menent d'une vérité à l'autre. »

Já demonstrei como foi organizada a Companhia da Estrada de Mangaratiba, e como começarão os seus primeiros trabalhos, lutando constantemente a direcção da empresa com milhares de difficuldades, que ia vencendo; proseguirei agora no presente capitulo historizando a continuação das obras da 1.ª Secção da estrada no decurso do segundo anno social, e descrevendo as diversas vicissitudes por que teve de atravessar a empresa, das quaes resultou a final a retirada do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco da gerencia dos negocios da Companhia, e a quem na fórma dos estatutos estava a direcção e presidencia da associação garantida por seis annos.

O Sr. Desembargador Pacheco nos regulamentos que confeccionou e pôz em execução, estabeleceu o centro da administração fiscal dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba nesta Côte, e creou uma agen-

cia na Villa de Mangaratiba. Determinão esses regulamentos que sejam reunidas todas as contas de receita e despeza, e depois de examinadas, sejam escripturadas em fôrma mercantil no escriptorio central; assim como preceituão que o agente de Mangaratiba remetta mensalmente á direcção geral as suas contas, sacando pela importancia das sommas de que carecer.

Vê-se, pois, deste systema que a chave da fiscalisação em vez de estar na administração central estava na mão do agente de Mangaratiba, por quanto por alli é que se despendião as maiores sommas, as quaes se elevavão mensalmente a muitas dezenas de contos de réis. O agente escolhido, em vista das attribuições de que se achava revestido, devia ser uma pessoa que reunisse á muita probidade, bastante intelligencia e zelo pelos interesses da Companhia que lhe erão confiados. Se pois a administração errasse na escolha do agente de Mangaratiba, podia comprometter gravemente os capitães da associação, e com elles a sua reputação administrativa.

E' portanto em minha opinião o mais grave defeito dos regulamentos fiscaes organisados pelo Sr. Desembargador Pacheco, a grande latidão conferida á agencia de Mangaratiba, pela qual devia correr quasi toda a despeza da Companhia.

Como ficou dito no capitulo anterior o numero dos operarios empregados na construcção da 1.<sup>a</sup> Secção da estrada se elevava em Abril de 1856 ao total de 1.355 pessoas; e este numero foi-se augmentando até ao ponto de chegar a ter mais de 2.900 individuos, para serem depois reduzidos a 500 operarios, que erão os que existião em Março de 1857. Tão avultado numero de trabalhadores prova a actividade que empregava a

gerencia a fim de concluir no menor tempo possível a 1.ª Secção da estrada, e podê-la abrir ao transitto publico, porque com isso muito lucrava a associação.

As despezas effectuadas devião sem duvida estar em par com o grande numero de operarios, e por isso as ferias erão avultadas, o que obrigava a agencia de Mangaratiba a fazer saques constantes de sommas elevadas, visto que era por alli que se pagavão todas as despezas realizadas com as construcções, e até mesmo alguns fornecedores recebião por aquella repartição a importancia dos seus fornecimentos.

Os pagamentos até meizados do anno de 1856 andarão em dia, mas desta época em diante forão tendo algum retardamento, porque entendia a direcção que não convinha fazer chamadas das entradas com curtos intervallos, e por isso até o fim de Dezembro daquelle anno só se fizerão quatro chamadas, cujo pròducto não chegou para saldar as contas das despezas realizadas, as quaes por essa razão ficárão em divida.

Não sendo possível, nem mesmo convindo deixar de pagar aos operarios e empreiteiros das diversas subsecções da estrada, e urgindo os negocios da empresa o acabamento da 1.ª Secção no menor tempo possível, recorreu o Sr. Desembargador Pacheco ao Banco Rural e Hypothecario, e d'elle obteve um emprestimo de 100:000\$, e além desta somma com seu credito individual supprio mais 100:000\$ á Companhia sob sua direcção, e assim pôde conseguir que não parassem as obras da estrada.

O Sr. Desembargador Pacheco por diversas vezes se dirigio á Mangaratiba para inspeccionar as obras e fiscalisar as despezas; mas eu entendo que esta fiscalisação não podia ser bem feita senão antes dos pagamentos;

cumprindo que o agente de Mangaratiba remetesse as suas contas para o escriptorio central, e só depois de serem alli bem examinadas, e corrigidos os erros e enganos devia a presidencia da Companhia autorisar a despeza, remettendo á agencia o dinheiro necessario para a despeza autorisada; porque jámais deveria conservar saldo algum fóra dos Bancos. Assim me expressando não pretendo fazer censuras, mas tão sómente dizer a minha opinião a semelhante respeito.

Poucos dias depois da primeira reunião da Assembléa Geral dos Accionistas da Companhia, na qual tinham sido approvadas as contas da administração, *passando unanimemente um voto de louvor ao seu Presidente e Director*, lia o Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza na Assembléa Legislativa da Provincia o seu Relatorio, no qual tratando dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba assim se expressava a semelhante respeito :

« A Companhia de que é empresario o Desembargador  
« Joaquim José Pacheco tem empregado os possiveis es-  
« forços para abreviar a construcção da 1.<sup>a</sup> Secção desta  
« estrada, que comprehende o espaço entre o porto de  
« embarque e a Villa de S. João do Principe, occupando  
« actualmente neste trabalho mais de 1.300 operários,  
« e espera-se que o serviço de rodagem possa começar  
« antes que finde o anno corrente (1856).

« Nomeei para representar a administração da Pro-  
« vincia nas reuniões dos accionistas o Exm. Sr. José  
« Ricardo de Sá Rego, que as deve presidir na fórma  
« dos estatutos.

« A incumbencia de fiscalisar a escripturação e ope-  
« rações da Companhia foi dada ao Inspector da The-  
« souraria Provincial, *que já deu conta satisfactoria*  
« *da sua commissão.*

« O exame do estado em que se achão as obras,  
« e a maneira por que vão sendo executadas, foi con-  
« fiado ao Major de engenheiros Dr. João Baptista de  
« Castro Mendes Antas. »

Com este trecho do relatório do honrado Sr. Con-  
selheiro Barboza, que foi lido na Assembléa Provincial  
em Maio de 1856, prova-se que a Companhia da Es-  
trada de Mangaratiba preenchia satisfactoriamente as  
condições do seu contracto, e com plena approvaçã  
do Governo proseguia nos trabalhos da empresa, a  
qual prometia apresentar um bom resultado; e de  
certo assim teria acontecido, se o conjuncto de milha-  
res de circumstancias que se accumulãrão não tivesse  
apparecido para entorpecer o seu regular andamento.

Tendo aceitado a missão de historiar os negocios  
da Companhia da Estrada de Mangaratiba, sou forçado  
para esclarecer alguns factos a ella relativos, envol-  
ver-me em considerações geraes, que, por assim me  
exprimir, tem intima ligação com a historia que estou  
narrando; pelo que não poucas vezes terei de remontar-  
me a épocas anteriores áquella que esteja descrevendo.

Os annos de 1854 e 1855 forão fertes em organi-  
sações de companhias commerciaes e industriaes, e isto  
acontecia porque a liberdade e expansão do credito  
animavã os homens emprehedores a tentar a senda  
dos melhoramentos materiaes; mas nem todos os pro-  
jectos então concebidos se chegarão a realizar, porque  
era materialmente impossivel executar tantas cousas  
ao mesmo tempo; comtudo algumas empresas forão  
organizadas e postas em movimento, occupando grande  
numero de braços e capitaes.

A Estrada de ferro de D. Pedro II chamou para as  
suas construcções grande numero de operarios, bem

como fez convergir aos seus cofres avultadas sommas: assim que tiverão começo os trabalhos desta via ferrea os jornaes subirão a muito maiores diarias.

Os bancos em projecto, e principalmente os que funcionavão, fazião com as suas chamadas difficultar-se as das outras empresas que começavão as suas operações.

Tudo isto, pois, veio mui directamente concorrer para difficultar as chamadas dos capitaes da Companhia da Estrada de Mangaratiba, e até forão o principal motivo da baixa do premio que tinhão na praça do commercio as suas acções, o qual oscillava entre 8 e 10 por cento.

Com o fim de não difficultar as chamadas, e mesmo para dar maior garantia e credito á Companhia da Estrada de Mangaratiba, os Exms. Srs. Barão de S. Gonçalo, Barão do Pilar, Drs. Teixeira Junior, Brandão e outros illustres membros da Assembléa Provincial do Rio de Janeiro apresentárão um projecto de Lei, no qual se autorisava o Presidente da Provincia para fazer a innovação do contracto de 26 de Fevereiro de 1855 celebrado com o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, podendo mandar vender as 1.500 acções que a Provincia tinha subscripto na Companhia e garantindo á empresa da Estrada de Mangaratiba um juro minimo de 7 por cento sobre o capital social de 2.400:000\$, logo que fosse aberta ao transitto publico a sua 1.<sup>a</sup> Secção. Este projecto foi apresentado na sessão de 30 de Setembro de 1856, e tal apoio encontrou nos membros da Assembléa Legislativa Provincial que passou sem grandes debates, e foi convertido em Lei com data de 31 de Outubro do mesmo anno.

É incontestavel que a Lei de 31 de Outubro de 1856 veio dar muito maior incremento aos negocios da Companhia, porém em minha opinião houve na sua redacção dous grandes defeitos: o 1.º foi sómente garantir-se o juro sobre o capital de 2.400:000\$, quando mesmo em vista dos estatutos da Companhia approvados pelo Governo Imperial, o capital social era não aquella quantia, mas sim a de 2.500:000\$; porque além das 12.000 acções de 200\$ cada uma, que se tinham distribuido pelos accionistas, mais 500 foram dadas gratuitamente ao Sr. Desembargador Pacheco, e consequentemente elevando o capital da Companhia a 2.500:000\$; o 2.º defeito foi exigir-se com o fim de se fazer effectiva a garantia, que a 1.ª Secção da estrada fosse aberta ao transito; por quanto em minha opinião o juro devia ser garantido desde logo.

Convenho que aquella disposição fosse mais economica para os cofres da Provincia, e mesmo como alliciente para abreviar a conclusão das obras da 1.ª Secção; mas se as difficuldades das chamadas provinção de falta de capitaes, ou antes da sua applicação por algum tempo improductiva, se uma renda de 7 por cento fosse garantida desde logo, não haveria um só accionista que não realizasse as suas entradas assim que fossem chamadas; porque mesmo no caso de falta de meios podia ou vender, ou caucionar as suas acções, que tendo o juro minimo de 7 por cento garantido pela Provincia devião ser cotadas com vantagem no mercado.

Para poder o Sr. Desembargador Pacheco fazer face ás despesas ordinarias das construcções da 1.ª Secção foi forçado, como já disse, a valer-se do seu credito individual, e a recorrer ao banco Rural e Hypothecario,

contrahindo um empréstimo de 200:000\$, porém nem mesmo assim pôde cobrir o deficit da Companhia, pelo que vio-se na contingencia de fazer chamar a 5.<sup>a</sup> entrada do capital social em Janeiro de 1857, e annunciar a 6.<sup>a</sup> chamada para Abril seguinte.

Achava-se luctando a direcção da Companhia com semelhantes difficuldades pecuniarias, quando o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco convocou a Assembléa Geral dos Accionistas na fórma regular dos estatutos, a qual se achou constituida em 27 de Março de 1857 debaixo da Presidencia do Fiscal do Governo da Provincia, o Exm. Sr. Dr. José Ricardo de Sá Rego.

Constituida a Assembléa Geral dos Accionistas e aberta a sessão o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco obtendo a palavra leu o relatorio dos negocios sociaes durante o segundo anno da sua administração, e apresentou as contas da receita e despeza da Companhia até 31 de Dezembro de 1856; concluida que foi a leitura do relatorio, procedeu-se á eleição da commissão de contas obtendo para esse fim maioria de votos os Srs. Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo, Hermenegildo Antonio Pinto, e Barão de S. Gonçalo; feito o que proclamou o Sr. Presidente os nomes dos eleitos, aos quaes entregou as contas apresentadas, e levantou a sessão.

Cumpre-me agora tratar dos trabalhos promptificados na 1.<sup>a</sup> Secção da estrada até 31 de Dezembro de 1856, e para isso conseguir apresentarei em resumo o relatorio do engenheiro em chefe, Mr. Webb, seguindo a mesma ordem por elle adoptada, por isso dividirei a 1.<sup>a</sup> Secção da estrada em tres sub-secções, e descreverei as obras feitas em cada uma dellas.

**Estrada da Serra.**—Esta divisão, que comprehende uma extensão de quatro milhas, acha-se inteiramente prompta, só fallando capear pequena porção dos seus parapetos. As principaes obras realizadas nesta sub-secção forão:

Desde o —Sacco— até o alto da serra 2.700 braças cubicas de aterro, tendo este em algumas partes 45 palmos de altura;

A promptificação de 69 paredões maiores, e alguns outros menores, tendo aquelles diversas alturas, e em uma parte 60 palmos de elevação; ha uma extensão continuada de 380 braças corridas com uma altura que varia entre um maximo de 30, e um minimo de 20 palmos;

As aberturas feitas na rocha granitica, as quaes sommas dão mais de 1.000 braças corridas, e em muitos lugares essas escavações em rocha comprehendem toda a largura da estrada, 30 palmos. Este trabalho foi por demais difficil não só pela rigeza da pedra, como pela ingratitude das subidas;

A construcção de 60 boeiros geralmente de grandes dimensões, e tres pontes em arco, uma das quaes foi sómente concertada;

Grandes escavações ou aterros em todo o espaço comprehendido entre o Sacco e o alto do aterro, a fim de estabelecer o nivelamento do contracto; acontecendo que a terra das escavações nem sempre se podia aproveitar nos aterros porque rolava por grandes despenhadeiros que ficavão por baixo a 400 e 500 palmos de profundidade, o que obrigava a fazer as cavas com grandes larguras, e os taluds de uma altura custosa;

Finalmente, nesta primeira sub-secção, edificou-se uma casa bastante grande de pedra e cal para servir de deposito na barreira nova.

SEGUNDA SUB-SECÇÃO.

**Estrada em cima da serra até a Estação do Cará.**—Esta estrada, que tem mais de tres quartos de legua, foi menos difficil de construir que a do valle. Seguiu-se em parte a linha da estrada velha até a porteira de Lourenço Alves, mas foi em toda a sua extensão reconstruida dando-se áquella linha maior largura, e fazendo-se os aterros e escavações precisas em ordem a ficar nas condições do contracto; bem como foi toda empedrada e coberta de mac-adam fazendo-se-lhe os necessarios esgotos. Daquella porteira á Estação do Cará, no campo de Victor Roberto, seguiu-se a linha traçada por Bernardino; e como esta porção estava calçada e podia supportar por algum tempo o transito dos carros sómente foi alargada e coberta de mac-adam, reservando-se para o fim o seu aperfeiçoamento.

Cumpre observar que o terreno que percorre a linha desta sub-secção é o mais favoravel das tres divisões da 1.<sup>a</sup> Secção.

Finalmente, nesta sub-secção, fez-se a grande Estação de S. João do Principe, a qual póde dar-se por concluida dentro de poucos dias.

TERCEIRA SUB-SECÇÃO.

**Estrada do Cará á Villa de S. João do Principe.**—Esta sub-secção acha-se quasi totalmente calçada, contendo dous esgotos e os necessarios para-

peitos; foi esta parte da 1.<sup>a</sup> Secção mais difficil que a 2.<sup>a</sup>, e menos que a 1.<sup>a</sup> sub-secção na sua construcção; tratava-se naquella época de preparar-lhe o mac-adam para ser lançado no leito da estrada. Eis as grandes obras realizadas, e em construcção nesta sub-secção:

Grande ponte de um só arco com 72 palmos de extensão na sua corda, que se está construindo sobre o Ribeirão das Lages, a qual é toda feita de pedra de cantaria e argamassa de cal e arêa a fim de poder resistir ao grande volume das aguas que se despenhão das serras e correm por aquelle lugar. Esta obra, conforme observa o proprio Mr. Webb, poderia ser menos dispendiosa e mais rapida na sua construcção, se em lugar de uma ponte de pedra de cantaria se tivesse alli lançado uma ponte de ferro; comtudo na época a que me refiro já se achava construido o pegão do lado do norte, e muito adiantado o do lado do sul, tendo quasi toda a sua cantaria lavrada;

Construcção e reparação de mais duas pontes tambem de um arco com 20 palmos na corda;

Escavação na rocha granitica de 81 braças corridas com toda a largura da estrada, e rasgões na terra com 51 palmos de profundidade;

E finalmente mais um aterro com 2.500 braças cubicas tendo uma altura de 50 palmos, o qual não estava totalmente concluido naquella época.

A 2.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba se achava estudada, e sobre a sua construcção faz o engenheiro em chefe diversas considerações judiciosas, que longo fôra historia-las.

Os gastos feitos pela Companhia com tantas obras importantes na 1.<sup>a</sup> Secção derão lugar a que os calculos produzidos por approximação fossem em muito excedidos,

como o confessou o proprio Sr. Desembargador Pacheco no seu relatorio, no qual diz que as obras da 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba depois de concluidas devem elevar-se pelo menos á somma de 1.400:000\$; accrescentando que talvez a despeza feita fosse taxada de excessiva por falta de zelo e economia de sua administração, porém que tal pensar seria erroneo, visto que possuindo elle 645 acções era um dos maiores accionistas, e por isso que tinha grandes interesses a cuidar na Companhia; tanto mais quando até aquella data nada podia receber de sua commissão de 5% na fórma dos estatutos, por não haver renda liquida.

Para justificar as despezas realizadas disse o Sr. Desembargador no seu relatorio, que a concorrência da Estrada de ferro de D. Pedro II, e o flagello do cholera fizerão elevar os jornaes dos trabalhadores a 1/600, e que não se podia negar a esse excessivo pagamento, por quanto em face do contracto feito com o Governo Provincialurgia a conclusão da 1.ª Secção da estrada, e que por isso tinha-se visto obrigado a elevar o numero dos trabalhadores até 2.900; mas que este numero achava-se reduzido a pouco mais de 500 operarios, dos quaes sómente 150 individuos forão directamente contractados pela Companhia.

Já no principio deste capitulo demonstrei que estas causas produzidas pela Directoria tinham muito peso, e justificavão em parte as despezas realizadas; mas ainda assim me persuado que se as contas fossem previamente examinadas no escriptorio central antes de serem pagas, se terião poupado alguns contos de réis. Tambem não posso deixar passar despercebidos os grandes saldos que figuravão nos balanços como existentes na agencia de Mangaratiba, ainda que estou persuadido que taes

saldos erão ficticios, sendo importancia de despezas realisadas mas ainda por liquidar ; comtudo mesmo sendo despezas illiquidas devião explicar-se nos balanços, e como isso se não fez é digno de reparo.

Não desconheço a superior intelligencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, mas na qualidade que occupo de historiador dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba, não devo occultar estes factos, que tanta influencia tiverão para o desfecho final dos negocios desta importante empresa, e dos quaes se servio a commissão de contas.

Não é pois minha intenção censurar a administração do Sr. Desembargador Pacheco, porém demonstrar que o Guarda livros da Companhia por sua negligencia compromettia os negocios, cuja contabilidade lhe tinha sido confiada ; assim concorrendo para comprometter a Direcção que o tinha nomeado para um lugar tão importante.

Verificando-se as contas reconhece-se que até 31 de Dezembro de 1856 havia um deficit ou excesso de despeza sobre a receita de cerca de 300:000\$000, os quaes tinham sido suppridos em parte por adiantamentos e emprestimos feitos á Companhia. O balanço resumido que passo a transcrever, o qual extrahi do relatorio do Sr. Desembargador, prova esta proposição, e por isso vou reproduzi-lo.

**Balanço resumido da receita e despesa effective da Companhia da Estrada de Mangaratiba desde Março de 1855 a 31 Dezembro de 1856.**

RECEITA.		
Productos de 4 chamadas.....	936.900\$000	
Material comprado existente.	7.800\$000	
Barreira, rendimento do ultimo semestre.....	11.660\$000	
Fundo de reserva.....	1.766\$751	
Dividendos não reclamados ..	3.538\$500	
Fornecimentos diversos.....	76.572\$212	
Saldo da conta de Vahia Durão.....	708\$610	
Suprimentos do Banco Mauá.	2.953\$642	
Idem do Banco Rural.....	101.543\$191	
Idem do Desembargador Joaquim José Pacheco.....	108.614\$000	
		1.252:057\$715
DESPEZA.		
Custo da Estrada nova.....	1.071.846\$500	
Despesa da Estrada velha....	6.237\$650	
Ganhos e perdas, morte de escravos.....	11.000\$000	
		1.089:084\$150
Valores existentes : a saber.		
Propriedades da Companhia..	43.813\$110	
Moveis.....	825\$540	
Escravos da Companhia (oito).	2.773\$000	
Trem rodante.....	17.482\$477	
Animaes.....	33.931\$000	
Um hote.....	100\$000	
Estação de Mangaratiba.....	59.232\$920	
Documentos de devedores.....	3.613\$540	
Saldo em caixa.....	1.201\$978	
		162:973\$565
		1.252:057\$715

Nenhuma observação farei sobre a organização desta conta porque reservo-me para dizer alguma coisa sobre a conta final da responsabilidade do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, pelo que sómente me occuparei da narração de outros factos relativos á época de que estou tratando.

Do relatorio da Directoria consta que se vendêrão 83 escravos pertencentes á Companhia da Estrada de Mangaratiba, e que 10 havião morrido, ficando sómente 8, dos quaes dous andavão fugidos naquella época: e ainda que do mesmo relatorio não conste por quanto forão vendidos aquelles 83 escravos, examinando-se a escripturação se reconhece que produzirão a somma de 88:252/630 réis; e consequentemente se sobre esta quantia se carregarem os jornaes vencidos por esses escravos em anno e meio de trabalho, ver-se-ha que a conta deste negocio apresenta um lucro muito vantajoso para a Companhia.

Ainda durante o semestre de Julho a Dezembro de 1856 fez a Companhia distribuir um segundo dividendo de 1/500 réis por acção, o qual se effectuou com o producto da renda de barreiras, deixando um saldo em cofre de 5:422/889. Já disse o que pensava a respeito da distribuição de semelhantes dividendos, e por isso seria ocioso tornar a repetir a minha opinião.

Depois de ter concluido o Sr. Desembargador Pacheco a leitura do seu relatorio, declarou á Assembléa Geral dos Accionistas que se achava autorizado pelo Sr. Barão da Bella-Vista, para participar que não lhe sendo possivel substituir o Presidente da Companhia durante os seus impedimentos, porque, como todos sabião, residia fóra da Córte, na sua fazenda, pedia dispensa do exercicio de Vice-Presidente, e dava a sua demissão; e igual-

mente declarou o mesmo Sr. Desembargador, que o Sr. José Bernardo Brandão pedia dispensa do lugar de Secretario da Companhia.

Taes forão as occurrencias havidas nos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba desde a apresentação do primeiro relatorio da sua administração até a leitura do segundo, o qual terminou pela apresentação das contas da receita e despeza do segundo anno social, que forão submittidas ao exame da commissão para semelhante fim nomeada.

As complicações que se originarão da apresentação do parecer da commissão de contas em sessão da Assembléa Geral dos Accionistas de 27 de Maio de 1857 farão o objecto do seguinte capitulo.

---

## CAPITULO VI.

### Apresentação do parecer da Comissão de Contas.

« Craignez souvent d'avoir mal observé, mal retenu, mal jugé; dites-vous souvent: je doute. Examinez si vous ne devez pas le dire de ce que vous croyez depuis long-temps ».

Os moralistas em geral são concordes em que depois das maximas sublimes do Evangelho, nenhum outro principio de mais depurada moral existe que o seguido nos escriptos dos Philosophos Chinezes; e a epigraphe acima citada serve para demonstrar esta verdade.

Cumpre ser muito cauteloso no pronunciamento de nossos juizos e opiniões: devemos examinar com bastante attenção os factos, e sobre elles reflectir maduramente antes de darmos o nosso parecer, e muito principalmente quando elle fôr contrario á reputação de alguém. Esta these é verdadeira, mas não a desenvolverei porque o meu fim no presente escripto é historiar os factos relativos á Companhia da Estrada de Mangaratiba; portanto vou reatar o fio da minha narração.

No capitulo anterior historiei os acontecimentos que occorrêrão durante o segundo anno social da Compa-

nhia sob a immediata direcção do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, e cheguei até o dia em que foi convocada a Assembléa Geral dos Accionistas para ouvir ler o relatorio da gerencia, e tomar contas das despezas realizadas até 31 de Dezembro de 1856.

Já disse que aberta a sessão da Assembléa Geral dos Accionistas, e depois de lido o relatorio do Sr. Desembargador Pacheco, procedeu-se á eleição da commissão de contas, e que forão designados por maioria de votos os Srs. Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo, Hermenegildo Antonio Pinto, e Barão de S. Gonçalo. Os dignos membros da commissão tratárão de proceder a minuciosos exames em todos os negocios e contabilidade da Companhia, e só em Maio de 1857 podérão dar por prompto o seu trabalho, e apresentação do seu parecer.

Poucos dias antes de dar a commissão de contas por concluida a sua trabalhosa missão o Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza, Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, lia á Assembléa Provincial o seu relatorio, no qual tratando da empresa de Mangaratiba assim se expressava :

« A Companhia organizada pelo Desembargador Joaquim José Pacheco em virtude do contracto de 26  
« de Fevereiro de 1855 e autorisação dada na Lei Provincial n.º 724 de 25 de Outubro de 1854, tem  
« proseguido na construcção das obras relativas á 1.<sup>a</sup>  
« Secção, comprehendendo o espaço que fica entre  
« o porto de embarque na Villa de Mangaratiba e a  
« de S. João do Principe.

« Segundo as informações officiaes do Major Moraes  
« Antas, e as de pessoas mui qualificadas, que as tem visitado, as obras encetadas, ou em via de execução constituem o que ha de mais perfeito neste genero, e pôde-se

« erer, que, construídas, a estrada de Mangaratiba ri-  
« valisará com as melhores estradas macadamizadas  
« da Europa.

« O que falta para prestar-se desempedidamente ao  
« serviço de rodagem, excluindo algumas obras, que o  
« não embaração, deve estar dentro em pouco con-  
« cluído, e o publico começará a lograr as vantagens  
« que o Governo e a Assembléa Provincial tiverão em  
« vistas.

« *Taes vantagens porém não se tem obtido sem sacri-  
« fícios superiores á todos os calculos.*

« Não estão ainda concluídas, como notei, todas as  
« obras da 1.<sup>a</sup> Secção ( quatro legoas e meia) e as  
« despesas já excedem a muito mais de metade dos  
« fundos da Companhia (2.400.000 \$000) faltando-me  
« os dados para conhecê-la exactamente, visto como  
« o Inspector da Thesouraria incumbido do exame da  
« escripturação não tem podido ultima-lo como expôz  
« em seu officio do 1.<sup>o</sup> de Maio *por não encontrar a*  
« *mesma escripturação regular e em dia*, nem lhe serem  
« presentes os documentos necessarios á semelhante  
« averiguação; é certo porém, que a Companhia tem  
« despendido o producto de cinco chamados, e con-  
« trahido dividas não pequenas.

« Este facto, que não podia ser desconhecido pela  
« administração nem pelo publico, tem creado graves  
« embarços ao progresso das obras, que sem o au-  
« xilio do Banco Rural se acharião provavelmente sus-  
« pensas. A presidencia não foi indifferente a este  
« estado de cousas, e o emprego dos meios que a  
« prudencia aconselhava não foi esquecido.

« A Lei Provincial n. 916 de 31 de Outubro de 1856,  
« tinha posto nas mãos da presidencia, para susten-

« tar o credito da empresa, a faculdade de garan-  
« tir-lhe o juro minimo de 7 por cento.

« Não condemnando absolutamente esta medida em  
« alguns casos sustentavel, pareceu-me que mal com-  
« prehenderia os interesses da Provincia, se admittisse  
« qualquer negociação a tal respeito, em quanto não  
« estivessem plena, e completamente averiguadas e  
« justificadas as causas do facto, que acima notei.  
« As instantes solicitações para innovar o contracto  
« naquelle sentido, não tiverão pois andamento  
« algum.

« *Espero que a administração da Companhia justifi-*  
« *cará perfeitamente a sua gestão, como o exigem os*  
« *interesses publicos, e então terá direito para reclamar*  
« *toda a protecção, que as circumstancias tornem in-*  
« *dispensavel. »*

Deste trecho do relatorio do honrado Sr. Con-  
selleiro Barboza vê-se que ao mesmo passo que elle se  
achava satisfeito com a perfeita execução das obras  
da Estrada de Mangaratiba, e quando mesmo confes-  
sava que para se obterem obras tão perfectas foi ne-  
cessario despender avultadas sommas, *com sacrificios*  
*superiores á todos os calculos*, mostra-se como que em  
estado de duvida sobre o emprego das quantias des-  
pendidas; mas ainda assim diz que — *espera que a*  
*administração da Companhia justificará perfeitamente a*  
*sua gestão.*

Tambem vê-se que a Direcção da Companhia lucta-  
va com graves difficuldades provenientes de falta de  
meios, e que por isso tinha contrahido emprestimos,  
e ainda assim se achava onerada de dividas, e que  
um semelhante estado não tinha sido indifferente ao  
Governo da Provincia; mas que a presidencia sempre

se recusára annuir ás solicitações da Direcção para fazer-se a innovação do contracto na fórma da Lei Provincial n. 916 de 31 de Outubro de 1856, e conceder-se á Companhia a garantía de 7 por cento do seu capital.

Ora, recusando-se o Governo da Provincia a conceder aquella garantía á Companhia em uma época em que reconhecia que ella laborava com mil difficuldades pecuniarias, não posso atinar quaes forão as providencias que a bem da empresa de Mangaratiba tomou o Sr. Conselheiro Barboza.

Á informação dada pelo Inspector da Thesouraria Provincial sobre a ordem da escripturação da Companhia, *que qualificou de não regular, e de não estar feita em dia*, póde attribuir-se o estado de duvida em que com respeito á applicação dos fundos da empresa se achava o Sr. Conselheiro Barboza, e o fazia recusar-se á innovação do contracto de 26 de Fevereiro de 1855.

Reconheço a honradez do Sr. João Antonio de Magalhães Calvet, bem como as suas habilitações profissionais, e o julgo no caso de poder emittir um juizo valioso sobre qualquer escripturação de *fazenda*; mas isso me não priva de discordar de sua opinião na questão de que se trata, concordando com elle no seu primeiro exame visto que eu penso que a escripturação do Diario e do Razão da Companhia de Mangaratiba acha-se feita com regularidade, e segundo o systema mercantil das—partidas dobradas—; e na qualidade de perito do Juizo Commercial tendo examinado muito attentamente essa contabilidade dei o seguinte parecer:

« O Diario e Copiador de cartas da administração Pacheco se achão revestidos de todas as formalidades determinadas no art. 13 do Codigo Commercial.

« O Diario está escripturado segundo o systema das —partidas dobradas— e em ordem chronologica sem intervallos em branco, raspaduras ou emendas que alterem a verdade dos factos.

« Segundo o systema adoptado pelo Guarda livros que organisou a escripturação da Companhia, os livros que existem crão os sufficientes ( tinha já enumerado quaes crão esses livros ); mas conforme minha opinião seria muito mais conveniente para clareza das transacções da empresa que ao menos houvesse em cada estação, agencia ou barreira um livro de receita e despeza propria, bem como um livro de contas correntes geral na estação central onde cada responsavel á mesma Companhia tivesse aberta a sua conta individual. Com tudo sómente com os livros actuaes preencheu o guarda livros da Companhia o determinado nos seus estatutos, que deixarão isso ao arbitrio da gerencia. »

Concluo pois que a escripturação podia não estar feita em dia como informou o Sr. Calvet, e por isso difficultar-se o seu exame; mas que ella estivesse irregularmente montada é com o que não posso concordar; poderia ser mais desenvolvida e minuciosa do que era, porém isso depende do gosto de quem escriptura, e não constitue uma irregularidade.

Assim historiado este facto que tanta influencia exerceu nos destinos da Companhia vou entrar nas occurrencias originadas pelo parecer da commissão de contas.

Em 27 de Maio de 1857 convocada a Assembléa Geral dos Accionistas para ouvir ler o parecer da commissão de contas, reunio-se sob a presidencia do Fiscal do Governo Provincial, o Sr. Desembargador Diogo Teixeira de Macedo, o qual, depois de aberta a sessão,

deu a palavra ao Sr. Dr. Haddock Lobo, relator da comissão, que leu um extensissimo parecer, e nelle se remontou á origem da Companhia, e analysou o arbitrio conferido pelos estatutos provisorios approvados pelo Decreto Imperial n.º 1.613 de 9 de Junho de 1855, ao Director da Companhia.

Depois disto analysou a marcha dos trabalhos, e censurou que se tivesse dado começo á empresa sem um plano regular, e sem um orçamento do custo provavel das obras projectadas.

Accusou de excessivas as despezas feitas com as obras da estrada, e taxou de obras de luxo a ponte de cantaria do Ribeirão das Lages, e muitas outras.

E, finalmente, tratando da escripturação da Companhia qualificou-a de imperfeita e viciosa, e até de discordante em suas relações; apresentando saldos excessivos conservados improductivamente nas caixas: e terminou apresentando o seguinte projecto:

« 1.º Que se nomêe desde já um Conselho Fiscal  
« investido das seguintes attribuições: 1.ª de proceder  
« a uma liquidação prompta e immediata, para que  
« por ella se possam reconhecer quaesquer prejuizos  
« causados a empresa, e resolver-se segundo a sua  
« gravidade; 2.ª de superintender com voto delibe-  
« rativo em todos os actos futuros conjunctamente  
« com a actual administração; 3.ª de se entender com o  
« Governo Provincial sobre o melhor modo de se acaute-  
« lar a Companhia dos embaraços que possam estorvar  
« ou empecer sua marcha progressiva; 4.ª de formular  
« um projecto de estatutos e regulamento com que se  
« possa reger satisfactoriamente as differentes operações  
« da associação; 5.ª, finalmente, de convocar a Assem-  
« bléa Geral dos Accionistas o mais breve que lhe

« fôr possível para trazer ao seu conhecimento o re-  
« sultado de todas as suas investigações e encargos.

« 2.º Que este Conselho Fiscal fique desde já au-  
« torisado a despender as quantias necessarias e con-  
« ducentes ao bom desempenho de sua missão.

« 3.º Que o mesmo Conselho nomêe d'entre seus  
« membros aquelle que deva preencher as funcções  
« de Vice-Presidente da Companhia na fórma do que  
« dispõe os arts. 9.º e 10 dos estatutos provisorios.

« 4.º Que se no acto da eleição do referido Conse-  
« lho se der escusa da parte de algum dos membros  
« que houver sido eleito, seja elle substituido pelo  
« que lhe fôr immediato em votos; se porém a es-  
« cusa tiver lugar no decurso dos trabalhos, poderá  
« então o Conselho convidar a qualquer outro accio-  
« nista para o dito fim, independente de ser ou não  
« o immediato em votos na ordem da eleição.

« 5.º Que á excepção da chamada de fundos annun-  
« ciada parã o dia 5 de Junho proximo futuro, ne-  
« nhuma outra possa ter lugar sem que primeiro se  
« proceda a um balanço em que se demonstre a sua  
« necessidade.

« 6.º Que se não encetem os trabalhos da 2.ª Secção  
« sem que a Assembléa Geral dos Accionistas tenha co-  
« nhecimento dos contractos que os devem preceder. »

Semelhante relatorio, e muito mais a proposta de  
sua conclusão devião sem duvida causar uma verda-  
deira sensação nos Accionistas presentes em Assembléa  
Geral, e isto de facto succedeu, havendo caloroso de-  
bate em tres sessões seguidas, sempre presididas pelo  
Sr. Desembargador Teixeira de Macedo, que dando  
conta do occorrido á presidencia da Provincia em um  
longo officio datado de 6 de Junho de 1857, se ex-

primio de fôrma a não deixar a menor duvida que houve um debate renhido e caloroso entre os sustentadores do parecer e os seus oppositores, os quaes a final fizerão cahir o mesmo parecer, sendo substituida a proposta por uma outra, que passou por 355 votos contra 150.

A emenda em substituição da proposta do parecer de contas que foi votada, era concebida da seguinte fôrma.

« 1.º Que a Assembléa Geral dos Socios, não ap-  
« prova nem reprova as contas do Director Presidente,  
« visto que do relatorio da commissão vê-se que ellas  
« dependem de mais minucioso exame, e reconhe-  
« cendo algumas irregularidades na escripturação *re-*  
« *conhece ao mesmo tempo que ellas não affectão a boa*  
« *fé do mesmo presidente, cujos esforços a bem da em-*  
« *presa se reconhecem.*

« 2.º Que se nomêe desde já um Conselho Fiscal de  
« tres membros, como foi indicado pelo Director Pre-  
« sidente da Companhia, para proceder ao exame das  
« contas do escriptorio da Companhia e da estação de  
« Mangaratiba desde o seu principio, sujeitando tudo  
« a esta Assembléa logo que se ache concluido este  
« exame. O Conselho será nomeado em lista de seis  
« nomes; os tres mais votados serão os do Conselho,  
« e os immediatos supplentes.

« 3.º Este Conselho será eleito annualmente, enten-  
« dendo em tudo que disser respeito á fiscalisação  
« conjunctamente com o Presidente, e terá voto deli-  
« berativo nos actos futuros da Companhia pelo modo  
« e fôrma que marcará o regulamento que se deverá  
« fazer para ser approvedo pelo Governo. Este Conselho  
« deverá rever os estatutos, e offercer as emendas  
« que forem convenientes. »

« 4.º Que se nomêe o Vice-Presidente cujo lugar se  
« acha vago.

« 5.º Que o Presidente com o Conselho fação todos  
« os esforços convenientes a ver se conseguem do Go-  
« verno Provincial um empréstimo para se adiar para  
« mais tarde a chamada annunciada, e nenhuma ou-  
« tra se faça sem que preceda um balanço que de-  
« mostre sua necessidade.

« 6.º Que se não encetem os trabalhos da 2.ª Sec-  
« ção sem que preceda planta e orçamento, preferin-  
« do-se sempre contracto por arrematação.

« 7.º Que o Director Presidente com o Conselho re-  
« queirão desde já a garantia do juro autorizado pela  
« Assembléa Provincial, assim como a novação do con-  
« tracto para a indispensavel elevação das taxas da 1.ª  
« Secção, e para augmento do numero de annos do pri-  
« vilegio da Companhia, requerendo tudo mais que fôr  
« conveniente a bem da marcha e progresso da empresa.»

As calorosas discussões que se derão durante as ses-  
sões de 27, 28 e 29 de Maio, nas quaes se fizerão  
acres increpações á Direcção da Companhia concorrê-  
rão para que o credito desta, que já se achava vacil-  
lante, quasi que de todo se esgotasse; e desta sorte  
sem que bem se calculasse o alcance que no futuro  
da empresa poderião ter algumas proposições lançadas  
irreflectidamente, se compromettêrão os capitaes gas-  
tos pela associação.

O credito é a base principal da ordem e estabili-  
dade das associações commerciaes, e quando este fal-  
lece as transacções paralyção, e cessão a final: isto  
não precisa ser demonstrado pois está ao alcance de todos.

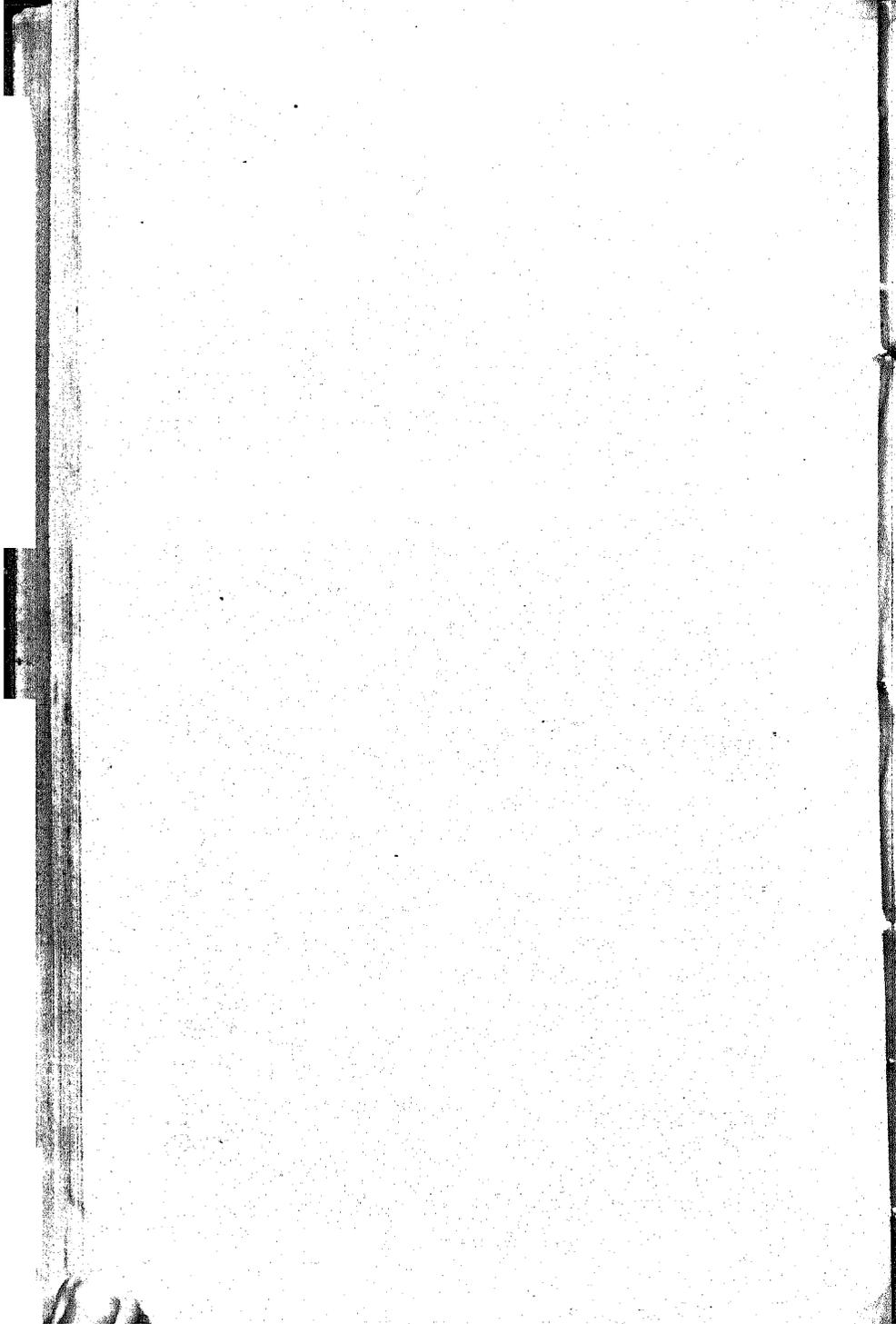
Na sessão de 29 de Maio, e na fórmula da emenda vo-  
tada procedeu a Assembléa Geral dos Accionistas á

eleição do Vice-Presidente da Companhia, e dos tres membros que devião formar o Conselho Fiscal; e recolhidas as cédulas e apurados os votos sahio eleito para o primeiro lugar o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo; e para conselheiros fiscaes os Illms. Srs. commendadores Antonio Joaquim Dias Braga, Antonio da Rocha Miranda e Silva, e Manoel Pinto Torres Neves, os quaes aceitarão a espinhosa commissão de que a associação os incumbia.

Não se pense que eu denomine de espinhosa a commissão porque a Companhia estivesse balda de meios pecuniarios, não: eu considero espinhosa a commissão porque a Companhia estava balda de credito, e a intriga dilacerava esse pouco conceito de que ainda gosava.

Desta fórma foi terminada essa renhida questão que intencionalmente gerou a commissão de contas, que levou o seu zelo além dos limites marcados pela prudencia; ella podia ter censurado as irregularidades que encontrasse: podia ter indicado os meios de remediar essas irregularidades; mas o que não podia, nem devia ter feito erão as gravissimas imputações que fez, sem bem firmar as suas proposições; e muito principalmente quando de taes proposições pudesse provir prejuizo para os negocios sociaes.

Sendo o meu principal fim historiar os factos em toda a sua pureza não me alongarei em considerações, e terminarei este capitulo para no que se segue apresentar o balanço da receita e despeza da Companhia da Estrada de Mangaratiba sob a gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, o qual foi organizado de conformidade com a escripturação refundida durante a segunda administração.



## CAPITULO VII.

### Conclusão da gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco.

« L'esprit aurait beaucoup de justesse si on avait soin de lui faire prendre intérêt aux connaissances qu'on veut lui donner. »

As desagradaveis e inconvenientes occurrencias que tiveram lugar nos debates suscitados na Assembléa Geral dos Accionistas nas sessões de 27, 28 e 29 de Maio de 1857, fizerão com que o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, assim que forão eleitos e entrárão em exercicio os membros do Conselho Fiscal, deixasse a direcção dos negocios da Companhia ao Exm. Barão de S. Gonçalo, Vice-Presidente ultimamente eleito, pretextando estar com assento na Camara dos Srs. Deputados, sem que comtudo deixasse de ir algumas vezes ao escriptorio da associação, não dando desde logo demissão do seu lugar de Presidente da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Se por um lado o Sr. Desembargador Pacheco tinha justos motivos de resentimentos, e mesmo razão incontestavel para queixar-se do desabrimento com que foi tratado no parecer da commissão de contas, por outro

lado devia achar-se plenamente satisfeito, porque mais ampla não podia ser a demonstração de confiança que lhe prestára a maioria dos accionistas da Companhia, repellindo as conclusões do parecer de contas, e mesmo substituindo a sua proposta por outra, e redigindo-a pela maneira mais honrosa para o Sr. Desembargador, por quanto nella se declarou que as irregularidades censuradas pela commissão de contas *em nada affectavão a honra e zelo da direcção*. Uma semelhante demonstração importa nada menos que o triumpho completo ganho sobre os adversarios da gerencia do Sr. Desembargador Pacheco.

Não devo, nem mesmo me cumpre discutir as occurrencias a que deu origem o parecer da commissão de contas, e os males que dellas sobrevierão á Companhia da Estrada de Mangaratiba, portanto só pela precisão historica refiro semelhantes factos; e os encararei no ponto de vista economico e administrativo.

É minha opinião que os dignos membros da commissão de contas podião ter feito todas as indagações que entendessem necessarias para chegarem ao conhecimento da verdade, mas sem que tivessem as provas materiaes e irrecusaveis não podião fazer accusações da ordem que fizeram.

Ainda hontem começarão entre nós as associações por Companhias industriaes e commerciaes, e por isso não possuímos a necessaria pratica para dirigirmos semelhantes empresas: sem um longo tirocinio nada se aprende; e nesse periodo da aprendizagem muitos erros graves se commettem, dos quaes perdas irreparaveis sobrem.

A posição que tomei de historiador da Companhia da Estrada de Mangaratiba me força a declarar que assim

que transpirarão no publico as calorosas discussões que tiveram lugar na Assembléa Geral dos Accionistas, os negocios desta importante associação industrial soffrêrão grande quebra nos seus interesses, e o seu credito se tornou quasi que nullo. Muito prudente foi consequentemente o procedimento do Sr. Desembargador Pacheco passando a gerencia da Companhia ao Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, cujo nome prestigioso no commercio era o melhor garante para a associação tão fortemente abalada; mas não posso desculpar ao Sr. Desembargador, homem de letras, que entregasse ao abandono a sua causa; porquanto o que lhe cumpria fazer desde logo em beneficio seu, e da Companhia era pôr-se á testa da liquidação da sua responsabilidade, e por fórma alguma consentir que os negocios sob a direcção da nova administração se identificassem e confundissem com os seus. Se assim tivesse procedido o Sr. Desembargador Pacheco, os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba terião entrado na sua ordem normal, e não ficaria a porta aberta para essas argumentações que sempre apparecião quando se tratava desta importante empresa; penso pois que foi um erro imperdoavel o procedimento inerte que adoptou o Sr. Desembargador.

Nem se persuadea a quem que assim penso de agora, esta minha opinião data do tempo em que esta questão era a ordem do dia de todas as conversações.

Já em outro capitulo disse a minha franca opinião sobre o systema adoptado na fiscalisação das despezas da Companhia, agora porém darei mais algum desenvolvimento a esta questão, sem que comtudo tenha intenção alguma de fazer censuras acres e mal cabidas; vou sómente apresentar o meu pensamento, o qual sup-

ponho que será aceito como razoavel, e mesmo digno de ser estudado no futuro para questões identicas.

O regulamento administrativo confeccionado pelo Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, para ser applicado ás operações da Companhia da Estrada de Mangaratiba, continha muitas lacunas, e mesmo de alguma fórma não se prestava para os fins a que se destinava; comtudo o seu primordial defeito era a amplidão que tinham os empregados nos diversos ramos da administração, porque recebiam e despendiam sem um exame prévio, e uma authorisação do centro fiscal, que era o gerente da empresa, na qualidade de seu Director Presidente; uma tal amplidão podia comprometter, como comprometteu a gerencia.

O todo do mecanismo administrativo da Companhia comprehendia sete divisões, cujo centro era o escriptorio estabelecido nesta Côrte, a mais de trinta legoas de distancia do lugar onde se effectuavão as grandes despesas da construcção da estrada; taes divisões tinham as denominações que se seguem:

- Escriptorio central da Côrte;
- Agencia de Mangaratiba;
- Estação de Mangaratiba;
- Estação de S. João do Principe;
- Estação do Cará;
- Barreira da Serra;
- Barreira de S. João do Principe.

Ao Escriptorio central da Côrte estava incumbido o recebimento dos documentos e contas de despesas de todas as outras divisões para, em vista desses papeis, escripturar o Diario das transacções da Companhia; além disso tinha muitas outras incumbencias como—de comprar, remetter, receber, e pagar. Tudo isto era bem possivel fazer-se

sem grande confusão, se o mecanismo empregado fosse simples, e executado por pessoa que tivesse a necessaria pratica e actividade, acompanhada de zelo e probidade.

A Agencia de Mangaratiba, foi, por assim me exprimir, um verdadeiro escoadouro das rendas e capitaes da empresa, porque por alli era que se effectuavão quasi que exclusivamente todas as despezas, sem que antes os documentos fossem examinados no Escriptorio central da Côrte, e autorizadas as despezas com o— pague-se—do Director Presidente, o que era indispensavel: não só para que a gerencia tivesse pleno conhecimento de todas as transacções, como porque só o que legalmente fosse autorizado se pagaria; e sem isto a fiscalisação não podia existir como devêra ser em transacções tão avultadas.

Tanta liberdade e arbitrio conferido ao Agente de Mangaratiba requeria pelo menos uma garantia illimitada á sua responsabilidade; isto é, por mais probó que fosse o individuo nomeado Agente, não devia entrar no exercicio de sua gerencia sem que primeiramente prestasse uma fiança, que se responsabilisasse pelas sommas que a final se reconhece ter pago indevidamente ou distrahido dos cofres da Companhia; mas nada disso existia.

Não se infira do que acabo de expôr, que eu pretenda accusar os diversos individuos que exercêrão o lugar de Agente em Mangaratiba; não: eu estou censurando em these absoluta o regulamento administrativo da Companhia, a fim de poder provar que podião dar-se excessos e abusos de confiança, e mesmo desperdicios, sem que a Direcção central podesse cohibi-los em tempo. Mas não posso deixar de ponderar que nenhum dos Agentes de Mangaratiba prestou contas até agora da sua responsabilidade, e isto por fórma alguma é desculpavel, depois das occurrencias que se derão, e tenho historiado.

Todas as outras divisões que enumerei arrecadavão e despendião sem prestar contas e obediencia de seus actos, e sómente remettião suas contas de tempos a tempos, e mesmo assim fóra das épocas marcadas, e quasi sempre cheias de erros e imperfeições.

É verdade que o Agente de Mangaratiba tinha inspecção directa sobre todos os outros empregados, mas como se effectuava essa inspecção? Não vi um só documento que me provasse o exercicio de semelhante dever.

Com taes e tantos defeitos regulamentares é de presumir que houvesse algum extravio de rendas da Companhia; mas como provar-se quem forão os malversores, sem que todos os responsaveis sejam chamados a contas? E será isso hoje possivel? Parece-me que não.

O mal porém não estava na divisão, mas sim na falta de harmonia das diversas partes para com o centro fiscal, que o era nominalmente; e não haveria essa desharmonia se se procedesse de outra maneira.

Podião, e mesmo devião pagar-se todas as despesas realizadas em Mangaratiba pela Agencia alli estabelecida, mas esta repartição devia mensalmente remetter as contas dos fornecimentos, ferias e empreitadas organisadas conforme o systema que se adoptasse para o Escriptorio central da Côrte, onde se devia, em vista dos pontos dos operarios, verificar as contas das ferias; e em vista das certidões dos engenheiros verificar as contas dos empreiteiros; e, finalmente, em vista das contas dos fornecedores conferir os seus pedidos. Depois de todos estes exames devia o Director Presidente autorisar a despeza, rubricando todos esses documentos e devolvendo-os á Agencia de Mangaratiba, com a somma em que importassem para em vista delles effectuar-se os pagamentos, feito o que os remetteria com

os recibos probatorios, para nova conferencia ; e só depois de feito todo esse processo devia lançar-se a escripta no Diario.

Se pois pôde ser censurada a administração do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, é porque parece não ter prestado bastante attenção a este ramo de serviço que lhe foi confiado, isto talvez porque depositasse plena confiança nos seus empregados subalternos, alguns dos quaes a final provárão que a não merecião ; e para que se não pense que estou fantasiando, narrarei o facto occorrido com o primeiro Guarda-livros, que, sendo despedido pelo Exm. Barão de S. Gonçalo, foi depois apanhado em flagrante delicto alterando os livros-caixas da Agencia de Mangaratiba ; e como isso se podesse fazer sem consentimento do respectivo Agente, é o que não posso conceber, talvez por mesquinhez de minha intelligencia.

Para bem completar a primeira época deste historico vou apresentar o balanço resumido do activo e passivo da Companhia da Estrada de Mangaratiba sob a gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, o qual foi extrahido dos livros da escripturação da gerencia da segunda administração, que refundio a escripturação primitiva da Companhia.

O Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, logo que na qualidade de Vice-Presidente tomou conta da gerencia da Companhia, coadjuvado pelo Conselho Fiscal nomeado por maioria de votos na sessão de 27 de Maio de 1857, tratou de contractar um Guarda-livros a quem se incumbisse da contabilidade da associação, visto não lhe merecer fé o que existia, e contra o qual já haviam algumas prevenções de deleixado ; e de facto contractou um habil Guarda-livros que se encarregou da escripturação da Companhia.

O Sr. Diogo Fernandes Alvares Fortuna foi o Guardalivros contractado para reorganisar a escripturação desde o seu começo. No meu modo de entender, a segunda administração não devia ter mandado reorganisar a escripturação, e tão sómente lhe cumpria começar a sua responsabilidade em livros novos, e partindo do saldo da administração transacta; e nos livros escripturados pela primeira administração devêra continuar a escrever a sua liquidação.

Procedendo dessa fôrma a gerencia do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo apartava a sua responsabilidade da responsabilidade da administração do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco; mas como assim não procedeu a segunda gerencia, as duas responsabilidades se identificarão, porque a segunda se tornou seguidora dos actos da primeira: com tudo vou apresentar a responsabilidade transaccional da primeira gerencia.

Sigo nesta demonstração a classificação que se acha adoptada nos livros da escripturação refundida pela segunda administração, e assim procedendo tenho por fim conservar a harmonia entre uma e outra gerencia; porquanto se para demonstrar a responsabilidade transaccional da primeira administração, eu me circumscrevesse aos livros por ella escripturados, a final o balanço desta gerencia, sommado com o relativo ao da que lhe succedeu, não combiniaria nos seus saldos com o balanço geral apresentado pela Curadoria Fiscal, como é indispensavel; visto que na refundição da escripturação do Sr. Desembargador Pacheco alguns titulos forão alterados, e outros supprimidos, de sorte que apresentão os livros comparados entre si sensiveis differenças nas suas relações transaccionaes.

**Balanço resumido do activo e passivo da Companhia da Estrada de Mangaratiba, sob a gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, a partir de 1.º de Abril de 1855 e findando em 31 de Julho de 1856.**

ACTIVO.	
Custo da Estrada.....	1.629:939#697
Canal da Guaratiba... ..	938#770
Propriedades adquiridas.....	41:804#704
Trem rodante.. ..	40:168#086
Trem de obras.....	33:591#557
Mobilia e utensilios.....	4:973#946
Accionistas.....	1.250:000#000
Prestações.....	29:240#000
Operarios.....	28:301#823
Cobreadores de Barreiras.....	507#131
Estações.....	8:728#861
Agencia.....	571#912
Devedores geraes.....	287:107#848
	<b>3.355:874#337</b>
PASSIVO.	
Capital.....	2.500:000#000
Fundo de reserva.....	2:236#276
Dividendos.....	3:519#000
Obrigações á pagar.....	381:016#616
Fornecedores.....	43:947#286
Empreiteiros.....	92:363#800
Empregados.....	27:654#841
Ferias.....	43:760#114
Sello de transferencias.....	2:204#600
Correspondente Torres.....	48:238#490
Depositos em c/c.....	203:195#525
Renda geral, saldo desta conta.....	7:737#789
	<b>3.355:874#337</b>

Assim demonstrado o activo e passivo da Companhia, sob a gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, vou fazer algumas breves considerações afim de que melhor se perceba o balanço que acabei de

produzir, visto que nelle se demonstrão todas as transacções, e por isso farei o resumo por debito e credito das operações realizadas.

**Debito.**

Por 5 chamadas, menos a somma correspondente as 500 acções gratuitas do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco..... 1 200:000#000

Renda geral, a saber:

De Barreiras.....	54:860#155	
De transportes.....	11:298#783	
Juros da c/c.....	50:043#750	
		116:202#688
Recebimentos diversos.....		7:599#876
		<hr/>
		1.323:802#564
Divida contrahida.....		830:536#672
		<hr/>
		2.154:339#236

**Credito.**

Custo da estrada.....	1.629:939#697
Propriedades adquiridas.....	41:804#704
Trem rodante, e de obras.....	73:759#643
Mobilia e utensilios.....	4:973#946

Despeza de arrecadação, a saber:

De transportes.....	45:143#715	
De Barreiras.....	4:953#367	
		50:097#082
Juros da c/c.....		13:202#105
		<hr/>
		1.813:777#177
Dividas activas.....		325:217#569
Escravos existentes, e importancia dos que morrerão, &c.....		15:344#490
		<hr/>
		2.154:339#236

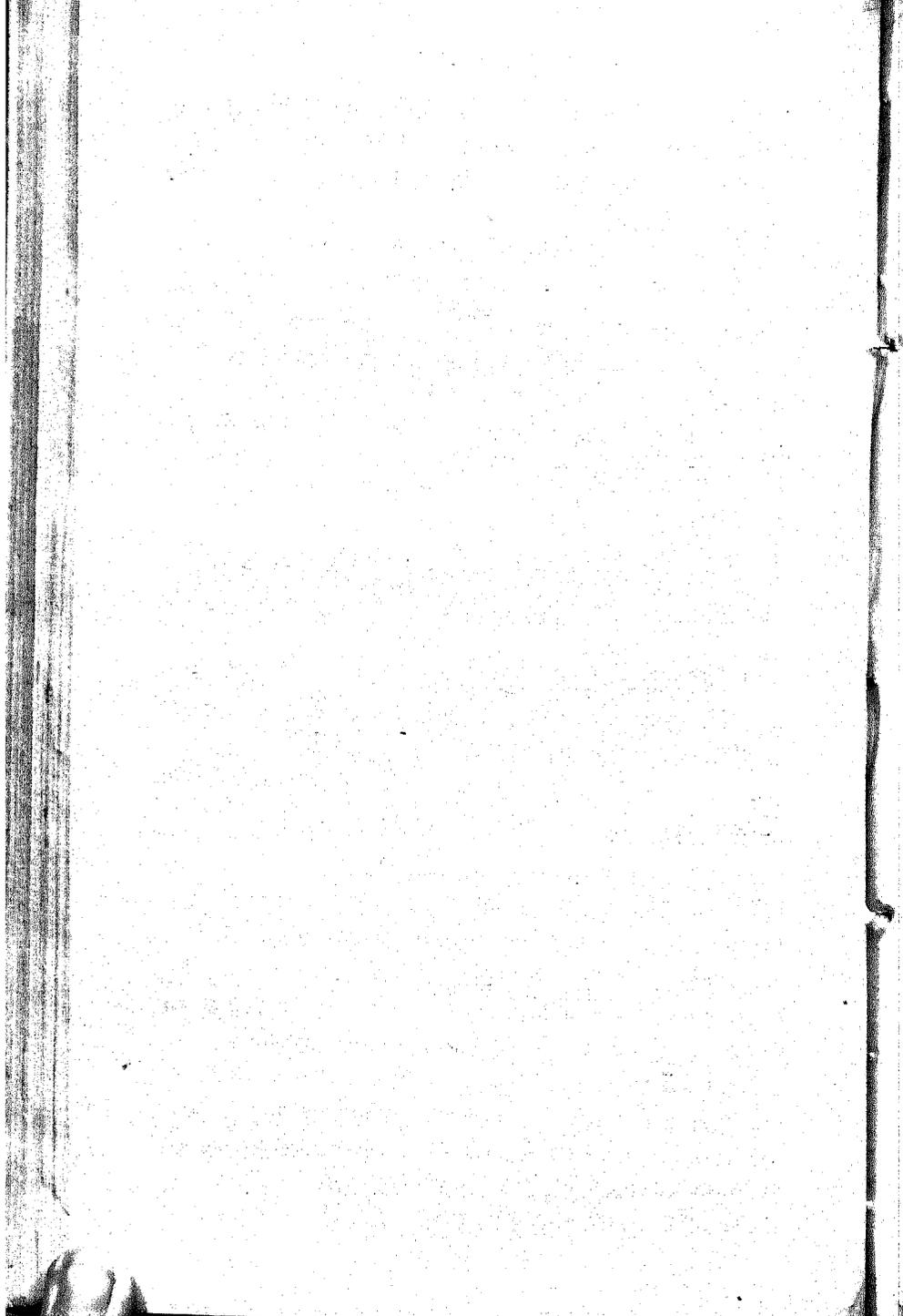
Assim se demonstra mais claramente a importancia das transacções que se liquidarão das contas relativas á primeira administração da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Não darei maior desenvolvimento a esta parte deste longo historico da Companhia da Estrada de Mangaratiba, porque parece-me que tenho dito quanto basta para se apreciar a marcha que seguirão os negocios da Companhia desde a sua origem até a entrega do Sr. Desembargador Pacheco aos seus successores; e mesmo porque na terceira época é o lugar competente de fazer-se mais algumas observações em referencia a esta administração.

Tenho a convicção de ter escripto esta primeira parte do meu trabalho com a mais severa imparcialidade, narrando os factos indispensaveis; e sem ferir individualidades; e assim pretendo proceder até o seu final.

Dou pois por concluida a primeira época deste trabalho, e no capitulo seguinte darei principio á segunda, occupando-me em historiar a administração do Exm. Barão de S. Gonçalo coadjuvado pelo Conselho Fiscal.

FIM DA PRIMEIRA ÉPOCA.



## SEGUNDA ÉPOCA.

---

### CAPITULO VIII.

#### **Começo da administração do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, e Conselho Fiscal.**

« L'homme vain comprend sous le nom qui exprime sa charge, une foule de prerogatives; l'homme vertueux une foule de devoirs.

Na primeira parte deste escripto historiei a origem da Companhia da Estrada de Mangaratiba, bem como descrevi as diversas localidades que devião servir-se daquella via de comunicação quando fosse terminada, e tambem fiz algumas breves considerações sobre os negocios sociaes durante a administração do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco; cumpre-me agora historiar os principaes factos occorridos no decurso da gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo, coadjuvado pelos membros do Conselho Fiscal. Serei breve e imparcial nas minhas apreciações como tenho sido até aqui, porque o meu unico fim é expôr em transparencia os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba, para que esta importante empresa seja julgada devidamente, assim livrando-se as suas administrações das immerecidas imputações que se lhes tem feito.

Em sessão da Assembléa Geral dos Accionistas do dia 29 de Maio de 1857, tendo cahido o parecer apresentado pela commissão de exame de contas, e havendo-se votado a emenda apresentada áquelle parecer, que passou por 335 votos contra 150, procedeu-se á eleição do Vice-Presidente da Companhia, e dos tres membros que devião formar o Conselho Fiscal da direcção.

Recebidas as cédulas, e contados os votos obtiverão maioria, e forão proclamados eleitos o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo para o lugar de Vice-Presidente, e para membros do Conselho Fiscal Director os Illms. Srs. Commendadores Antonio Joaquim Dias Braga, Manoel Pinto Torres Neves e Antonio da Rocha Miranda e Silva, que não se recusarão a aceitação de tão ponderoso encargo, o qual, por assim me expressar, achava-se envolvido em uma crise aterradora.

A escolha que fez a Assembléa Geral dos Accionistas de tão distinctos cidadãos não podia ser melhor, e pôde servir para provar os bons desejos de que se achavão possuidos os accionistas, que se esforçavão por levar a bom termo semelhante empresa; ainda mesmo com sacrificio de seus interesses pecuniarios.

O Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, Brasileiro distincto pelos seus muitos serviços prestados ao paiz desde longa data, e possuidor de uma fortuna adquirida a custa de seus trabalhos commerciaes e agricolas, era sem duvida uma excellente garantia para os negocios que gerisse; os outros membros do Conselho Fiscal, todos negociantes honrados e dispondo de amplo credito e bens da fortuna, não menor garantia offerecião ás transacções da Companhia que o seu Vice-Presidente. Esta administração era só por si sufficiente para rehabilitar

de credito a Companhia da Estrada de Mangaratiba; e de certo teria feito concluir todas as obras da estrada até o seu ponto terminal, se não se lhe oppuzessem milhares de entraves, em maior parte provindos do Governo Provincial, como se ha de ver por fôrma incontestavel no seguimento deste historico, no qual todas as proposições que se avançar serão comprovadas.

Assim que tornou-se publico o resultado das eleições feitas pela Assembléa Geral dos Accionistas, começaram desde logo a ser encarados sob novo ponto de vista os negocios da Companhia; e não só isto aconteceu no circulo commercial, como tambem no proprio governo da Provincia, que se mostrou muito satisfeito com a escolha dos membros da nova administração, conforme se evidencia do relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial.

A missão de que se encarregava a segunda administração era sobremaneira difficil e melindrosa, por quanto tinha como principal dever cuidar do restabelecimento do credito vacillante, e mesmo abalado, da Companhia; e lhe cumpria arranjar os precisos e indispensaveis meios pecuniarios para poder fazer face não sómente aos encargos contrahidos pela primeira administração, como para occorrer ás despezas das obras em construcção na 1.<sup>a</sup> Secção da estrada, as quaes sem graves prejuizos não podião parar: a tudo porém proveu de remedio o genio emprehendedor e infatigavel do Exm. Barão de S. Gonçalo, que muitas vezes se valia do seu credito pessoal para remover as difficuldades que lhe apparecião. Brasileiros que com tanto empenho se dedicão aos melhoramentos industriaes do paiz devem ser apontados, e escriptos seus nomes em letras d'ouro para que a posteridade os faça por imitar.

No relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial na sessão de 1857 pelo Exm. Sr. Dr. João Manoel Pereira da Silva, tratando elle dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba, depois de longamente descrever as questões que se originárão e tiverão lugar entre o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, Presidente e Director da Companhia, e a viuva e herdeiros do fallecido Bernardino José de Almeida, arrematante dos melhoramentos da estrada velha de Mangaratiba, demonstrou o nenhum direito que tinham os herdeiros do referido Almeida para receberem a indemnisação que pedião, porquanto não tinham sido realizados os melhoramentos, conforme as estipulações do contracto firmado em 13 de Setembro de 1850; e proseguindo sobre outros assumptos relativos á Companhia tratou das occurrencias que se derão na sessão de 29 de Maio, por occasião da apresentação do parecer da commissão de contas, e continuou assim se expressando em referencia á Companhia da Estrada de Mangaratiba:

« Logo depois procurou-me o Presidente Director  
« requerendo-me ou um emprestimo pecuniario por  
« parte da Provincia, ou a execução da Lei Provin-  
« cial, que garantio 7 por cento annuaes de juro ao  
« capital da Companhia.

« Não acquiesci nem a uma, nem a outra cousa.

« A primeira não acquiesci, porque não tendo ha-  
« vido regular escripturação na Companhia, não se  
« pôde examinar o que se despendeu, o que se devia,  
« e o que se tinha; e portanto não se conhecendo o  
« seu estado, a primeira necessidade que ella tinha  
« era de proceder a uma liquidação, e era isso mesmo  
« o que deliberou a assembléa geral; e demais eu

« não tinha authorisação para emprestar dinheiros da  
« Provincia.

« A' segunda me oppuz, porque entendo que as ga-  
« rantias de juro sómente se concedem ás quantias  
« *bona fide* empregadas, e sujeitas a uma inspecção do  
« governo que garante, e que assiste ao emprego e  
« ao trabalho por seus prepostos, e não se sabendo  
« o que despendera *bona fide* a Companhia na estrada  
« feita, havendo sido dirigidas contra a sua adminis-  
« tração accusações, que, graves, emquanto se não  
« erguesse a Companhia do dezar, que ellas lhes trou-  
« xerão, não podia a Presidencia da Provincia garantir  
« juros a seus capitaes despendidos.

« Na falta destes recursos, o Exm. Barão de S. Gon-  
« çalo, Vice-Presidente, e o Conselho nomeado pela ulti-  
« ma assembléa geral, tomando conta interinamente da  
« administração por deixa-la o Director Presidente, pelo  
« facto de se achar occupado no Corpo Legislativo, convo-  
« cário assembléa geral nova, e fizerão-lhe as propostas,  
« que ajunto aos appensos. Por unanimidade de votos  
« forão ellas approvadas, como vereis do officio tambem  
« appenso, que me dirigio o Commissario da Provincia.

« Por esta deliberação se confiou nomeadamente ao  
« Exm. Barão de S. Gonçalo e aos tres membros do  
« Conselho authorisação para contrahirem um empres-  
« timo, sob hypotheca da estrada, para o fim de se  
« applicar o seu producto ao pagamento das dividas  
« que se forem liquidando, e de se terminar a 1.<sup>a</sup> Secção  
« da Estrada, que necessita ainda de algumas obras.

« Cumpre-me agora dizer-vos que no dia 15 de Maio  
« foi aberta esta 1.<sup>a</sup> Secção ao publico, começando a  
« trabalhar os carros da Companhia na conducção dos  
« generos entre S. João do Principe e Mangaratiba. »

Este trecho do relatório do Exm. Sr. Dr. Pereira da Silva serve para confirmar dous pontos principaes a que attingem as minhas proposições, e estes são:

1.º Que a Companhia da Estrada de Mangaratiba estava com o seu credito vacillante, e mesmo muito abalado, quando tomou conta da sua gerencia o Exm. Barão de S. Gonçalo, coadjuvado pelo Conselho Fiscal, e que esse abalo de credito não era só em relação ao circulo commercial, mas tambem para com o Governo Provincial; e por isso se negava este a fazer ainda a menor concessão á empresa, antes de se liquidarem as contas da responsabilidade da primeira administração;

2.º Que a nomeação, ou antes a escolha da nova gerencia pela Assembléa Geral dos Accionistas, e aceitação do Exm. Barão de S. Gonçalo e de seus collegas do Conselho Fiscal, que desde logo tomárão posse da direcção dos negocios sociaes, inspirou tanto no animo publico como no do Governo da Provincia nova confiança nos negocios da Companhia.

E, de certo, seria preciso não ter nenhum conhecimento do character probo e intelligente do Exm. Barão de S. Gonçalo, e de seus distinctos collegas do Conselho Fiscal, para por um só momento deixar de depositar plena confiança em negocios que elles dirigissem. Todos capitalistas e negociantes honrados, não erão capazes de comprometter os seus nomes, e os alheios interesses que fossem confiados á sua gerencia administrativa. A Companhia da Estrada de Mangaratiba entrou com a nova administração em uma phase toda esperançosa, da qual tinha sido desviada por inconsiderados debates sem uma base positiva para se fazerem as recriminações que se fizeram á primeira administração.

O Exm. Barão de S. Gonçalo, assim que com os seus

collegas tomou conta da gerencia da Companhia, tratou immediatamente de syndicar de todos os negocios e transacções da empresa, bem como de fazer lançar em dia a escripturação que se achava em atrazo, para poder verificar qual a importancia total das despezas effectuadas durante a gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, bem como quaes as sommas recebidas no correr daquella época; não só porque esta era uma das principaes missões da nova administração, como porque a Companhia precisava ver desapparecida essa celexuma a que dera causa o parecer da commissão de contas.

As imputações feitas, de deleixos praticados na sua gerencia pela administração que installou e dirigio primeiramente a Companhia, derão causa a que o Governo Provincial se recuzasse a cumprir o disposto na lei de 31 de Outubro de 1856, pela qual estava autorisado a fazer a novação do contracto de 26 de Fevereiro de 1855, e a garantir um juro minimo de 7% ao anno sobre o capital de 2.400.000\$000, com que foi instituida a Companhia da Estrada de Mangaratiba. Cumpria pois á gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo liquidar esta importante questão.

Para levar a bom termo os trabalhos da escripturação da Companhia, como já disse, contractou-se o habil e intelligente Guarda-livros, o Sr. Diogo Fernandes Alvares Fortuna, que com verdadeiro interesse e dedicação deu começo aos seus trabalhos, revendo e examinando os documentos existentes no Escriptorio central da empresa, ainda mesmo os que estão escripturados debaixo das vistas da primeira administração.

Sou de opinião que assim se devêra proceder assim de verificar os enganos que houvessem, mas com o que não posso de fórma alguma concordar é com a refundição

que se fez da escripta lançada; o mais que cumpria fazer era extornar nos mesmos livros as differenças, e proseguir nelles a liquidação da primeira administração; escripturando em livros novos a responsabilidade da gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo: d'isto resultavão duas grandes vantagens: conservarem-se as responsabilidades distinctas, e apparecerem as correccções dos erros encontrados nos mesmos livros em que elles se tinham dado.

O trabalho de refundir toda a contabilidade da Companhia era por demais longo e complicado, e não podia por isso ser feito em curto espaço de tempo, e consequentemente as accusações se conservavão em pé, para servirem de apoio a todas as negativas dos diversos governos que administrarão a Provincia do Rio de Janeiro desde que apparecêrão semelhantes occurrencias.

Os trabalhos da 1.ª Secção da estrada, que comprehende o espaço que medeia entre a Villa de Mangaratiba e a de S. João do Principe na extensão de quatro leguas e meia, achavão-se concluidos, e aberta ao transitto publico aquella 1.ª Secção desde o dia 15 de Maio de 1857; mas ainda assim algumas obras que não se referião ao leito da estrada faltavão ser concluidas, e nellas se continuava a trabalhar, bem como na construcção das Estações. Os operarios empregados nesses serviços devião ser pagos dos seus jornaes, porém não havia fundos em caixa para fazer face a estas indeclinaveis despesas.

Era a falta de meios pecuniarios um grande embaraço com que tinha de lutar o Exm. Barão de S. Gonçalo; cumpria remover quanto antes semelhante difficuldade, ou então fazer parar as obras, o que de certo não convinha aos interesses da Companhia.

Sob uma tão esmagadora pressão não desanimou o activo e intelligente Sr. Barão, que mais por espirito de

verdadeiro patriotismo, do que com vistas em lucros futuros, tratou de realizar por alguma fôrma os capitaes precisos para concluir as obras da 1.<sup>a</sup> Secção da estrada, e para solver os encargos legados á Companhia pela primeira administração. Depois de por diversas vezes ouvir o Exm. Barão de S. Gonçalo a opinião dos membros do Conselho Fiscal a semelhante respeito, convocou a Assembléa Geral dos Accionistas para deliberar sobre o melhor meio á seguir-se.

No dia 6 de Julho de 1857 achou-se reunida a Assembléa Geral dos Accionistas sob a Presidencia do Sr. Desembargador Diogo Teixeira de Macedo, na qualidade de fiscal nomeado pelo Governo da Provincia; e sendo dada a palavra ao Exm. Barão de S. Gonçalo, expôz elle em breve relatorio o estado financeiro da Companhia; feito o que apresentou a proposta que se segue:

« Tendo-se reconhecido que para solver os encargos  
« a que se acha sujeita a Companhia da Estrada de  
« Mangaratiba, assim como para o proseguimento dos  
« trabalhos da estrada na conclusão da 1.<sup>a</sup> Secção, se  
« torna indispensavel realizar dentro em pouco tempo  
« uma somma de cerca de 600:000 ~~7~~ 000, e não sendo  
« conveniente, e nem talvez possivel na actualidade,  
« reunir tão importante somma por meio de chamadas  
« de capital, o que importaria um pesadissimo onus  
« aos accionistas da Companhia da Estrada de Mau-  
« garatiba, hoje reunida em numero legal delibera:

« Que ao Vice-Presidente da Companhia, de accordo  
« com o Conselho Fiscal eleito em sessão de 29 de Maio  
« do corrente anno, se confirão amplos e illimitados  
« poderes para levantar um emprestimo por conta  
« da mesma Companhia até a concorrente somma de  
« 600:000 ~~7~~ 000, sujeitando por qualquer modo, in-

« clusive a hypotheca, como garantia ao referido em-  
« prestimo, todos os bens de raiz, moveis e semoventes,  
« direitos e acções que possuir a Companhia ou pos-  
« teriormente lhe vierem a pertencer, comprehendendo  
« o producto de futuras chamadas de capital, as quaes  
« só se verificarão pelo modo, e nas circumstancias  
« que abaixo se declarão.

« Na realização deste emprestimo serão guardadas as  
« regras e condições seguintes:

« 1.<sup>a</sup> Que o emprestimo será effectuado com quem  
« melhores vantagens offerecer, e sempre depois de  
« ser ouvido mais de um concorrente, seja capitalista,  
« seja estabelecimento bancario.

« 2.<sup>a</sup> Que a taxa do juro do contracto nunca será  
« superior áquella por que se obtiver dinheiro sobre  
« caução ou hypotheca, na praça ou nos estabelecimentos  
« onde se fizerem transacções desta ultima especie.

« 3.<sup>a</sup> Que no contracto se estipulará a condição de  
« que a importancia do emprestimo poderá ser levan-  
« tada em parcelas ao par e passo que as urgencias  
« da Companhia as fôr exigindo.

« 4.<sup>a</sup> Que as condições do contracto serão discutidas,  
« e ajustadas, achando-se presentes o prestador ou  
« quem o represente, o Vice-Presidente da Companhia,  
« e os membros do Conselho Fiscal, lavrando-se uma  
« acta por todos assignada, podendo depois a escriptura  
« ou acto final ser assignado somente pelo Vice-Pre-  
« sidente.

« 5.<sup>a</sup> Que no contracto seja incluída a clausula de  
« que todas as autorisações aqui concedidas cessão no  
« ponto em que houver substituição nos individuos que  
« hoje tem a seu cargo a gerencia dos negócios da  
« Companhia, tanto a respeito do Vice-Presidente como

« dos membros do Conselho Fiscal, salvo nova resolução  
« da Assembléa Geral dos Accionistas, expressamente  
« reunida para esse fim, que será declarado nos annun-  
« cios de convocação. Fica por tanto entendido que a  
« Companhia só se considerará devedora das quantias  
« recebidas até o momento em que se conservarem in-  
« tactas as autorisações acima declaradas.

« 6.<sup>a</sup> Que para o pagamento de juros e amortização  
« deste empréstimo ficão desde já applicadas: a renda  
« liquida da estrada; o producto de ultteriores cha-  
« madas de capital; e o que em beneficio da Com-  
« panhia possa pröduzir quaesquer favores que se  
« obtenhão dos poderes do Estado, em harmonia com  
« o que foi resolvido pela Assembléa Geral da Com-  
« panhia, em sua ultima sessão de 29 de Maio proximo  
« passado, ou por meio de qualquer outro contracto  
« ainda não previsto.

« 7.<sup>a</sup> Que as sommas recebidas em virtude deste em-  
« préstimo só poderão ser despendidas: 1.<sup>o</sup> com os  
« salarios que forem devidos aos trabalhadores; 2.<sup>o</sup>  
« com os contractos de empreiteiros; 3.<sup>o</sup> com o pa-  
« gamento de letras aceitas pelo Presidente da Com-  
« panhia, provenientes de transacções reconhecidamente  
« pertencentes á mesma Companhia; 4.<sup>o</sup> com os di-  
« versos crédores por fornecimento de generos, ou  
« portadores de ordens legalmente sacadas sobre a  
« Companhia; 5.<sup>o</sup> com o pagamento de quaesquer  
« empréstimos ou adiantamentos feitos á Companhia;  
« 6.<sup>o</sup>, finalmente, com as despezas necessarias para  
« concluir a 1.<sup>a</sup> Secção da estrada, até que ella fique  
« de todo aberta ao transito publico. Ao criterio e  
« boa gestão do Vice-Presidente e Conselho Fiscal fica  
« confiado o exame da legalidade e moralidade dos

« pagamentos, procurando esclarecer-se sobre sua pro-  
« cedencia antes de os ordenar, e adiando aquelles  
« que possam offerecer qualquer duvida, ou que por  
« sua natureza só devão ser attendidos, depois de com-  
« pletamente verificadas e liquidadas as contas da Com-  
« panhia, como foi determinado pela Assembléa Geral.

« 8.<sup>a</sup> Que todos os mezes se extrahirá um balancete  
« demonstrativo do estado dos negocios da Companhia,  
« o qual estará patente no escriptorio a todos os accio-  
« nistas que o quizerem examinar.

« 9.<sup>a</sup> Que as futuras chamadas de capital só serão  
« feitas depois de despendida a somma proveniente do  
« emprestimo autorizado, ou quando circumstancias  
« imperiosas o determinarem, tendo-se em attenção a  
« maior amplitude possivel nos prazos que se houverem  
« de marcar; e assim tambem a reconhecida necessi-  
« dade de manter o credito da Companhia, no cum-  
« primento dos contractos a que se houver ligado por  
« virtude do emprestimo que tiver contrahido.

« 10. Que fique suspensa a realização da chamada  
« annunciada para se verificar no dia 15 do corrente,  
« até que o Vice-Presidente e o Conselho Fiscal tenham  
« empregado todas as diligencias para levar a effeito  
« o disposto nesta proposta.»

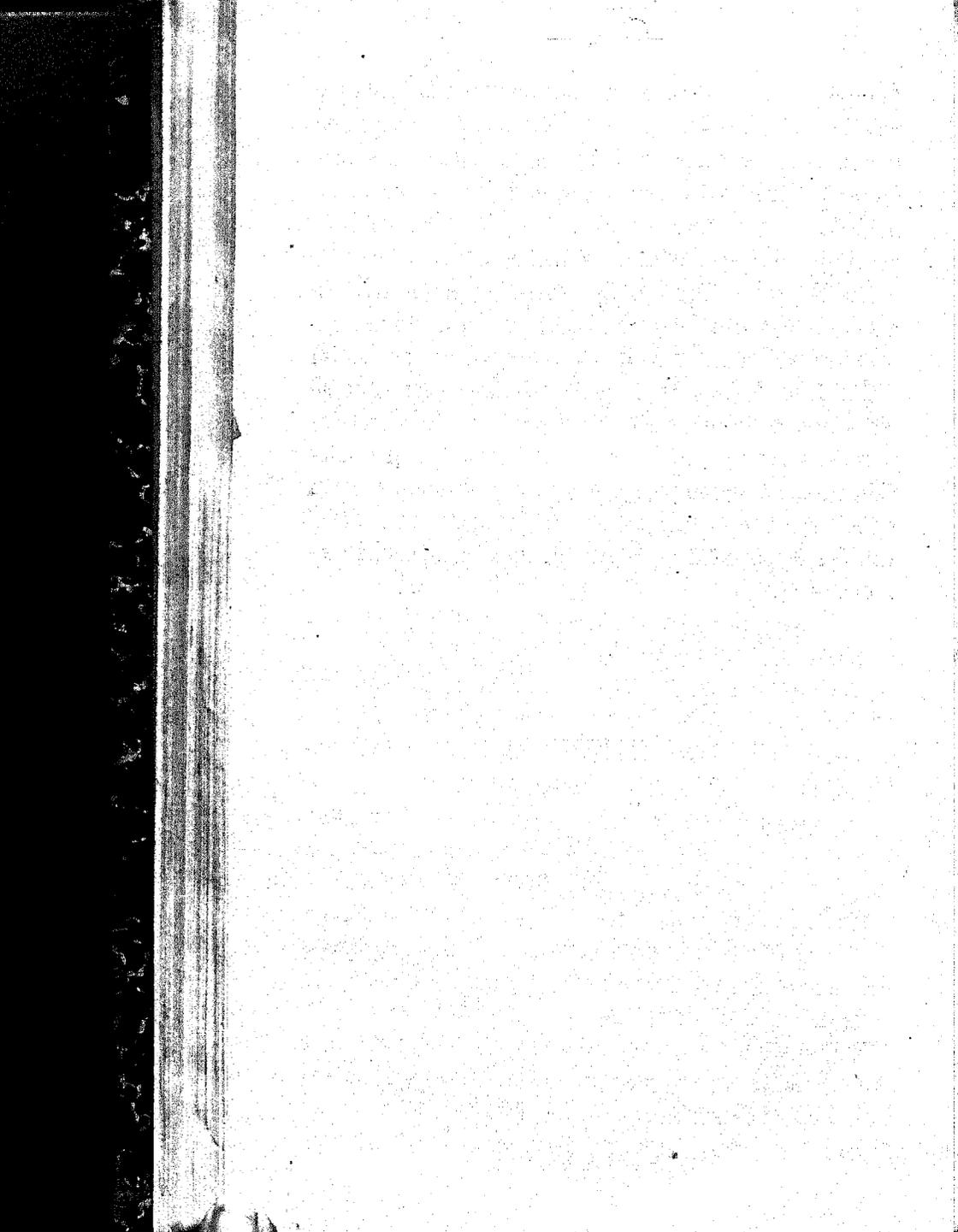
Concluida que foi a leitura da proposta que acabei  
de transcrever, sem que a seu respeito se fizesse a  
menor observação foi ella votada unanimemente pelos  
accionistas que compunhão a Assembléa Geral; é pois  
certo quanto tenho avançado a respeito da confiança  
illimitada que os accionistas depositão no Exm. Barão  
de S. Gonçalo e mais membros do Conselho Fiscal.

Cumpre-me observar que a redacção da proposta  
acima revela a melhor boa fé da parte da administra-

ção que a apresentou, assim não tivesse ella descripto pela fórma que o fez a condição 7.ª no 3.º caso, que no meu entender seria perfeita em todas as suas partes; mas é aquella prevenção uma consequencia do que tenho narrado neste historico, em referencia aos resultados provindos do parecer da commissão de contas.

Munida pois a direcção dos poderes que lhe conferia a Assembléa Geral dos Accionistas para contractar um emprestimo até a somma de 600.000\$, tinha, por assim dizer, feito desaparecer o grande entrave com que so via a braços a Companhia da Estrada de Mangaratiba, pois certo estava o Exm. Barão de S. Gonçalo que obteria com o seu nome prestigioso o emprestimo que estava autorizado a contractar, o que de facto realizou no Banco Rural e Hypothecario, como em lugar competente demonstrarei.

---



## CAPITULO IX.

### **Providencias e continuação da gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo, e Conselho Fiscal.**

« Craignez en vous la dispositien à croire; ne  
« vous déterminez pas par la probabilité, tant  
« que vous ignorez si vous ne pouvez avoir l'évi-  
« dence ou la démonstration. »

Achavão-se munidos o Exm. Barão de S. Gonçalo e o Conselho Fiscal dos plenos poderes que lhes tinha conferido a Assembléa Geral dos Accionistas na sessão de 6 de Julho de 1857 para contrahirem um empréstimo até a somma integral de 600:000\$, a fim de com essa quantia se poder pagar os compromissos da primeira administração e fazer face ás despesas que se estavam diariamente fazendo com o acabamento da 1.<sup>a</sup> Secção da estrada, que comprehendia o espaço contido desde o porto de Mangaratiba até a Villa de S. João do Principe; era porém indispensavel que o Governo Provincial quizesse garantir o levantamento de semelhante empréstimo, e este era o mais difficil obice a vencer.

A Presidencia da Provincia que não tinha querido dar cumprimento aos favores que a Assembléa Provincial tinha outorgado á Companhia pela lei n. 916 de 31 de Outubro de 1856, de certo que sem uma lei expressa

não garantiria o empréstimo autorizado pela Assembléa Geral dos Accionistas; cumpria pois cuidar na decretação de semelhante Lei.

O Exm. Barão de S. Gonçalo esforçava-se pois em conseguir na Assembléa Provincial, de que era membro, uma nova lei que autorisasse a Presidencia da Provincia não só a innovar o contracto de 26 de Fevereiro de 1855, como a garantir o empréstimo autorizado pela Assembléa Geral dos Accionistas, e bem assim a fazer algumas modificações convenientes em relação ás construcções da 2.ª Secção e ao seu ponto terminal, e a tornar effectivo o juro de sete por cento ao anno do capital que a Companhia despendesse na realização das obras desta importante empresa.

Com semelhantes vistas apresentou o Exm. Barão um projecto que foi convertido em lei com data de 12 de Agosto de 1857, na qual se dispunha o seguinte:

« A Assembléa Legislativa da Provincia do Rio de Janeiro resolve:

« Art. 1.º Que seja autorizado o Presidente da Provincia a minorar o contracto celebrado em 26 de Fevereiro de 1855 para a construcção, conservação e custeio da Estrada de Mangaratiba á Barra Mansa segundo as bases seguintes:

« 1.ª De ser marcado o — Pouso Secco — como ponto terminal da mesma Estrada.

« 2.ª De ser reduzida a 26 palmos a largura da Estrada na 2.ª Secção que resta á construir do Rio Claro ao Pouso Secco.

« 3.ª De ser permittido á Companhia contractar com qualquer empresario o serviço de rodagem da mesma estrada, subsistindo porém as obrigações exaradas no dito contracto relativas áquelle serviço.

« 4.<sup>a</sup> De ser substituída a cessão do dividendo cor-  
« respondente ao Governo Provincial, e a clausula de sua  
« conservação, de que trata a condição 17.<sup>a</sup> daquelle  
« contracto, pela garantia de 7 % annuaes aos accionis-  
« tas, calculados sobre o capital até aqui despendido  
« *in bona fide*, e sobre o que do mesmo modo se des-  
« pender até a final conclusão da dita estrada, e sendo  
« levado em conta o rendimento liquido della.

« 5.<sup>a</sup> De ser prolongado o prazo dos privilegios da  
« Companhia, e o usufructo da mesma estrada pelo  
« tempo que se julgar necessario para a indemnisação  
« de seu custo, e formação de um fundo de reserva.

« Art. 2.<sup>o</sup> Para se verificar o valor real das obras  
« concluidas e adquirir uma base segura para a ga-  
« rantia estipulada no § 4.<sup>o</sup> do art. 1.<sup>o</sup>, o Presidente  
« da Provincia nomeará peritos para examinarem os  
« trabalhos feitos, e avaliarem o seu custo.

« Art. 3.<sup>o</sup> Emquanto aos dispendios futuros a ad-  
« ministração da Companhia será obrigada a remetter  
« mensalmente á Presidencia da Provincia os balan-  
« cetes da sua receita e despeza.

« Art. 4.<sup>o</sup> Ainda no caso de deixar o Governo Pro-  
« vincial de ser accionista da Companhia ficarão sub-  
« sistindo as autorisações exaradas nas condições 18,  
« 19, 20 e 21 do referido contracto.

« Art. 5.<sup>o</sup> A mudança total ou parcial da admi-  
« nistração actual da Companhia sómente poderá ter  
« lugar a aprazimento do Governo Provincial.

« Art. 6.<sup>o</sup> Ficão revogadas as disposições em contrario.  
« Paço da Assembléa Legislativa Provincial em 12  
« de Agosto de 1857. »

Esta lei, que foi votada pela Assembléa Provincial,  
podia salvar a Companhia da Estrada de Mangaratiba

se fosse desde logo executada, porque daria á Associação a força moral de que tanto carecia pelas continuadas phases por que havia passado, as quaes tiveram começo na sessão da Assembléa Geral dos Accionistas de 27 de Maio onde áceres inculpações se tinham feito ás primeiras administrações, e essas accusações tomando um character grave no publico communicáram-se depois ao Governo da Provincia, passando deste para o centro da Assembléa Provincial, a qual querendo syndicar dos factos e pôr patente a verdade nomeou uma commissão de inquerito composta de tres dignos membros, o Exm. Barão do Pilar, Francisco Domingues Caminada, e Dr. Ernesto de Souza e Oliveira Coutinho, os quaes apresentarão seus pareceres em dous relatorios distinctos, porque os dous primeiros sustentarão uma opinião da qual discordou o terceiro: sendo muito importante a comparação destas duas peças officiaes, que são assaz longas, sómente as apresentarei em extracto.

Começa o relatorio dos Srs. Barão do Pilar e Caminada declarando que — a escripturação da Companhia estava n'um completo — chãos —; mas que ainda assim tinham conseguido os *sufficientes dados* para reconhecer o estado em que se achava a Companhia!

Já emitti a este respeito a minha humilde opinião no capitulo 6.º deste historico, a qual confirmo, e estou prompto a demonstra-la á plena luz; pelo que fôra ocioso reproduzir o que já fica dito a respeito.

Se porém a escripturação e contabilidade da Companhia *estava em um completo chdos*, para que os dignos membros da commissão do inquerito chegassem ao resultado de *poderem sufficientemente demonstrar o estado da mesma Companhia naquella época*, fôra-lhes preciso

gastar muito tempo para coordena-la convenientemente; e isto só o poderião fazer dispondo de profundos conhecimentos profissionaes, que talvez que os tenham; mas não me consta; ou então que dispuzessem do immenso poder de Deus, e do chãos fizessem a ordem creando a luz: consequentemente se nada mais houvesse para provar semelhante exaggeração, e facilidade de inculpar sem bases justificativas uma administração decahida; bastava sómente o arrojo desta desmesurada hyperbole.

Deixando porém o *chãos* do parecer do inquerito, passarei a outras *bellezas* que nelle se contém, as quaes vou textualmente citar:— . . . . . « Quando então a Companhia estava no seu principio, e que não podia admittir a idéa de esbanjamentos, *irregularidades* e destrahimentos de quantias sem applicação legal, já resultava desse exame (O PARECER DA COMMISSÃO DE CONTAS) *um deficit de 8:636,75032 em favor da Companhia*, não podendo por conseguinte a commissão (de inquerito) accrescentar nada mais a esse parecer tão illustrado, que reconheceu e pôz patente tudo quanto uma má administração pôde acarretar sobre uma Companhia que promettia um futuro de prosperidade para seus accionistas ».

Se não me visse circumscripito ao dever de simples narrador dos factos, de certo que este trecho do relatório da commissão de inquerito me forneceria amplissimo campo para bem aquilatar não só os elevados conhecimentos profissionaes dos seus signatarios em materia de contabilidade mercantil, como mesmo em economia e administração; e igualmente em referencia á *sua elogiada*, que escreveu o parecer de contas; não he porém esta a minha missão, por isso que só direi o restrictamente necessario sobre este topico.

Sem duvida que é para mim caso novo e admiravel o tal — DEFICIT EM FAVOR — achado pela commissão de contas, e confirmado pela illustrada commissão de inquerito da Assembléa Legislativa Provincial ! . . . . Este brilhante achado, por certo que prova de mais.

Com tudo a illustrada commissão de inquerito — *fazendo a luz no cháos*, qual outro Deus omnipotente — achou e contrastou os seguintes factos que passou a relatar *afirmativamente* em referencia ás sommas gastas pela primeira administração, e os quaes vou transcrever. Ei-los :

PASSIVO DA COMPANHIA.

« Banco Rural, saldo		
« de sua conta . .	239:613	983
« Juros até o fim do		
« trimestre . . . . .	5:086	777
		<hr/>
		244:700
« Saques da agencia, certificados do		
« Engenheiro em Chefe, prove-		
« nientes de empreitadas, ferias,		
« ordenados e fornecimentos . . . .	326:069	584
« Letras á pagar, vencidas e por vencer.	55:528	384
« Pedro Bosisio, sua conta de em-		
« preitada . . . . .	77:400	000
« Accionistas, fundo realizado por cha-		
« madas . . . . .	1.159:560	000
« Fornecedores por contas . . . . .	44:726	621
« Mauá Mac-Gregor & Comp. <sup>a</sup> . . . . .	2:953	642
« Joaquim José Pacheco . . . . .	43:948	000
		<hr/>
Somma . . . . .	1.954:886	991

E apresentando a commissão de inquerito esta somma do seu passivo achado, sem se dar ao trabalho de tratar do activo, conclue: « que isto serve para « confirmar tudo quanto disse a commissão de contas, « cujo parecer foi lido na sessão da Assembléa Geral « dos Accionistas de 27 de Maio de 1857 » !. . . .

Então as obras feitas na 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada que comprehende um espaço de 4  $\frac{1}{2}$  leguas, forão feitas de graça? As propriedades adquiridas pela Companhia, o trem rodante, animaes e outros muitos objectos não representão valor algum? Em minha humilde opinião todos estes objectos representão o activo da Companhia, e fôra indispensavel estima-los, e comparar com o passivo descripto para se poder formar um juizo qualquer da moralidade da administração sobre a qual se syndicava; e como isto se não fez, para que serve semelhante inquerito?!

O parecer ou relatório da commissão de inquerito da Assembléa Provincial é datado de 27 de Setembro de 1857, e consequentemente quando ainda a escripturação da Companhia não se achava toda lançada em dia, e por isso para serem bem feitas as apreciações, era indispensavel que fossem revistos e coordenados os documentos tanto de receita como despesa; e este trabalho além de longo exige conhecimentos profissionaes, que ignoro se os tinham os illustrados membros da commissão de inquerito; mas quer os tivessem, quer não, enganarão-se completamente nas suas apreciações, como se demonstra com o balanço definitivo do activo e passivo da responsabilidade do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, conforme com a liquidação final dos livros; e para verificar-se esta verdade veja-se neste historico no final do

capitulo 7.º o balanço do qual ainda mesmo assim não garante a sua exactidão, em referencia a alguns pontos para mim duvidosos, que reclamão uma liquidação especial.

Por occasião de examinar, na qualidade de perito do Juizo Commercial, os livros da escripturação da primeira gerencia da Companhia da Estrada de Mangaratiba reconheci que a commissão de contas, á qual sempre se refere a commissão de inquerito, havia considerado como dinheiro em caixa na Companhia a somma de mais de 80:000 ~~7~~ 000, que erão representados em vales não realizados naquella época, e que sendo abatida esta quantia dos saldos figurados, estes se reduzião a pouca cousa, e deixavão de ser tão excessivos como se pretendeu fazer acreditar á Assembléa Geral dos Accionistas.

Tratando a commissão do inquerito da administração do Exm. Barão de S. Gonçalo e Conselho Fiscal assim se pronuncia :

« A administração actual da Companhia, composta do  
« Vice-Presidente, o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, e do  
« Conselho Fiscal de tres membros, que são os Com-  
« mendadores Antonio Joaquim Dias Braga, Manoel  
« Pinto Torres Neves, e Antonio da Rocha Miranda e  
« Silva, que servirá por um anno, *tem comprehendido*  
« *satisfactoriamente a sua missão ; e de uma tal adminis-*  
« *tração tudo se deve esperar, &c. »*

Concordo plenamente com este trecho do relatorio, porque como a commissão de inquerito, reconheço, pelo amplo estudo que tenho feito desta questão, que o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo e seus honrados collegas, membros do Conselho Fiscal, desde o começo de sua gerencia tem empregado os possiveis esforços para que a empresa que lhes foi confiada siga desempeçada

ao seu bom termo: mas admira que a illustrada commissão de inquerito reconhecendo esta verdade, procedesse de fórma a crear mais embaraços aos tão complicados encargos com que se via luctando a administração S. Gonçalo; e isto sem que tivesse dados certos e positivos em que se escudasse.

O voto em separado do Sr. Dr. Oliveira Coutinho, é inteiramente discordante do dos seus dous honrados collegas na fórma de encarar os negocios e moralidade dos actos da primeira administração, pelo que não me posso ferrar ao trabalho de transcrever alguns trechos do seu relatório, visto que assim prôvo a proposição que avancei, de que sem provas muito positivas não se deve emittir um juizo definitivo. Eis o que diz esse relatório:

« A commissão encontrou da parte do Presidente, « do Vice-Presidente, e do Conselho Fiscal a melhor « vontade em tudo franquear e esclarecer.

« A commissão entendeu dever fazer esta fiel e verídica exposição, não podendo aventurar um juizo definitivo sobre boa ou má gerencia.

« Pensa que a direcção não foi talvez muito feliz com « algum de seus empregados; que algumas irregulações e abusos terião lugar como sóe sempre succeder em todas as obras e empresas deste genero, « e muitas vezes são inevitaveis os desperdicios.

« O que, porém, *ella creê á face do que vio, e de in-  
« formações que teve, é que a probidade do Presidente da  
« Companhia não é atacada; antes todos lhe fazem justiça,  
« tanto aqui como em Mangaratiba; que elle não cessou  
« de empregar todos os meios a seu alcance para evitar  
« abusos, cabendo-lhe a gloria de ter organizado a Com-  
« panhia, e de, sem emprestínio por parte do Governo,*

« e sem garantia, ter apresentado a 1.<sup>a</sup> Secção prompta; « e de modo que, sem medo de errar, se pôde assegurar que é a primeira obra da Provincia. »

E termina o seu parecer apresentando um projecto de lei propondo a garantia de 7% sobre o capital com que se organisou a empresa, bem como autorizando o Governo Provincial a garantir um emprestimo á Companhia da Estrada de Mangaratiba até a somma de 800:000\$000.

Tão discordantes opiniões devião sem duvida pôr em suspenso o juizo da Presidencia da Provincia em uma questão tão melindrosa, como a dos negocios da Companhia de que se trata, e contra a qual parece que todos os elementos maleficos se conspiravão para leva-la ao estado em que actualmente se acha; e nestas oscillantes duvidas vacillava a mesma Presidencia em conceder favores a semelhante empresa, em quanto se não aclarassem os seus negocios.

Admira porém que tão distinctos cidadãos, como os que tem presidido a Provincia do Rio de Janeiro, nas épocas de que estou tratando, não reflectissem que esse estado de inercia em negocios que dependião do credito publico, importava nada menos que uma morte prematura; porquanto os encargos se ião accumulando e o remedio salvador só existia na massa dos possiveis.

A administração do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo tinha portanto de lutar não só com as difficuldades de sua propria gerencia, originadas de falta de meios pecuniarios, como, e ainda mais, contra os obices legados pela administração anterior: sem duvida que quando a gerencia S. Gonçalo não tivesse outro merito para apresentar-se, seria a sua tenaz constancia em lutar contra tantas difficuldades um verdadeiro padrão

de gloria para si, e de mercedos louvores para aquelles que nelle votarão como a unica taboa possivel de salvação para a empresa da Estrada de Mangaratiba.

Assim fallando não teço um elogio immerecido a este distincto Brasileiro, que a nenhum outro cede em patriotismo, e dedicação pelo augmento e progresso do paiz: a historia lhe fará a devida justiça.

Reconhecendo o Exm. Barão de S. Gonçalo que cada vez mais se comprometia o credito da Companhia que geria, e que o Governo Provincial não tratava de auxiliar a empresa com os meios que lhe facultava a lei de 31 de Outubro de 1856, e mesmo que a lei de 12 de Agosto de 1857 por elle iniciada na Camara Provincial, não teria prompta execução como urgião instantemente os negocios que lhe tinham sido confiados, por diversas vezes procurou pessoalmente o Exm. Presidente da Provincia, e não tendo conseguido senão animadoras promessas, e lisongeiros cumprimentos, officiou a S. Ex. pedindo a execução da primeira das leis citadas, e a garantia do emprestimo na fórma do disposto na segunda, porém ainda assim nada obteve: comtudo não desanimou o infatigavel Director da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Em 7 de Outubro de 1857, dirigia o Sr. Secretario da Provincia do Rio de Janeiro, por ordem da Presidencia ao Sr. Secretario da Assembléa Legislativa Provincial o officio que passo a transcrever, por não querer perder cousa alguma de seu texto.

« Illm. Sr. — Ordena-me S. Ex. o Sr. Conselheiro  
« Presidente da Provincia que leve ao conhecimento de  
« V. S. em solução do seu officio n.º 37, e para o fazer  
« constar á Assembléa Legislativa Provincial, que de  
« pois dos factos occorridos a respeito da empresa da

« Estrada de Mangaratiba, factos expostos á Assembléa  
« pelos ultimos relatorios que lhe forão apresentados  
« pelo Governo, e á vista das representações de fazen-  
« deiros daquelle ponto, informações das Camarás Mu-  
« nicipaes, respostas da Direcção da Companhia, e mais  
« documentos ultimamente levados ao conhecimento da  
« mesma Assembléa, e finalmente em presença da expo-  
« sição que acaba de fazer o actual Vice-Presidente da  
« referida Companhia por copia inclusa, expondo a  
« desordem, o deleixo e os abusos havidos na construcção  
« de semelhante estrada, e na administração e serviço  
« desta empresa, em que é a Provincia, além de ac-  
« cionista importante, altamente interessada, já como  
« parte contractante, já como fiscal desse contracto, cele-  
« brado para obtenção de uma proveitosa via de com-  
« munição, com o fim de produzir á sua lavoura,  
« e ao seu commercio interno beneficios proporcionaes  
« aos sacrificios, a que para obtê-los se sujeitára; depois  
« de todos estes factos, que estão sem duvida na cons-  
« ciencia da Assembléa, bem como na de todo o publico,  
« parece a S. Ex. evidente que semelhante empresa,  
« pelos erros e abusos que consta houverão em sua  
« gestão, acha-se desconceituada perante a Assembléa,  
« perante o Governo e perante o publico: a nomina-  
« lidade de suas acções, o desanimo e desconfiança de  
« seus accionistas, as idéas mesmo consignadas no  
« projecto apresentado á Assembléa Provincial, e sobre  
« que esta mandou ouvir a Presidencia, o attestão com in-  
« contestavel evidencia, denunciando assim que nem as  
« preventidas intenções da lei Provincial que autorizou  
« semelhante contracto, nem os fins com que foi este  
« celebrado se poderão plenamente satisfazer e con-  
« seguir. O futuro da empresa pois corre imminente

« risco, e o objecto que teve em vistas a lei ficará burlado  
« se um remedio prompto e efficaz não vier restaurar o  
« credito da Companhia, e assegurar á Provincia a exe-  
« cução de um contracto que está a ponto de nullificar-se.  
« No entretanto pensa S. Ex. que o acoroçoamento que  
« convém dar-se ao bem entendido espirito de empresa,  
« e o auxilio que deve prestar-se aquellas que bem  
« dirigidas e esperançosas apenas careção da protecção  
« do Governo para desenvolver seus elementos de pros-  
« peridade, não deve ir tão longe, que traspondo os  
« limites da prudencia, vá restaurar empresas arruinadas,  
« mal concebidas, ou mal administradas com impericia por-  
« que semelhante procedimento fôra mais um incentivo  
« dos abusos praticados do que animação ao reflectido  
« espirito de associação.

« E estando de facto em liquidação a Companhia  
« da Estrada de Mangaratiba, sem que por meio del-  
« la se verifique o seu verdadeiro estado, e se des-  
« cubram as causas motoras de seus embarços, não  
« parece a S. Ex. prudente, nem opportuno garantir  
« aos capitaes empregados em semelhante empresa o juro de  
« 7 por cento como se propõe no projecto. Para que po-  
« rém durante essa liquidação, que pôde ser demo-  
« rada, não succumba a Companhia sob a pressão do  
« seu descredito, e á mingoa de recursos que a impe-  
« ção de concluir as obras que emprehenheu, e depois  
« da resolução da Assembléa Geral dos Accionistas  
« de 6 de Julho ultimo, entende S. Ex. que a soli-  
« citude da Assembléa Legislativa Provincial não de-  
« ve ir além da aceitação das bases 1.ª, 2.ª e 3.ª do  
« art. 1.º do projecto sobre que foi ouvido o Gover-  
« no, e da concessão da sua garantia, a qualquer em-  
« préstimo que a companhia contraia, o qual deve

« ser exclusivamente applicado ao pagamento das di-  
« vidas existentes da Companhia, com preferencia  
« das que gozem por sua natureza de hypotheca le-  
« gal sobre a propriedade e bens da mesma Compa-  
« nhia, e o resto para continuação da 2.<sup>a</sup> Secção da  
« estrada, devendo as condições de semelhante em-  
« prestimo ser apreciadas e approvadas pelo Governo  
« Provincial, e ficando á garantia prestada pela pro-  
« vincia hypothecadas a 1.<sup>a</sup> e a 2.<sup>a</sup> Secção da estrada  
« com os demais bens e propriedades da Compa-  
« nhia.

« Mais tarde, quando o verdadeiro estado da empresa  
« seja apresentado aos accionistas, quando o seu  
« contracto continue a ser fielmente desempenhado, e  
« ella prometta á Provincia os beneficios, cuja rea-  
« lização o seu estado actual deixa agora pôr em  
« duvida, então será ainda tempo opportuno para a As-  
« sembléa Provincial auxiliar poderosamente a rehabili-  
« tação da Companhia. Deus Guarde a V. S.—Sr. 1.<sup>o</sup>  
« Secretario da Assembléa Legislativa Provincial.—José  
« Francisco Cardoso. »

Não foi sem um fim que transcrevi por extenso esta longa peça official, e este é demonstrar quanto precario se tornou para a Companhia da Estrada de Mangaratiba as incalculadas expressões com que foi redigido o parecer da commissão de contas lido na sessão da Assembléa Geral dos Accionistas de 27 de Maio de 1857, que de um exame perfunctorio tirou conclusões que ainda mesmo agora não se achão provadas evidentemente.

Assim termino o presente capitulo no qual fui por demais longo.

---

## CAPITULO X.

### Apresentação do Relatório do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo.

« Ce que la raison peut faire de mieux, c'est  
« de nous apprendre à préférer le temps au mo-  
« ment, souvent l'avenir au présent, et tou-  
« jours le bonheur au plaisir. »

O Officio de 7 de Outubro de 1857 dirigido pelo Secretario do Governo Provincial ao Secretario da Assembléa Legislativa da Provincia, que textualmente transcrevi, no capitulo anterior, bem claramente demonstra qual a opinião em que tinha a Companhia da Estrada de Mangaratiba o Exm. Sr. Conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino; por quanto não só a considerava uma associação mal concebida, como pessimamente administrada no seu começo, pelo que a suppunha completamente ar-ruinada.

Naquelle officio aconselhava o Governo Provincial á Assembléa Legislativa que não votasse a garantia do juro minimo de 7 % sobre o capital empregado na sua estrada pela Companhia de Mangaratiba; mas ao mesmo passo que assim se expressava, dizia que a Assembléa podia autorisar a garantia do Governo para o empres-

timo que a Assembléa Geral dos Accionistas tinha autorisado á directoria para levantar.

Em vista portanto da informação prestada pela Presidencia da Provincia, ao projecto de lei apresentado em 12 de Agosto de 1857, a Commissão de Fazenda da Assembléa Provincial, a quem tinha sido enviado, dando o seu parecer descreve em um estado lamentavel e precario a Companhia da Estrada de Mangaratiba, e attribue em maior parte esse estado á primeira administração, fundando-se para assim opinar nas idéas emitidas pela commissão do exame de contas em 27 de Maio de 1856; e aceitando as idéas da Presidencia, apresentou um novo projecto em substituição do que tinha sido submettido ao seu exame, o qual foi convertido em lei sancionada em 30 de Outubro de 1857.

Por esta lei ficou autorisado o Governo Provincial a garantir sob hypotheca dos bens da Companhia não só um emprestimo até a somma de 1.000:000\$, como o juro minimo de 7 % ao anno sobre os capitaes despendidos na construcção da estrada *bona fide*, até que se verificasse pelo balanço geral do activo e passivo social quaes as sommas realmente convertidas em semelhantes obras, e materiaes da empresa de Mangaratiba.

Calcule-se pois com quantas difficuldades teve de luctar o Exm. Barão de S. Gonçalo para occorrer ás despezas da construcção da estrada que continuava, e para fazer face aos encargos contrahidos pela primeira administração. Os cofres da Companhia estavam exhaustos de recursos, e já n'aquella época o credito publico estava bastante retrahido, e isso de certa fôrma mais complicava a situação economica e financeira da associação; neste estado precario, só o credito individual do Exm. Barão de

S. Gonçalo, e de seus collegas do Conselho Fiscal é que sustentava a Companhia da Estrada de Mangaratiba, cuja renda nem mesmo cobria as despezas ordinarias dos seus empregados. Serviços desta ordem só os faz quem tem um verdadeiro e desinteressado patriotismo.

A lei n.º 1.049 de 30 Outubro de 1857, além de autorisar o Governo Provincial para garantir o emprestimo que queria levantar a Companhia, tambem o autorisava para fazer algumas importantes alterações no contracto assignado pelo Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco em 26 de Fevereiro de 1855. As principaes alterações se referião ao ponto terminal da estrada, e á largura do leito da mesma estrada na 2.ª Secção, fazendo-se o ponto terminal no lugar denominado — Rancho dos Negros —, e reduzindo a largura da 2.ª Secção a 26 palmos, a qual segundo o contracto citado devia ser de 30.

Tinhão por fim estas alterações diminuir as despezas da construcção, que segundo a valiosa opinião do engenheiro em chefe da Companhia, Mr. Webb, feitas aquellas reduções nos planos do contracto, a 2.ª Secção da estrada poderia ficar prompta com uma diminuição de despeza na razão de  $\frac{1}{3}$  do total que custaria sem semelhantes alterações; ao mesmo passo que se prestaria perfeitamente aos seus fins.

Vê-se pois que o Exm. Barão de S. Gonçalo cogitava em todos os meios possiveis de levar a bom termo a empresa da Estrada de Mangaratiba, a nada se poupando para isso conseguir.

Antes mesmo de ter sido sanccionada a lei n. 1.049 dando a garantia da Provincia ao emprestimo autorizado pela Assembléa Geral dos Accionistas, tinha o Exm. Barão de commum accordo com os membros do Conselho Fis-

cal realizado o contracto desse emprestimo com o Banco Rural e Hypothecario, o qual se obrigou a emprestar á Companhia da Estrada de Mangaratiba a somma integral de 600:000\$, sob vantajosas condições para a empresa, e de conformidade com as instrucções votadas pela Assembléa Geral dos Accionistas, que já transcrevi no capitulo anterior.

Se não fosse a preponderancia, e credito individual do Exm. Barão de S. Gonçalo no Banco Rural e Hypothecario, de certo que o emprestimo não seria alli realizado, pois que já a retracção do credito começava a apresentar os seus effeitos na Praça do Rio de Janeiro, o que fazia contrahir não só as emissões, como as compras e vendas; mas a tudo isto venceu o fundador do Banco Hypothecario, o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo.

Para dar conta do estado dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba aos seus accionistas o Exm. Barão de S. Gonçalo de accordo com o Conselho Fiscal convocou a respectiva Assembléa Geral, a qual se reunio em 21 de Junho de 1858 sob a presidencia do Sr. Conselheiro João Estevão da Cruz, nomeado fiscal por parte do Governo da Provincia, o qual verificando achar-se presente numero legal de accionistas declarou aberta a sessão.

O Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, na qualidade de Vice-Presidente e Director da Companhia, obtendo a palavra passou a ler o seu importante e minucioso relatorio, que foi distribuido impresso pelos Srs. accionistas presentes. Este bem elaborado relatorio, datado de 30 de Abril de 1858, época a que alcançavam as transacções que nelle se relatavão, comprehendendo tres partes distinctas: a 1.<sup>a</sup> trata das occur-

rencias havidas desde a data da ultima reunião da Assembléa Geral dos Accionistas até a realização do emprestimo autorizado; a 2.<sup>a</sup> occupa-se do mesmo emprestimo e da sua prudente applicação; e a 3.<sup>a</sup>, finalmente, trata da liquidação das contas da primeira administração, terminando pela apresentação das da sua gerencia.

E' tão bem elucidado o relatorio do Exm. Barão de S. Gonçalo, que não posso deixar de reproduzir alguns dos seus trechos a fim de melhor illustrar este historico; e tanto mais que extractar essas partes seria de certa fórma destruir a harmonia de suas idéas, e mesmo de sua linguagem, que revelão o cuidado com que foi escripta esta peça official da direcção da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

E, pois, nesse relatorio, tratando o Exm. Barão do emprestimo que contrahio de conformidade com a autorisação que lhe conferio a Assembléa Geral dos Accionistas, e de commum accordo com os seus collegas do Conselho Fiscal, assim se expressa:

« Nenhum outro estabelecimento de credito offereceu  
« melhores vantagens á Companhia do que o Banco  
« Rural e Hypothecario, ao qual já ella devia mais de  
« duzentos contos de réis, e onde as suas acções tinham  
« obtido uma cotação de dous terços de suas entradas  
« realizadas.

« A este Banco pois recorreu a directoria para le-  
« vantar o emprestimo até a somma estipulada, ven-  
« cendo o juro de 2 %. mais do que a taxa dos des-  
« contos, e hypothecando-lhe todos os bens que vos  
« pertencem, moveis e semoventes, como assim o valor  
« das futuras chamadas do capital.

« A divida da Companhia ao Banco , se- « gundo a sua conta corrente, fi- « gurava no fim de Julho do « anno de 1857 por.....	200:076#229
« Devendo porém o Banco entregar aos « seus accionistas por conta da « 6.ª entrada, que foi suspensa, « a quantia de.....	7:460#000
« Elevava-se a divida antiga naquella data a	207:536#229
« Tendo o Banco de entregar ainda por « conta da 6.ª entrada, que figura « no credito da conta da Compa- « nhia a quantia de.....	400#000
« Figurava por isso a divida por .....	207:136#229
« Montando porém os juros vencidos desde « o 1.º de Agosto a .....	15:175#055
« O total da divida velha importa hoje em	222:311#284
« A divida contrahida pela administração « actual até hoje , por conta do « emprestimo, e desde o 1.º de « Agosto sobe ao principal de..	275:850#000
« E os juros respectivos a.....	11:972#739
Total.....	287:822#739

Desta demonstração vê-se que a Companhia tinha até 30 de Abril de 1858 contrahido um emprestimo no Banco Rural e Hypothecario de 482:986#229, do qual os juros vencidos se elevavão a 27:147#794 ; e que da somma tomada por emprestimo, pertencião á primeira administração 207:136#229, e á gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo 275:850#000.

Se pois reflectir-se que a segunda administração concluiu diversas obras importantes que faltavão acabar na 1.<sup>a</sup> Secção da estrada, as quaes erão muito dispendiosas como a grande ponte do Ribeirão das Lages, a estação de S. João do Principe, toda a extensão da meia legua de estrada, que medeia entre—o Sacco—e a Villa de Mangaratiba, e o capeamento de cantaria dos paredões lateraes da estrada, se reconhecerá a toda evidencia que a administração do Exm. Barão de S. Gonçaló foi a mais economica possível nãs suas despezas.

Passarei agora a transcrever outro topico do relatório para depois entrar em algumas considerações que julgo indispensavel fazer. Referindo-se o Exm. Barão á divida passiva da Companhia assim se expressa :

« A divida passiva da Companhia representava em 30	
« de Abril do corrente anno a somma de 1.032:040#265,	
« que passaremos a demonstrar.	
« Era esta divida, segundo consta da	
« conta de liquidação de....	923:180#620
« Diminuiu-se com os pagamentos	
« mencionados na mesma con-	
« ta, sob a verba :	
« Divida liquidada— a somma de...	200:049#094
« Que a reduzirão a.....	723:131#526
« Accrescendo porém os dinheiros sup-	
« pridos pelo Banco Rural, na	
« importancia de.....	275:850#000
« Os juros deste emprestimo, na de...	11:972#739
« As obrigações a pagar, na de.....	21:000#000
« Os sellos das transferencias, na de..	86#000
« Fica essa divida elevada a.....	1.032:040#265

Ainda esta demonstração serve para confirmar a minha proposição antecedente, visto que a divida anterior só ficou augmentada de 8:859,7645 réis; e isto, sem duvida, prova por si só a economia com que se houve o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo durante a sua gerencia, coadjuvada pelo Conselho Fiscal.

Agora passarei a tratar de outros factos que servem para corroborar o que disse quando analysei os regulamentos admistrativos da Companhia, os quaes, segundo o meu modo de encarar as questões economicas, me parecem que continhão muitas disposições inconvenientes em relação á fiscalisação.

Em fins de Agosto 1857, desejando o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo conhecer por si proprio qual o estado das obras da Estrada, Estações, Ponte, &c. marchou para Mangaratiba acompanhado de um dos seus collegas do Conselho Fiscal, e alli chegando percorreu com o engenheiro em chefe da Companhia toda a extensão da estrada já concluida e grande parte da 2.<sup>a</sup> Secção em projecto e andamento; examinando todas as obras feitas, e inquirindo do mesmo engenheiro tudo quanto desejava saber a fim de poder informar aos accionistas com pleno conhecimento de causa.

Assim que chegou a Mangaratiba o Exm. Barão de S. Gonçalo, immediatamente se dirigio ao escriptorio da agencia onde não era esperado, o que deu lugar a apprehender em flagrante delicto de falsificação o ex-Guarda-livros da Companhia, que se occupava em fazer emendas no livro-caixa da agencia, e até mesmo em escripturar um livro novo para substituir o que emendava. O Exm. Barão fez immediatamente prender o falsificador, e o entregou ao Subdelegado do districto, do poder do qual conseguiu evadir-se

aquelle ex-empregado da Companhia; mas como elle assim procedia nos livros da agencia sem sciencia do respectivo Agente é que o não posso conceber; portanto devo concluir, ou que o Agente era extremamente deleixado, ou então permittia que se praticasse um crime sob suas vistas.

Se os livros das diversas repartições em que se dividia a administração fiscal da Companhia da Estrada de Mangaratiba fossem, como devião ser, rubricados pelo Director Presidente, ou antes pelo Secretario da empresa, de certo que não se atreveria o Guarda-livros demittido a querer substituir um livro escripturado por outro preparado *ad hoc* para occultar sem duvida os seus actos lesivos praticados com abuso de confiança, quando empregado no Escriptorio central da Companhia, e dos quaes quando perguntado não soube dar explicações satisfactorias, pelo que tinha sido demittido por deliberação da segunda administração, que nelle não podia confiar.

De volta a esta Còrte de sua inspecção ás obras da Estrada de Mangaratiba, tratou o Exm. Barão de S. Gonçalo de pôr o Governo Provincial ao corrente dos negocios da Companhia, e em 23 de Setembro de 1857 dirigio á Presidencia um longo officio no qual expôz circumstanciadamente o estado das obras da 1.<sup>a</sup> Secção da estrada, e o andamento em que se achavão as da 2.<sup>a</sup> Secção; bem como participou o caso occorrido na agencia de Mangaratiba com o ex-Guarda-livros da Companhia, e que para punir o Agente o havia demittido do lugar que exercia.

Ora, quanto a mim, o Exm. Barão de S. Gonçalo foi por demais brando, sómente demittindo o Agente de Mangaratiba, porque a gravidade do caso pedia

que elle fosse processado, e obrigado a prestar contas de sua responsabilidade, que montava a algumas centenas de contos de réis; e se assim houvesse procedido o Exm. Barão, desde logo a verdade teria apparecido, o responsavel por taes irregularidades ficaria conhecido, e a Companhia illesa da pecha que sobre ella pairava.

Logo que chegou de Mangaratiba o Exm. Barão de S. Gonçalo, de commum accordo com os seus collegas do Conselho Fiscal, tratou de reduzir algumas despesas que podião ser dispensadas: taes como diminuir o pessoal empregado nos negocios da Companhia, e mesmo na direcção e construcção das obras da Estrada. O quadro que vou reproduzir do relatorio demonstra a economia resultante de semelhantes reduções.

**Resumo comparativo da despesa mensal da administração passada e da actual.**

VERBAS.	ARRENDAMENTOS.	1.ª ADMINISTRAÇÃO.	2.ª ADMINISTRAÇÃO.
Engenheiros .....		2:010\$000	1:250\$000
Escritorio central .....		690\$000	416\$666
Agencia de Mangaratiba .....		1:246\$666	460\$000
Conservação do trem .....		2:203\$000	720\$000
Custeio do trem .....		8:990\$000	3:670\$000
Estações .....		2:854\$666	
Barreiras .....		397\$600	210\$000
Conservação da Estrada .....		483\$600	42\$000
Casa do Hospital .....		50\$400	
		18:865\$932	7:151\$666
DEDUZEM-SE			
Os seguintes arrendamentos mensaes:			
Estação de S. João .....	250\$000		
Fazendas das Carrepetas .....	20\$000		
Casa que servio de Hospital .....	15\$000		
Dita da Ingahiba .....	5\$000		290\$000
			6:861\$666
Diferença a favor da 2.ª administração .....			12:004\$266
		18:865\$932	18:865\$932

Ainda mesmo fazendo a segunda administração uma redução na despesa mensal de 12:004~~7~~266, dizia o Exm. Barão no final do seu relatório que o estado da Companhia era bem triste, e que a escassez de suas rendas não chegava para pagar os juros dos empenhos contrahidos, os quaes juros orçavão por cerca de 110:000~~7~~000 annuaes. Todavia este distincto Brasileiro não desanimava da empresa, e assim se expressava :

« O paiz marcha, senhores, e marcha com passos  
« agigantados na senda que ha pouco começou a tri-  
« lhar, apesar dos tropeços que nella vai encontrando.

« E porque não havemos nós tambem caminhar?  
« Porque não havemos de envidar todos os nossos es-  
« forços para continuarmos a nossa bella Estrada, e  
« assim concorrermos com o nosso pequeno contin-  
« gente para chamarmos á este abençoado solo as  
« torrentes de emigração de que tanto carecemos?  
« Como podemos perder a esperanza de melhorar a  
« sorte da nossa Companhia, quando temos diante  
« dos olhos o exemplo de quanto póde uma vontade  
« tenaz, unida á honradez e actividade; quando vemos  
« que empresas iguaes á nossa, que a Companhia  
« —União e Industria— tem encontrado todo o apcio  
« perante o nosso illustrado e paternal Governo? Não,  
« senhores, não desanimemos. Por mais desesperada  
« que pareça a situação presente da nossa empresa,  
« examinemo-la com toda a calma e prudencia para  
« descobirmos os meios de leva-la a um futuro mais  
« lisongeiro. »

Confesso que eu me encho de orgulho em transcrever este trecho do relatório do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, porque quem assim se exprime é um distincto Brasi-

leiro, que se tivesse muitos imitadores, o nosso rico paiz seria mesmo agora uma das principaes nações industriaes. Receba pois o Sr. Barão este fraco tributo de consideração e apreço que lhe dirige um Brasileiro franco e sincero, que tem com dedicação estudado a marcha do paiz, nas unicas fontes em que se pôde conhecer a verdade.

O Brasil marcha, e marcha a passos agigantados nas vias do progresso: este facto só se atrevem a nega-lo os pessimistas, que nada querem ver além de suas opiniões. Negar-se o augmento da producção e commercio nacional nestes ultimos dez annos, é o mesmo que negar-se a marcha e acção constante da natureza. Aos argumentadores de palavras apresento os dados officiaes, que se não tem verdadeira exactidão, são os unicos que existem para se apreciar semelhantes questões.

A importação e exportação do Imperio do Brasil tem quasi que duplicado nestes ultimos seis annos, e isto sem duvida não aconteceria se não houvesse progresso na producção, industria e commercio. A Provincia do Rio de Janeiro, porém, se tem avantajado sobre as demais todas, e sobretudo na producção agricola dos principaes generos de exportação, como evidentemente o demonstrei nas minhas — *Notas Estatísticas* — que correm impressas.

A importação geral do Imperio, conforme os preços officiaes, montou no exercicio

de 1853 — 1854 a..... 78.961:000~~00~~

E no exercicio de 1858 — 59 a..... 122.304:600~~00~~

---

Apresentando o augmento de Rs. .... 43.343:600~~00~~  
o qual representa um progresso médio annual na razão  
de 11 % aproximadamente.

A exportação geral brasileira, conforme os preços officiaes sommou no exercicio de  
1853—1854 em..... 76.554:000 $\mathfrak{D}$   
e no de 1858—59 se elevou a..... 102.213:200 $\mathfrak{D}$

---

augmentando em valor a somma de Rs. 25.659:200 $\mathfrak{D}$  o que representa um accrescimo nos valores exportados na razão média annual de 6,7%.

Em presença destes factos, como se poderá negar o progresso da producção e do commercio do Brasil? Não me parece refutavel esta argumentação numerica, ainda mesmo que se queira dizer que não são exactas as cifras apresentadas, porque se erro existe, sem duvida que esse deve ser para menos, visto que ninguem apresentaria valores que não fossem reaes para pagar maiores taxas ou impostos, tanto da exportação como da importação.

Se porém passo da apreciação geral para a provincial observo o mesmo augmento, o qual em referencia á Provincia do Rio de Janeiro tem sido digno de admirar-se, muito principalmente na producção do café, como vou demonstrar. Nos exercicios de 1841 a 1850 regulava a exportação do café do Rio de Janeiro por 6.605,335 arrobas, e actualmente a média exportação deste artigo é de 8.700,000 arrobas, tendo no ultimo exercicio se elevado acima de 10.000,000 arrobas.

Em presença de semelhantes factos eu sustento que o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo disse uma verdade incontestavel nesta sua proposição: « *O paiz marcha, e marcha com passos agigantados na senda que ha pouco tempo começou a trilhar, apesar dos tropeços que nella vai encontrando.* »

Mas deixando de parte estas considerações que me occorrêrão para comprovar aquella proposição do bem elaborado relatorio do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo,

vou novamente entrar na apreciação dos factos relativos á Companhia da Estrada de Mangaratiba, visto que o meu fim é historiar a marcha desta importantissima empresa industrial, o que tenho até agora executado com a severa imparcialidade de que sou capaz.

Juntou a direcção da Companhia ao seu relatorio de 30 de Abril de 1858 as contas do activo e passivo social, e as das despesas effectuadas durante a segunda administração, as quaes se referem ao tempo decorrido do 1.º de Agosto de 1857 até aquella data. Estas contas forão submettidas a uma commissão nomeada especialmente para examina-las, e que em 22 de Novembro de 1858 apresentou um amplo relatorio do seu trabalho, no qual declarou que procedeu a um minucioso exame em todos os documentos probatorios das despesas, os quaes sendo conferidos com a escripturação acharão-se concordes. Esse parecer termina pela maneira seguinte :

« Srs. Accionistas.— As contas da Companhia que nos  
« encarregastes de examinar estão com tanta exactidão  
« e clareza demonstradas no relatorio que vos foi apre-  
« sentado pela administração, que escusado é repro-  
« duzirmos aquillo de que já estais bastantemente in-  
« formados.

« A commissão sente a satisfação de declarar-vos que  
« a administração actual tem marchado com criterio  
« e prudencia nas despesas que autorisou, e nos pa-  
« gamentos que fez sufficientemente justificados pelas  
« necessidades indclinaveis da marcha da Companhia.  
« Assim consigamos, senhores, do poder competente  
« as medidas indispensaveis, e sem as quaes a Com-  
« panhia que possui a melhor estrada de rodagem não  
« poderá progredir desassombrada.

« Em resultado a commissão é de parecer, e propõe  
 « que sejam approvadas as contas apresentadas pela actual  
 « administração, e faz votos para que ella continue a servir  
 « a Companhia com a mesma dedicação e desinteresse.»

Persuado-me que se não podia fazer um maior elogio  
 ao Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, e aos membros do  
 Conselho Fiscal, pelo que passo a transcrever o balanço.

**Balanço demonstrativo das operações da Com-  
 panhia da Estrada de Mangaratiba, desde o  
 1.º de Agosto de 1857 até 30 de Abril de  
 1858.**

ACTIVO.	
Liquidação: debito da administração transacta.	830:453\$208
Estrada da Companhia: pagamento de obras..	74:683\$565
Propriedades: valor das que existem.....	88:740\$000
Trem rodante: valor do material existente....	44:127\$000
Trem das obras: importancia do que existe....	5:140\$000
Moveis e utensilios: valor dos que existem....	965\$120
Obrigações a vencer: do arrendamento da Es- tatação de S. João.....	15:070\$000
Diversos: saldo de suas contas.....	734\$692
Juros: balanço desta conta.....	11:928\$158
Caixa: saldo que nella existe.....	741\$796
	<hr/> 1.072:583\$539 <hr/>
PASSIVO.	
Banco Rural: balanço de s/c principal e juros..	510:134\$023
Prestações: pela 5.ª entrada de 155 acções....	3:100\$000
Fundo de reserva: multa por impontualidade de entradas.....	100\$000
Estações: arrendamento da de S. João ainda não vencido.....	13:441\$670
Sello de transferencias: pelo recebido.....	86\$000
Mauá Mac-Gregor &c.: saldo de c/n.....	3:359\$621
Obrigações a pagar: pelas que existem fóra....	21:000\$000
Renda geral: pela renda de transporte, barrei- ras, &c.....	23:901\$604
Divida a liquidar: pelos titulos apresentados..	497:460\$621
	<hr/> 1.072:583\$539 <hr/>

Representa pois este balanço as transacções realizadas pela gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo nos nove mezes acima designados, e delle se vê em que forão consumidos os fundos recebidos.

Com esta demonstração dou por concluido o presente capitulo, no qual me alonguei mais do que desejava, porque as materias importantes de que me occupei não me permittirão ser menos extenso.

---

## CAPITULO XI.

### **O supprimento da Provincia pago pelo Exm. Barão de S. Gonçalo e Conselho Fiscal.**

« La conscience ne peut être un bon guide,  
« un censeur utile, que chez les hommes qui  
« ont des opinions vraies et d'accord avec la  
« loi. »

Achava-se perfeitamente concluida e aberta ao transito publico a 1.<sup>a</sup> Secção da estrada que comprehende o espaço que medeia entre a Villa de Mangaratiba e a de S. João do Principe medindo uma extensão de quatro e meia leguas, mas faltava ainda terminar algumas pequenas obras nos armazens da Estação do mar, e construir o trapiche que devia servir para o embarque e desembarque dos generos de exportação e importação, que tinham de transitar pela estrada: os recursos porém da Companhia provenientes da sua renda de barreiras e armazenagens, conforme demonstrei no capitulo anterior, não chegavam nem mesmo para fazer face aos juros dos emprestimos contrahidos, e as taxas que tinham sido elevadas encontravam mil embaraços na sua cobrança, pois os fazendeiros representavam ao Governo contra os preços estipulados; era portanto muito precario e

desanimador o futuro da Companhia, e a unica esperança que lhe restava firmava-se na construcção da nova Secção até o Rancho dos Negros, na abertura de cujas picadas se estava trabalhando.

O emprestimo contrahido no Banco Rural tinha-se esgotado, e não era possivel fazer-se uma nova chamada do capital, porque a crise commercial dos Estados-Unidos Norte-Americanos estava n'aquella época exercendo grande pressão sobre a Praça do Rio de Janeiro, onde algumas quebras importantes tinham apparecido: era pois quasi que geral o desanimo em todos os negocios e empresas. O Exm. Barão de S. Gonçalo, porém, não esmorecia, e por todos os meios possiveis se esforçava em fazer marchar a seus fins a Estrada da Companhia de Mangaratiba, e para isso conseguir convocou em 21 de Junho de 1858 uma Assembléa Geral dos Accionistas, onde em breve e succinta exposição demonstrou os apuros da Companhia, e propôz que se pedisse um auxilio á Assembléa Geral Legislativa, o que foi resolvido.

Em vista desta autorisação o Exm. Barão de S. Gonçalo requereu á Camara dos Srs. Deputados um emprestimo de 1.000:000\$000, e o juro de 7 % sobre o capital empregado na Estrada da Companhia de Mangaratiba. Este requerimento obteve o seguinte parecer da commissão a que foi remettido:

« A administração da Companhia da Estrada de Man-  
« garatiba pede á Camara dos Srs. Deputados favor  
« identico ao que ella tem concedido a empresas seme-  
« lhantes, para que possa realizar os benefícios que se  
« esperão da empresa a seu cargo. Para justificar a  
« sua pretensão, a Companhia ajunta á sua petição os  
« diversos relatorios feitos até o presente, sobre o estado  
« das obras, e dos meios financeiros, cujo contexto está

« ao alcance de todos, pois que tem sido publicados nos  
« jornaes desta Côrte.

« Deduz-se do ultimo relatorio que a empresa apesar  
« dos emprestimos já contrahidos para occorrer a al-  
« gumas urgentes despezas, acha-se em estado de não  
« poder progredir em seus trabalhos relativos á segunda  
« Secção, do que resultará grave prejuizo ao publico  
« e á Companhia, não se prestando a estrada á circu-  
« lação em uma extensão conveniente, que garanta  
« interesses aos capitaes já empregados, e offereça eco-  
« nomicos transportes aos productos da industria.

« Na opinião da Commissão de Fazenda, a cuja apre-  
« ciação foi submettida a representação da Companhia,  
« com os documentos nella referidos, bastão os prece-  
« dentes estabelecidos para se justificar a pretensão da  
« dita Companhia, visto ser incontestavel que as  
« suas obras são de tão grande vantagem como  
« todas as outras a que se tem liberalisado extensos  
« favores.

« E' portanto a Commissão de parecer que se con-  
« ceda á Companhia da Estrada de Mangaratiba a ga-  
« rantia do emprestimo de 1.000:000\$000 que ella  
« pretende, com as condições consignadas no seguinte  
« Projecto :

« A Assembléa Geral Legislativa Resolve :

« Art. 1.º O Governo fica autorizado a garantir,  
« dentro ou fóra do Imperio, o emprestimo da quantia  
« de mil contos de réis e o juro de 7 por cento em  
« favor da Companhia da Estrada de Mangaratiba, nos  
« mesmos termos em que igual favor foi concedido á  
« Companhia — União e Industria.

« Art. 2.º Ficão revogadas as disposições em contrario.

« Paço da Camara dos Deputados em 20 de Julho de 1858. »

Se este projecto fosse convertido em lei do Estado, e desde logo realizada a sua disposição, a empresa teria desassombrada marchado ao seu bom termo; porém, como se verá, ficou sómente em projecto. Força é confessar: parece que um máo fado perseguia a esta associação; todos lhe reconhecão incontestavel direito para merecer auxilios e favores dos poderes do Estado, e no entretanto esses favores e auxilios ficavão sómente nos bons desejos, pois nunca se realizavão.

Cumpre porém observar que o projecto apresentado pela respectiva Commissão da Camara dos Deputados, que acabei de transcrever, não foi convertido em lei porque logo depois passou na Assembléa Provincial a lei da encampação do contracto da Companhia da Estrada de Mangaratiba, a qual não teve execução.

Ainda por este facto se reconhece que o Governo da Provincia não só oppunha obstaculos na Assembléa Provincial, como indirectamente fazia com que na Camara dos Deputados os favores concedidos a Companhia ficassem sem nenhum andamento.

Ha certos actos do poder que não se podem bem explicar pelos principios da logica no nosso paiz, por quanto não desconhecendo o Governo Provincial a necessidade da Estrada de Mangaratiba, e tendo certeza de que a construcção da sua 1.ª Secção era feita pela melhor e mais regular fôrma possivel, ainda assim se negava a proteger a esta importante empresa, na qual tantos contos de réis tinhão sido empregados.

Se eu me propuzesse a escrever a defeza da Companhia de Mangaratiba, muitas considerações teria de fazer a semelhante respeito, porém não sendo este o meu fim, vou proseguir na minha narração.

O Exm. Sr. Conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino, no seu relatório apresentado á Assembléa Provincial na sessão de 1858, dizia que por diversas vezes tinha sido procurado pelo Exm. Barão de S. Gonçalo, o qual instava pela novação do contracto de 26 de Fevereiro de 1855, e pela realização do juro minimo de 7 % ao anno, para o que tinha sido autorizado o Governo Provincial pela lei n.º 1.049 de 30 de Outubro de 1857, mas que elle sempre se tinha recusado a qualquer concessão a respeito; e assim se exprime:

« As razões por que, em these, não entendo  
« conveniente que a Provincia continue a conceder  
« garantias taes, achão-se expostas sob o titulo de—  
« garantias de juros a empresas.—Os motivos espe-  
« ciales que me levarão a não concedê-la a esta empresa  
« já os havia declarado no parecer que tive de emittir  
« quando foi a respeito consultado o Governo, e se  
« achão consignados no officio que ao Secretario  
« desta Assembléa enviou o do Governo em data de  
« 7 de Outubro do anno findo, e consta do n.º 16 do  
« annexo 1.

« Pronunciára-me então unicamente pela garantia  
« da Provincia a um emprestimo que contrahira a Com-  
« panhia, a fim de que com parte d'elle pagasse as suas  
« dividas, e com o resto proseguisse nos trabalhos da  
« Estrada; visto como durante a liquidação seria dif-  
« ficil realizarem-se novas chamadas, podendo por isso  
« a Companhia succumbir, e mallograr-se o fim com  
« que a Provincia com ella contractára.

« Releva aqui observar que era então crença geral, « e sob essa impressão foi redigida a lei n.º 1.049, de « montar o passivo da Companhia a cerca de setecentos « contos de réis; por isso autorisando-se a garantia de « um empréstimo de mil contos de réis, fazia-se ap- « plicar exclusivamente parte dessa somma ao paga- « mento das referidas dividas, e o resto á continuação « da obra da estrada. »

Cumpre-me porém notar que quando o Sr. Con- selheiro Tolentino escrevia este trecho do seu relatorio já tinha pleno conhecimento de que a divida da Companhia da Estrada de Mangaratiba, liquidada até 30 de Abril de 1858, se elevava á somma de 1.032:040\$265, e conseguintemente quando S. Ex. ponderava que á lei de 30 de Outubro de 1857 tinha sido votada na supposição de que a Companhia tinha um passivo de cerca de 700 contos de réis, devia reflectir que sendo o passivo maior do que o então calculado, muito peiores erão as circumstancias financeiras da empresa, e que por isso devia o Governo, quanto antes, oppôr um pa- radeiro ao declive ruinoso em que se achava a Companhia escorregando para o abysmo. Devia calcular S. Ex., pois o relatorio de 30 de Abril o declarava, que a renda da es- trada não chegava nem para fazer face aos juros do em- préstimo contrahido, e que estes se irião capitalizando trimensalmente no Banco Rural, assim tornando in- solvavel a associação. Tudo isto se devia calcular; mas é o que se não fez.

Se o Governo tivesse feito a novação do contracto de 26 de Fevereiro de 1855, e garantisse o juro mi- nimo de 7 por cento assim que foi sanccionada a lei n.º 1.049, sobre o capital despendido *bona fide*, conforme dispunha a mesma lei; de certo que não haveria

gravame algum para os accionistas em fazerem-se as chamadas; por quanto, desde que houvesse um juro garantido do capital realizado, as acções seriam cotadas na Praça, e os accionistas que não podessem realizar as suas entradas, ou as caucionarião em algum Banco, ou então as venderião no mercado ao par, ou talvez com premio.

Infelizmente a Presidencia da Provincia, illustrada como era, não attendeu a nenhuma destas considerações, e, por assim me exprimir, abandonou a Companhia aos seus proprios recursos, por demais mesquinhos, e o resultado foi que os males continuárão a recrescer de intensidade até que tocárão ao estado de suspensão de pagamentos.

Na Assembléa Provincial o Sr. Caminada, bem penetrado do abandono em que o Governo deixava a empresa, apresentou um projecto de lei autorizando a Presidencia da Provincia a encampar o contracto de 26 de Fevereiro de 1855, e a pagar as obras feitas, procedendo-se á avaliação por peritos. Esta lei, que no meu entender era o meio mais adoptavel para se terminar a questão da Companhia da Estrada de Mangaratiba, não passou.

Reconhecendo finalmente o Exm. Barão de S. Gonçalo que não devia mais contar com a protecção do Governo Provincial, tratou de empenhar todos os seus esforços para conseguir a encampação do contracto, mas para isto obter com mais facilidade, projectou concluir o trapiche e acabar a Estação do mar com o fim de pedir a Sua Magestade o Imperador a especial graça de visitar a Estrada de Mangaratiba, e poder assim provar o que por mais de uma vez se tinha dito nos relatorios da Companhia—*que a Estrada de Mangaratiba era*

*a primeira estrada de rodagem do Brasil, e que podia ser comparada ás melhores estradas deste genero mesmo da Europa.*

Para conseguir levar á execução o seu projecto era preciso despender uma somma talvez superior a 50:000,000, e a Companhia nenhum saldo tinha em seus cofres. S. M. o Imperador já havia dito ao Exm. Barão que quando a estrada estivesse concluida Elle a iria ver; era pois preciso concluir-se o Trapiche e a Estação do mar, e disto cuidou o activo e patriotico Sr. Barão de S. Gonçalo, e o levou a effeito com sacrificio de seus interesses particulares e dos de seus collegas do Conselho Fiscal: este facto he tão importante, que não me posso ferrar ao trabalho de reproduzir as peças officiaes, que o acompanharão, porque dellas se conclue á plena luz, que o Governo Provincial faltou ao cumprimento de sua promessa, compromettendo parte da fortuna pessoal do Exm. Barão de S. Gonçalo e da de seus honrados collegas membros do Conselho Fiscal.

O Sr. Antonio Lourenço Torres, principal correspondente da Companhia na Villa de Mangaratiba, por diversas vezes tinha feito supprimentos á associação, e desses supprimentos, e por obras que havia contractado e levado a effeito achava-se, na época de que estou tratando, credor da Companhia da Estrada de Mangaratiba pela somma, já liquidada, de 97:957#536; assim mesmo a elle se dirigio o Exm. Barão de S. Gonçalo para que se incumbisse da conclusão da Estação do mar, e da factura do trapiche: o Sr. Torres aceitou a proposta sob a condição da garantia individual do Exm. Barão e dos mais membros do Conselho Fiscal, hypothecando-lhe além disso a Companhia as obras que fizesse, e garantindo-lhe a Directoria,

além do capital que despendesse com este novo contracto, um juro razoavel pela mora do pagamento do seu credito até real embolso.

O Exm. Barão de S. Gonçalo e os seus collegas do Conselho Fiscal assignarão o contracto reponsabilizando-se para com o Sr. Torres; feito o que as obras do trapiche, e da Estação do mar marcharão na sua construcção e ficarão concluidas no tempo ajustado.

Assignado que foi este contracto dirigio o Exm. Barão de S. Gonçalo ao Exm. Conselheiro Presidente da Provincia o officio seguinte:

« Illm. e Exm. Sr. — Propondo Antonio Lourenço  
« Torres á administração da Companhia da Estrada  
« de Mangaratiba que lhe seja paga não só a divida  
« antiga que se lhe deve e acha-se já liquidada e  
« reconhecida, como a divida moderna proveniente  
« de avanços que tem feito para a construcção do  
« trapiche e armazens na Estação do mar, tudo na  
« importancia de 97:957 7/536; propondo ainda fa-  
« zer alguns supprimentos para a perfeita conclusão  
« do dito trapiche proximo a acabar, como uma  
« parte da estrada entre a estação de S. João do  
« Principe e a parte da estrada que se achia cons-  
« truida na 2.<sup>a</sup> Secção; com tanto que todo o im-  
« porte antigo, moderno, e o de novo despendido lhe  
« seja garantido ou pelo credito da Provincia, ou  
« pela responsabilidade individual da administração,  
« pagando-se um juro razoavel e convencional pela  
« mora, e por meio de letras; e não podendo, nem  
« devendo a administração obrigar immediatamente  
« suas fortunas, particularmente para garantir uma  
« divida que mais tarde, ou mais cedo deve ser pa-  
« ga pela Provincia do Rio de Janeiro, não só como

« maior accionista, e mais interessada nesta grande  
« empresa, como por ser a herdeira paternal da dita  
« estrada; por todas estas razões, a administração  
« recorre á V. Ex. fazendo-lhe a seguinte proposta :

« Que V. Ex. autorise a administração a aceitar a  
« proposta de Antonio Lourenço Torres garantindo a  
« quantia de 150:000\$, que será deduzida nas se-  
« guintes hypotheses: ou pelo valor das cinco entra-  
« tradas com que a Provincia deve ainda entrar, no  
« caso de serem ellas feitas; ou deduzindo-se do va-  
« lor do emprestimo autorizado pela Assembléa Pro-  
« vincial; ou finalmente, no caso de ser a estrada  
« encampada, ser a dita quantia de 150:000\$ dedu-  
« zida do valor em que fôr avaliada a estrada, e  
« que a Provincia tiver de pagar ou garantir.

« Em todo caso a empresa tem de pagar as suas  
« dividas, e com especialidade a um credor que tem  
« com a maior generosidade supprido á Companhia,  
« cujo supprimento tem sido e vai ser applicado em  
« obras que dão muito maior valor á empresa, e in-  
« fallivelmente devem concorrer para o augmento de  
« sua receita.

« Portanto, a administração espera que V. Ex. ze-  
« loso como é dos interesses da Provincia, reconhe-  
« cerá que não lhe sendo possível marchar sem este  
« auxilio, certamente a coadjuvará no extremo em que  
« se ella vê collocada; approvando, e fazendo-lhe desde  
« já o emprestimo de 150:000\$, pela fórma que me-  
« lhor entender. Rogando a V. Ex. a maior brevidade  
« que fôr possível na solução deste negocio, por assim  
« ser necessario para podermos deliberar a respeito.

« Deus Guarde a V. Ex.—Escriptorio da Companhia,  
« em 7 de Outubro de 1858.—Illm. e Exm. Sr. Conse-

« lheiro Antonio Nicoláo Tolentino, presidente da Pro-  
« vincia do Rio de Janeiro.—Barão de S. Gonçalo.—  
« Antonio da Rocha Miranda e Silva.—Antonio Joaquim  
« Dias Braga.—Manoel Pinto Torres Neves. »

A este officio dirigido e assignado pela Directoria da  
Companhia da Estrada de Mangaratiba, respondeu o  
Exm. Sr. Conselheiro Tolentino da seguinte fórma ao  
Exm. Barão de S. Gonçalo :

« Illm. e Exm. Sr. — Accuso a recepção do officio de  
« V. Ex. com data de hontem, em que na qualidade de  
« Vice-Presidente da Companhia da Estrada de Manga-  
« ratiba, me propõe que autorizando este governo á ad-  
« administração da Companhia a aceitar a proposta que  
« lhe faz Antonio Lourenço Torres de supprir os fundos  
« necessários para a conclusão do trapiche na Estação  
« do mar, com tanto que esta Provincia lhe garanta a  
« importancia de 97:957<sup>7</sup>536 réis por que já é credora  
« da mesma Companhia, e mais a differença até prefazer  
« 150:000<sup>0</sup>, que se obriga elle a supprir, pagando-se-lhe  
« por essa somma o juro que fôr convencionado, seja a  
« importancia desta garantia dividida ou do valor das  
« entradas com que tem ainda a Provincia de concor-  
« rer no caso de fazerem-se chamadas, ou do valor do  
« emprestimo já autorizado pela Assembléa Legislativa  
« Provincial, ou finalmente do valor em que fôr a es-  
« trada avaliada no caso de ser encampado o respectivo  
« contracto, porquanto no extremo em que se vê collo-  
« cada não póde essa administração marchar sem este  
« auxilio.

« Considerando semelhante proposta com a attenção  
« que me merece tenho a honra de responder a V. Ex.  
« que á vista dos graves embarços que pêão a admi-  
« nistração da Companhia nas providencias mais indis-

« pensaveis, como sejam as de concluir obras já muito  
« adiantadas, que paraudo no estado em que se achão,  
« impedirião por um lado que o publico se utilisasse das  
« vantagens que o trapiche começado lhe pôde propor-  
« cionar, e por outro que a empresa aggravasse ainda  
« mais a sua situação deixando sem prestimo nem lu-  
« cros os capitaes já invertidos nessa obra, *resolvi garan-*  
« *tir um empréstimo até a somma de 50:000* tomado no  
« *Banco do Brasil pela administração de que V. Ex. é digno*  
« *Vice-Presidente, para o exclusivo fim da conclusão do tra-*  
« *piche, e da parte da estrada entre a estação de S. João*  
« *do Principe e a outra parte da 2.ª Secção que se acha*  
« *construida, para unir toda a linha trabalhada, acei-*  
« *tando os meios de pagamento por V. Ex. propostos, quando*  
« se verifique qualquer das hypotheses figuradas.

« Parecendo-me esta resolução mais equitativa e eco-  
« nomica, do que a medida por V. Ex. proposta; mais  
« equitativa por isso que resultava da adopção desta uma  
« desigualdade na condição dos demais credores da  
« Companhia em relação ao mencionado Torres, que  
« não só melhorava o caracter do seu titulo de divida,  
« assim garantido excepcionalmente pela Provincia,  
« como fruiã por elle um juro aos outros não concedido,  
« não obstante a identidade e origem de todos esses ti-  
« tulos; e mais economica porque a Companhia em vez  
« de onerar-se, com injusta selecção do juro de uma  
« *somma de 150:000*, só o despende com a terça parte  
« della, ao passo que por outro lado é tambem menor a  
« responsabilidade da Provincia, ao que me cumpre  
« não desattender.

« Crendo ter assim remediado os actuaes embaraços  
« em que se acha a administração da Companhia aguardo  
« a solução de V. Ex.

« Prevaleço-me da occasião para reiterar a V. Ex. os  
« protestos de minha estima e alta consideração.

« Deus Guarde a V. Ex.—Palacio do Governo da Pro-  
« vincia do Rio de Janeiro em 8 de Outubro de 1858.  
« —Antonio Nicoláo Tolentino. — Sr. Vice-Presidente da  
« Companhia da Estrada de Mangaratiba. »

Recebido que foi este officio pelo Exm. Barão de S. Gonçalo conferenciou elle com os seus collegas, membros do Conselho Fiscal, e de cõmmum accordo responderão á Presidencia da Provincia que aceitavão o emprestimo de 50:000\$, sob a garantia do mesmo Governo. Desta sorte ficou concluido o negocio de que se tratava, faltando-lhe só que a Directoria da Fazenda Provincial aceitasse a letra, e a mandasse entregar á administração da Companhia para com ella levantar o emprestimo ajustado.

Antes porém de ser sacada e aceita a letra da Provincia para poder a Companhia levantar do Banco em que a descontasse a somma de 50:000\$, foi substituido na Presidencia da Provincia o Sr. Conselheiro Tolentino pelo Sr. Conselheiro João de Almeida Pereira.

Poucos dias depois da posse do novo Presidente procurou-o o Exm. Barão de S. Gonçalo, para rogar a S. Ex. que se dignasse ordenar á Directoria da Fazenda Provincial que lhe mandasse entregar a letra do emprestimo contractado e aceito pelo Governo, na fórma do seu officio de 8 de Outubro de 1858. O Sr. Conselheiro Almeida Pereira, porém, mostrou ignorar semelhante convenção official, e declarou ao Sr. Barão que ia mandar ouvir sobre a sua pretensão ao Director da Fazenda Provincial; e assim o fazendo, eis o que a respeito informou aquelle empregado:

« Nenhuma ordem existe nesta repartição relativa-  
« mente a esta pretensão, de que só agora tenho co-

« nhecimento. Tendo porém o Governo, como se vê  
« do officio junto, concedido á esta empresa a garantia  
« da Provincia para contrahir um emprestimo no Banco  
« do Brasil da quantia de 50:000 7 000 para ser appli-  
« cado ás obras alli mencionadas, e exigindo a Com-  
« panhia a effectiva garantia da Provincia para levantar  
« aquella somma do Banco do Brasil, entendo que se  
« não póde deixar de deferir, por ser de justiça a sua  
« pretensão, aceitando a Provincia por intermedio do  
« Thesoureiro desta Repartição a letra que houver de  
« sacar a empresa por aquella importancia, com o  
« prazo de seis mezes, logo que a Directoria assignar  
« nesta Repartição termo por que se obrigue a levar  
« em conta a mencionada quantia, quando se realizar  
« qualquer das hypotheses mencionadas no officio.

« Directoria da Fazenda Provincial do Rio de Ja-  
« neiro em 1.º de Abril de 1859.—Magalhães Calvete.»

Em vista da informação que acabei de transcrever, o Sr. Conselheiro Almeida Pereira ordenou por despacho de 5 daquelle mez, que na Directoria da Fazenda Provincial se procedesse de conformidade com o que tinha informado, aceitando-se a letra do emprestimo dos 50:000 7 000, depois de assignado o termo pela administração da Companhia da Estrada de Mangaratiba; e logo no dia 6 o Exm. Barão de S. Gonçalo, por si, e munido dos plenos poderes do Conselho Fiscal, assignou o termo exigido e apresentou a letra sacada pela administração da Companhia, a qual foi aceita pelo Thesoureiro das rendas provinciaes e descontada no Banco Rural e Hypothecario.

Até aqui só tem a notar-se a falta de communicação á Directoria da Fazenda Provincial, do compromisso tomado pelo Governo da Provincia, em officio de 8 de

Outubro de 1858, por quanto esta falta de communição revela que a Presidencia desejava conservar em segredo este seu acto, talvez temendo ser censurado, quando sendo elle de tão clara justiça nada devia receiar.

Mas tendo-se procedido pelo modo que acabei de historiar, na realização deste emprestimo de 50:000\$, que a Provincia fazia á Companhia da Estrada de Mangaratiba, quem poderia suppôr que por tal fórma se manobrasse, que no acto do vencimento da letra fossem pagos o seu capital e juros, não pela Provincia do Rio de Janeiro, mas pelo Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo e dignos membros do Conselho Fiscal, que para attenderem aos pedidos e ás promessas de beneficios futuros á Companhia, finalmente se resolvêrão a tomar o pagamento de semelhante letra sob a sua garantia individual? Pois isto aconteceu, como vou demonstrar fundado em documentos officiaes incontestaveis.

Ao Sr. Conselheiro João de Almeida Pereira succedeu na Presidencia da Provincia do Rio de Janeiro o Sr. Dr. Ignacio Francisco Silveira da Motta, que encarava o estado financeiro da mesma Provincia sob um aspecto aterrador, e por isso buscava por todos os meios ao seu alcance cercear as despezas decretadas, sem attender, que em muitos casos, é ser mais economico despender, que aferrolhar o dinheiro: quasi todas as obras ou ficárão paradas, ou tiverão grande córte nas suas consignações. Com um administrador possuido de semelhantes principios tinha o Exm. Barão de S. Gonçalo de tratar sobre os negocios da Estrada de Mangaratiba; calcule-se pois que grande trabalho, e que contradicções não teria de encontrar no desenvolvimento dos seus planos industriaes. Outro que não fôra este distincto e benemerito cidadão ter-se-

hia demittido da gerencia da Estrada de Mangaratiba; mas o Exm. Barão, que tem verdadeiro patriotismo, não trepidou sacrificar seus commodos ao bem publico, e proseguio em sua missão.

Approximava-se a época do vencimento da letra do emprestimo garantido pela Provincia á Companhia, e dirigindo-se o Exm. Barão ao Sr. Presidente da Provincia para tratar sobre negocios da mesma Companhia, taes forão os argumentos de S. Ex. sobre o estado embaraçoso em que se achava a sua Presidencia pelo máo estado das finanças da Provincia, e tão reiterados pedidos fez ao Sr. Barão de S. Gonçalo para que retirasse dos cofres provinciaes o pagamento dos 50:000 $\text{R}$  do emprestimo, promettendo sob sua palavra de cavalheiro que o Governo concorreria quanto lhe fosse possivel para que a empresa de Mangaratiba podesse liquidar-se sem prejuizo dos seus accionistas, que a final o Exm. Barão consultando os membros do Conselho Fiscal, e fazendo-lhes scientes das promessas do Sr. Dr. Silveira da Motta, resolvêrão em commum de tomar sobre si a responsabilidade e pagamento da letra aceita pela Provincia, e descontada no Banco Rural; e assim tendo convencionado dirigirão á Presidencia da Provincia o officio seguinte:

« Illm. e Exm. Sr.—Tendo o digno antecessor de  
« V. Ex. concedido á Companhia da Estrada de Man-  
« garatiba um credito de 50:000 $\text{R}$  a titulo de em-  
« prestimo, até que ella satisfizesse a obrigação que  
« assim contrahia com a Provincia nas tres hypotheses  
« figuradas na Portaria de 8 de Outubro do anno  
« proximo findo, que servio de base para esta ope-  
« ração, a administração da mesma Companhia sacou  
« uma letra na importancia dessa quantia contra a

« Thesouraria da Provincia em 6 de Abril do corrente anno.

« A somma alcançada por meio deste credito foi logo applicada ao pagamento de igual quantia que a Companhia devia ao Major Antonio Lourenço Torres, por supprimentos com que este a auxiliou para levar a effeito a construcção do trapiche e armazens na estação do mar (o que tudo consta da carta e recibos juntos por copia) os quaes se achão concluidos desde o dia 1.º de Março do corrente anno, presentando assim valiosos serviços á lavoura e augmentando não só o valor da propriedade da Companhia como tambem a sua receita.

« Esta foi a util e justa applicação que se deu á mencionada quantia, e aquelle a segura garantia que teve a Provincia para seu reembolso. »

« Havendo, porém, V. Ex. manifestado verbalmente á administração da Companhia as criticas circumstancias em que se achava a Provincia, e os sacrificios que seria necessario fazer para pagar a referida letra no seu vencimento, indicando ao mesmo tempo que accitaria como um serviço feito á Provincia, tomar ella a responsabilidade do pagamento; os membros que a compoem vem hoje declarar a V. Ex. que, não desejando por fórma alguma crear embarços á illustrada administração de V. Ex., tomão sobre si esta responsabilidade, compromettendo-se a pagar em seu vencimento no Banco Rural e Hypothecario, no qual foi descontada a importancia da dita letra, e assignar na respectiva repartição as declarações necessarias para inteira segurança, tanto da Provincia, como dos abaixo assignados, que não podem, nem devem prescindir de que fiquem as referidas obras e seus ren-

« dimentos a elles hypothecados, logo que tenham de  
« desembolsar aquella quantia.

« Tomando pessoalmente a responsabilidade deste  
« pagamento, a administração da Companhia da Estrada  
« da Mangaratiba acredita dar a V. Ex. uma prova  
« irrefragavel da solicitude com que procura satisfazer  
« os desejos de V. Ex. e de quanto almeja harmonisar  
« os interesses da Provincia com a necessidade inde-  
« clinavel a que se vio reduzida a Companhia da mais  
« bella estrada de rodagem do Imperio, por falta de  
« recursos que a completassem e a fizessem prosperar.

« Deus Guarde a V. Ex.—Escriptorio da Companhia  
« da Estrada de Mangaratiba em 9 de Junho de 1859.—  
« Illm. e Exm. Sr. Ignacio Francisco Silveira da Motta,  
« dignissimo Presidente da Provincia do Rio de Janeiro.  
« —Barão de S. Gonçalo, Vice-Presidente.—Os mem-  
« bros do Conselho fiscal, Antonio Joaquim Dias Braga,  
« Antonio da Rocha Miranda e Silva, Manoel Pinto  
« Torres Neves. »

E' por sem duvida um acto bem meritorio e rele-  
vante a deliberação tomada pelo Exm. Barão de S.  
Gonçalo, e seus dignos collegas membros do Conselho  
Fiscal; e só elle revela os bons desejos e o patriotismo  
com que tão distinctos cidadãos prestarão este serviço,  
gravando as suas fortunas em beneficio do bem publico,  
com o intuito de fazer marchar desempedida de diffi-  
culdades financeiras a administração do Exm. Sr. Sil-  
veira da Motta. Um rasgo de cavalheirismo desta ordem,  
merecia sem duvida que a Presidencia respondendo o  
officio da Directoria da Companhia fosse mais franca,  
e menos desconfiada; e muito principalmente quando  
em virtude de reiterados pedidos, e queixas verbaes de S.  
Ex. assim procederão o Exm. Barão de S. Gonçalo e seus

honrados collegas do Conselho Fiscal ; mas como se houve a Presidencia em resposta áquelle acto, é o que póde o leitor observar da Portaria que segue :

« Palacio da Presidencia da Provincia do Rio de Janeiro em 10 de Junho de 1859.

« Accuso o recebimento do officio que em data de  
« hontem me dirigio a Directoria da Companhia da  
« Estrada de Mangaratiba, composta dos Srs. Barão de  
« S. Gonçalo, Antonio Joaquim Dias Braga, Antonio  
« da Rocha Miranda e Silva, e Manoel Pinto Torres  
« Neves, Vice-Presidente e membros do respectivo Con-  
« selho Fiscal, declarando *que á vista das manifestações*  
« *desta Presidencia á cerca das criticas circumstancias em*  
« *que se acha a Provincia, e dos sacrificios que terá de*  
« *fazer para occorrer aos empenhos solemnemente con-*  
« *trahidos, sendo um destes o empréstimo de 50:000\$*  
« *que a dita Directoria levantou em virtude da con-*  
« *cessão feita em Portaria de 8 de Outubro do anno*  
« *proximo findo, os membros della concordão em respon-*  
« *sabilisar-se pessoalmente pelo pagamento da letra dessa*  
« *importancia, que a Directoria de Fazenda aceitou em*  
« *6 de Abril do corrente anno ao prazo de seis mezes,*  
« *e foi descontada no Banco Rural e Hypothecario ;*  
« *ficando desta fórma de nenhum effeito a referida Por-*  
« *taria de 8 de Outubro.*

« *Agradecendo á sobredita Directoria o accôrdo que*  
« *tomou, e a boa vontade com que ANNUIO AOS DESEJOS*  
« *DESTA PRESIDENCIA, e de não tornar mais embaraçoso*  
« *o estado financeiro da Provincia, communico-lhe que*  
« *expedi á repartição de Fazenda ordem para mandar*  
« *recolher a letra de que se trata, visto que a transacção*  
« *feita póde ser realizada de modo que não descanse sobre*  
« *o aceite, QUE ORA ESTÁ INUTILIZADO pela solemne decla-*

« *razão constante do mencionado officio de hontem; ou*  
« *então que a Directoria da mesma Companhia aceite*  
« *uma letra de igual quantia e de igual prazo, a favor da*  
« *Fazenda Provincial para ser trocada quando se vencer*  
« *aquella.*

« Convém portanto que os membros da Directoria  
« acima designados se entendão com o Director da  
« Fazenda para lavrarem-se os respectivos termos  
« nesta conformidade.— Ignacio Francisco Silveira da  
« Motta.»

Compare-se a fôrma, e redacção desta Portaria com a fôrma e redacção do officio dirigido ao Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo pelo Exm. Sr. Conselheiro Tolentino, e veja o leitor a immensa differença; sendo ainda mais digno de admirar-se, vêr que o Sr. Tolentino dirigindo o officio de 8 de Outubro de 1858 fazia um favor á Companhia da Estrada de Mangaratiba, e o Sr. Silveira da Motta respondia a um favor que á sua administração acabavão de tão generosa e cavalheiramente fazer o Exm. Barão de S. Gonçalo e os seus collegas do Conselho Fiscal.

O Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta parecia duvidar da boa fé dos Directores da Companhia da Estrada de Mangaratiba pela fôrma por que se exprimio na sua Portaria que acabei de transcrever; por quanto até queria que os Directores assignassem em garantia de sua promessa uma letra de igual valor da que foi aceita pela Thesouraria Provincial para ser trocada por esta no dia do seu vencimento: um tal procedimento não era digno da Presidencia da Provincia, nem devêra ser usado com cavalheiros que acabavão de sacrificar os seus interesses particulares para tirar das difficuldades em que se dizia achar o Sr. Dr. Silveira da Motta.

Outros que não fossem os distinctos Srs. Barão de S. Gonçalo e seus honrados collegas do Conselho Fiscal terião retirado a sua promessa, em vista da pouca consideração que acabavão de receber do Sr. Dr. Silveira da Motta, de quem aliás não erão subordinados para receber Portarias, e em termos tão pouco attenciosos; por quanto esse excentrico procedimento revelava o que mais tarde tinha de acontecer.

A despeito mesmo dessa mal alinhavada Portaria, o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo e os seus collegas da administração da Companhia, no dia do vencimento da letra aceita pela Thesouraria Provincial, a mandárão pagar pela casa bancaria dos Srs. Montenegro, Lima & C.<sup>a</sup>, na qual tomárão não só o valor do capital e juros da letra de 50:000\$000, como mais outras sommas no valor total de 70:000\$000 sob a sua responsabilidade individual, para saldar os encargos contrahidos pela Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Achava-se exonerado o Governo Provincial da responsabilidade da letra sacada pela Companhia, e aceita pela Thesouraria da Provincia, como se havia comprometido fazê-lo o Exm. Barão de S. Gonçalo, restava pois ao Exm. Sr. Dr. Ignacio Francisco Silveira da Motta dar cumprimento ao que, segundo consta, verbalmente tinha promettido ao Sr. Barão, mas só em boas palavras e promessas ficou esse negocio, como o demonstrarei mais adiante, e provarei com documentos authenticos.

Não devo porém terminar o presente capitulo sem chamar a attenção do leitor para este acto praticado pelos honrados cidadãos membros da Directoria da Estrada de Mangaratiba, o qual só por si prova que o Exm. Barão de S. Gonçalo, bem como os seus dignos collegas membros do Conselho Fiscal

procedião na direcção desta importante empresa, mais por dedicação ao paiz e por amor do progresso industrial, do que com vistas interesseiras de avultados dividendos de suas acções.

Eu me encho de prazer quando tenho de relatar actos d'esta natureza porque elles revelão que ainda ha no paiz verdadeiros amigos do bem publico e do progresso, que para o conseguirem applicão todos os seus serviços, e com elles os seus proprios capitaes, provando d'est'arte que ainda ha quem tenha verdadeiro e desinteressado patriotismo. Honra, pois, a tão distinctos cidadãos.

---

## CAPITULO XII.

### Continuação da Gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo.

« Il faut examiner si les idées que sont unies  
« dans notre esprit, le sont par une correspon-  
« dance naturelle ou par notre habitude de les  
« unir.»

Acabei no capitulo anterior de demonstrar por fórma clara e incontestavel o grande e ponderoso serviço prestado ao Governo Provincial pelo Exm. Barão de S. Gonçalo, e seus honrados collegas os Srs. Comendadores Antonio Joaquim Dias Braga, Antonio da Rocha Miranda e Silva, e Manoel Pinto Torres Neves, aceitando por fórma tão cavalheira e desinteressada a responsabilidade da letra de 50:000~~000~~, e desonerando a Provincia do seu pagamento, que aquelles distinctos cidadãos realizarão com os seus haveres particulares no dia do vencimento da mesma letra; despendendo não só a importancia della, mas tambem os premios vencidos, e os outros encargos contrahidos pela Companhia para levar a effeito a construcção do trapiche e conclusão da Estação do mar, o que tudo montou á somma de 70:000~~000~~; resta-me agora historiar os

factos anteriores e subseqüentes, que occasionarão este franco e relevante serviço da Companhia á Provincia.

Não só do officio de 9 de Junho de 1859 dirigido pelo Exm. Barão de S. Gonçalo e seus collegas do Conselho Fiscal á Presidencia da Provincia, como mesmo da portaria por esta dirigida á administração em resposta áquelle officio, claramente se vê, pois a Presidencia o confessa, que por *solicitações suas* tinha o Exm. Barão annuido com os seus collegas a tomarem a si a responsabilidade da letra de que se trata, a fim de desonerar a Provincia de paga-la no dia de seu vencimento, *o que era um relevante serviço, que o Exm. Sr. Dr. Ignacio Francisco Silveira da Motta reconhecia ser feito á sua administração*; pois bem: consignada assim esta declaração official, veja-se qual foi a compensação que recebeu a Companhia da Estrada de Mangaratiba *do grande sacrificio que individualmente fez a sua administração para tirar de embaraços a Presidencia do Exm. Sr. Silveira da Motta*; mas para que bem se aprecie em todas as suas phases este negocio, vou remontar-me á sua origem.

Sem entrar na apreciação das causas que motivarão o adiamento da Assembléa Provincial pelo Sr. Conselheiro Tolentino, bem como a sua substituição na Presidencia da Provincia do Rio de Janeiro pelo Sr. Conselheiro João de Almeida Pereira, sómente direi que achando-se funcionando a Assembléa que tinha sido adiada, apresentarão as commissões reunidas de Justiça Civil, Fazenda, e Obras Publicas o parecer seguinte, sobre os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba:

« As Commissões reunidas de Justiça Civil, Fazenda,  
« e Obras Publicas, a quem foi presente a represen-  
« tação da administração da Companhia da Estrada de

« Mangaratiba, em que pede a execução immediata  
« da Lei n.º 1.049 de 30 de Outubro de 1857, ou a  
« rescisão e encampação do respectivo contracto, exami-  
« nando attentamente a materia reconheceu :

« 1.º Que não tendo sido a primeira, e anterior  
« administração da Companhia sufficientemente cuida-  
« dosa no cumprimento de seus deveres, e nem havendo  
« á semelhante empresa precedido calculos exactos  
« para bem comprehender a tarefa custosa a que se  
« propunha, trouxe isto á Companhia graves embaraços  
« financeiros, os quaes, *a despeito dos bons desejos,*  
« *perseverança e actividade da actual administração* não  
« tem desaparecido, e pelo contrario cada vez mais  
« se tornárão difficeis e insuperaveis.

« 2.º Que conhecendo a Assembléa o estado de tal  
« empresa, mandando examinar os seus negocios por  
« uma commissão sua e especialmente para isso no-  
« meada, e verificando ser infelizmente verdadeiro  
« quanto se dizia da situação da Companhia, entendeu  
« ainda poder anima-la, e continuar-lhe a vida, con-  
« cedendo-lhe o favor constante da Lei n.º 1.049  
« de 30 de Outubro de 1857, que consistia em ga-  
« rantia de um emprestimo de 1.000:000 \$000, e  
« de juros de 7 % sobre o capital spendido *bona*  
« *fide*, não excedendo o valor de 2.400:000 \$000,  
« providenciando-se contra alguns defeitos dos estatutos  
« respectivos, os quaes até então davão ao Presidente  
« da Companhia poderes discricionarios.

« 3.º Que esta Lei deixou de ser cumprida pela Presi-  
« dencia da Provincia pelas razões constantes do rela-  
« torio que á Assembléa foi apresentado no presente  
« anno, e que recapituladas são que na occasião da  
« promulgação da citada Lei se suppunha ser a divida

« passiva da Companhia da importancia de cerca de  
« 700:000 ~~7~~000, e que assim se havia calculado que  
« com o emprestimo se saldariao as contas até  
« então, podendo com o resto tratar ella da con-  
« tinuação da estrada, cousa absolutamente necessaria,  
« visto como só assim dará ella mais vantajoso ren-  
« dimento; entretanto verificou-se que a dita divida  
« se elevava ( em liquidação feita em 30 de Abril do  
« corrente anno ) a 1.032:040 ~~7~~265 réis, os quaes  
« juntos ao valor de acções realizadas na importancia  
« de 1.162:500 ~~7~~000 dão a quantia de 2.194:540 ~~7~~265;  
« todos absorvidos nas despezas da 1.<sup>a</sup> Secção, que  
« apenas comprehende a extensão de 12.750 braças  
« (4 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> leguas), e que sendo assim, não remediando  
« cousa alguma o emprestimo de 1.000:000 ~~7~~000, fi-  
« caria a Companhia na mesma impossibilidade de  
« proseguir nos seus trabalhos, e a intenção do Poder  
« Legislativo Provincial por tal modo illudida; porquanto  
« inutil se tornaria o favor outorgado; e que se não re-  
« mediando o estado de finanças da Companhia, e nem  
« podendo ella continuar nos seus trabalhos, os 7 %  
« garantidos ao capital despendido se tornariao im-  
« proficuos sem se obterem os desejados resultados,  
« que não podem ser outros que o concluir-se a estrada  
« encarregada á empresa.

« Apreciando tudo isto, e o mais que consta do re-  
« latorio junto á representação, onde se mostra que  
« os rendimentos actuaes da Companhia são insuffi-  
« cientes para o custeio da estrada e estações, e pa-  
« gamento de juros de sua divida, entendem as com-  
« missões que bem e prudentemente procedeu a Pre-  
« sidencia da Provincia não usando da autorisação da  
« citada lei n.º 1.049.

« Entretanto conhecem as commissões, em vista dos  
« documentos agora apresentados, e do mais que a  
« respeito do negocio consta na Secretaria desta As-  
« sembléa :

« 1.º Que a existencia da empresa provém da exe-  
« cução de uma lei que a autorisou.

« 2.º Que se culpa houve da empresa em não es-  
« tudar previamente a materia de que se pretendia  
« occupar, *igual culpa, senão maior, foi da Presidencia*  
« *da Provincia* por não se ter prevenido de dados ne-  
« cessarios para calcular a probabilidade do effeito de  
« uma obra tão importante, e que jámais deveria  
« ser contractada senão em presença de documentos  
« certos e irrecusaveis em bem da segurança da Pro-  
« vincia.

« 3.º Que o que se acha feito da estrada de Man-  
« garatiba, *não só é perfeito como que se não pôde desejar*  
« *melhor.*

« 4.º Que achando-se a Companhia sem possibilidade  
« de progredir em seus trabalhos, e nem se lhe podendo  
« fazer novos favores, os quaes apenas importarião um  
« sacrificio dos dinheiros provinciaes, sem que reme-  
« diasse o máo estado a que se acha reduzida a mesma  
« Companhia, *é vantajoso á Provincia tomar á si quanto*  
« *antes os trabalhos feitos na mencionada estrada, indem-*  
« *nizando a Companhia das despezas do custo justo e real*  
« *dos mesmos trabalhos, rescindindo o contracto respectivo.*

« Nestes termos votão as commissões pela revogação  
« da lei n.º 1.049 de 1857, e pela rescisão e encampa-  
« ção do contracto celebrado com a Companhia da Es-  
« trada de Mangaratiba; e para que assim resolva offe-  
« recem á consideração da Assembléa o seguinte pro-  
« jecto: »

O projecto apresentado pelas commissões depois de submettido á discussão da Assembléa soffreu diversas emendas, sendo a final votado, o que se segue:

« A Assembléa Legislativa da Provincia do Rio de Janeiro resolve:

« Art. 1.º Fica o Presidente da Provincia autorizado para:

« § 1.º Encampar o contracto de 26 de Fevereiro de 1855, concernente á construcção da Estrada de Mangaratiba.

« § 2.º Pagar o valor dos trabalhos executados, no seu estado actual e sem attenção ao que custarão, cingindo-se ao arbitramento a que procederem peritos de nomeação do Governo e da Companhia.

« § 3.º Fazer qualquer operação de credito, inclusive emissão de Apolices da Divida Publica Provincial, a fim de pagar á Companhia a quantia liquidada, deduzida a importancia proporcional á que a Provincia houver despendido com a empresa como accionista, ou por outro titulo.

« Art. 2.º São revogadas as disposições em contrario, e a lei n.º 1.049 de 30 de Outubro de 1857.

« Paço da Assembléa Provincial, 28 de Janeiro de 1859. »

O parecer que acabei de transcrever demonstra até a evidencia o estado precario em que se achava collocada a Companhia da Estrada de Mangaratiba, e faz reconhecer que na consciencia da Assembléa Provincial dominava a idéa de que o Governo da Provincia tomasse a si aquella empresa, que a elle e não a particulares cumpria custear; mas subindo a lei votada á sancção da presidencia, esta protellando a questão, porque não podia negar os factos existentes, tornou a devolve-la á Assembléa para que a

modificasse em uma de suas partes, que nada tinha de essencial, como vou demonstrar transcrevendo essas razões, pelas quaes se recusava a sancção da lei.

« Nenhuma consideração teria que oppôr á presente  
« resolução, se não viessem nella as seguintes palavras  
« —segundo o arbitramento a que procederem os peritos de  
« nomeação do Governo e da Companhia—porquanto não  
« desconheço a importancia da Estrada de Mangaratiba  
« e a solidez de suas construcções, nem estou tambem  
« longe dos desejos manifestados pela Assembléa Legis-  
« lativa Provincial de favorecer a Companhia daquella  
« estrada, tanto quanto fôr consentaneo com os legi-  
« timos interesses da Provincia.

« Entendo, porém, que sendo a concessão dos favores  
« feitos pela Provincia, deve ella ficar com melhores di-  
« reitos, e não sujeitar-se ás mesmas obrigações restrictas  
« que a Companhia, nem á decisão definitiva de peritos  
« em uma questão tão seria e grave, para cuja solução  
« final tem de despende-se importantes quantias. Se  
« ao menos coubesse á presidencia o direito de não accitar  
« o arbitramento, quando o julgasse contrario aos interesses  
« reaes da Provincia, não teria a menor duvida em sancção-  
« nar a resolução, porque reconheço, que é no accordo  
« e harmonia entre a Assembléa Legislativa Provincial e  
« a presidencia, que assenta o bem da Provincia.

« Daquellas ultimas palavras porém da resolução no  
« § 2.º deduzo, que feita a encampação do contracto, e  
« nomeados peritos, nada mais tem que ver o Governo  
« com a solução da questão, ficando apenas adstricto á  
« obrigação de pagar as quantias em que forem arbitradas  
« pelos peritos os trabalhos executados.

« Esta irresponsabilidade, de que fica armado o Pre-  
« sidente, pôde ser útil ao individuo que exerça aquellas

« funções, mas não pôde convir á Provincia, que justa-  
« mente no ponto mais importante da questão fica com  
« um recurso menos, e um recurso ponderoso, porque o  
« Presidente da Provincia tem um futuro e uma reputa-  
« ção a zelar, e a responsabilidade perante a opinião  
« publica e perante a lei.

« Accresce ainda, que a presente resolução tende a es-  
« tabelecer uma regra, e por isto deve ser bem conside-  
« rada. Estabelecido o precedente, qualquer Companhia  
« que no futuro se achar em identicas circumstancias,  
« e precisar da intervenção dos cofres Provinciaes para  
« salvar, senão todos, parte de seus capitaes compro-  
« mettidos pela má gestão dos seus negocios, virá soli-  
« citar o mesmo beneficio, e nesse momento a logica  
« exigirá o que é della, e os que uma vez aceitarão o  
« principio, não poderão recuar diante de sua applicação,  
« sem detrimento da sua coherência.

« Em vista destas razões a Assembléa Legislativa Pro-  
« vincial, com o criterio que a distingue, considerando  
« de novo a questão resolverá como entender mais justo  
« e conveniente.

« Palacio do Governo da Provincia do Rio de Janeiro,  
« 6 de Fevereiro de 1859.—João de Almeida Pereira  
« Filho. »

A precisão historica me obriga a fazer algumas bre-  
vissimas considerações sobre as razões produzidas pelo  
Sr. Conselheiro Almeida Pereira para em vista dellas  
deixar de sancionar a lei mandando encampar o con-  
tracto da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

O Sr. Conselheiro Almeida Pereira confessa no seu  
arrazoado *a importancia da estrada e a solidez de suas  
construcções, e nem mesmo está longe dos desejos manifes-  
tados pela Assembléa;* mas nega-se á sancção da lei por-

que no § 2.º se determina que seja pago o valor do trabalho feito—*segundo o arbitramento a que procederem os peritos de nomeação do Governo e da Companhia*— porque faz S. Ex. por acreditar que esta condição lhe tolhia o direito *de aceitar o arbitramento quando o julgasse contrario aos interesses reaes da Provincia!*...

Ora o Sr. Conselheiro versado como é em materia de direito administrativo, não podia crer naquillo que pretendia fazer acreditar aos outros; pois que sendo a Presidencia da Provincia a autoridade que devia mandar fazer o pagamento, quem lhe tolhia o direito de recusa-lo, quando reconhecesse que elle era doloso, ou lesivo aos interesses reaes da Provincia?

A prelecção que S. Ex. fez sobre a irresponsabilidade em que a lei collocava o Presidente que a tivesse de executar, é sem duvida bem inconveniente; porque parece que o Sr. Conselheiro suppõe nos administradores que o tivessem de substituir aquillo que S. Ex. era incapaz de praticar.

Nenhuma das razões produzidas pelo Sr. Conselheiro Almeida Pereira para a não sancção da Lei, tem aquelle peso que um caso tão grave pedia; e muito menos procede a ponderação de que a Assembléa ia abrir um precedente, e que todos que votárão pela lei, que não queria sancionar, terião de votar pelas leis semelhantes que se apresentassem, para não offenderem a coherencia de principios: deste raciocinio deduzo que não se deve auxiliar uma obra útil para não se auxiliarem outras obras semelhantes: esse principio em absoluto implica absurdo, e os absurdos não constituem regra, ou direito.

Parece que se S. Ex. deixou de sancionar a lei foi porque della não deduzia um só ponto em que podesse firmar-se para não executa-la, e por isso vendo que só

se lhe concedia o arbitrio razoavel, devolve-a á Assembléa Provincial a fim de reconsidera-la, e assim vêr se podia fazer com que não se realizasse o encampamento da Companhia da Estrada de Mangaratiba; e isto a final conseguiu S. Ex.

Releve o Sr. Conselheiro Almeida Pereira se assim me expriço em referencia á sua administração da Provincia do Rio de Janeiro, pois na qualidade em que me colloquei de historiador da Estrada de Mangaratiba, é minha intenção só dizer a verdade sem declinar para a direita ou esquerda por encontrar no meu caminho nomes sonoros e prestigiosos, porque no meu constante habito de proceder tenho como regra invariavel respeitar a todos, porém a cima de todos respeitar a verdade.

Dir-se-ha porém, o que lucrava o Sr. Conselheiro Almeida Pereira em sacrificar a Companhia da Estrada de Mangaratiba; e em verdade esta objecção faz grande peso em meu espirito; com tudo outros, que não eu, responderão satisfactoriamente a esta questão.

O meu honradissimo e distincto amigo o Sr. Dr. Joaquim Manoel de Macedo, no seu memoravel discurso pronunciado na sessão da Assembléa Legislativa Provincial de 13 de Outubro de 1859, pôz patente, e provou até a evidencia, baseado em documentos officiaes, que n'aquella época em que o Sr. Conselheiro João de Almeida Pereira, se achava tão prevenido contra a Companhia da Estrada de Mangaratiba, e nenhuma concessão lhe queria fazer; conservava-se placido e bem disposto em referencia a outros negocios de não menor importancia.

Ha uma parte do discurso do meu amigo que julgo indispensavel que o eleitor a consulte porque me parece

que de alguma fôrma responderia á objecção de que me estou occupando.

E' consequente pois, em vista do discurso citado, que se fosse encampado o contracto da Companhia da Estrada de Mangaratiba, algumas centenas de contos de réis terião de ser applicadas ao pagamento das obras de pedra e cal feitas n'aquella estrada; e consequentemente essas sommas que se gästassem na primeira estrada de rodagem do Brasil, podião ir offender as imprescindiveis escavações, limpezas e conservações do canal de que o meu amigo se occupou em analysar.

Não sei se o discurso do meu distincto amigo responderia cabalmente á objecção; mas o que sei é, que o Projecto de Lei de 28 de Janeiro de 1859 foi desenvolvido á Assembléa para reconsidera-lo, embora o Sr. Conselheiro Almeida Pereira confessasse que—*nem mesmo estava longe dos desejos manifestados pela Assembléa*—; e a Companhia de Mangaratiba ainda teve de soffrer em seus interesses com esta decisão da Presidencia.

Achavão-se os negocios da Companhia neste pé quando foi substituido o Exm. Sr. Conselheiro João de Almeida Pereira na presidencia da Provincia do Rio de Janeiro pelo seu honradissimo cunhado o Exm. Sr. Dr. Ignacio Francisco Silveira da Motta, que sem duvida devia seguir os mesmos principios de seu antecessor em referencia principalmente aos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba; e assim aconteceu.

A reluctancia que a Companhia de Mangaratiba encontrou da parte do Governo Provincial desde o celebre parecer da commissão de contas apresentado na sessão da Assembléa Geral dos seus Accionistas de 27 de Maio de 1857, não fazia desanimar o Exm. Barão de S. Gon-

galo, que desenvolvia a maior actividade possível no desempenho de sua gerencia.

Ainda depois de ter o Sr. Conselheiro Almeida Pereira negado a sua sancção ao Projecto e Resolução da Assembléa Provincial mandando encampar o contracto de 26 de Fevereiro de 1855, o Exm. Barão de S. Gonçalo e seus honrados collegas do Conselho Fiscal tomavão sob sua responsabilidade pessoal o pagamento da letra de 50:000 ~~7~~ 000 aceita pela Thesouraria Provincial, para com aquella somma se construir o trapiche e concluir a Estação do mar; mas porque assim procedia tão cavalheiramente a administração da Companhia para com o Governo Provincial, que tantos entaves oppunha á garantia do juro minimo de 7 %, que uma lei tinha decretado em favor do capital empregado ?!

A direcção da Companhia tomou sob sua responsabilidade individual aquelle pagamento fiada na palavra do Presidente da Provincia de que nenhum obstaculo opporia á passagem da Resolução concedendo o encampamento do contracto de 26 de Fevereiro de 1855, fazendo-se nella a modificação indicada pelo seu antecessor; fiado pois o Exm. Barão de S. Gonçalo na palavra do Exm. Sr. Silveira da Motta, fez com que seus collegas do Conselho Fiscal com elle tomassem semelhante responsabilidade. A Directoria cumprio sua palavra, mas a presidencia illudio o prometido como passo a demonstrar.

Reunida novamente a Assembléa Provincial, em sessão ordinaria, no mez de Setembro de 1859, a commissão de Justiça Civil, Guarda da Constituição e das Leis, a quem foi submettida a Resolução reenviada pela Presidencia apresentou o seu parecer de conformidade com

a opinião do Governo, e fez no projecto de lei de 28 de Janeiro do mesmo anno a alteração indicada.

Antes porém dizia o Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta no seu relatorio á Assembléa Provincial o seguinte sobre a Estrada de Mangaratiba :

« A não saucção da resolução desta Assembléa, que  
« autorisava a encampação do contracto celebrado com  
« a Companhia empresaria desta estrada, collocou as  
« cousas no mesmo pé em que se achavão anteriormente.

« É minha intenção ir pessoalmente verificar o estado  
« das obras feitas pela Companhia, e colher informa-  
« ções, que habilitem a formar um juizo seguro ácerca  
« das medidas, que convenha tomar para acautelar as  
« avultadas quantias, com que os cofres Provinciaes tem  
« concorrido para esta empresa: o pouco tempo, porém  
« de minha administração, e a necessidade de inteiri-  
« rar-me de outros negocios para poder cumprir o pre-  
« ceito da lei, apresentando-vos este relatorio; não me  
« permitirão por ora realizar aquella intenção.

« Não posso, por isso, ministrar-vos nesta occasião  
« esclarecimentos a respeito desta estrada, limitando-me  
« a informar-vos que constando-me estar a Provincia  
« obrigada ao pagamento de uma letra do valor de  
« 50:000\$, que, em virtude da concessão feita em por-  
« taria de 8 de Outubro do anno passado, aceitou á  
« mesma Companhia em 6 de Abril do corrente, com  
« o prazo de seis mezes, e foi descontada no Banco Rural  
« Hypothecario, *consequi que os membros do Conselho Di-  
« rector daquella Companhia de BOM GRADO se prestassem  
« a tomar a responsabilidade pessoal do mencionado pa-  
« gamento ficando della exonerados os cofres Provinciaes.*»

Os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba, de que havião relatorios impressos e parçecres das suas

commissões de contas, informações dos Fiscaes nomeados pelo Governo Provincial para presidir as suas Assembléas, e bem assim informações do Director das rendas Provinciaes, e até um inquerito da commissão para esse fim nomeada pela Assembléa Provincial, não erão em Agosto de 1858 bem conhecidos do Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta, e sobre taes negocios ainda não podia formar um juizo, e tencionava ir pessoalmente a Mangaratiba inspeccionar as obras feitas pela Companhia na sua estrada! É isto bem admiravel, e muito mais sabendo-se que o Sr. Dr. Silveira da Motta é legista e não mathematico! porquanto revela este trecho de seu relatorio que, ou S. Ex. não pesou bem o alcance de suas palavras, ou então nenhum conceito lhe merecião os relatorios dos engenheiros, que por ordem do Governo inspeccionárão aquella estrada.

Vem a proposito narrar um dito chistoso do meu amigo o Sr. Dr. Guilherme S. de Capanema, por occasião de conversarmos sobre este assumpto; disse-me este meu amigo: pois você não sabe que as duas profissões que mais abundão no nosso paiz são de Medicos e de Engenheiros! olhe, todos receiptão mal alguém se queixa de algum incommodo; assim como todos censurão as machinas que vêem e os edificios que observão; pelo que para mim é principio corrente que no Brasil ha grande numero de Medicos e Engenheiros. O meu amigo tem toda razão, e a prova parece estar no relatorio do Exm. Sr. Silveira da Motta.

Reatando de novo o proseguimento deste historico com os factos já narrados, cumpre declarar que tendo a commissão de Justiça Civil, Guarda da Constituição e das Leis modificado a redacção do § 2.º do art. 1.º da Resolução de 28 de Janeiro de 1859, foi ella con-

vertida em lei, e sancionada pelo Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta em data de 27 de Agosto do mesmo anno, sob n.º 1.132: Eis essa lei na sua integra.

### **Decreto n.º 1.132.**

« Art. 1.º Fica o Presidente da Provincia autorizado  
« para :

« § 1.º Encampar o contracto de 26 de Fevereiro de  
« 1855 concernente á construcção da Estrada Manga-  
« ratiba.

« § 2.º Pagar o valor dos trabalhos executados no  
« seu estado actual e sem attenção ao que custarão,  
« *segundo a avaliação a que o Governo mandar proceder e*  
« *aprovar.*

« § 3.º Fazer qualquer operação de credito inclusive  
« emissão de apolices da divida publica Provincial, a fim  
« de pagar á Companhia a quantia liquidada, deduzida  
« a importancia proporcional á que a Provincia houver  
« despendido com a empresa como Accionista ou por outro  
« titulo.

« Art. 2.º São revogadas as disposições em contrario,  
« e a lei n.º 1.049 de 30 de Outubro de 1857.»

Sancionada esta lei, tinha, é verdade, cumprido em parte o Sr. Dr. Silveira da Motta a sua palavra hypothecada á administração da Companhia da Estrada de Mangaratiba, para que esta tomasse sob sua responsabilidade pessoal o pagamento da letra de 50:000 ~~7~~ 000 aceita pela Thesouraria da Provincia, mas não concluido a promessa feita sob sua fé de cavalheiro, e como Presidente da Provincia, por quanto restava fazer executar a mesma lei, e isto é o que não fez o Sr. Dr. Silveira da

Motta, porque só mandou avaliar as obras feitas, na proximidade da abertura a da Assembléa, e nem foi por si verificar as construcções da estrada, como annunciára á Assembléa no seu relatorio, cujo trecho já ficou transcripto; e assim deixou passar um anno sem nada deliberar a respeito o Governo Provincial, até que foi aberta a sessão ordinaria da Assembléa Legislativa da Provincia do anno de 1860, e em seu relatorio dizia o Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta a respeito da Estrada de Mangaratiba, o seguinte:

« Para que possa resolver ácerca da execução da Lei  
« n.º 1.132 de 27 de Agosto do anno passado, que  
« autorisa a encampação do contracto de 26 de Fevereiro  
« de 1855, celebrado para a construcção desta estrada  
« expedi em 4 de Abril ultimo ordem ao Director das  
« obras publicas a fim de que, por meio de um exame  
« da sua repartição, colhesse informações sufficientes  
« ácerca da importancia commercial, que deve ligar a  
« dita estrada, e do valor actual dos trabalhos nella  
« executados, e ministrasse todos os dados necessarios  
« para com perfeito conhecimento de causa tomar a  
« Presidencia a medida que parecer conveniente a res-  
« peito do uso daquella autorisação.

« Occupado o Director das obras publicas com outros  
« objectos urgentes do serviço a seu cargo, ainda não  
« pôde cumprir esta ordem, mas espero que o faça  
« brevemente.»

É sem duvida para lamentar-se que no nosso paiz a lei seja quasi sempre illudida, primeiramente por aquelles a quem mais cumpria reverencia-la: está escripto no relatorio do Exm. Sr. Silveira da Motta um trecho, que de certo se mais respeitasse a lei que havia sancionado não o escreveria.

Pois assim se entregão ao abandono os interesses de uma associação? Pois assim procede um Governo que quer moralisar o povo?! De certo que é para lamentar-se, que cidadãos tão altamente collocados tenham em tão pouca conta os importantes negocios que administram, e em tão pouco apreço a opinião publica, a qual muito lhes cumpria respeitar.

Desta maneira procedia o Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta, porque quando sancionou a lei já tinha prevenido sem duvida que podia entender como lhe aprouvesse a redacção do § 2.º do art. 1.º da lei n. 1.132 de 27 de Agosto de 1859, visto que o final desse paragrapho assim era concebido: . . . *segundo a avaliação a que o Governo mandar proceder e approvar*. Parece que foi assim redigida esta disposição para ficar ao arbitrio da Presidencia da Provincia mandar avaliar as obras da 1.ª Secção, quando bem lhe parecesse, e ainda mais para deixar de approvar essa avaliação mesmo depois de feita. Não será talvez esse o pensamento do legislador, e nem mesmo essa a intenção do Governo, porém os factos subseqüentes prestão-se a esta conclusão.

Ainda mais: o que tinha que ver o Exm. Sr. Silveira da Motta com a importancia commercial do porto de Mangaratiba, para entrar em linha de conta na avaliação das obras da 1.ª Secção entre aquelle porto e S. João do Principe? Não tinha o poder competente decretado uma lei autorisando o Governo da Provincia a contractar naquelle lugar com quem melhores condições offercesse a factura de uma estrada de rodagem até a cidade da Barra Mansa? Não existe essa lei na collecção, sob n. 724 e data de 25 de Outubro de 1854? Não foi em virtude dessa lei que o honrado Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza contractou e assignou com o Sr. Desembargador Joaquim

José Pacheco em 26 de Fevereiro de 1855 a construção da Estrada de Mangaratiba? Sim, tudo isto existe; mas era preciso dizer-se alguma coisa á Assembléa Provincial, que pelo menos parecesse coonestar o procedimento da Presidencia, que assim deixava de dar cumprimento á lei que tinha sancionado; e desta sorte se ganhava o tempo necessario para a conclusão do drama em representação: isto é uma dura e amarga verdade mas sou forçado a dizer-la.

O projecto de lei de 28 de Julho de 1860, que foi promptamente sancionado sob n.º 1.182, explica satisfactoriamente todas as demoras havidas para a encampação do contracto de 26 de Fevereiro de 1855. Nenhum obstaculo houve porém para que o Exm. Sr. Dr. Ignacio Francisco Silveira da Motta expedisse a sua decisão de 31 de Julho de 1858 sobre um contracto não menos importante, contra o qual mil reclamações tinham-se levantado na Assembléa Provincial.

Parece que bem e judiciosamente procedeu o Exm. Sr. Silveira da Motta rescindindo um contracto tão *bem e perfeitamente* cumprido, como o demonstrou o Sr. Halfeld no relatorio citado pelo meu illustre amigo o Sr. Dr. Macedo.

«E demais, é um principio corrente e sabido: que a caridade bem ordenada deve começar por casa. Longe de mim fazer allusões a ninguem; esta citação tem por fim pôr termo ao presente capitulo, mas não a este historico, que contra as minhas intenções se tem por demais alongado, visto que é indispensavel narrar todos os factos occorridos a fim de que fiquem patentes as causas que motivarão a fallencia da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

---

## CAPITULO XIII.

### **Desfecho da administração do Exm. Barão de S. Gonçalo.**

« De toutes les vérités, les plus utiles sont  
« celles qui nous apprennent à connaître nous,  
« nos semblables et nos devoirs. »

Calcule-se qual seria o dissabor por que passou o Exm. Barão de S. Gonçalo vendo que se tinha abusado de sua boa fé, e que com promessas vans o havia iludido o Governo Provincial, o qual promettendo-lhe não se oppôr á passagem da lei de encampação do contracto de 26 de Fevereiro de 1855, conseguira da administração da Companhia da Estrada de Mangaratiba tomar a responsabilidade pessoal, e pagar a letra de 50:000\$ aceita pela Thesouraria Provincial em 6 de Abril de 1859. Custava mesmo ao Exm. Barão a acreditar na realidade de um facto, que tanto deslustrava o character de um funcionario publico, tão altamente collocado.

Assim que constou no publico que tinha sido sancionada a lei n.º 1.182 de 28 de Julho de 1860, que derogava a de n.º 1.132 de 27 de Agosto de 1859 foi geral o desanimo dos accionistas e credores da empresa

da Estrada de Mangaratiba, porque por esta fórma vão submergir-se a ultima taboa de salvação que lhes restava.

Era geral em todos os circulos o murmurio que se levantava contra semelhante lei, e muito principalmente contra o Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta, por quanto corria como certo que S. Ex. tinha empregado rogos e promessas para com os Deputados Provinciaes a fim de que fosse quanto antes votada essa lei exterminadora da fortuna dos accionistas e credores da Companhia da Estrada de Mangaratiba; e até isso se disse na propria Assembléa Provincial.

Não tenho pretensões de economista, mas estou convencido que toda vez que um Administrador concorrer para que se deixem de fazer as despezas com melhoramentos necessarios ao desenvolvimento do paiz commette um grave erro. O grande e principal merito do economista não se cifra em despender menos, mas sim em despender convenientemente: toda a despeza da qual resulte um beneficio publico deve ser feita porque é justificavel e productiva.

A Estrada de Mangaratiba se fosse auxiliada para construir-se a 2.<sup>a</sup> Secção até o — Rancho dos Negros — traria grandes beneficios para os diversos municipios situados ao sul da Provincia do Rio de Janeiro, e conseguintemente faria crescer as rendas provinciaes.

Se porém o Governo entendia, que não convinha continuar-se semelhante estrada devia rescindir o contracto assignado em 26 de Fevereiro de 1855 em virtude de uma lei: proceder de outra maneira era violar os direitos adquiridos com o abuso de um poder, que tudo poderá ser, menos justo e legal. O facto, porém, foi consumado pela administração do Exm. Sr. Silveira da Motta, que

em sua profunda sabedoria entendeu que ser economico é não despendar mesmo o necessario! . . . .

Esgotado este recurso com que contava a Companhia da Estrada de Mangaratiba nenhum outro lhe restava, por quanto ainda que a sua representação dirigida á Assembléa Geral Legislativa tivesse obtido uma boa informação das commissões a que a Camara dos Deputados a submetteu nisso tinha ficado, e nenhum andamento se lhe tinha dado, e era de prever que em vista do procedimento da Presidencia da Provincia nada conseguisse a empresa de Mangaratiba do Corpo Legislativo do Imperio: assim pois tocava a Companhia á sua grande crise, e força era curvar-se ás consequencias della resultantes.

A firma Commercial Bosisio & Canessa, e outros credores de sommas avultadas da Companhia da Estrada de Mangaratiba, dirigirão-se á administração exigindo serem embolsados de seus debitos, e por mais que se esforçasse o Exm. Barão de S. Gonçalo em convencê-los que devião esperar, porque a Companhia não tinha nenhum recurso de que lançar mão para pagar-lhes, elles recalitrarão, e inconsideradamente, e mal aconselhados requerêrão a abertura da fallencia da Companhia, a qual em 13 de Outubro de 1860 foi sancionada por sentença do Juizo Commercial da 1.<sup>a</sup> Vara desta Côrte.

Sendo minha intenção tratar na terceira parte deste historico da fallencia da Companhia da Estrada de Mangaratiba, e dos meios que julgo mais adoptaveis para a sua liquidação, nada direi agora sobre este ponto, e passarei a occupar-me da demonstração das despezas feitas pela gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo desde que tomou conta da administração, auxi-

liado pelo Conselho Fiscal, até a época em que interveio nos negocios da Companhia o Juizo Commercial.

A administração do Exm. Barão de S. Gonçalo teve começo legal no 1.º de Agosto de 1857, e durante a sua gestão effectuou as obras da 1.ª Secção da Estrada que se reduzem ás seguintes:

Conclusão dos pegões e construcção do arco da grande ponte do Ribeirão das Lages; conclusão da grande estação de S. João do Principe; construcção do trapiche, e conclusão dos grandes armazens da estação do mar; factura da meia legoa da estrada desde o sacco até a Villa de Mangaratiba; capeamento da maior parte da extensão dos paredões lateraes da Estrada; e, finalmente, factura de alguns aterros e outras obras de menor importancia, porém necessarias, para o estado de completo acabamento da 1.ª Secção.

Além destas obras, executou o traço da 2.ª Secção em toda a sua extensão, que se eleva a 16.500 braças, e fez toda a extensão da estrada que medeia entre a Villa de S. João do Principe e a fazenda denominada da Olaria, que comprehende um espaço de 400 braças, construindo ainda mais 100 braças de estrada para ligar as obras da 1.ª com as da 2.ª Secção.

E' portanto evidente que a administração do Exm. Barão de S. Gonçalo, ainda mesmo em constante lucta com milhares de difficuldades provenientes de falta de meios pecuniarios, fez grande porção de obras, as quaes se reconhece á simples vista que forão economicamente administradas; por quanto tudo isto foi realizado com os poucos capitaes que recebeu por emprestimo, e sem augmentar sensivelmente a divida da Companhia, tendo sido além disso a maior parte do emprestimo contra-

hido no Banco Rural applicado ao pagamento da divida que se liquidou relativa á primeira administração.

Vou pois apresentar o balanço geral do debito e credito da administração do Exm. Barão de S. Gonçalo, a fim de que bem se possa apreciar a economia com que se houve nas despezas realizadas durante a sua gerencia, que comprehende o espaço decorrido desde o 1.º de Agosto de 1857 até 13 de Outubro de 1860.

Desde já antevejo as censuras que se me hão de dirigir pelas muitas repetições que se encontram neste escripto; mas devo confessar, que por mais que me tenha esforçado para evitar semelhantes repetições não me tem sido possível, por que a ordem das ideias e dos argumentos se referem ao mesmo fim, e consequentemente, ainda não querendo, reproduzem-se os mesmos factos.

Demais este escripto é simplesmente um historico analytical, e não um romance imaginario, no qual o seu autor póde fantasiar a seu arbitrio. Nem mesmo nutro a menor pretensão de apresentar uma obra bem acabada; por quanto meu unico fim se reduz a expressar a verdade, e penso que encarando-se o meu trabalho sobre este ponto de vista nada haverá que lhe notar.

Apresentarei primeiramente um resumo de todas as sommas recebidas e despendidas, e depois a demonstração de todo o activo e passivo da gerencia S. Gonsalo e isto com o fim de tornar mais explicito e comprehensivo este arido trabalho, que a precisão historica não permite que seja mais resumido, para que não falte a clareza que deve haver em um trabalho desta ordem.

**Resumo da receita e despeza da Companhia da Estrada de Mangaratiba sob a gerencia do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo a contar do 1.º de Agosto de 1857 até 13 de Outubro de 1860.**

RECEITA.		
Renda de barreiras.....	.....	84:440\$531
Dita de transportes.....	.....	99:927\$650
Dita do trapiche.....	.....	3:217\$025
Dita de proprios da Companhia, a saber:		
Da Estação de S. João do Principe.	7:963\$888	
Da Casa do largo do Rozario...	64\$000	
Da Fazenda de Ingahiba.....	120\$000	
		8:147\$880
Juros em % no Banco.....	.....	101:890\$724
Saldo do emprestimo do Banco Rural.....	.....	399:950\$906
		697:574\$724
Divida accrescida pelo supprimento da administração e de juros..	.....	85:668\$662
		803:243\$386
DESPEZA.		
Administração de barreiras.....	.....	4:928\$994
Custelo de transportes.....	.....	127:056\$836
Empregados do trapiche.....	.....	1:674\$660
Conservação da estrada.....	.....	33:367\$995
Custo de propriedades.....	.....	58:668\$314
Custo da estrada.....	.....	363:358\$318
Juros em % no Banco.....	.....	214:188\$269
		803:243\$386

Só por esta demonstração se pôde provar até a evidencia que a administração do Exm. Barão de S. Gonçalo foi a mais economica que podia ser, por quanto fazendo diversas obras importantes sómente despendeu

a quantia de 589:055~~7~~117, porque os juros não foram pagos; e esta despeza realizou com a somma de 595:684~~7~~000 que acima se demonstra, da qual se tem de deduzir a importancia dos arrendamentos ainda não vencidos, e que figurão como renda effectiva.

Muitas outras considerações poderia fazer em relação á administração do Exm. Barão de S. Gonçalo, com as quaes provasse a sua regular e económica gerencia; mas isso pareceria que eu me propunha a escrever a sua defeza, e não simplesmente a historiar os factos, por isso não me alongarei mais sobre este ponto.

O leitor, porém, se desejar verificar as despezas das duas administrações, poderá comparar o balanço de uma com a de outra, e assim se compenetrará de que em nenhuma dellas houve excessos, ou despezas não justificadas; por quanto, hoje que a escripturação da Companhia se acha lançada em dia, toda e qualquer verba de sua despeza póde ser comparada com o documento probatorio que a autorisa.

Devo com tudo ponderar que a divida accrescida sobre a somma realizada se compõe em primeiro lugar da somma paga pela administração ao Sr. Antonio Lourenço Torres, e de ordenados vencidos pelos empregados que foram satisfeitos por intermedio da casa bancaria dos Srs. Montenegro, Lima & Comp., em cuja importancia figura a quantia de 50:000~~7~~, valor da letra aceita pela Thesouraria Provincial, e que a pedido do Exm. Sr. Dr. Ignacio Francisco Silveira da Motta, os membros da administração tomárão o pagamento della sob sua responsabilidade pessoal; bem como que o excedente dessa somma é o resultado dos juros accrescidos na conta corrente que a Companhia tem aberta no Banco Rural e Hypothecario.

Assim desenvolvida esta questão vou apresentar em resumo o balanço do activo e passivo da Companhia, comprehendendo sómente o tempo da administração do Exm. Barão de S. Gonçalo.

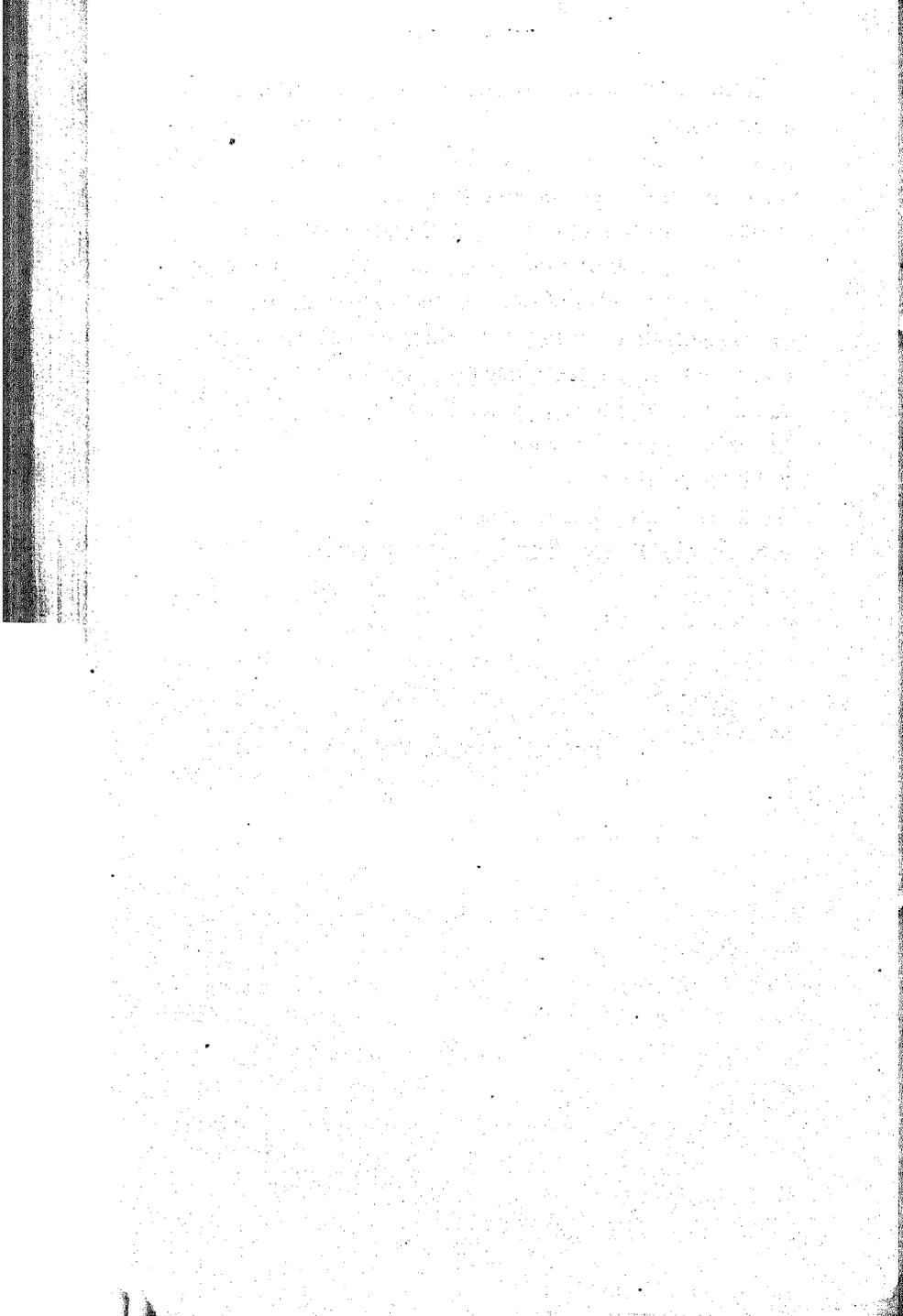
**Balanço resumido do activo e passivo da Companhia da Estrada de Mangaratiba, sob a gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo, a partir do 1.º de Agosto de 1857 e findando em 13 de Outubro de 1860.**

ACTIVO.	
Custo da estrada.....	363:358\$318
Propriedade da Companhia.....	100:473\$018
Material.....	1:117\$135
Dividendos.....	486\$000
Ações em commisso.....	18:000\$000
Depositos em c/c.....	203:195\$525
Sello de transferencias.....	2:204\$600
Ferías.....	39:449\$165
Cobreadores de barreiras.....	3:134\$527
Empregados.....	17:764\$980
Obrigações.....	36:249\$626
Devedores geraes.....	166:020\$231
Renda geral.....	83:5 2\$936
	1.035:046\$061
PASSIVO.	
Fundo de reserva.....	4:186\$000
Prestações.....	21:740\$000
Trem rodante.....	33:718\$086
Trem de obras.....	18:937\$217
Mobílias e utensis.....	3:942\$471
Estações.....	59 \$153
Agencia.....	363\$9 2
Operarios.....	1:234\$ 26
Fornecedores.....	9:381\$170
Empreiteiros.....	65:781\$789
Creedores geraes.....	873:162\$738
	1.035:046\$061

Tanto neste como nos outros balanços tenho seguido a classificação que lhe deu o Sr. Diogo Fernandes Alves Fortuna, encarregado da direcção do escriptorio da Companhia, pessoa em quem reconheço muitas habilitações no manejo da contabilidade commercial.

Tenho pois historiado todas as phases que percorrerão as duas administrações da Companhia da Estrada de Mangaratiba, se não com elegancia de phraseologia, ao menos na palavra singela da verdade; portanto terminarei este capitulo, e com elle a segunda época deste historico, para no capitulo seguinte historiar os factos relativos á fallencia sob a direcção da Curadoria Fiscal da massa, que por nomeação judicial foi dada á Directoria do Banco Rural e Hypothecario.

FIM DA SEGUNDA ÉPOCA.



## TERCEIRA ÉPOCA.

### CAPITULO XIV.

#### **Declaração da fallencia da Companhia, e nomeação dos Curadores Fiscaes.**

« Les disgraces qui nous viennent de la part  
« des hommes, nous accablent plus que les évé-  
« nements facheux, mais necessaires, que com-  
« posent la chaîne des destinées ».

Tendo narrado com a mais escrupulosa imparcialidade a origem e diversas peripecias por que passou a Companhia da Estrada de Mangaratiba, desde que foi organizada pelo Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, até a declaração de sua fallencia sob a activa e incansavel gerencia do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, auxiliado pelos seus collegas do Conselho Fiscal; cumpre-me agora historiar as occurrencias que se tem dado, e forão causas da abertura da fallencia, bem como o proseguimento d'esse processo, sob o qual contendeu a Directoria antes de entregar a gerencia dos negocios sociaes aos Curadores Fiscaes nomeados pelo Juizo Commercial.

Já demonstrei com a possivel clareza e verdade quaes forão as consequencias resultantes para a Companhia

da Estrada de Mangaratiba da falta de protecção que encontrou esta importante empresa industrial no Governo da Provincia; por quanto tendo a Assembléa Provincial votado diversas leis concedendo-lhe favores nenhuma dellas foi executada pela Presidencia, que constantemente se oppôz a dar a garantia do juro minimo de 7% sobre o capital despendido nas construcções da estrada em *bona fide*, e nem mesmo quiz innovar o contracto de 26 de Fevereiro de 1855 assignado pelo honrado Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza, e o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco.

Uma semelhante reluctancia do Governo Provincial em opposição ás leis n.º 1.049 de 30 de Outubro de 1857, n.º 1.132 de 27 de Agosto de 1859, e ao art. 4.º da lei n.º 1.169 de 3 de Novembro do mesmo anno, é sobremaneira difficil de ser explicada, ao mesmo passo que promptamente deu execução o Exm. Sr. Dr. Silveira da Motta á lei n.º 1.182 de 28 de Julho de 1860, que derogou todas aquellas anteriores, e, por assim me exprimir, derribou a empresa da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

De todos os actos do Governo Provincial desfavoraveis á Companhia se depreheende a desconfiança em que elle se achava sobre a applicação das sommas gastas pela primeira administração da empresa, desconfiança que sómente tinha por unico fundamento o celebre parecer da commissão de contas, lido na Assembléa Geral dos Accionistas em sessão de 27 de Maio de 1857, no qual, hoje os factos apontados no presente historico, e constantes da escripturação da Companhia demonstrão á plena luz, que houve excesso de zelo, senão precipitação em formar um juizo tão severo, em vista da

simples inspecção feita sobre uma escripturação, em maior parte ainda por lançar n'aquella época.

E' minha convicção de que os honrados autores do parecer a que me refiro, o não terião escripto em termos tão inconvenientes se lhes passasse ao menos pela idéa as consequencias que devião sobrevir á Companhia de suas incalculadas proposições. Não tenho relações com todos os membros da commissão de contas, mas sou propenso a crer que escrevendo as suas opiniões suppunhão cumprir bem o dever que lhe tinha imposto a associação, e isto de certo que de alguma fôrma justifica o excesso que commettêrão intencionalmente.

Deixando porém estas considerações vou entrar na questão da fallencia da Companhia da Estrada de Mangaratiba, a qual pretendo analysar perfunctoriamente.

Os credores Bosisio & Canessa exigirão ser immediatamente pagos, como já disse, e, não podendo a Companhia pagar-lhes o que lhes devia, recorrerão elles para o Juizo Commercial requerendo a abertura da fallencia da Companhia da Estrada de Mangaratiba, por ter cessado os seus pagamentos, e áquelles outros credores se reunirão.

O illustrado e habil advogado da Companhia, o Sr. Dr. Joaquim de Saldanha Marinho, pedio vista de taes requerimentos para contestar semelhante pretensão dos credores, por incompetencia do Juizo Commercial; e como quanto a argumentação do illustrado Sr. Dr. Saldanha Marinho seja verdadeira em these absoluta, entendo em minha humilde opinião que elle não precisou bem os pontos principaes da questão, e por isso o Sr. Dr. João Baptista Gonçalves Campos, Juiz de Direito da 1.<sup>a</sup> Vara Commercial, indeferio a contestação, e julgou em fallencia a Companhia da Estrada de Mangaratiba, por ter cessado os seus pagamentos.

O Sr. Dr. Saldanha Marinho oppondo-se á declaração da fallencia allegou que a Companhia da Estrada de Mangaratiba, *não era uma associação commercial propriamente dita, porém uma associação industrial*; e para confirmar o seu asserto cita a opinião de Rogron. Eu tambem penso em these — que as companhias industriaes, em cujo numero incluo as que se formão para abertura de estradas, não devião ser consideradas e sujeitas á legislação commercial —; mas o nosso Codigo Commercial, no titulo unico, art. 19 § 2.º, dispõe o contrario, porquanto submete ao juizo commercial — *todas as companhias ou sociedades qualquer que seja a sua natureza e objecto*; e esta disposição do Codigo Commercial mais ampliada foi depois que se promulgou a lei de 22 de Agosto de 1860, e os diversos decretos que lhe servem de complemento.

Demais, conforme a opinião de Rogron, citada pelo illustrado Sr. Dr. Saldanha Marinho, as companhias de transporte maritimo e terrestre são consideradas pelo direito francez, como associações commerciaes; porquanto diz elle no art. 632: *La loi répute actes de commerce:... Toute entreprise de manufactures, de commission,* DE TRANSPORTE PAR TERRE OU PAR EAU. Consequentemente sendo o fim da Companhia da Estrada de Mangaratiba constituir uma renda com *os fretes das cargas e passagens dos viandantes*, deveria ser sem duvida considerada uma empresa de commercio, e sujeita á jurisdicção commercial, *se não tivesse em seu favor um privilegio, e excepção legal*, em cuja especie não tocou o illustrado advogado, e da qual tratarei a final.

Quando mesmo não existisse a excepção legal a que me refiro, entendo que a Companhia da Estrada de Mangaratiba não devêra ser julgada em fallencia, porque

em restricto e rigoroso direito esta empresa não está fallida, como se pretende; visto que o simples facto de suspensão de pagamentos, não constitue fallencia, e quando muito póde occasionar a liquidação judicial dos negocios do commerciante que suspende os seus pagamentos, concedendo-se-lhe uma moratoria, conforme o art. 898 do Codigo Commercial.

Digo que a Companhia da Estrada de Mangaratiba não está fallida, e isto provo com o Balanço Geral do seu activo e passivo, o qual apresenta grande margem do activo sobre o passivo social, e isto se demonstra comparando-se um com outro :

ACTIVO em bens e dividas.....	2.581:440 <del>7</del> 997
PASSIVO em dividas a pagar.....	1.445:604 <del>7</del> 592
SALDO a favor da Companhia, Rs. ...	<u>1.135:836<del>7</del>405</u>

Ora um saldo de 1.135:836~~7~~405, quasi que todo representado em bens de raiz, de certo que offerece uma grande margem para os desfalques que podessem apparecer na liquidação dos negocios sociaes, além de que ainda restão para realizar e fazer o completo do capital da Companhia 1.200:000~~7~~, que podem ser chamados em vista do que claramente dispõe o art. 298 do Codigo Commercial, que obriga os accionistas até o valor integral de suas acções, e estes só tem realizado 50 % do valor das acções que possuem.

E' pois minha humilde opinião, que ainda quando a Companhia podesse ser submettida á jurisdicção commercial, o que me parece duvidoso, pela excepção que entendo que existe a seu respeito, o que devia ter feito o illustrado advogado era requerer ao Juiz do Commercio uma moratoria na fórmula do art. 898 do Codigo Commercial, a fim de que fosse concedido um prazo razoavel para serem

liquidados os negocios sociaes; e de certo que seria menos gravoso e mais expedito este meio para a conclusão da liquidação.

Tenho argumentado na hypothese de que a Companhia da Estrada de Mangaratiba podesse ser considerada uma associação de commercio, e como tal sujeita ás leis e ao foro commercial; agora porém vou demonstrar que *esta Companhia não pôde ser considerada nem commerciante, nem sujeita ao fóro commercial, porque é uma empresa da Fazenda da Provincia.*

A lei provincial n. 724 de 25 de Outubro de 1854 autorizou o Governo da Provincia a contractar com quem mais vantagens offerecesse, a construcção e custeio de diversas estradas de rodagem, e entre essas estradas designou a de Mangaratiba; e mais autorizou a conceder-se aos empresarios uma garantia de juros aos capitaes empregados até o minimo de 7 %.

Na conformidade da lei citada foi celebrado e assignado um contracto em 26 de Fevereiro de 1855 entre o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco e o Sr. Conselheiro Luiz Antonio Barboza, Presidente da Provincia do Rio de Janeiro; e este contracto foi depois confirmado pelo Decreto Imperial n. 1.613 de 9 de Junho de 1855, que autorizou a incorporação da Companhia de conformidade com o contracto celebrado e assignado pelo Presidente da Provincia e o empresario.

O contracto na sua 17.<sup>a</sup> condição faz a Provincia accionista da 5.<sup>a</sup> parte das acções da Companhia; na 19.<sup>a</sup> condição dá poderes ao Governo Provincial de convocar a Assembléa Geral dos Accionistas, quando julgar conveniente; na 20.<sup>a</sup> condição dispõe que o Governo da Provincia pôde examinar a escripturação da Companhia,

e inspecionar a contabilidade como lhe aprouver; e na 21.<sup>a</sup> condição assim se expressa :

« No caso de desaccordo entre o Governo e a Companhia a respeito de seus direitos e obrigações, será a questão definitivamente decidida *sem mais recurso* por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo Governo, o outro pela Companhia, e o terceiro por accordo de ambas as partes; e quando não seja possível esse accordo, o Governo e a Companhia apresentarão dos Juizes de Direito da Provincia, dos quaes será um sorteado para servir como terceiro arbitro. »

Ora sendo sancionado este contracto por um Decreto Imperial, terá elle ou não força de lei, e constituirá ou não um privilegio, e como tal uma excepção do fôro commum? De certo que ninguem judiciosamente ponderará pela negativa; e muito principalmente considerando-se que a Companhia não é mais do que o meio de que se servio o Governo Provincial para levar a effeito a construcção da Estrada de Mangaratiba, que pertence á Provincia do Rio de Janeiro não só como principal accionista, mas tambem como proprietaria, pois deve della tomar a direcção logo qué sejam findos os trinta annos de usufructo que por lei e pelo contracto foi concedido ao empresario, na fórmula da 16.<sup>a</sup> condição.

Se, pois, se poder provar que os actos e contractos celebrados pelos Presidentes das Provincias, em referencia ás rendas provinciaes, podem ser julgados pelo Juizo Commercial, eu concordarei em que a Companhia da Estrada de Mangaratiba, póde ser submettida ao julgamento de um Juiz de Direito do Commercio.

Questões desta ordem são meramente sujeitas á decisão administrativa, e proceder de outra fórmula é confun-

dir as jurisdições, e fazer uma amalgama do judiciario com o administrativo. Em vista do que fica exposto me parece que tudo quanto se processar pelo Juizo Commercial tendente a esta questão é nullo por incompetencia de Juizo, visto que administrativamente devião ser julgadas as questões relativas á Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Amigo, como sou, do Sr. Dr. Joaquim de Saldanha Marinho, espero que não tomará estas minhas considerações como uma censura que lhe queira fazer; por quanto eu sou um d'aquelles que mais sabe apreciar o seu não vulgar talento, estudo e integridade; a posição porém que tomei de historiador das diversas occurrencias que se tem dado na Companhia da Estrada de Mangaratiba, me forçao a entrar nesta analyse, da qual não podia eximir-me sem que trahisse a minha consciencia, e faltasse á confiança d'aquelles que deste trabalho me encarregarão. Tão pouco espero que supponhão que eu queira fazer alarde de conhecimentos que não possuo; por quanto, assim me expressando, emitto uma opinião que me parece baseada na lei, e só quando fôr convencido do contrario, por meio de razões, deixarei de assim pensar.

Aberta a fallencia da Companhia procedeu o illustrado Sr. Dr. Juiz de Direito da 1.<sup>a</sup> Vara Commercial a todos os termos do processo, e de conformidade com o disposto no art. 809 do Codigo Commercial nomeou para Curadores Fiscaes da massa social os Srs. Directores do Banco Rural e Hypothecario, porque além de serem cidadãos integros e respeitaveis, é este Banco o principal credor da Companhia da Estrada de Mangaratiba; e desde logo a Curadoria Fiscal entrou em exercicio.

Um dos primeiros deveres da Curadoria Fiscal é mandar extrahir o balanço do activo e passivo da Companhia, e isso fez apresentando o balanço geral das transacções sociaes, o qual se acha junto aos autos da fallencia, mas delles vou reproduzir as peças essenciaes, porque seria por demais longo transcrever por extenso todo o balanço; com tudo o resumo que apresento demonstra aquillo que é necessario para se conhecer o estado da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Antes de apresentar o balanço geral do activo e passivo da Companhia organizado por ordem da Curadoria Fiscal, e que tem a data de 13 de Outubro de 1860, cumpre-me fazer algumas breves observações a respeito da organização desse mesmo balanço a fim de tornar mais comprehensivel o jogo de suas cifras.

O balanço geral do activo e passivo da Companhia da Estrada de Mangaratiba apresenta o movimento geral das transacções realizadas por entrada e sahida, e por isso eleva o seu activo, e bem assim o seu passivo á enorme somma de 3.955:079 $\frac{7}{8}$ 866 réis; mas discriminando-se das transacções geraes sómente as receitas e as despezas effectivas aquella somma se reduz á menor importancia. Para levar até a evidencia esta minha proposição, farei uma recapitulação sómente do activo e passivo visto que o movimento por accões representando 2.500:000 $\frac{7}{8}$  no passivo, e 1.250:000 $\frac{7}{8}$  no activo, são assim dispostos para demonstrar o fundo social, e o que desse mesmo fundo se acha realizado.

Na qualidade de perito nomeado pelo Juizo Commercial para examinar a escripturação da Companhia da Estrada de Mangaratiba, disse que algumas das contas que figuravão neste balanço devião ser su-

jeitas a uma liquidação especial para se poder bem apreciar-as, e agora historiando os negocios e a marcha da mesma Companhia insisto n'aquella opinião; com tudo para chegar á minha conclusão aceitarei como liquidadas todas as contas que figurão no balanço bem como as suas classificações, visto que essa minha aceitação em nada prejudica o direito de terceiros, que tenham de reclamar contra os debitos com que figurem.

E porque parecerá que assim me expressando eu duvide da certeza da escripturação feita pela segunda administração, cumpre-me declarar que não hesito sobre a sua certeza numerica; mas discordo em alguns pontos dos debitos que se fizeram á primeira administração quando se procedeu a refundição da sua escripturação lançada desde o começo da empresa até 17 de Janeiro de 1857; e sobre este mesmo assumpto no meu parecer dado como perito disse o seguinte:

« Em referencia á conta da responsabilidade do Des-  
« embargador Pacheco, concordo com o resultado nu-  
« merico, desde fls. 70 até 75; mas não posso affirmar  
« que o mesmo Desembargador, no caso de ser credor,  
« o seja sómente da somma que apresenta a demons-  
« tração; por issò me parece que só um exame espe-  
« cial sobre os documentos originaes póde solver a  
« minha duvida, e esse eu não o fiz por ser por  
« demais longo.»

Postas estas considerações que tem principalmente por fim demonstrar que sou coerente em meus principios, vou apresentar a recapitulação das transacções effectivas da Companhia a fim de que sejam bem apreciadas, em todas as suas diversas especies de receita e despesa.

**Demonstração resumida da receita e despesa da Companhia da Estrada de Mangaratiba desde a sua organização até 13 de Outubro de 1860, em que foi declarada em fallencia.**

RECEITA.	
Capital realizado em 5 chamadas.....	1.200:000,000
Juros contados em % .....	151:934,474
Renda de barreiras .....	139:300,686
Dita de transportes. ....	111:226,433
Dita do trapiche .....	3:217,025
Dita de proprios arrendados.....	8:147,888
Fundo de reserva.....	6:322,276
Dividendo por pagar .....	3:033,000
	<hr/>
	1.623:281,782
Deficit supprido por emprestimo e forneci- mentos .....	1.445:604,592
	<hr/>
	3.068:886,374
DESPEZA.	
Custo da estrada.....	1.993:298,015
Canal de Guaratiba.....	938,770
Propriedades compradas.....	142:277,722
Trem rodante e de obras .....	21:104,340
Mobilia, utensilios e material.....	2:148,610
Conservação da estrada.....	44:361,155
Despeza de barreiras.....	9:882,361
Idem do trem rodante.....	172:200,551
Idem do trapiche.....	1:674,660
Dividendos pagos.....	29:700,000
Commissão da directoria.....	2:236,276
Juros contados em % .....	227:390,374
	<hr/>
	2.647:212,834
Em dividas a liquidar.....	421:673,540
	<hr/>
	3.068:886,374

Desta demonstração se vê que existe o valor das obras feitas na estrada, das propriedades, trens e

outros objectos na importancia de 2.159:767 ~~7~~457, a qual sommada com as dividas a cobrar no valor de 421:673 ~~7~~540, prefazem um activo existente de 2.581:440 ~~7~~997, que comparado com o passivo, offerece grande margem para pagar-se 1.445:604 ~~7~~592, em que importa toda a divida passiva da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Tenho feito por fôrma simples e clara a historia da Companhia da Estrada de Mangaratiba, narrando todos os principaes factos occorridos tanto sob a gerencia da primeira como da segunda administração, e portanto penso que com a apresentação do balanço geral dos negocios sociaes cumpro uma das partes de minha ardua missão, em referencia ao desenvolvimento das duas administrações, restando-me sómente fazer a comparação do custo da Estrada da Companhia com a de outras estradas abertas na Provincia do Rio de Janeiro, para assim convencer aos incredulos, de que a Estrada de Mangaratiba, a despeito de quantas invenções tem sido propaladas é uma das mais baratas que se tem construido na Provincia do Rio de Janeiro, sendo sem contradicção a melhor estrada de rodagem que existe em todo o Imperio do Brasil. Isto pois fará o objecto do seguimento deste trabalho.

Vou portanto réproduzir o balanço geral do activo e passivo da Companhia, ao qual nenhuma alteração farei para conservar-lhe a mesma ordem do que foi junto aos autos da fallencia, que se ventila pelo Juizo Commercial da 1.<sup>a</sup> Vara desta Côrte.

Farei acompanhar este balanço de algumas tabellas da receita e despeza a fim de que bem se possa calcular qual o estado das rendas da Companhia nos diversos annos de sua gestão.



## COMPANHIA DA ESTRADA

Balanço offerecido ao Juiz da Fallencia pela do seu activo e passivo, extrahido da de 1860, data alcançada pela arrecadação as referidas contas.

## ACTIVO.

Estrada de Mangaratiba.....	1.993:298\$015
Canal de Guaratiba.....	938\$770
Propriedades.....	142:277\$722
Trem rodante.....	6:450\$000
Trem das obras.....	14:654\$340
Mobilia e utensis.....	1:031\$475
Material.....	1:117\$133
Accionistas.....	1.250:000\$000
Prestações.....	7:500\$000
Acções em commisso.....	18:000\$000
Operarios.....	27:067\$299
Cobreadores de barreiras.....	3:641\$638
Estações.....	8:130\$768
Agencia.....	208\$010
Devedores geraes.....	404:889\$589
Renda geral.....	75:855\$147
S. E.	Réis... <u>3.955:059\$868</u>

Rio de Janeiro, Escritorio da Massa Fallida da Companhia

## DE MANGARATIBA.

Curadoria Fiscal das contas representativas escripturação respectiva em 13 de Outubro feita em Mangaratiba, e na qual se encerrão

## PASSIVO.

Capital.....	2.500:000\$000
Fundo de reserva.....	6:422\$276
Dividendos.....	3:033\$000
Letras a pagar.....	45:678\$964
Ordens a pagar.....	58:429\$186
Certidões de empreitadas.....	240:658\$840
Fornecedores.....	53:398\$456
Empreiteiros.....	158:145\$598
Empregados.....	9:889\$861
Ferias.....	4:310\$949
Credores geraes.....	875:162\$738
S. E.	Réis... <u>3.955:059\$868</u>

da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.

RENDA

Demonstrativo da receita e despesa ordinaria  
1855 até 13 de

RECEITA.

RENDA DE BARREIRAS.

Importe da receita liquidada... Anexo n. 5 129:418\$325

RENDA DO TRAPICHE.

Sua importancia liquida ..... » » 6 1:542\$365

ARRENDAMENTOS.

Renda de propriedades ..... » » » 8:147\$888

JUROS GERAES.

Balanço a favor da Companhia,, » » 3 35:903\$535

BALANÇO.

Prejuizo verificado ou deficit ..... 75:865\$147

S. R. Réis... 250:867\$210

Rio de Janeiro, Escriptorio da Massa Fallida da Companhia

GERAL.

ria da Companhia desde o 1.º de Abril de  
Outubro de 1860.

DESPEZA.

DIVIDENDOS.

1.º e 2.º dividendos..... Anexo n. 1 29:700\$000

FUNDO DE RESERVA.

Quota de 5 % do lucro..... » » » 2:236\$276

COMMISSÃO DA DIRECTORIA.

Quota de 5 % do lucro..... » » » 2:236\$276

CONSERVAÇÃO DA ESTRADA.

Importe desta despesa..... » » 2 44:361\$155

JUROS GERAES.

Balanço contra a Companhia... » » 3 111:359\$465

RENDA DE TRANSPORTE.

Prejuizo desta conta..... » » 4 60:974\$118

S. R. Réis... 250:867\$290

da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.

~~ANEXO N. 1.~~

**GANHOS E DIVIDENDOS.**

Fizerão-se apenas dous dividendos; sendo o 1.º no fim do 1.º semestre social, e o 2.º d'ahi a 9 mezes.

**DIVIDENDOS.**

Por 11,000 acções, incluídas as 1,500 do Governo Provincial do Rio de Janeiro, na fórma do contracto respectivo:

Em 30 de Setembro de 1855, 1\$200 por acção .....	13:200\$000	
Em 30 de Junho de 1856, 1\$500 por acção .....	16:500\$000	
	<u>                    </u>	<u>29:700\$000</u>

**FUNDO DE RESERVA.**

A quota de 5% dos lucros tomados para fundo de reserva foi:

Dividendo 1.º .....	871\$399	
Dividendo 2.º .....	1:364\$877	
	<u>                    </u>	<u>2:236\$276</u>

**COMISSÃO DA DIRECTORIA.**

A quota de 5% dos lucros tomados para comissão da Directoria foi:

Dividendo 1.º .....	871\$399	
Dividendo 2.º .....	1:364\$877	
	<u>                    </u>	<u>2:236\$276</u>

Rio de Janeiro, Escriptorio da Massa Fallida da Companhia da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.

**ANEXO N. 2.**

**CONSERVAÇÃO DA ESTRADA.**

**Desde o 1.º de Julho de 1855 até 13 de Outubro de 1860.**

1.º ANNO SOCIAL.

Feria dos conservadores.....	3:730\$050	
Comedorias.....	1:860\$800	
	<hr/>	3:590\$850

2.º ANNO SOCIAL.

Ferias dos conservadores.....	963\$590	
Comedorias.....	438\$720	
Empreitadas.....	4:000\$000	
	<hr/>	5:402\$310

3.º ANNO SOCIAL.

Feria dos conservadores.....	2:711\$760	
Empreitadas.....	89\$340	
	<hr/>	2:801\$100

4.º ANNO SOCIAL.

Feria dos conservadores.....	5:851\$770	
Empreitadas.....	920\$780	
Comedorias.....	427\$000	
Material.....	89\$300	
	<hr/>	7:288\$800

5.º ANNO SOCIAL.

Feria dos conservadores.....	3:958\$440	
Comedorias.....	1:837\$745	
Empreitadas.....	2:124\$145	
Material.....	238\$620	
	<hr/>	8:158\$950

6.º ANNO SOCIAL.

Feria dos conservadores.....	4:566\$825	
Comedorias.....	790\$000	
Empreitadas.....	8:854\$870	
Material.....	907\$390	
	<hr/>	15:119\$085

S. E.

Réis...

---

44:361\$155

Rio de Janeiro, Escriptorio da Massa Fallida da Companhia da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.

**ANEXO**

**JUROS**

**Demonstrativo dos juros contados em conta  
duas épocas, a 1.<sup>a</sup> dando lucro até  
começar**

**PRIMEIRA**

**A DEBITO DA COMPANHIA.**

1.º anno social .....	798\$359	
2.º » » .....	<u>4:998\$472</u>	5:796\$831

**RENDA GERAL.**

Balanço dos juros .....	<u>35:903\$565</u>	
	<u>41:700\$396</u>	

**SEGUNDA**

**A DEBITO DA COMPANHIA.**

3.º anno social .....	33:940\$391	
4.º » » .....	66:466\$575	
5.º » » .....	74:466\$486	
6.º » » .....	46:720\$091	

221:593\$543

Río de Janeiro, Escriptorio da Massa Fallida da Companhia

**N. 3.**

**GERAES.**

**corrente, e pagos ou recebidos, divididos em  
o 2.º anno social, a 2.<sup>a</sup> dando perda a  
desta data:**

**EPOCA.**

**A CREDITO DA COMPANHIA.**

1.º anno social .....	20:307\$811	
2.º » » .....	21:392\$585	

41:700\$396

**EPOCA.**

**A CREDITO DA COMPANHIA.**

3.º anno social .....	26:907\$946	
4.º » » .....	30:167\$623	
5.º » » .....	35:614\$510	
6.º » » .....	17:543\$999	110:234\$078

**RENDA GERAL.**

Balanço dos juros .....	<u>111:359\$465</u>	
	<u>221:593\$543</u>	

da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.  
27

**ANNEXO**

**RENDA DE**

**Demonstrativo da receita e despesa do Trem  
de 1857 até a sua cessação**

**RECEITA.**

**EXPORTAÇÃO.**

De S. João do Principe.....	63:946\$807	
Do Cará.....	7:809\$642	
Do Ribeirão das Lages.....	7:321\$762	
	<u>          </u>	81:078\$211

**IMPORTAÇÃO.**

De S. João do Principe... ..	21:791\$387	
Do Cará.....	987\$462	
Do Ribeirão das Lages.....	4:698\$170	
	<u>          </u>	27:447\$019

**PASSAGEIROS.**

Condução de pessoas.....	2:387\$960
--------------------------	------------

**BALDEAÇÕES.**

Condução no porto.....	313\$243
------------------------	----------

**RENDA GERAL.**

Perda ou deficit .....	60:974\$118	
	<u>          </u>	
S. E.	R.º	<u>172:200\$551</u>

Rio de Janeiro, Escritorio das Massa Fallida da Companhia

**N. 4.**

**TRANSPORTES.**

**Rodante desde o principio do trafego em Maio  
em Dezembro de 1859.**

**DESPEZA:**

**CUSTEIO DO TREM.**

Folha do Trem.....	43:635\$376	
Ferragens.....	62:315\$560	
Conservação do Trem.....	17:076\$514	
Uso e deterioração.....	42:535\$466	
Fretes e carretos... ..	168\$060	
	<u>          </u>	165:730\$976

**INDEMNISAÇÕES.**

Faltas e avarias.....	1:277\$809
-----------------------	------------

**COMISSÕES.**

Uso de saccoes.....	5:191\$766
---------------------	------------

S. E.	R.º	<u>172:200\$551</u>
-------	-----	---------------------

da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.

**ANEXO**

**RENDA DE**

**Desde o 1.º de Abril de 1855 até 13 de Outubro**

**RECEITA.**

<b>1.º ANNO SOCIAL.</b>	
Barreira Velha de S. João.....	21:294\$994
<b>2.º ANNO SOCIAL.</b>	
Barreira Velha de S. João.....	24:708\$820
<b>3.º ANNO SOCIAL.</b>	
Barreira Velha de S. João.....	7:926\$664
Barreira Nova de S. João.....	7:751\$479
Barreira Velha da Serra.....	1:526\$050
Barreira Nova da Serra.....	7:095\$974
	<u>24:300\$167</u>
<b>4.º ANNO SOCIAL.</b>	
Barreira Velha de S. João.....	18\$700
Barreira Nova de S. João.....	1:275\$040
Barreira Nova da Serra.....	21:472\$713
	<u>22:766\$453</u>
<b>5.º ANNO SOCIAL.</b>	
Barreira Nova da Serra.....	29:356\$767
<b>6.º ANNO SOCIAL.</b>	
Barreira Nova da Serra.....	16:873\$485
	<u>139:300\$686</u>
S. E.	R.º

Rio de Janeiro, Escritorio da Massa Fallida da Companhia.

**N. 5.**

**BARREIRAS**

**de 1860, 5 annos sociaes, 6 mezes e 13 dias.**

**DESPEZA.**

**PESSOAL DAS BARREIRAS.**

1.º Anno Social.....	674\$788
2.º » » .....	3:275\$537
3.º » » .....	3:036\$736
4.º » » .....	1:309\$300
5.º » » .....	1:200\$000
6.º » » .....	386\$000
	<u>9:882\$361</u>

**RENDA GERAL.**

Saldo ou liquido da Renda..... 129:418\$325

	S. E.	R.º
		<u>139:300\$686</u>

da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.

**ANEXO N. 6.**

**RENDA DO TRAPICHE**

**Desde o 1.º de Maio de 1859 até 13 de Outubro de 1860**

**RECEITA.**

**LINGAGEM E ESTADIA.**

5.º anno social, arrecadada em 11 mezes.....	1:781\$783	
6.º anno social, arrecadada em 4 mezes e 13 dias.....	1:465\$240	
	<hr/>	3:247\$025

**DESPEZA.**

**PESSOAL.**

Salario do caixeiro.....		1:674\$660
		<hr/>
		1:542\$365

**ARRENDAMENTOS.**

*Productos das propriedades arrendadas.*

**ESTAÇÃO DE S. JOÃO.**

Arrendamento de 2 annos e 23 dias até 16 de Novembro de 1859 a 3:000\$000.....	6:191\$666	
Idem de 10 mezes e 19 dias até 13 de Outubro de 1860 a 2:000\$000.	1:772\$222	
	<hr/>	7:963\$888

**CASA DO LARGO DO ROSARIO.**

Aluguel de 2 mezes e 4 dias até 13 de Outubro de 1860 a 30\$000...		64\$000
--	--	---------

**FAZENDA DA INGAHIBA.**

Arrendamento do sitio do Maciel, 2 mezes decorridos até 23 de Outubro de 1859.....		120\$000
		<hr/>
		8:147\$888

**Rio de Janeiro, Escriptorio da Massa Fallida da Companhia da Estrada de Mangaratiba em 13 de Outubro de 1860.**

## CAPITULO XV.

### Breves reflexões sobre o custo da Estrada de Mangaratiba.

« On a souvent l'esprit faux quand on a pris l'habitude d'aller du général au particulier, plus que l'habitude d'aller du particulier au général. »

Para que se podesse fazer uma justa apreciação dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba, historiei as suas diversas phases, fazendo as observações que me parecerão indispensaveis para o conhecimento da verdade; e estou persuadido que me tenho expressado por fórma a não deixar a menor duvida sobre as occurrencias que conduzirão esta importante empresa ao estado de fallencia em que se acha, não podendo resistir a tantas contrariedades o genio perseverante e infatigavel do distincto Sr. Barão de S. Gonçalo, secundado pelo Conselho Fiscal.

Tendo descripto e feito o historico da Companhia de Mangaratiba desde a assignação do seu contracto, em 26 de Fevereiro de 1855, até a declaração de sua fallencia, em 13 de Outubro de 1860, tenho preenchido uma importante parte da minha missão, mas

não concluido este longo e insano trabalho; por quanto ainda me resta fazer nesta terceira parte algumas não menos importantes considerações sobre o custo da Estrada da Companhia de Mangaratiba, bem como sobre a sua importancia industrial e commercial, para depois concluir com a demonstração do indeclinavel dever em que está o Governo da Provincia do Rio de Janeiro de tomar a si o acabamento e custeio desta via de comunicação terrestre: vou, pois, neste capitulo occupar-me de analyzar o custo da Estrada de Mangaratiba.

São muito communs as accusações que se fazem á Companhia da Estrada de Mangaratiba, e é voz geral, que esta empresa foi conduzida ao estado de fallencia em que se acha, pela má administração de suas gerencias: infeliz e incontestavelmente é esta a opinião publica! Em que se fundão porém aquelles que fazem semelhante juizo? Vou ver se posso achar a verdadeira causa.

O parecer da commissão de contas, lido em Assembléa Geral dos Accionistas no dia 27, e discutido nos dias 28 e 29 de Maio de 1857, foi sem a menor replica o que deu origem a semelhantes imputações. As incalculadas expressões contidas n'aquelle parecer, e as menos pensadas proposições que no calor das discussões avançarão os contendores, gerarão innumerous males, que logo depois começarão a produzir os seus mortiferos efeitos contra os proprios interesses que pretendião zelar.

Se o excesso mesmo na virtude é um vicio, como correntemente diz o antigo proverbio, quanto mais vicioso não será o excesso de um examinador, que de um facto menos claro deduz logo uma consequencia malefica?

Os factos occorridos desde a organização da Companhia de Mangaratiba até o presente tenho historiado com a mais severa e minuciosa imparcialidade, e de nenhum delles posso conscienciosamente deduzir um só acto de depredação praticado pela primeira ou segunda gerencia. Houve sem duvida grandes despezas, mas todas ellas se achão justificadas pelas obras feitas, e pelos muitos objectos que existem. Além disso, as obras concluidas, na opinião dos profissionaes, constituem uma estrada modelo, como é a 1.<sup>a</sup> Secção desde Mangaratiba até S. João do Principe; e é claro que não se poderia conseguir tudo isto sem grandes dispendios. A commissão de contas não foi prudente em enunciar-se, pela fórma por que se enunciou, sómente em vista de um exame perfunctorio que rapidamente fez: commetteu sem duvida um excesso de zelo fiscal, de que resultou a final a fallencia da Companhia, á qual suppunha prestar muito bom serviço.

Dos balanços geraes que apresentei, relativos á primeira e segunda administração, se reconhece quaes as sommas despendidas na construcção da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba, bem como as obras feitas em parte da 2.<sup>a</sup> Secção, e muitas outras construcções que existem: vê-se que sob a gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, se despendeu a quantia de 1.629:939 $\overline{7}$ 697, e sob a administração do Exm. Barão de S. Gonçalo e Conselho Fiscal a somma de 363:358 $\overline{7}$ 318, com a verba—Estrada; e estas duas importancias fazem o total de 1.993:298 $\overline{7}$ 015 réis, que coincide com o custo da estrada, descripto no balanço geral apresentado pela Curadoria Fiscal, nomeada no acto da abertura da fallencia da Companhia.

A extensão das obras feitas e concluidas na 1.<sup>a</sup> Secção, e em parte da 2.<sup>a</sup>, abrange um espaço medido de mais

de  $4\frac{3}{4}$  leguas: desta distancia de 14.365 braças de estrada concluida, mais de uma quarta parte corresponde á subida da serra, e nesta extensão quasi que toda a estrada em a sua maxima largura foi aberta na rocha granitica, e em outros lugares se fizerão profundas escavações; em uma outra quarta parte, com excepção de mui curtos intervallos, foi construida sobre um terreno baixo e paludoso, que teve de ser aterrado em grande altura e solidificado; e sómente a metade de toda a sua extensão, se tanto, foi construida em cima da serra; porém ainda nesse mesmo espaço se teve de fazer muitos aterros e escavações, a fim de conservar desde o ponto de partida até o ponto de chegada a maxima inclinação de 1 por 20; e em vista disto, que póde ser verificado por quem quizer, como não despender-se muito dinheiro? Mas ainda assim vou provar neste capitulo que a 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba, é incontestavelmente a mais barata estrada que se tem construido na Provincia do Rio de Janeiro, attendendo-se a que nenhuma existe que com ella possa ser comparada nas obras e plano de construcção.

A direcção da estrada offerece quasi que uma linha recta, porquanto pouco sensiveis são as curvas que nella se observão em toda a sua extensão; o seu leito, que tem a largura minima de 30 palmos e um maximo declivio de 1 por 20, é todo calçado de pedra e por cima macadamizado, de sorte que os carros rodão em toda a estrada com a mesma facilidade com que correm pelas melhores ruas desta capital.

Para se conseguir tanta perfeição se fizerão extensos e altos aterros nos lugares baixos, e grandes e longas escavações nos lugares elevados e ingremes; e para se segurarem os aterros, e firmar as escavações se

construirão mais de 500 braças corridas de paredões de pedra e cal, que serão todos capeados de cantaria; e semelhantes paredões varião em toda a sua extensão entre um maximo de 60 e um minimo de 20 palmos de altura.

A fim de evitar a accumulção das aguas pluviaes no leito da estrada, e mesmo para ser menos dispendiosa no futuro a sua conservação, se construirão 60 boeiros de grandes dimensões, e muitos outros canaes de esgoto menores, por toda a linha que percorre a estrada, que no seu trajecto atravessa diversos valles que serão nivelados com a maxima inclinação de 1 por 20 na fórma do contracto.

Finalmente na linha concluida da 1.<sup>a</sup> Secção se construirão tres pontes de pedra e cal de um só arco; em duas destas mede o arco na sua corda 20 palmos; a principal porém tem de abertura o arco 72 palmos na sua corda. Esta ponte é um monumento de architectura, e a sua construcção desde a base até o fechamento do arco e paredões lateraes é toda de pedra de cantaria. E' uma obra digna de ser observada mesmo pelos estrangeiros que viajam pelo nosso paiz.

Todas estas obras achão-se figurando sob a verba—Custo da estrada. — Ora, com a ponte grande se gastou mais de 300:000 $\text{₮}$ , e com as outras duas mais de 50:000 $\text{₮}$ ; mas calculando-se que todas importassem em 350:000 $\text{₮}$ ; e que com as obras das estações e trapiches se gastassem pelo menos 140:000 $\text{₮}$ , teremos para despezas propriamente da estrada a somma de 1.500:000 $\text{₮}$ , que dividida por 4  $\frac{3}{4}$  leguas, vem a custar cada legua 315:800 $\text{₮}$  approximadamente; o que ninguem, que observar as obras, poderá sensatamente dizer que é despeza excessiva, e muito principalmente considerando que esta 1.<sup>a</sup> Secção transpóz a alta serra de Mangaratiba.

E' só em vista dos factos observados que se deve formar um juizo seguro, e não sobre supposições inventadas e destituidas de fundamentos. D'est'arte me parece que tenho provado e justificado as despesas feitas, mas nem por isso deixarei de fazer algumas comparações, para que fique respondida qualquer objecção, que por ventura se pretenda fazer a respeito.

Vou apresentar a despesa que se fez pelo cofre Provincial com a construcção da Estrada da Serra da Estrella até Petropolis, a qual não tem de extensão, mesmo seguindo-se o seu ziguzague, tres leguas. Esta despesa extrahi dos balanços officiaes da Provincia, e merece toda a fé; passarei pois a compara-la com a que fez a Companhia da Estrada de Mangaratiba na construcção da sua estrada, que em todos os pontos de vista em que fôr encarada é muito melhor, e mais perfeita do que a da Serra da Estrella.

Com a construcção da Estrada da Serra da Estrella para Petropolis se despendeu, conforme os balanços Provinciaes de 1842—1843 até 1854—1855, a enorme somma de 2.402:369~~7~~029 réis; e suppondo-se que desta somma 400:000~~7~~000 fossem applicados á sua conservação, o que é extremamente excessivo, ainda assim cada legua de estrada veio a custar 666:000~~7~~000, mais do duplo do que a de Mangaratiba.

Não pense alguém que eu queira, fazendo esta comparação, increpar os administradores da construcção da Estrada da Serra da Estrella; não, o meu fim é sómente provar que a 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba não custou tão caro como se pretende, e antes pelo contrario é muito barato o seu preço, quando comparado com o que se despendeu em outras estradas da Provincia.

Eu poderia estabelecer ainda muitas outras comparações, com as quaes demonstrasse que a Estrada de Mangaratiba é a menos custosa que se tem feito na Provincia do Rio de Janeiro; poderia mesmo provar que a Estrada da Companhia—União e Industria—na sua Secção de Petropolis ao Parahyba, não tendo as obras custosas que tem a 1.ª Secção da de Mangaratiba, pois que não teve de transpôr serras tão altas como a desta, ainda assim custou cada legoa 20 por cento mais do que a de Mangaratiba; mas este historico se tem alongado mais do que eu pretendia, e por isso não entrarei nestas apreciações.

O incansavel Sr. Commendador Mariano Procopio Ferreira Lages, não tem laborado com menores difficuldades que os Directores da Companhia da Estrada de Mangaratiba, mas tem tido a fortuna de ter sempre encontrado o apoio de homens honestos, que sabem apreciar o grande serviço que elle está prestando ao paiz com a sua importante empresa, e isso o deve de alguma fórma compensar dos sacrificios que tem feito; e demais não haverá um só homem cordato que se atreva a atacar a integridade do Sr. Commendador Ferreira Lages. A sua honestidade, comprovada por sua longa vida commercial, o põe acoberto da maledicencia; portanto o custo das obras que emprehendeu e tem realizado, é uma justa medida para se apreciar o da Estrada de Mangaratiba.

Cumpre mais observar que na época em que se estavam executando os principaes trabalhos da 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba, fomos acommettidos pelo terrivel flagello do cholera—morbus, o que forçou a administração da Companhia a crear duas enfermarias

com as quaes despendeu durante a quadra da peste 22:617,7355; e nem podia prescindir de semelhante despeza, porque n'aquella época existião empregados no serviço da estrada mais de 2.500 trabalhadores, que se não tivessem junto de si os recursos contra aquelle mortifero flagello terião abandonado os trabalhos, e então muito maior prejuizo soffreria a empresa, porque tinha um tempo fixo no seu contracto para a conculsão das obras da 1.ª Secção; e demais possuindo a Companhia 100 escravos de sua propriedade era obrigada a soccorrê-los, caso fossem acommettidos do cholera.

Esta despeza feita pela primeira administração é justificavel, não só pelos principios de humanidade, como mesmo porque ella desaparece com o lucro resultante dos jornaes dos escravos da Companhia, que por diversas vezes forão tratados n'aquellas enfermarias.

O flagello do cholera fez elevar a quasi o duplo os jornaes dos operarios, e isto contribuiu muito para o augmento do custo das obras da 1.ª Secção da estrada, que mesmo a despeito de tudo isto importão em menos de metade do que foi despendido com a construcção da Estrada da Serra da Estrella para Petropolis; e menos um quinto do que as da Estrada da Companhia União e Industria, na sua Secção de Petropolis ao Rio Parahyba; consequentemente me parece que ainda por esta forma fica evidentemente demonstrado que a 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba não apresenta essa despeza excessiva, que a voz publica apregôa, fundada sómente nos debates que se seguirão á apresentação do parecer da commissão de contas, de 27 de Maio de 1857.

A despeza total realizada pela primeira e segunda gerencia, conforme o balanço geral da Curadoria Fiscal, se eleva á somma de 2.647:212  $\text{D}$ 834 réis; mas isso procede, como se vê no mesmo balanço, de diversas verbas como por exemplo —de juros accumulados, que se elevão acima de 220:000  $\text{D}$ 000; de propriedades existentes e outros objectos, que sommão em mais de 160:000  $\text{D}$ 000; e finalmente de varias verbas que constão minuciosamente do mesmo balanço, e que longo fôra agora enumerar-las. A maior parte porém dos objectos desligados da estrada podem ser vendidos, pois representão um valor real, e o seu producto de certo que pôde diminuir a despeza realizada.

Por esta fórma historiados os factos, e sobre elles fazendo-se uma minuciosa analyse, fica patente que essas imputações feitas de falta de economia das gerencias da associação de Mangaratiba são destituidas de base, e que porisso, demonstrada a verdade, cahem por terra.

Se este trabalho a que agora me entreguei, como era indispensavel, tivesse sido executado por empregados da confiança do Governo da Provincia logo que a commissão de contas formulou a sua accusação na sessão da Assembléa Geral dos Accionistas em 27 de Maio de 1857, a verdade dos factos teria apparecido em toda a sua pureza, e esse cavallo de Troya de nova especie não teria servido para combater a Companhia em todas as suas justas pretenções. Ainda por esta falta commettida pelo Governo da Provincia, é elle em maior parte o causador do estado de fallencia em que se acha a Companhia da Estrada de Mangaratiba, da qual é o principal accionista.

E' para mim inconcebivel o procedimento, que para com os negocios da Companhia da Estrada de Man-

garatiba tem tido o Governo da Provincia, porque, como bem claramente o demonstrei, a elle e só a elle competia tomar conhecimento de todas as questões que se suscitassem nos negocios e andamento desta empresa, as quaes devião ser decididas administrativamente.

O Governo Provincial, porém, demitte de si direitos, que em minha humilde opinião não podia delegar quanto mais demittir, e deixa que o Juizo Commercial intervenha e julgue uma questão da só jurisdição da Presidencia da Provincia do Rio de Janeiro.

Em ultimo resultado, a quem pertence a Estrada de Mangaratiba? A' Provincia do Rio de Janeiro; porque os empresarios só tem o usufructo de sua renda por 30 annos, dos quaes seis já tem decorrido. Logo, sendo claro que a administração e solução dos negocios dos proprios provinciaes pertence aos seus respectivos Presidentes, é evidente que a Estrada de Mangaratiba não pôde ser posta fóra da regra geral, sem offensa das leis e da justiça.

Se o Governo Provincial avocasse a si este negocio, podia sanar immensos males e prejuizos, e ao mesmo passo que em menor tempo terminaria a questão pendente, obtendo amplas concessões dos credores da empresa.

No lugar competente direi o que me parece mais adoptavel para pôr-se um termo a esta questão.

---

## CAPITULO XVI.

### **Estatística da produção do café de alguns municípios do Rio de Janeiro.**

« C'est dans la société surtout qu'il faut  
« observer, comparer, et analyser, afin de  
« distinguer les rapports réels de ceux qui  
« ne sont que les ouvrages de notre esprit  
« conduit par nos passions.»

Parece-me que a melhor fórmula de demonstrar a importância agrícola dos diversos municípios da Provincia do Rio de Janeiro, que se utilisão da 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba, é apresentar a estatística de sua produção; e como o café é o genero que mais avulta, vou reproduzir uma minuciosa estatística organizada pelo Sr. João Eugenio Machado de Lacerda, que teve o insano trabalho de confecciona-la sobre exactas informações ministradas pelos proprios fazendeiros, dos quaes apresenta uma relação nominal.

No capitulo 2.º deste historico fiz uma abreviada descripção dos principaes municípios ao sul da Provincia do Rio de Janeiro, que fazem o seu commercio de importação e exportação com a Côte por intermedio do porto de Mangaratiba, e servindo-me das observações astronomicas do Exm. Sr. Conselheiro Belegarde deter-

minei as posições geographicas das mais importantes Cidades e Villas; penso pois que apresentando agora a producção do café das diversas freguezias que formão aquelles municipios, ficará este escripto, se não completo, ao menos o mais bem acabado que me foi possível. Só quem se dá ao arido trabalho de que me estou occupando, é que póde calcular as innumeradas difficuldades, com que tenho luctado para poder escrever estas enfadonhas linhas.

Os trabalhos estatísticos tem grande mérito para os calculos das operações economicas e administrativas, porque sem uma exacta estatística não se podem lançar com igualdade relativa as imposições fiscaes. J. B. Say dizia que *a estatística era para o corpo social o mesmo que a phisiologia para o corpo humano*, e este sabio escriptor foi o pai da sciencia economica, porque foi o primeiro que lhe assignalou principios e regras, e formulou um corpo de doutrinas para economia politica.

É pois fundado na opinião de tão importante escriptor, que pretendo provar, com os dados estatísticos que vou reproduzir, que a Estrada de Mangaratiba, merece, e tem o incontestavel direito de receber todos os possiveis auxilios do Governo da Provincia do Rio de Janeiro, e mesmo dos Poderes Geraes do Estado, porquanto os capitaes empregados pela Companhia que tomou a si esta empresa, não devem ficar perdidos para os seus Accionistas, sem grave e clamorosa injustiça.

O Sr. J. E. Machado de Lacerda, na carta de que fez acompanhar a sua estatística, demonstra que cautelosamente a organisou cingindo-se aos dados da minima producção, a fim de que o resultado dos calculos que nella se baseassem fossem sempre favoraveis nas suas conclusões para o calculista; e assim se expressa a respeito:

« Cumpre-me observar que o presente arrolamento  
« foi feito tomando-se para maior garantia da fidelidade  
« da demonstração a producção minima; isto é, a dos  
« annos de menor colheita: nos annos regulares, como  
« o proximo passado, pôde a quantidade subir a 50  
« por cento mais; e nos annos felizes de abundancia,  
« a colheita não se calcularia exageradamente estiman-  
« do-se em 4.000:000 de arrobas.

« Desta demonstração achão-se excluidas as freguezias  
« que actualmente se servem de outros caminhos, mas  
« que mandarão grande cópia de seus productos á Man-  
« garatiba, ou talvez todos feita que seja a 2.<sup>a</sup> Secção da  
« estrada.

« Tambem do municipio de Rezende será muito maior  
« a exportação, visto que se tomou sómente a de alguns  
« fazendeiros que costumão mandar os seus cafés para  
« Mangaratiba.

« Dos municipios do Bananal e Baependy apenas se  
« tomárão por estimativa dos negociantes de Mangaratiba  
« a quantidade de 130.000 arrobas, que é o minimo do  
« que alli se recebe de alguns fazendeiros daquelles dous  
« municipios.

« E' difficil prever a quantidade a que realmente  
« montará a exportação do café, fazendo-se a 2.<sup>a</sup> Secção  
« da estrada, considerando a util alteração que vai pro-  
« duzir nestes municipios, e outros limitrophes nas con-  
« dições da sua actual servidão pelos caminhos que  
« possuem; mas é incontestavel que será muito além  
« do presente calculo, visto que nelle se tomárão a todos  
« os respeitos as quantidades minimas. »

Vê-se pois que a estatistica que vou reproduzir não  
pecca por exagerada, e antes se resente de algumas faltas,  
por quanto em vez de se tomar o termo minimo da

produção, se devêra ter tomado o termo médio de diversos annos; com tudo é esta uma demonstração muito apreciavel, e que devia ser exigida pelo Governo Provincial de todos os fazendeiros da Provincia, visto que nenhuma base até o presente temos para calcular a produção do paiz, senão os mappas officiaes da exportação do Imperio, e estes só apresentam o excedente do nosso consumo interno.

Feitas estas breves considerações, passo a apresentar o resumo estatístico da produção do café por municípios e freguezias, para depois demonstrar por fazendas, dando a relação nominal dos fazendeiros.

**Mappa demonstrativo do café produzido em diversos municípios do Rio de Janeiro, e exportado pela bahia de Mangaratiba.**

MUNICIPIOS.	Freguezias.	QUANTIDADE DE ARROB.	TOTAL DE ARROB.
S. João do Principe {	S. João Marcos .....	229.900	382.800
	Passa Tres.....	152.900	
Rio Claro..... {	Nossa Senhora da Piedade..	24.600	33.600
	Santo Antonio de Capivary.	9.000	
Pirahy..... {	S. João Baptista do Arrozal.	341.500	521.500
	Sant'Anna .....	80.000	
	J. João dos Thomares.....	100.000	
Barra Mansa..... {	N. S. do Rosario dos Quatis.	79.200	761.300
	S. Joaquim .....	58.980	
	Nossa Senhora do Amparo.	149.900	
	Espirito Santo. ....	159.420	
	S. Sebastião.....	313.800	
Rezende..... {	Nossa Senhora da Conceição	70.000	170.800
	S. José do Campo Bello....	30.000	
	Sant'Anna dos Tocós.....	10.000	
	St. Antonio da Varg. Grande	20.000	
	S. Vicente Ferrer.....	40.000	
Banãal e Baependy.			130.000
		Total de ar,	2.000.000

As dezesete freguezias acima descriptas, e pequena parte dos municipios do Bananal e Baependy exportão annualmente dous milhões de arrobas de café, além de grande porção de milho, feijão, farinhas, &c., de que não tenho um só dado estatístico para descrever; e importão uma avultada quantidade de mercadorias de origem estrangeira, e mesmo nacional que lhe são remetidas desta Côrte embarcadas até Mangaratiba, e d'alli seguem ao seu destino pela Estrada da Companhia; de sorte que não haverá quem judiciosa e sensatamente possa negar a grande importancia da Estrada de Mangaratiba, e quanto deve ella influir no desenvolvimento agricola e industrial daquella parte da Provincia do Rio de Janeiro.

A estatistica nunca é minuciosa de mais, porque muitas vezes demonstrações que parecem ociosas tem grande applicação nos calculos administrativos; em vista do que, depois de ter feito o resumo da producção por municipios e freguezias, apresentarei com maior desenvolvimento a producção do café pelas diversas fazendas que se achão situadas nas freguezias que acabei de descrever, assim fazendo desaparecer qualquer objecção que se podesse oppôr a esta estatistica; mas antes de o fazer ainda vou produzir uma prova official, que vem firmar as quantidades demonstradas.

Conforme os despachos dos navios costeiros da Provincia do Rio de Janeiro, se reconhece que no semestre decorrido de Janeiro a Junho de 1861, o café conduzido do porto de Mangaratiba para esta Côrte, e manifestado na Alfandega se elevou a 106.513 saccas com o peso de 532.565 arrobas. Cumpre porém observar que neste semestre a importação foi quasi que a metade da effectuada em igual tempo do anno de 1860, e a razão disto foi a

paralização das vendas do café para paizes estrangeiros, que sendo maiores de Julho a Setembro a importação se tem elevado sobre aquella do semestre anterior.

D'isto se póde concluir que no fim do segundo semestre, isto é, de Julho a Dezembro, o café entrado pela barra do Rio de Janeiro procedente de Mangaratiba se deve elevar a mais de 1.500.000 @, o que comprova os dados que acabei de produzir.

A exportação do café produzido na Provincia do Rio de Janeiro no exercicio de 1858—1859 se elevou a 8.711.014 arrobas, e não será desarrazoado estimar-se a quarta parte desta producção como navegado pelo porto de Mangaratiba, e sendo da cultura propria das freguezias constantes do mappa que acabei de apresentar. Ora, sendo mais de duas terças partes da renda da Provincia provenientes do dizimo do café, e sendo a sua renda total superior a dous mil contos de réis, pode-se calcular que os municipios de que tenho tratado concorrem pela sua producção com mais de 600:000 $\frac{1}{2}$  para a renda provincial, e consequentemente a Companhia da Estrada de Mangaratiba tem, como disse, pleno e incontroverso direito de exigir um auxilio dos cofres da Provincia para poder concluir a sua estrada, ou então que o Governo lhe indemnise os capitaes despendidos, e chame a si as obras feitas, não só porque é um beneficio de que está de posse o publico, como porque o Governo Provincial é o maior accionista desta Companhia.

E' pois inexplicavel o estado de inacção em que se conserva o Governo da Provincia do Rio de Janeiro em referencia á Estrada de Mangaratiba, e deixe que prosiga no Juizo Commercial o processo de sua fallencia, assim subordinando os seus privilegios ao fôre commum,

quando, se avocasse a si este negocio, podia intentar um contracto qualquer com os credores, o qual lhe seria sem duvida muito favoravel, visto que a final a Provincia é que de necessidade tem de custear esta empresa por ser de sua propriedade.

Apresentadas estas breves considerações, cumpre desenvolver a producção do café, que em resumo demonstrei por municipios e freguezias, designando nominalmente os fazendeiros, e as quantidades colhidas.

Como disse, a estatística nunca é minuciosa de mais; e porisso espero que se me desculpará a apresentação desta prova, que tem por fim principal mais firmar o calculo que a final tenho de submetter á apreciação dos Poderes competentes, para comprovar que a Estrada da Companhia de Mangaratiba só com a sua renda propria, sendo esta bem administrada e estabelecidas as taxas regulares, pode solver, em um tempo dado, os capitaes nella convertidos.

Nem sirva para oppôr-se á verdade de minhas demonstrações a diminuta renda arrecadada pela administração da Curadoria Fiscal, que adiante apresento; porque essa arrecadação é feita em vista de uma tabella muito modica, e ainda assim não se póde applicar toda a exactidão de arrecadação que é possível, em vista do estado suspensivo em que se acha a Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Entrada porém a empresa na ordem normal dos seus negocios, e adoptada uma taxa regular, a renda da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada deve em muito elevar-se, e consequentemente prestar-se á realização do meu calculo.

Vou, pois, entrar nas demonstrações estatísticas, apresentando a producção por fazendas nominalmente.

Estatística do café produzido em diversos Municípios da  
Provincia do Rio de Janeiro, demonstrada por Fre-  
guesiaz, e nominalmente pelos fazendeiros dessas lo-  
calidades.

**MUNICIPIO DE S. JOÃO DO PRINCIPE.**

**Freguezia de S. João Marcos.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Alecrino José Xavier da Rocha (herdeiros de).....	6.000
Angelo Garcia do Amaral.....	1 500
D. Anna Maria de Jesus.....	1.000
D. Anna Joaquina de Almeida Castro.....	600
Antonio Adelino de Souza.....	2.000
Antonio Caetano da Silva Rocha.....	600
Antonio da Cruz Gouvêa.....	800
Antonio Firmino Ramos.....	2 000
Antonio João Dias.....	4.000
Antonio Mendes Barboza.....	1.500
Barão de Mangaratiba.....	4.000
Antonio Rodrigues de Souza.....	4.000
Antonio Raimunde de Souza.....	1.000
Antonio Vaz Ferreira de Faria.....	1.500
Antonio Xavier da Rocha.....	10.000
Antonio Xavier da Rocha Sobrinho.....	5.000
Barão de S. João do Principe.....	8.000
Bento Ferreira Gonçalves.....	1.000
Bernardo Avelino da Rocha.....	1.000
Candido Antonio da Silva.....	700
Cassiano Medina Celi.....	1.500
Constantino Alves Nobre.....	1.000
Custodio Garcia do Amaral.....	800
Elias Antonio Freire.....	500
Eugenio José dos Santos.....	1.500
Eulalio Porfirio Netto.....	1.000
Feliciano Dias Valladão.....	4.000
Francisco Antunes de Sá.....	500
Francisco Garcia do Amaral.....	1.000
	68.000

	Produção.
	@
Transporte.....	68.000
Francisco José de Paula.....	2.000
Francisco de Paula Rocha.....	1.000
Henrique José de Gouvêa.....	500
D. Ignez Ignacia de Oliveira Marques.....	500
Ignacio Gonçalves da Cruz.....	1.500
Ivo José dos Santos.....	1.000
D. Jacintha Jesuina de Sá Charem.....	2.500
João Antunes de Sá Sobrinho.....	2.500
João Dias Valladão.....	4.500
João Evangelista de Sá Charem.....	700
João Gomes da Silva.....	1.000
João José de Sá Charem.....	1.500
Joaquim Antonio Rodrigues.....	500
Joaquim Anselmo de Souza.....	2.000
Joaquim Gonçalves Ramos de Andrade.....	1.000
Joaquim José da Fraga e Silva.....	1.500
Joaquim José de Lorena.....	1.500
Joaquim José de Souza Breves.....	60.000
Joaquim Mariano de Souza.....	800
Joaquim de Oliveira e Souza (viuva de).....	2.000
Joaquim Pereira da Silva Porto.....	500
José Dias Valladão.....	1.500
José Eloy Xavier da Rocha.....	4.000
José Vaz Ferreira de Faria.....	2.500
José Joaquim de Fraga Neves.....	1.500
José Joaquim Rodrigues de Araujo.....	1.500
José Raimundo Soares.....	4.000
José da Silva Pereira e Souza.....	1.800
Dr. Julião José de Oliveira (viuva de).....	800
José Simões Benevides.....	800
Lourenço Alves da Silva.....	2.500
Luiz José de Sá Charem.....	3.500
Luiz da Rocha Machado Xavier.....	800
Luiz Ribeiro da Silva.....	400
Luiz da Rocha Machado Filho.....	500
Manoel Alves da Silva (viuva de).....	3.000
Manoel Alves da Silva Barros.....	1.000
Manoel Cornelio dos Santos.....	3.000
Manoel Corrêa de Souza.....	800

---

190.900

	Produção.
	@
Transporte....	199.900
Manoel Ferreira Gonçalves .....	3.000
Manoel Ferreira do Prado .....	2.500
Padre Manoel José das Neves.....	1.500
Manoel José da Silva Palmeira.....	500
Manoel José Vianna.....	2.500
Manoel Alves do Couto Reis.....	2.000
Manoel Rodrigues Avila.....	500
D. Maria Alves de Araujo .....	1.500
D. Maria Joanna de Brito e Silva.....	1.500
Padre Mariano José da Silva.....	2.500
Mariano José de Souza e Silva.....	1.500
Pacifico José da Silva.....	1.500
Pedro José Lourenço.....	2.000
Raimundo Antonio Soares.....	1.000
Raimundo José dos Santos.....	2.500
Thomaz Vaz Ferreira de Faria.....	1.000
Symphronio José Caldeira.....	500
Viuva de Bernardo José Vianna.....	4.000
Diversos lavradores em pequenas quantidades..	7.000
	<hr/>
	229.900
	<hr/>

### Freguezia do Passa-Tres.

#### FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Antonio Maria de Araujo.....	4.000
Antonio Nunes Fernandes.....	4.000
Antonio Peres da Silva.....	1.500
Antonio de Oliveira Pimenta.....	1.500
Antonio Dionizio dos Santos.....	500
Agostinho José Ribeiro.....	800
D. Angela Theodora da Silva.....	700
Antonio Pinto da Fonseca.....	100
Adriano Peres da Silva.....	2.000
	<hr/>
	15.100

	Produção.
	@
Transporte....	15.100
Antonio Fernandes Pereira.....	500
Antonio Pinto de Mesquita.....	800
Americo José de Oliveira.....	50
Barão do Pirahy.....	14.000
Barão do Rio Claro.....	10.000
Bento José de Oliveira.....	2.500
Bruno Pinto da Fonseca.....	700
Berlindo da Rosa e Silva.....	700
Benevenuto de Freitas Aguiar.....	100
Bento de Faria Lopes.....	3.000
Bento Ferreira de Faria.....	1.500
Bento Peres da Silva.....	600
D. Candida de Freitas Aguiar.....	4.000
Custodio Pinto da Rocha.....	700
D. Custodia Vieira de Oliveira.....	2.500
D. Claudina Ferreira dos Reis Nascimento....	600
Major Dionizio José dos Santos.....	4.000
Domingos Lopes Moreira.....	700
Euzebio da Fonseca Guimarães.....	100
Eduardo José da Gama.....	100
D. Escolastica de Oliveira Penna.....	1.500
Estanislau Pereira dos Santos.....	200
Ezequiel de Souza Breves.....	100
Francisco Dionizio dos Santos.....	500
Francisco Peres da Silva.....	1.500
Francisco de Souza Breves.....	700
Fernando Moreira de Araujo.....	1.500
Herdeiros da Viuva do Germano.....	700
Joaquim José de Souza Breves.....	40.000
Vigario João Maria Ozorio Pinto.....	1.500
João Dias Neves.....	500
Joaquim Ferreira de Azevedo.....	600
Joaquim Luiz Barboza.....	1.500
Joaquim Valentim da Costa.....	150
Joaquim da Fraga.....	200
José Francisco de Souza Porto.....	2.500
Joaquim Moreira de Araujo.....	500
Joaquim da Silva de Albuquerque Diniz.....	500
José Nunes Muniz Filho.....	200

---

117.100

	Produção.
	@
Transporte....	117.100
João Ignacio do Carmo.....	500
José de Freitas Aguiar.....	200
José Vicente Ferreira Bruno.....	700
José Candido de Freitas Aguiar.....	4.000
D. Maria Joaquina Gonçalves.....	5.000
Mariano Peres da Silva.....	3.000
Capitão Manoel José de Oliveira.....	3.500
Manoel João da Silva.....	800
Manoel Joaquim de Oliveira.....	4.500
Miguel Antonio da Silva.....	1.500
Manoel Pinto de Mesquita.....	800
D. Maria Clara de Oliveira Machado.....	800
Manoel Ferreira Prado.....	2.500
Paulino Vaz Ferreira Faria.....	2.000
Diversos pequenos lavradores.....	6.000
	<hr/>
	152.900
	<hr/>

### MUNICIPIO DO RIO CLARO.

#### Freguezia de Nossa Senhora da Piedade.

	Produção.
	@
Antonio Galdino da Silva Reis.....	1.000
Antonio Luiz Fonseca.....	1.000
Barão do Rio Claro.....	4.000
Firmiano José de Castro.....	4.000
Firmiano José Nogueira.....	800
Francisco José Nogueira.....	1.500
Herdeiros de Eulalio Nuno dos Reis.....	1.000
José Bonifacio Gomes de Gouvêa.....	3.000
João José Nogueira.....	500
Joaquim José Nogueira.....	800
José Francisco Nogueira.....	500
	<hr/>
	18.100

	Produção.
	@
Transporte . . . . .	18.100
Luciano José Nogueira . . . . .	500
Luiz Ribeiro da Silva . . . . .	500
Manoel José Nogueira . . . . .	1.000
Manoel Luiz Ferreira . . . . .	1.000
Nuno Eulalio dos Reis . . . . .	500
Perfeito José de Souza . . . . .	500
Viuva e Herdeiros de Francisco de Azevedo Moraes.	1.000
	<hr/>
	23.100
Diversos lavradores em pequena escala . . . . .	1.500
	<hr/>
	24.600
	<hr/>

**Freguezia de Santo Antonio de Capivary.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Antonio Ferreira Gonçalves . . . . .	1.500
Herdeiros de Joaquim Gonçalves de Souza Portugal.	1.500
D. Ignez Gonçalves de Souza . . . . .	2.500
João Dias Valladão . . . . .	3.000
Diversos lavradores em pequena escala . . . . .	500
	<hr/>
	9.000
	<hr/>

**MUNICIPIO DO PIRAHY.**

**Freguezia de S. João Baptista do Arrozal.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Albino José do Couto . . . . .	1.500
Antonio José Viveiros Figueira . . . . .	5.000
Antonio José Medeiros . . . . .	2.000
	<hr/>
	8.500

Produção.

	Transporte ...	@
Antonio José Pereira.....		8 500
Antonio Vicente Figueira.....		4 000
Antonio dos Santos Nora.....		1.500
Antonio da Costa Cardozo.....		2.500
Antonio Firmo de Mello.....		150
Barão do Pirahy.....		150
D. Brites Clara de Souza Breves.....		10.000
Bento Ferreira de Faria.....		1.500
Bento Lopes de Faria.....		1.500
Bruno José dos Santos Nora.....		1.000
D. Felicidade Perpetua do Amor Divino.....		2.500
Francisco José de Oliveira.....		1.500
Francisco José de Oliveira Filho.....		25.000
Francisco Silverio de Oliveira.....		2.500
Francisco Luiz Gomes.....		700
Firmino Ferreira Ribeiro.....		1.500
Henrique de Souza Breves.....		4.000
João José Alves.....		1.000
João Ferreira da Rocha.....		4.000
Capitão João Antonio Alves.....		4.000
Joaquim Anacleto da Costa.....		2.500
Joaquim José Gonçalves de Moraes.....		35.000
Antonio Joaquim Coutinho.....		2 500
Francisco José de Oliveira Sobrinho.....		700
Joaquim José de Souza Breves.....		90.000
Joaquim Caetano Gomes.....		2.500
Joaquim Ferreira Paiva Portugal.....		600
Joaquim Vieira da Cunha.....		1.500
José Barboza do Rego.....		3.500
José Barboza Cutrim de Almeida.....		1.500
José do Espirito Santo.....		2 500
José Gonçalves de Moraes Pernambuco.....		6.000
José de Oliveira Campos.....		2.500
José Pedro Medeiros Torres.....		2.500
José de Souza Breves.....		90.000
José Maria de Carvalho.....		1.000
José Eusebio da Silva.....		1.000
José Domingos Fontes.....		600
Leão Augusto de Souza Ferraz.....		600

---

315 500

	Produção.
	@
Transporte.....	315.500
Manoel Antonio Mello.....	2.500
Manoel Ferreira Rocha.....	1.500
D. Maria Vieira da Cunha Breves.....	1.500
Pedro Bernardino Cutrim de Almeida.....	1.000
Rodrigo Vieira da Cunha.....	2.500
Valerio Luiz Menezes.....	2.500
Vicente Ferreira de Souza.....	1.500
Viuva de Francisco Manoel da Silva.....	1.500
Izidoro Manoel da Silva.....	1.500
	<hr/>
	331.500
Diversos lavradores em pequena escala.....	10.000
	<hr/>
	341.500

### Freguezia de Santa Anna.

#### FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Camillo Lelis Cordeiro.....	4.000
D. Firmina Vaz Figueira.....	1.500
Francisco Vaz Figueira.....	2.000
Gaspar dos Reis e Silva.....	6.000
Joaquim Gonçalves de Moraes.....	6.000
Mathias Gonçalves de Oliveira Roxo.....	8.000
Antonio Luiz da Silveira.....	3.500
Albino José de Souza Neiva.....	3.000
Caetano José Gomes.....	2.500
Dr. Diogo Teixeira de Macedo.....	2.500
Domingos José Pereira de Abreu.....	1.500
D. Francisca Luiza de Assis.....	700
Francisco Lopes Pimenta.....	1.500
Joaquim José de Abreu.....	800
Joaquim Manoel da Silva.....	4.000
José Marianno da Silva Soares.....	2.500
José da Silva Figueira.....	2.000
Luiz Pimenta de Souza Breves.....	1.500
Luiz Gonçalves Pereira.....	2.500
	<hr/>
	56.000

	Produção.
	@
Transporte. . . . .	56.000
Manoel Gonçalves Pereira . . . . .	2.000
Manoel Christiano Silveira . . . . .	3.000
Manoel Joaquim dos Santos . . . . .	1.500
Maria Garcia dos Santos . . . . .	1.500
Silvino José da Costa . . . . .	4.000
Herdeiros de D. Victoria Rodrigues Dias . . . . .	2.500
Rufino Baptista de Araujo . . . . .	1.000
D. Rosa Luiza da Silveira . . . . .	1.500
Silvino Coelho de Avellar . . . . .	2.000
Diversos lavradores em pequena escala . . . . .	5.000
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	80.000
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>

### Arraial de S. João dos Thomares.

	Produção.
	@
Antonio Gonçalves de Moraes . . . . .	4.000
D. Anna Peres da Silva . . . . .	2.500
Antonio Gonçalves Pereira . . . . .	3.000
Antonio de Abreu Gomes Cambraja . . . . .	4.000
Caetano José Gomes . . . . .	2.500
Filismino Vaz Figueira . . . . .	3.000
Dr. Francisco Dias Barreira . . . . .	3.500
Francisco José Teixeira de Mesquita . . . . .	2.500
Francisco Marques Moraes . . . . .	4.000
Francisco José Teixeira . . . . .	1.500
Francisco Marques Moraes Filho . . . . .	3.500
Francisco Vaz Figueira . . . . .	2.500
João Gonçalves Pereira . . . . .	3.000
Joaquim Felisberto da Silva . . . . .	2.000
Joaquim Marques Moraes . . . . .	2.500
José Gonçalves de Oliveira Roxo . . . . .	6.000
José Monteiro de Magalhães . . . . .	3.000
Luiz Gonçalves Pereira . . . . .	3.000
Manoel Gonçalves Pereira . . . . .	3.500
D. Maria Joaquina da Conceição . . . . .	2.000
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	61.500

	Produção.
	@
Transporte.....	61.500
D. Maria Luiza de Miranda.....	2.500
Mathias Gonçalves de Oliveira Roxo.....	14.000
Nicoláo Netto Carneiro Leão.....	8.000
Silvino José da Costa.....	8.000
Diversos lavradores em pequena escala.....	6.000
	<hr/>
	100.000
	<hr/>

**MUNICIPIO DE BARRA MANSA.**

**Freguezia de N. S. do Rozario dos Quatis.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Antonio Manoel do Nascimento.....	4.000
Antonio Marcondes do Amaral Netto.....	4.500
Antonio de Noronha e Silva.....	5.000
Barão do Pouso Alto.....	12.000
Cassiano do Carmo Fróes.....	4.500
Delfino Franco da Silva Barbosa Fróes.....	6.000
Francisco Antonio Paula.....	2.000
Francisco Antonio de Freitas Crescina.....	3.500
Francisco Ferreira Franco.....	5.000
Francisco Gomes de Carvalho Leite.....	5.500
Francisco Moreira de Mattos.....	11.000
Firmino Ferreira Franco.....	2.000
Januario Rodrigues Theodoro.....	600
José de Paula Coutinho.....	2.000
Manoel José Pereira Gonçalves.....	4.000
Manoel Marianno Balieira.....	800
Valentino Antonio da Cunha.....	800
Venancio José Ribeiro Faria.....	1.500
Viuva & Filhos de Antonio Sancho Diniz Junqueira.....	2.000
	<hr/>
	76.700
Diversos lavradores em pequena escala.....	2.500
	<hr/>
	79.200
	<hr/>

**Freguezia de S. Joaquim.**

FAZENDEIROS.

Produção.

	@
Antonio Alves Carrigo . . . . .	600
Antonio Teixeira Pinto . . . . .	3.000
Antonio Teixeira de Sampaio . . . . .	2.000
Boaventura Gonçalves Chaves . . . . .	600
Diogo Alves Pereira . . . . .	5.000
Francisco Soares Godinho Filho . . . . .	1.500
Francisco Teixeira Pinto . . . . .	4.000
Francisco Vieira Gonçalves . . . . .	300
D. Genoveva Dias Junqueira . . . . .	2.000
Ignacio Francisco da Silva . . . . .	2.000
Jeronymo Cardozo Garcez Maldonado . . . . .	200
João Antonio Brandão . . . . .	80
João Carlos de Almeida . . . . .	600
Joaquim Antonio de Mattos . . . . .	800
Joaquim Antonio de Paula . . . . .	600
Joaquim Lopes da Silva . . . . .	600
Joaquim Martins de Almeida . . . . .	5.000
Joaquim da Silva Nogueira . . . . .	700
Joaquim Simão Alves . . . . .	800
José Marcellino da Silva . . . . .	2.000
José Nicoláo Vicoso . . . . .	2.500
Manoel Leite do Prado Toledo . . . . .	2.000
Manoel Marques Ribeiro . . . . .	14.000
Manoel Pereira da Fonseca . . . . .	1.000
Marçal Pereira de Carvalho . . . . .	3.000
	<hr/>
	54.880

**Freguezia de N. S. do Amparo.**

FAZENDEIROS.

Produção.

	@
D. Anna Moreira de Mattos . . . . .	3.000
Antonio Candido Nogueira . . . . .	1.500
Antonio do Espirito Santo . . . . .	1.000
Antonio Joaquim de Azevedo . . . . .	700
	<hr/>
	6.200

	Produção.
	@
Transporte....	6.200
Antonio Moreira de Matos.....	1.500
Major Antonio da Silva Monteiro.....	4.000
Barbosa Guimarães.....	18.000
Caetano José Vieira Ferraz.....	3.000
Carlos Evangelista Moreira.....	500
Elias José Alves Guimarães.....	3.000
Francisco Rodrigues Faria.....	2.000
Capitão Hilario da Silva Figueira.....	2.000
Herdeiros de Francisco Soares Godinho.....	800
Ignacio Caetano de Carvalho.....	6.000
Izidoro de Souza Breves.....	800
João Baptista Salles Silva.....	4.000
João Baptista Soares.....	3.000
João Chrysostomo de Vargas.....	9.000
João Mathias da Silva.....	500
João Moreira de Assis Vasconcellos.....	1.500
João Gomes de Souza.....	4.000
José Alves Antunes.....	2.000
José Caetano Alves.....	5.000
José Carlos de Almeida.....	3.000
José Gonçalves Moraes Pernambuco.....	5.000
José Hilario Figueira.....	2.000
José da Silva Nogueira.....	800
Tenente Luiz Pereira de Castro.....	12.000
Manoel do Espirito Santo.....	3.000
Manoel do Espirito Santo Sobrinho.....	1.500
Manoel Faustino de Mattos.....	800
Manoel Gomes de Carvalho & Irmão.....	9.000
Manoel Gomes de Souza.....	3.000
Manoel Mathias da Silva.....	2.000
Manoel Ribeiro de Carvalho.....	6.000
Manoel Vieira da Cunha Brandão.....	14.000
Severino José do Espirito Santo.....	500
Simão Carlos Bernardino.....	3.000
Soares Coutinho.....	1.000
	<hr/> 143.400
Diversos lavradores em pequena escala.....	6.500
	<hr/> 149.900

## Freguezia do Espirito Santo.

### FAZENDEIROS.

Produção.

	@
Antonio Barboza da Silva Filho .....	10.000
Antonio de Faria .....	150
Antonio Gomes de Oliveira .....	3.000
Antonio Leite .....	600
Antonio Olinto Nogueira de Castro .....	3.000
Antonio Pedro Gomes de Oliveira .....	2.000
Barão de Bella Vista .....	4.000
Braz Camanhos .....	70
Candido Arnaldo .....	2.000
Claudino José de Freitas .....	70
Domiciano Placido de Noronha .....	2.000
Domingos Garcia de Roza .....	800
Herdeiros de Eloy Galvão França .....	1.500
Francisco Alves dos Reis .....	600
Francisco Ferreira Neves .....	700
Francisco Gomes de Oliveira .....	2.000
Francisco José Ferreira Cardoso .....	17.000
Francisco José Leitão .....	7.000
Francisco Machado Faleiros .....	1.500
Francisco Rodrigues .....	700
Dr. Gustavo Coppet .....	14.000
João Albino de Souza .....	700
João Falcão Ribeiro Bastos .....	2.000
João José Cardoso .....	5.000
Viuva e Herdeiros de João Medeiros Coutinho ..	500
João Rodrigues Nunes .....	600
Joaquim Ferreira Nobre .....	7.000
Joaquim Francisco Baião .....	500
Joaquim Gomes Jardim .....	9.000
Joaquim Silverio de Campos (Herdeiros do Coronel)	5.000
José Antonio Castilho .....	3.000
José de Avila .....	1.500
José Francisco Gomes .....	700
José Joaquim da Cunha .....	3.000
José de Souza Breves .....	7.000
Manoel Antonio da Silveira .....	8.000
Manoel Ferreira das Neves .....	700

---

126.890

	Produção.
	@
Transporte....	126.890
Manoel de Freitas Silva.....	6.000
Manoel Gomes de Oliveira .....	700
Manoel Joaquim de Siqueira.....	70
Manoel Teixeira da Silveira.....	600
Manoel Rodrigues de Siqueira.....	800
Manoel da Silva Amaral.....	800
D. Maria Felisberta da Cunha.....	2.000
D. Maria Leite da Silva.....	150
Miguel Rodrigues Montemór.....	700
Paulo Barboza da Silva.....	7.000
Silverio Candido de Toledo.....	3.000
Targino Moreira de Mattos.....	10
D. Theodora Galyda de França.....	500
Wencesláo José de Castro Pamplona.....	700
Manoel Vieira de Souza.....	500
Diversos lavradores de poucas forças.....	9.000
	<hr/>
	159.420
	<hr/>

**Freguezia de S. Sebastião.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Anacleto Leite de Abreu Toledo.....	6.000
D. Angelica Maria de S. José.....	3.000
Antero da Silva Reis.....	2.000
Antonio Luiz Pinto Alves de Carvalho.....	2.000
Antonio Marcondes do Amaral.....	4.000
Antonio Nunes Duarte.....	3.000
Antonio Pereira Leite.....	2.500
Antonio Silverio de Queiroz.....	3.000
Antonio Vigente dos Reis.....	3.000
Antonio Vieira Machado da Cunha.....	2.500
Augusto Pio Pereira da Cruz.....	4.000
Benjamim José Justino da Silva.....	2.000
Bernardo José Vieira Ferraz.....	9.000
Braz Freire da Silva Reis.....	2.000
	<hr/>
	48.000

Produção.

	@
Transporte . . .	48.000
D. Carlota Cypriana da Silva Pereira & Filhos.	4.000
Celso Eugenio dos Reis . . . . .	5.000
Custodio Antonio da Silva . . . . .	1.500
Duarte José Pereira . . . . .	2.000
Dr. Emygdio José Ribeiro . . . . .	2.000
Felix Rodrigues de Souza . . . . .	1.000
Francisco Carlos da Silva . . . . .	3.000
Francisco José Ferreira Cardoso . . . . .	18.000
Francisco Pereira da Silva . . . . .	2.000
Francisco da Roza Furtado . . . . .	3.000
Francisco Silverio de Oliveira . . . . .	1.500
D. Izabel Olinda Leal . . . . .	3.000
João Baptista Marcondes do Amaral . . . . .	6.000
João Baptista Vieira Ferraz . . . . .	1.500
João Carvalho de Oliveira . . . . .	3.000
João Fidelis Becher . . . . .	2.000
João Gomes Marcondes . . . . .	2.000
João Pereira da Cruz . . . . .	5.000
João Pedro de Mattos . . . . .	4.000
Joaquim José de Souza Breves . . . . .	4.000
José Bento Ferreira Leite Gomes & Comp. . . . .	7.000
José Bernardes de Araujo . . . . .	2.000
José Carlos Vieira Ferraz . . . . .	5.000
Dr. João Gomes Varella Lessa . . . . .	5.500
José Freire de Siqueira . . . . .	3.000
José Justiniano da Silva . . . . .	9.000
José Pereira Leite & Comp. . . . .	1.500
José Justiniano da Silva Filho . . . . .	5.000
José Simplicio Ribeiro . . . . .	2.000
José de Souza Azevedo . . . . .	2.500
Lucas Antonio Monteiro de Barros . . . . .	22.000
Lucas José Vieira Ferraz . . . . .	2.500
Luiz Domingues do Lago . . . . .	4.000
Luiz José de Araujo . . . . .	1.500
Luiz Manoel da Silva . . . . .	2.000
Luiz Sacchy . . . . .	2.500
Manoel Antonio da Silva Reis . . . . .	9.000
Manoel Carlos Barros . . . . .	2.000
Manoel Gomes Leal Nascimento . . . . .	4.000

---

213.500

	Produção.
	@
Transporte....	213.500
Manoel Gomes Marcondes.....	3.000
Manoel Gonçalves da Silva Gama.....	2.000
Manoel José Medeiros Cabral.....	3.000
Manoel Pereira da Cruz.....	3.000
D. Maria Josefa de Castro Arruda.....	10.000
D. Mariana Carlota de Almeida Leite Gomes..	7.000
Mariano José da Silva.....	1.500
Mariano Gorgonha de Faria.....	800
Nuno Eulalio dos Reis.....	3.000
Pedro José dos Reis Pereira e Castro.....	7.000
Ricardo José Gomes Guimarães.....	13.000
Sebastião José de Oliveira.....	3.000
Padre Thomaz Lourenço da Costa Aguiar.....	2.500
Viuva & Filhos do Simplicio José, Ribeiro....	2.000
Viuva & Herdeiros de Antonio José de Mattos.	4.500
Viuva & Herdeiros de Francisco de Salles Silva.	4.000
Viuva & Herdeiros de José Coelho Ferreira...	2.000
José de Lima Nobre Júnior.....	6.000
Camillo da Silva Reis.....	4.000
José Carvalho de Oliveira.....	3.000
Viuva & Herdeiros de Francisco Marcondes de Tolledo.....	4.000
Diversos lavradores de pequena força.....	12.000
	<hr/>
	313.800
	<hr/>

**MUNICIPIO DE REZENDE.**

**Freguezia de Nossa Senhora da Conceição.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Antonio Pereira Gustavo.....	3.000
Antonio Gomes Queiroz Nogueira.....	1.500
Antonio Joaquim Avila Queiroz.....	1.000
Antonio Joaquim Tolledo.....	2.000
Antonio José Barboza.....	4.000
	<hr/>
	11.500

Produção.

	@
Transporte....	11.500
Antonio José Pereira de Oliveira.....	1.500
Antonio Moreira de Andrade Filho.....	2.000
Dr. Antonio Paula Ramos.....	2.500
Barão de Pouso Alto.....	8.000
Braz Nogueira Fragozo.....	1.000
Custodio Francisco Coelho.....	1.500
David Gomes Jardim.....	3.500
Domingos Gomes Jardim.....	3.000
Feliciano Garrido do Nascimento.....	1.000
Francisco Luiz Ferreira Leal.....	4.000
Gabriel Leme da Silva.....	1.500
Dr. João de Azevedo Carneiro Maia.....	2.000
João José Camargo.....	1.000
Joaquim Gomes Jardim.....	3.000
Joaquim Venancio Arruda.....	2.500
José Duarte do Espirito Santo.....	1.500
José Joaquim Gonçalves Silva.....	1.000
Ladisláo José Ferreira.....	3.500
Manoel Conrado Teixeira.....	1.500
Manoel da Silva Leme.....	2.000
Pedro Antonio de Almeida.....	3.000
Viuva de Marcos José de Almeida.....	1.500
Viuva & Filhos do Dr. Francisco Xavier de Paula Nogueira.....	2.500
Diversos lavradores menores.....	4.000
	<hr/>
	70.000

**Freguezia de S. José de Campo Bello.**

FAZENDEIROS.

Produção.

	@
Antonio Gomes dos Santos Lopes.....	2.500
Barão de Pouso Alto.....	5.000
Claro Rodrigues de Almeida.....	1.500
Eleuterio Corrêa Lemos.....	2.000
Francisco Fernandes Oliveira e Silva.....	3.500
	<hr/>
	14.500

	Produção.
	@
Transporte....	14.500
Frederico Gomes Jardim.....	2.500
D. Izabel Maria da Conceição.....	1.000
Joaquim Baptista Carvalho.....	2.000
José Lemos da Silva.....	1.500
Manoel Alves Moreira.....	1.000
Manoel Ferreira Dias.....	1.000
Viuva & Herdeiros de Bernardino José Silveira	1.500
Manoel Fernandes Macedo.....	2.000
Francisco Pereira Lemos.....	2.000
Diversos lavradores menores.....	1.000
	<hr/>
	30.000

**Freguezia de Santa Anna dos Tocos.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Antonio Hylario Ferreira.....	1.500
Antonio Hylario Ferreira Filho.....	1.000
Firmino José Carvalho.....	2.000
João Xavier de Lima.....	1.000
Manoel José Vieira.....	2.000
Manoel José Vieira Filho.....	2.500
Diversos lavradores menores.....	800
	<hr/>
	10.800

**Freguezia de Santo Antonio da Vargem Grande.**

FAZENDEIROS.

	Produção.
	@
Antonio da Silva e Sá.....	1.000
Antonio Joaquim da Silva e Sá.....	1.500
Francisco Fernandes da Silva e Sá.....	800
Domiciano Pereira de Carvalho.....	2.000
Firmino da Silva e Sá.....	1.000
	<hr/>
	6.300

	Produção.
	@
Transporte....	6.300
José Joaquim da Silva e Sá.....	500
Joaquim Cardozo de Menezes Junior.....	2.500
João Fernandes da Silva e Sá.....	1.500
João José da Silva e Sá.....	1.000
José Joaquim da Silva e Sá Sobrinho.....	1.000
Manoel José Pereira de Tolledo.....	2.500
Thomaz Rodrigues de Tolledo.....	2.000
Vicente José da Silva e Sá.....	1.000
Vicente da Silva e Sá.....	1.000
Diversos pequenos lavradores.....	700
	20.000

**Freguezia de S. Vicente Ferrer.**

	Produção.
	@
Antonio José Teixeira da Fonseca.....	3.000
Bernardo José Monteiro Guimarães.....	1.500
Casimiro Rodrigues de Souza.....	1.500
Fabiano Pereira Barreto.....	4.000
Generoso Rodrigues Barboza.....	1.000
Joaquim José de Souza Breves.....	10.000
José Joaquim do Prado.....	2.000
Manoel Barboza de Lima.....	1.500
Manoel Francisco Leitão.....	2.000
Manoel Lopes Faria.....	1.500
D. Maria Magdalena.....	1.000
Rafael Teixeira Pinto.....	1.500
Viuva & Filhos do Barão do Amparo.....	5.000
Viuva & Herdeiros de Antonio José Vieira Torres.....	2.000
Diversos lavradores menores.....	2.500
	40.000

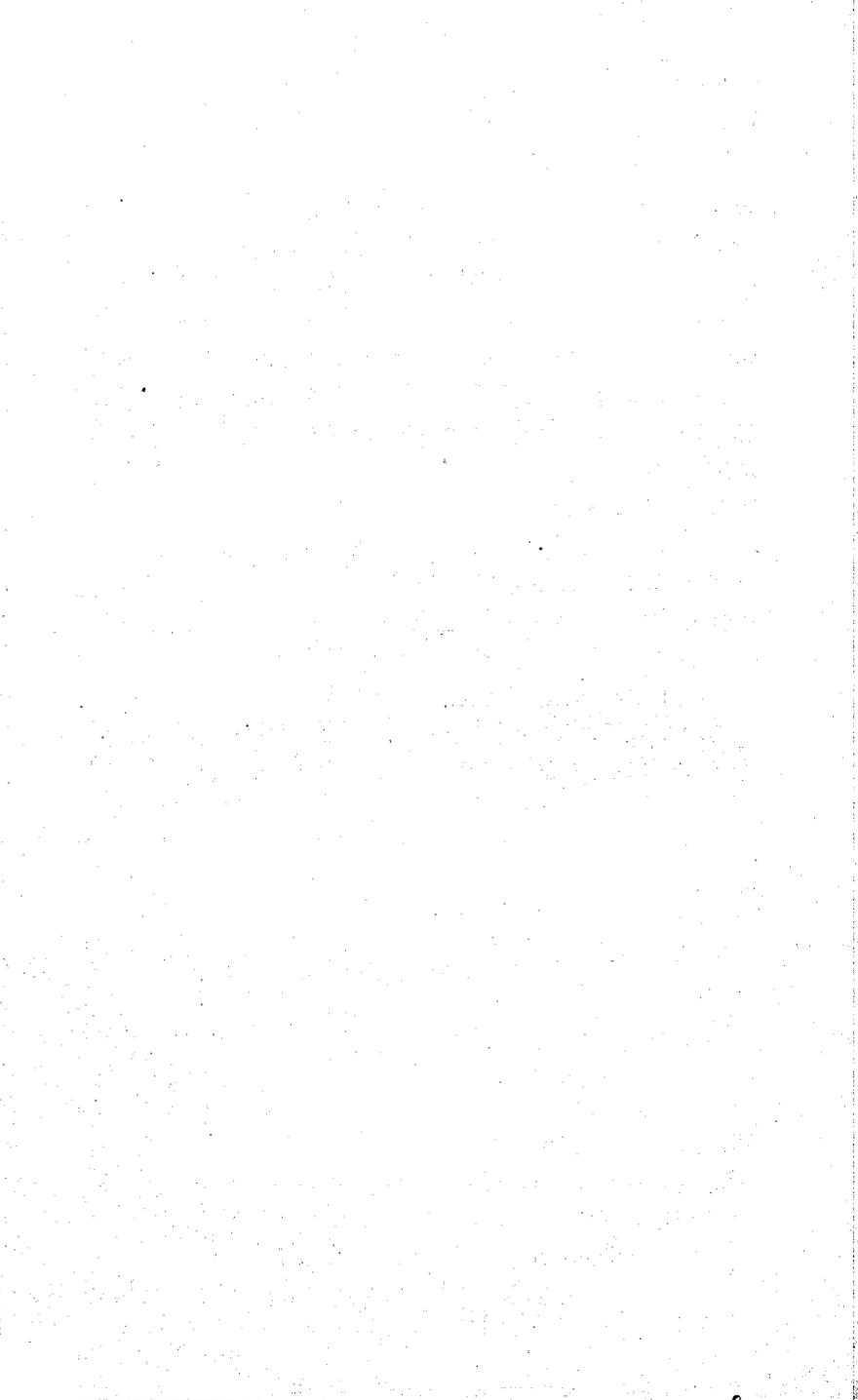
**MUNICIPIOS DE BANANAL E BARRAPENDY.**

Quantidade dos cafés que annualmente recebem para embarcar para a Côte os negociantes de Mangaratiba..... @	130.000
---	---------

Tenho desta fôrma demonstrado, que mesmo actualmente pela 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada da Companhia de Mangaratiba se exportão por anno mais de 1.500.000 de arrobas de café, que são produzidas nas fazendas que acabei de descrever, e conseguintemente se se concluir a 2.<sup>a</sup> Secção desta estrada, sem duvida que a renda que ella póde produzir será sufficiente para distribuir bons dividendos aos seus accionistas.

Assim dou por terminado este capitulo, para no seguinte me occupar de algumas considerações economicas sobre a renda actual da Companhia, que poderá produzir muito bom lucro para a empresa se fôr regularizada a tabella dos fretes e passagens, visto que actualmente a Companhia contra o estipulado no seu contracto nenhum frete cobra, e tão sómente arrecada uma muito modica taxa de barreiras, e isto porque o Governo Provincial mandou suspender a execução da tabella que tinha approvedo.

---



## CAPITULO XVII.

### Considerações sobre a renda da Estrada de Mangaratiba.

« Mettez de l'ordre dans l'examen d'une  
« question, allez du facile au difficile, du clair  
« à l'obscur; écartez les idées avec soin. »

A principal accusação que actualmente se dirige contra a empresa da Estrada de Mangaratiba, é o ter-se projectado e posto em execução uma estrada tão dispendiosa sem se calcular com a renda que ella poderia produzir; esta accusação é, como muitas outras, destituida de base, e a estatistica da producção do café das localidades que devia percorrer a estrada é a mais forte objecção que se póde oppôr a semelhantes argumentos.

Se antes de feita a 1.<sup>a</sup> Secção da estrada já o porto de Mangaratiba alimentava um não pequeno numero de navios costeiros, que exclusivamente se occupavão de conduzir para alli as mercadorias estrangeiras despachadas para consumo na Alfândega da Côte, e de trazer em retorno o café produzido; naquellas localidades, era bem de prever que sendo construida uma boa estrada de rodagem, que partindo do sacco de Man-

garatiba transpuzesse a sua alterosa serra, e se dirigisse para o interior da Provincia, a exportação do café daquelles municipios, e a importação das mercadorias que nelles se consomem se elevariam em quantidades na razão directa da facilidade dos meios de transporte; isto pois aconteceu assim que foi aberta ao transito a 1.<sup>a</sup> Secção da estrada. Portanto é evidente que se fosse concluida a estrada em toda a sua extensão o commercio de importação e exportação de Mangaratiba se tornaria um dos mais consideraveis da Provincia do Rio de Janeiro.

Um dos principaes defeitos que tenho observado no nosso paiz é que todos se julgão habilitados para censurar e analysar todas as cousas, ainda mesmo aquellas de que nenhuma idéa tem.

Ha mui poucos annos se começãrão a estudar no Brasil as questões economicas, mas duvido que haja actualmente paiz algum em que mais se falle e discuta sobre a economia politica: temos grande queda para fallar muito, sem nada concluir. Um tal prurito de argumentar é em minha opinião o maior entrave com que tem sempre de luctar as associações. Nas reuniões e assembléas administrativas das sociedades commerciaes e industriaes todos querem fazer observações, e formular regras; e do desencontro de tantas opiniões divergentes nascem medidas disformes, que a final concorrem para o aniquilamento das empresas sobre que operão seus maleficos effeitos.

Não estou phantasiando, quando assim raciocino; eu podia apresentar alguns factos para comprovar o que digo, mas não o farei; porque a propria Companhia de que estou tratando é a prova mais evidente do que acabo de avançar.

Deixando porém de parte estas considerações, vou entrar na demonstração das rendas que actualmente percebe a Companhia da Estrada de Mangaratiba, fazendo conhecida a origem de que procedem, e depois analysarei esta questão em todas as partes de que ella se compõe.

E' sabido que antes da organização da Companhia da Estrada de Mangaratiba, todos quantos transitavão pela estrada velha, que era pessima como demonstrei no lugar competente deste historico, pagavão uma taxa de barreiras, a qual rendia para a Provincia uma somma media annual de 20:000 \$ 000; feito porém o contracto de 26 de Fevereiro de 1855 entre o Governo Provincial e o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, passou desde logo essa renda de barreiras a pertencer á Companhia, com a qual fez aquella administração os dous dividendos de que fallei.

Antes de ser aberta ao transito a 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada organisou a administração da Companhia uma tabella de fretes e passagens que submetteu á approvação do Governo Provincial, a qual foi approvada e posta em execução desde que se começou a transitar pela estrada da Companhia.

Muito modicos forão os fretes e passagens estabelecidos por essa tabella, porém ainda assim grande ceileuma levantárão contra ella os fazendeiros, que querião desfructar os gozos e lucros que lhes offerecia a boa estrada em que transitão, mas que entendião nada dever por isso pagar como contribuição; e tendo representado ao Governo da Provincia contra semelhante tabella, o Presidente, sem consultar os interesses da Companhia, a mandou suspender; e disso deu conta á Assembléa Provincial o Sr. Conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino, no seu relatorio de 1858 pela fórma seguinte:

« Por deliberação de 12 de Maio do anno findo  
« (1857) forão por meu antecessor marcadas as taxas  
« que devia cobrar esta Companhia nas barreiras, que  
« em virtude do contracto podia ella estabelecer.

« A percepção de semelhantes taxas tem movido  
« queixas dos lavradores: nem outra cousa se devia  
« esperar desde que um novo systema veio substituir  
« ao que até então existia. As taxas que se cobravão,  
« e ainda hoje se cobrão nas barreiras estabelecidas  
« por conta da Provincia, são as de que trata a tabella  
« B, annexa ao regulamento de 9 de Maio de 1842:  
« por esta tabella a taxa recahia unicamente sobre os  
« animaes, ou vehiculos, e não sobre a carga que elles  
« conduzião, tão pouco guardava relação com as dis-  
« tancias que semelhantes animaes ou vehiculos havião  
« percorrido, sendo o imposto devido pelo simples facto  
« de transpôr-se a barreira. As taxas concedidas pelos  
« contractos com as empresas que se tem organizado  
« para a construcção de estradas assentão sobre a carga  
« transportada por animaes e vehiculos, e á razão de  
« um tanto por cada legoa da estrada que transita, ou  
« que se suppõe transitar o animal ou o vehiculo; o  
« que estabelece um novo systema de percepção, de  
« que resultã uma contribuição, se bem que mais  
« racional e proporcionada, por certo mais onerosa  
« para o contribuinte.

« Parte porém dos clamores levantados tem fundada  
« origem na intelligencia que se deu ás respectivas  
« estipulações do contracto, e sobre que assentou a  
« organização das tabellas das taxas, intelligencia que  
« me levou ao mesmo erro, nas que approvei para a  
« Companhia — União e Industria — que acabo de re-  
« mediar.

« Dispõe a 2.<sup>a</sup> parte do § 2.<sup>o</sup> da condição 16 do contracto celebrado com esta empresa o seguinte : a taxa  
« que devem pagar os animaes e vehiculos particulares  
« será fixada pelo Governo Provincial, de accordo com  
« a Companhia, em uma tabella que será revista de  
« cinco em cinco annos, e regular-se-ha de fórma que  
« não sobrecarreguem cada arroba de carga com mais  
« de 10 réis em legua.

« Não obstante esta clausula restrictiva sobre a carga  
« a tabella organizada entre o Governo e a Companhia,  
« além de dez réis por arroba de carga, tributou tambem  
« o animal ou o vehiculo que a conduz, de modo que  
« ficava ella sobrecarregada em cada legua, sendo  
« conduzida em animaes com quinze réis, e sendo  
« transportada em carros pouco mais ou menos pelo  
« mesmo preço, o que importava uma flagrante violação da letra e do espirito do contracto.

« Acabo de mandar sobr'estar na percepção da taxa  
« addiccional sobre os animaes com carga, de sorte  
« que recahe ella unicamente sobre esta, como é a  
« intelligencia mais racional do contracto, e se me  
« demorei em emendar este erro, foi isso devido a que  
« era preciso chegar ao mesmo accordo com a Companhia—União e Industria — que tinha modelado os  
« seus trabalhos pelos da de Mangaratiba, e porque duvidas  
« ocorrerão sobre os meios praticos de levar-se  
« a effeito as disposições destes dous contractos relativamente á materia sujeita, de modo que não fossem  
« lesados os legitimos interesses destas Companhias.

« Agora porém que affecto a solução de todas as  
« questões relativas á empresa de Mangaratiba ao vosso  
« esclarecido arbitrio, e que ella mesma recorrerá a  
« vós para proverdes de remedio sua desastrosa situa-

« ção, resolvereis como entenderdes mais consentaneo  
« com os diversos interesses a que vos compete attender.»

A modica taxa de 15 réis por arroba de carga, contemplando-se nesta taxa o vehiculo ou animal que a conduzisse, em cada legua que percorresse da estrada, de certo não pôde ser averbada de excessiva e gravosa; visto que sendo a estrada construida de fórma a offerecer franco e seguro transito em qualquer estação do anno, reduzio o tempo gasto nestas viagens a menos de um quarto; porquanto antes da construcção da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba, o tempo que desta villa se gastava para chegar á de S. João do Principe com um animal carregado em dias regulares era de sol a sol, e actualmente em seis horas pode-se ir e voltar de S. João do Principe a Mangaratiba.

A estrada velha de Mangaratiba na estação invernosa muitas vezes se tornava intransitavel, porque o esboroamento da montanha nas subidas da serra, e os atoleiros nos lugares baixos erão outros tantos precipicios que se apresentavão ao caminhante, que, se incauto tentava transpô-lo, ou perdia a vida, ou então era certo ficar sem a cavalgadura que se afo-gava no atoleiro.

Ora sendo a distancia que percorre a 1.<sup>a</sup> Secção da estrada de  $4\frac{1}{2}$  leguas, e calculando-se que um animal de carga conduzisse oito arrobas de café de S. João do Principe para Mangaratiba ter-se-hia de pagar a taxa de 67,5 réis por arroba, e consequentemente pelas oito arrobas e animal 540 réis, o que de certo não é taxa excessiva; e principalmente considerando-se que a taxa que se pagava na estrada antiga era igual a 360 réis, e que nunca a viagem se effectuava em

tempo bom em menos de dia e meio, e em tempo chuvoso em menos de dous dias, quando não ficava interrompido o transitio, de sorte que se calcular-se o tempo, e o jornal do escravo que devia conduzir o animal, na hypothese figurada, ver-se-ha que pagando-se os. 540 réis de taxa, gastava-se menos um dia de jornal do escravo, que equivale no minimo a 800 réis; e além disso deve-se attender a paralysação do serviço do lavrador, porque a delonga das viagens sem duvida que deverião perturbar a ordem e regularidade dos seus trabalhos da lavoura.

Admira que estando nós na época em que todos fallão e discutem a economia politica, não houvesse quem se incumbisse de demonstrar aos fazendeiros que se apresentarão reclamando contra a taxa de 15 réis por arroba de carga em legua que percorresse da estrada, que essa taxa era muito menos gravosa que a taxa que antigamente pagavão sem que fizessem a menor observação: nada porém se lhes disse a respeito. Pois devem saber os discutidores, que em economia politica o tempo é um dos principaes elementos para os calculos, e por isso elle entra como base essencial na resolução dos problemas economicos.

Feitas estas breves considerações, vou demonstrar qual a renda que fruiu a Companhia da Estrada de Mangaratiba até a data da sua fallencia: ao principio observando-se a tabella que apresentarei sob n.º 1, depois cessando essa tabella e fazendo-se a arrecadação pela de n.º 2, e deixando de funcionar o seu trem rodante; em seguida demonstrarei qual a renda que tem arrecadado a Companhia depois que foi daclarada fallida; e finalmente farei ver qual a despeza que se effectuava com semelhante arrecadação, quer antes ou depois desta occurrencia.

Conforme o balanço geral do activo e passivo da Companhia apresentado pela Curadoria Fiscal, vê-se que a renda da 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba desde o 1.º de Abril de 1855 até 13 de Outubro de 1860, em que foi declarada em fallencia a Companhia, se compôz de diversas especies, as quaes passo a demonstrar.

Renda de barreiras.....	139:300,686
Dita de transportes.....	111:226,433
Dita do trapiche.....	3:217,025
	<hr/>
	253:744,144
Arrendamento de proprios.....	8:147,888
	<hr/>
Somma..	261:892,032

A renda de barreiras foi arrecadada até certo tempo conforme a tabella que adiante apresento sob n.º 1, e produziu o seguinte:

Em 1855 a 1856.....	21:294,994
Em 1856 a 1857.....	24:708,820
Em 1857 a 1858.....	24:300,167
Em 1858 a 1859.....	22:766,453
Em 1859 a 1860.....	29:356,767
De Abril a Outubro de 1860.....	16:873,485
	<hr/>
	Rs. 139:300,686

Os annos sociaes acima descriptos começão no 1.º de Abril e terminão no ultimo de Março do anno seguinte, e por essa razão lhes dei a fórma usada de designar os dous annos que comprehende o anno social.

A renda de transportes tambem foi arrecadada conforme a tabella acima citada, e adiante descripta sob n.º 1, e foi o seu producto por exportação, e por importação o que passo a demonstrar :

**Cargas.**

EXPORTAÇÃO, a saber :

De S João do Principe.....	65:946#807
Do Cará.....	7:809#642
Do Ribeirão das Lages...	7:321#762

81:078#211

IMPORTAÇÃO, a saber :

Para S. João do Principe..	21:791#387
Para o Cará.....	957#462
Para o Ribeirão das Lages..	4:698#170

27:447#019

PASSAGEIROS. Conducção de pessoas.....

2:387#960

BALDEAÇÕES de cargas no porto.....

313#243

Somma. ... 111:226#433

A renda do trapiche começou do 1.º de Maio de 1859 e arrecadou-se até 13 de Outubro de 1860, e por isso importou sómente em 3:217#025 réis; bem como a somma de 8:147#888, sob a denominação de — Arrendamento de proprios — foi realizada pelo arrendamento das fazendas e propriedades da Companhia depois que ella cessou de custear a estrada com os seus carros.

Resta observar que com a arrecadação d'esta renda de 261:892#032, e custeio do trem rodante despendeu a Companhia a somma de 183:757#572, a saber :

Despeza de barreiras.....	9:882#361
Dita de transportes.....	172:200#551
Dita do trapiche.....	1:674#660

Somma... 183:757#572

Se comparar-se esta despesa com a renda produzida reconhecer-se-ha que ficou um saldo liquido de 78:134\$460 réis, do qual foi applicada em gastos da conservação das estradas velha e nova a somma de 44:361\$155 réis, e consequentemente a renda liquida fica reduzida a 33:773\$305 réis.

Em vista desta demonstração me parece que ouço dizer que eu provei contra os principios que estabeleci no começo deste capitulo; mas quem tal proposição avançar, se convencerá do contrario tendo bem em vista, que as empresas de semelhante natureza sempre apresentam grandes deficits antes de serem concluidas, e que a 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba deixando o saldo que fica demonstrado, apresenta a mais palpavel prova de que, sendo concluida toda estrada, a sua renda ha de sem duvida fornecer meios para se darem avultados dividendos aos seus accionistas.

E demais as tabellas que vão transcriptas no fim deste capitulo demonstrão que as taxas nellas estabelecidas forão calculadas muito modicamente, e por consequente se forem elevadas essas taxas, e como é de prever para o porto de Mangaratiba se encaminhe a quantidade do café produzido nos diversos municipios de que apresentei a estatistica no capitulo anterior, sem duvida que só a renda de exportação apresentará uma somma superior a 200:000\$ por anno, a qual junta á de importação e passagens de viandantes deve produzir uma renda superior a 300:000\$000.

Reservo-me para no capitulo seguinte tratar desta questão, porque agora vou produzir a demonstração da renda e despesa realizada pela Companhia da Estrada de Mangaratiba depois de sua fallencia até 30 de Setembro de 1861, que comprehende um espaço de 11 mezes e 17 dias.

Cumpra porém observar que esta renda foi sómente proveniente da barreira da serra e do trapiche, seguindo-se na sua arrecadação as taxas da tabella n.º 2.

Reconhecendo o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, que não podia contar com auxilios do Governo Provincial, que por todos os meios se negava ao cumprimento das leis votadas pela Assembléa Provincial concedendo garantia de juros á empresa; e verificando que a renda dos transportes não chegava para fazer face ás despezas de seu material, deliberou de commum accordo com o Conselho Fiscal suspender a marcha dos transportes, e só cobrar-se a renda de barreiras, e applicar todos os possiveis esforços a fim de que fosse encâmpado o contracto de 26 de Fevereiro de 1855; e quando foi sancionada a lei de 27 de Agosto de 1859 suppôz vêr completos todos os seus desejos, mas logo depois appareceu a lei de 28 de Julho de 1860, que veio destruir todos os planos financeiros da direcção, e, por assim me expressar, ferir de morte a Companhia da Estrada de Mangaratiba, como já demonstrei.

Depois de aberta a fallencia da Companhia foi reduzido o seu pessoal, continuando a sua arrecadação a ser sómente a da barreira da serra, a do trapiche, e a do arrendamento de suas propriedades; mas ainda assim a Companhia apresenta uma arrecadação sufficiente para fazer face a todas as suas despezas, como se vê da demonstração junta, a qual desenvolve a origem das rendas, e apresenta o fim a que tem sido applicadas, não precisando por isso de que se lhe fação mais observações.

**Demonstração das rendas e despesas da Companhia da Estrada de Mangaratiba, desde a data de sua fallencia em 13 de Outubro de 1860 até 30 de Setembro de 1861.**

RECEITA.		
BARREIRA DA SERRA, a saber:		
Taxa de carros.....	19:195,650	
Dita de tropas.....	15:021,000	
Dita de cavalleiros.....	802,960	
Dita de gado.....	36,480	
		35:056,090
TRAPICHE DE MANGARATIBA, a saber:		
Lingagens de café e cargas.....		6:222,341
ARRENDAMENTOS.—Casa de S. João do Principe.....		
		60,000
JUROS EM c/c.—Pelos vencidos.....		
		173,843
		41:512,274
DESPEZA.		
BARREIRA DA SERRA.—Pessoal e expediente.....		
	1:224,660	
TRAPICHE DE MANGARATIBA.—Idem..		
	1:655,660	
CONSERVAÇÃO DA ESTRADA, a saber:		
Ordinaria.....	11:580,180	
Extraordinaria.....	4:923,310	
		16:503,490
TREM RODANTE.—Carros e arreios...		
	220,000	
TREM DE OBRAS.—Diversos objectos..		
	2:074,865	
CONSERVAÇÃO DE PREDIOS.—Barreiras.		
	49,840	
INSPECÇÃO DA ESTRADA.—Pessoal e expediente.....		
	3:336,200	
ESCRITORIO CENTRAL, a saber:		
Pessoal.....	5:089,330	
Expediente geral...	693,541	
		5:782,871
GASTOS GERAES.—Diversas despesas.		
	5:134,320	35:981,906
Saldo a favor da Companhia.....		5:530,368

Ora estando a Companhia sómente reduzida á renda que cobra da barreira da serra e do trapiche, ainda assim, como já disse, essa unica renda apresenta uma somma sufficiente para fazer face ás suas despezas, e deixa um saldo de 5:530 $\text{R}$ 368 no fim de pouco mais de onze mezes, o qual seria superior a 10:000 $\text{R}$ 000 se não fossem as despezas extraordinarias da fallencia, e se elevaria a mais de 20:000 $\text{R}$ 000 se não se tivessem feito alguns reparos extraordinarios na estrada, os quaes importarão em mais de 11:000 $\text{R}$ 000.

Conseguentemente póde-se calcular que a despeza ordinaria da 1.<sup>a</sup> Secção não excede por anno a 20:000 $\text{R}$ , e por isso sendo regularisadas as taxas e fixadas em relação á utilidade que presta a estrada, a sua renda deve em muito elevar-se.

Se pois isto se observa em referencia á 1.<sup>a</sup> Secção, é bem de prever que levada a effeito a construcção de toda a linha que deve percorrer a Estrada da Companhia de Mangaratiba o seu rendimento será muito vantajoso, e fornecerá fundos para pagar-se um premio nunca menor de 10 % dos capitaes empregados.

Apresentando às duas tabellas a que me tenho referido, dou por concluido o presente capitulo; mas cumpre observar, que estas tabellas, no meu modo de ver, não são organisadas convenientemente, assim em relação ás taxas, como em referencia aos capitaes empregados, porque entendo que uma unica taxa não deve ser estabelecida para todas as estradas, visto que as taxas cumpre que sejam calculadas em relação ás difficuldades que se vencêrão para se effectuarem os caminhos; não parecendo razoavel que uma estrada, com que pouco se despendeu, cobre a mesma taxa que se paga naquella em cuja construcção grandes capitaes se consumirão.

**TABELLA N. 1.**

**Da taxa da Barreira para quaesquer vehi-  
culos e animaes que transitem pela Estrada  
de Mangaratiba e que não pertenção á Com-  
panhia.**

- |   |         |
|---|---------|
| 1.º O café e quaesquer generos ou objectos que forem transportados em carros, ou em quaesquer outros vehiculos, e em animaes que não pertenção á Companhia ficão sujeitos á taxa, cada uma @ por legua..... | 10 réis |
| 2.º Animaes muares, e cavallares montados, por legua .....  | 40 »    |
| 3.º Ditos soltos e descarregados, ou com menos de meia carga, por legua.....  | 20 »    |
| 4.º Carros, e quaesquer outros vehiculos proprios para carga, descarregados, ou com menos de meia carga, além da taxa de 40 réis por cada animal, por legua.....  | 200 »   |
| 5.º Carregados, além da taxa por cada animal, por legua .....   | 400 »   |
| 6.º Animaes vaccum por cabeça, em legua.....  | 40 »    |
| 7.º Ditos cabrum, e cerdum, dito, dito.....   | 20 »    |
| 8.º Carros, seges, carruagens, ou outros quaesquer vehiculos de transportes para passageiros além da taxa de 40 réis por cada um animal, por legua... ..  | 500 »   |
| 9.º Não podem transitar pela estrada vehiculos de eixo movel.   |         |
| 10. Os carros dos proprietarios, e animaes, dos terrenos que a estrada percorrer não serão sujeitos á taxa, dentro dos limites das mesmas terras.   |         |
| 11. São isentas das taxas da barreira as poyoações na distancia de um quarto de legua.  |         |

**TABELLA N. 2.**

**Da taxa da Barreira para quaesquer vehi-  
culos, e animaes que transitem pela Estrada  
de Mangaratiba, e que não pertenção á Com-  
panhia.**

- 1.º Animaes muares, e cavallares, montados, sol-  
tos, carregados, ou descarregados, por legua. 40 réis
  - 2.º Ditos vaccum, cabrum e cerdum..... 40 »
  - 3.º Carros, ou qualquer outro vehiculo proprio  
para transporte de carga, carregado, ou  
descarregado por viagem de S. João do Prin-  
cipe a Mangaratiba, ou vice-versa..... 5 \$ 000 »
  - 4.º Ditos, do Ribeirão a Mangaratiba, e vice-versa 2 \$ 500 »
  - 5.º Carroças, ou qualquer outro vehiculo para  
transporte de cargas puxado por um animal,  
por viagem de S. João do Principe a Man-  
garatiba, ou vice-versa..... 3 \$ 250 »
  - 6.º Ditos, do Ribeirão a Mangaratiba, ou vice-versa 1 \$ 640 »
  - 7.º Carros, seges, carruagens, ou outro qualquer  
vehiculo de transporte de passageiros além  
da taxa de 40 réis por animal, por legua... 500 »
  - 8.º E' prohibido o transito pela estrada de vehiculos de eixo  
movel.
-



## CAPITULO XVIII.

### Como se podem solver os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

« Quelquefois pour m'assurer d'une vérité il  
« faut que je compare entre elles un grand  
« nombre d'idées, et que je parvienne à la  
« vérité que je cherche par plusieurs propo-  
« sitions dont l'une sera toujours la preuve  
« de l'autre. »

Deste longo e minucioso historico, todo baseado em documentos authenticos e officiaes, se reconhece que a Companhia da Estrada de Mangaratiba acha-se em um estado nada satisfactorio, porque graves são os encargos que sobre ella pesão, e muitas as complicações em que se acha envolvida, sem que nenhuma acção tenham actualmente sobre os negocios da empresa os seus directores e accionistas, visto achar-se submittida a um processo de fallencia, que corre pelo Juizo Commercial da 1.<sup>a</sup> Vara desta Côrte.

Observando-se com attenção os factos que tenho narrado, e estudando-se a marcha que seguirão ambas as administrações desta importante empresa, se chegará a concluir—que não forão erros commettidos pela primeira e segunda gerencia, e muito menos excessivas e injustificaveis despesas que levárão a Companhia da Estrada

de Mangaratiba ao estado de suspensão de pagamentos em que se acha; mas sim e tão sómente o abandono em que a deixou o Governo Provincial, negando-se constantemente a auxilia-la com os indispensaveis recursos votados em diversas leis Provinciaes, que não tiverão execução, e que finalmente, sem se attenderem a tantos capitaes empregados e trabalhos realizados, forão derogadas pela lei n.º 1.182 de 28 de Julho de 1860.

Persuado-me que ninguem poderá sensatamente contestar a utilidade que está prestando á lavoura e ao commercio do sul da Provincia do Rio de Janeiro a 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba; cumpre pois ao Governo Provincial quanto antes tomar uma energica providencia, que salve não só os interesses dos accionistas desta importante empresa, cujos capitaes realizados se elevão a 1.250:000 ~~7~~ 000, como que sirva para solver os encargos contrahidos pela Companhia para que podesse levar a effeito a conclusão da 1.ª Secção da Estrada, e das diversas obras que tenho descripto, as quaes conforme o balanço geral apresentado pela Curadoria Fiscal, que transcrevi no capitulo XIV, se elevão á somma de 1.445:604 ~~7~~ 592 réis.

Vou no presente capitulo fazer algumas breves reflexões sobre este assumpto, e apresentar um meio que estou persuadido que sendo adoptado pelo poder competente póde chegar-se ao fim desejado sem gravar as rendas da Provincia, nem affectar os interesses dos accionistas e credores da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

A estatistica que apresentei da producção do café de diversos municipios da Provincia do Rio de Janeiro, que fazem o seu commercio de exportação para a Côte por intermedio do porto de Mangaratiba, demonstra por

fôrma a não restar a menor duvida quanto convém auxiliar a industria agricola d'aquellas localidades, a qual sem duvida se ha de augmentar em muito, crescendo a producção na razão directa da facilidade da exportação, e consequentemente augmentando a renda da estrada, e com ella as da Provincia.

A importação dos productos estrangeiros despachados nesta Côrte, e navegados para Mangaratiba para o consumo dos diversos municipios d'aquelle lado da Provincia, já é bem importante, visto que neste commercio se empregaõ constantemente dous barcos a vapor e dez navios de vela; mas quanto maior for a facilidade dos transportes, tanto mais se augmentará o gyro desse commercio; porquanto além de ser menor o tempo gasto nos pedidos e remessas, muito mais baratos serão os fretes que se tenham de pagar.

Se, pois, forem bem estudadas estas questões economicas, se chegará á conclusão de que não se pôde, sem grave erro, prescindir de levar a effeito a construcção de toda a linha da Estrada de Mangaratiba, a qual segundo as apreciações e calculos do engenheiro, Mr. Webb, custaria até o ponto do Rancho dos Negros a somma de 1.300:000\$000.

Existem os necessarios estudos sobre as localidades por que deve percorrer a estrada, da qual se acha levantado um muito exacto mappa, e até a Companhia já fez parte da 2.<sup>a</sup> Secção, e marcou o traço de toda ella; portanto não se pense que estou avançando proposições infundadas; mas para que mëlhor se possa apreciar esta questão, vou reproduzir parte do relatório que a este respeito escreveu o Sr. Webb. Diz este habilissimo engenheiro o seguinte:

« ESTRADA DE MANGARATIBA.

« A planta das linhas experimentaes da 2.<sup>a</sup> Secção da  
« Estrada de Mangaratiba, não mostra as direcções  
« verdadeiras das mesmas linhas, mas sim as appro-  
« ximativas.

« Forão examinadas estas e outras linhas, não para  
« fazer plantas exactas, porém exames concernentes ás  
« difficuldades e aos comprimentos.

« Deve-se notar que os comprimentos, depois da ver-  
« dadeira demarcação da linha escolhida, podem soffrer  
« alterações.

« A Estrada actual está fóra da questão; atraves-  
« sando profundos valles e altas cordilheiras sem esco-  
« lha, tem vinte e tantas subidas ingremes, ao passo  
« que torna-se completamente impossivel a nova Es-  
« trada seguir a mesma direcção.

« Depois de cauteloso exame, a linha vermelha até  
« o ponto B foi escolhida, porém d'ahi sobe a linha  
« azul, e mais adiante a linha amarella.

« Até este ponto B já se acha cortado um trilho mar-  
« cando a direcção e posição da Estrada, e até B a quan-  
« tidade das obras está calculada. Tem pouco mais  
« de uma legua e meia em comprimento.

« Seguindo a linha vermelha até o rio Pirahy, as  
« obras não serão muito difficultosas; tem bastante  
« terra a cavar, porém não tem muita rocha viva.  
« Entretanto ao norte do mesmo rio, na subida do  
« morro do Frade, até o ponto F, encontraremos gran-  
« des tapiçaricas, ou pedreiras, não menos custosas  
« do que as partes mais difficeis da Serra de Man-  
« garatiba, e no alto do Ribeirão das Lages. Esta linha,  
« entre S. João do Principe e o Rancho dos Negros,

« tem quasi cinco leguas, faltando só quinhentas bra-  
« ças.

« A linha azul, partindo do ponto B, passando por  
« C—PV—e G, não apresenta tantas difficuldades,  
« porém tem meia legua em comprimento mais do  
« que a vermelha, sendo de cinco leguas e mil bra-  
« ças.

« Do ponto C parte a linha amarella, transitando  
« a Freguezia de Passa Tres. Entre os pontos C e D  
« a linha está favoravel, porém de D até o Rancho  
« dos Negros tem os mesmos inconvenientes como a  
« linha azul.

« Em quanto ao transito pela povoação de Passa  
« Tres, convém muito ao publico alli; não obstante  
« o grande augmento na extensão parecer prohibir a  
« escolha desta linha, porque ella tem sete leguas.

« Como Engenheiro, sou de opinião de que a linha  
« azul é a melhor de todas. Seu accrescimo em ex-  
« tensão sobre a linha vermelha será compensado pelo  
« menor custo das obras, e menor prazo em fazel-as;  
« e a linha indo por entre terrenos mais bem cultivados,  
« e de tres quartos de legua de Passa Tres, tornará  
« emfim a Estrada mais proveitosa, comparando-a  
« com a linha vermelha. »

Em outro relatorio que o engenheiro, Mr. Webb, di-  
rigio á Directoria da Companhia demonstrou que o custo  
das obras da 2.<sup>a</sup> Secção da Estrada, a partir de S. João  
do Principe e terminando em o Rancho dos Negros,  
seguinte-se a linha por elle proposta, e fazendo-se  
a modificação de 32 para 26 palmos na largura do  
leito da estrada, não se elevaria de 1.300 contos  
de réis, e que esse serviço podia ficar concluido  
em 20 ou 22 mezes. Tambem demonstrou que sendo

excessivos os gastos que fazia a empresa com o seu trem rodante, esses gastos podião ser em muito reduzidos adoptando-se os *Tram road* (trilhos de ferro puxados por animaes); e sendo que se quizesse preferir este systema, nem por isso as obras a fazer-se para realizar a 2.<sup>a</sup> Secção se elevarião acima dos 1.300:000 7/1000 em que as tinha calculado.

Em vista pois de semelhantes demonstrações me parece, que seria de summo interesse que fosse procurado um meio com o qual se conseguisse levar a effeito a conclusão de toda a linha da Estrada de Mangaratiba; mas esse meio, qualquer que elle seja, deve ser quanto antes posto em pratica.

Não se objecte que, achando-se a Companhia submettida a um processo de fallencia, e sem que este termine nada se possa intentar; tal pensar seria erroneo: porquanto sendo a Estrada de Mangaratiba propriedade da Provincia do Rio de Janeiro, ao Governo Provincial compete decidir administrativamente todas as questões que sobre ella se moverem, e por isso entrando o mesmo Governo em convenção com os credores, e uma vez que elles accedão ás garantias que para o seu embolsamento lhes offereça a Presidencia da Provincia, póde esta pedir ao poder competente que mande sustar semelhante processo, para ser a questão decidida administrativamente.

Dous são os arbitrios que me parecem mais convenientes para se chegar a um termo nesta questão de Mangaratiba, sem prejuizo das partes interessadas; mas para que qualquer delles seja aceito, é indispensavel que a Assembléa Legislativa da Provincia restabeleça a lei de 27 de Agosto de 1857 que autorisava o Governo Provincial a encampar o contracto de 26 de Fevereiro

de 1855; e que na lei que restabelecesse aquella autorisação mais se facultasse ao governo fazer qualquer operação de credito que fosse necessaria, a fim de se poder realizar o encampamento do contracto, o pagamento das sommas despendidas pela empresa, segundo a liquidação a que se procedesse, e o valor em que fossem estimadas as construcções executadas na estrada e mais dependencias da Companhia de Mangaratiba: vou portanto apresentar esses arbitrios.

A estatistica que reproduzi demonstra que a menor colheita de café effectuada annualmente nas freguezias que se servem da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba se eleva a 2.000.000 arrobas; e consequentemente sobre esta base, e mais a das cargas que transitão pela 1.<sup>a</sup> Secção navegadas desta Côrte para Mangaratiba, que se podem estimar em 1.000.000 arrobas, e calculando-se com o transito de animaes e passageiros pela tabella que transcrevi no capitulo anterior, e havendo uma regular fiscalisação sobre a arrecadação das taxas, estou persuadido de que essa mesma Secção pôde offerecer a renda necessaria para cobrir os juros e a amortizaçào do capital empregado como adiante demonstrarei; portanto penso que o contracto de encampamento sendo votado pela Assembléa Provincial, e ordenando a lei que o autorisasse, que fossem emittidas ao par apolices da divida fundada de juros de 6 por % com uma amortizaçào na razào de 2 por %, a renda produzida pela estrada seria sufficiente para fazer face a esse encargo, sem que de fórma alguma as despesas da Provincia fossem gravadas por semelhante emprestimo, como vou provar numericamente.

Acceptando como exacto o calculo que em seu relatório apresentou á Assembléa Provincial o Exm. Sr. Conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino, no qual disse que a tabella que tinha sido approvada pelo seu antecessor fazia com que em cada legua percorrida da estrada se pagasse por uma arroba de peso, incluído o animal ou vehiculo de conducção, 15 réis de frete, o que em verdade é mui modica taxa de transitio, e sendo a arrecadação bem fiscalizada, deve a 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba render annualmente o seguinte :

RECEITA.

POR EXPORTAÇÃO.

Café, e outros generos — 2.000.000 @ a 67,5 réis. 135:000\$000

POR IMPORTAÇÃO.

Generos de consumo — 1.000.000 @ a 67,5 réis.. 67:500\$000

PASSAGENS.

Viandantes ..... 12:500\$000

215:000\$000

DESPEZA.

Conservação da estrada. .... 10:000\$000

Ordenados, e expediente. .... 5:000\$000 15:000\$000

Renda liquida. .... Réis 200:000\$000

Ora a importancia das entradas realizadas pelos accionistas, e a divida da Companhia que está ainda por pagar se elevão a 2.695:604\$592 réis; mas se desta importancia se deduzir o valor das propriedades da Companhia, trens e outros objectos, não excederá o montante do capital empregado a mais de 2.500:000\$, do qual ainda se poderia abater 150:000\$, valor das entradas

por que é credora a Provincia como accionista de 1.500 acções, o que não farei, visto que vou calcular a operação de credito sobre a somma total de 2.500:000 \$, em que supponho importar a liquidação da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba.

Fazendo-se uma operação de credito emitindo-se 2.500 apolices ao juro de 6 % e com a amortização de 2 % ao anno, e sendo calculadas ao par, este emprestimo se solve em 22 annos e 9 1/2 mezes, como o demonstra a tabella seguinte:

**Tabella de amortização de 2.500:000\$ a razão de 2 %, e juros de 6 % ao anno, tendo a dotação de 8 % constante até final solvimento.**

Annos.	Capital.	Juro de 6 % ao anno.	Amortização de 2 %.
1	2.450:000\$	147:000\$	53:000\$
2	2.397:000\$	143:820\$	56:180\$
3	2.340:820\$	140:449\$	59:350\$
4	2.281:269\$	136:876\$	63:123\$
5	2.218:145\$	133:088\$	66:911\$
6	2.151:234\$	129:074\$	70:925\$
7	2.080:308\$	124:818\$	75:181\$
8	2.005:126\$	120:307\$	79:692\$
9	1.925:434\$	115:526\$	84:473\$
10	1.840:960\$	110:457\$	89:342\$
11	1.751:417\$	105:085\$	94:914\$
12	1.656:592\$	99:390\$	100:609\$
13	1.555:893\$	93:353\$	106:646\$
14	1.449:246\$	86:954\$	113:045\$
15	1.336:201\$	80:172\$	119:827\$
16	1.216:373\$	72:982\$	127:017\$
17	1.089:356\$	65:361\$	134:638\$
18	954:717\$	57:283\$	142:716\$
19	812:000\$	48:720\$	151:279\$
20	660:720\$	39:643\$	160:356\$
21	500:363\$	30:021\$	169:978\$
22	330:385\$	16:519\$	183:480\$
23	146:904\$	8:814\$	155:718\$

A tabella que acabei de apresentar foi calculada na hypothese de serem os juros e amortizações effectuados annualmente; mas se estas operações se realizarem semestralmente se obterá uma economia nos juros de quasi 3 %: isto é, os juros pagos annualmente no fim de 22 annos e 9 1/2 mezes importão em 2.255:712\$, e sendo pagos semestralmente somão em 2.190:032\$, apresentando uma economia de 65:680\$; e isto porque as amortizações semestraes diminuem o capital de metade da annuidadé consignada.

Persuado-me de que com esta demonstração fica provado que, sem gravar as rendas provinciaes, se pôde proceder a uma operação de credito para solver os encargos da Companhia da Estrada de Mangaratiba, a qual operação sendo realizada pela emissão de apolices ao par com o juro de 6 % e amortização de 2 % ao anno, pôde solver os capitaes applicados n'aquella empresa com a renda resultante da sua estrada, e isto em um prazo de 22 annos e 9 1/2 mezes. E' pois este o primeiro arbitrio que penso se pôde adoptar.

Sendo, como acabei de demonstrar, sufficiente a renda da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba para solver os seus capitaes em 22 annos e 9 1/2 mezes, é sem duvida a consequencia que deve ser concluida a 2.<sup>a</sup> Secção desta importante via de communicação, porque construida que seja toda a linha da Estrada até o seu ponto terminal no Rancho dos Negros, a sua renda apresentará uma somma sufficiente para em um tempo dado se pagarem os capitaes que forem applicados á construcção da 2.<sup>a</sup> Secção, os quaes, segundo os calculos do engenheiro Mr. Webb, não podem exceder da somma

de 1.300:000\$, como já demonstrei; portanto sobre este ponto vou apresentar o meu segundo arbitrio.

Ainda tomando por base a estatística da produção do café dos diversos municipios da Provincia do Rio de Janeiro, que apresentei no capitulo anterior, vou demonstrar a renda que deve produzir a Estrada de Mangaratiba, concluida que seja até o Rancho dos Negros, tomando o termo médio de sua extensão para calcular o frete ou antes a taxa que se deve cobrar por arroba, segundo a tabella que tinha sido approvada para a Companhia; isto é, cobrando-se a taxa de 15 réis por legua percorrida, incluído o animal ou vehiculo de condução. Tendo a estrada em toda a sua extensão desde a Villa de Mangaratibã até o Rancho dos Negros 12 leguas, tomarei o termo médio desta distancia, porque supponho que de diversos pontos convergem á estrada os cafés e outras cargas.

RECEITA

POR EXPORTAÇÃO.

Café e outros gen.—3.000.000 @ a 90 rs. 270:000\$000

POR IMPORTAÇÃO.

Generos de consumo—1.500.000@a 90 rs. 135:000\$000

PASSAGENS.

Viandantes..... .. 45:000\$000

450:000\$000

DESPEZA.

Conservação da estrada.....30:000\$

Ordenados, e outras despesas.20:000\$

50:000\$000

Renda liquida.. Rs.

400:000\$000

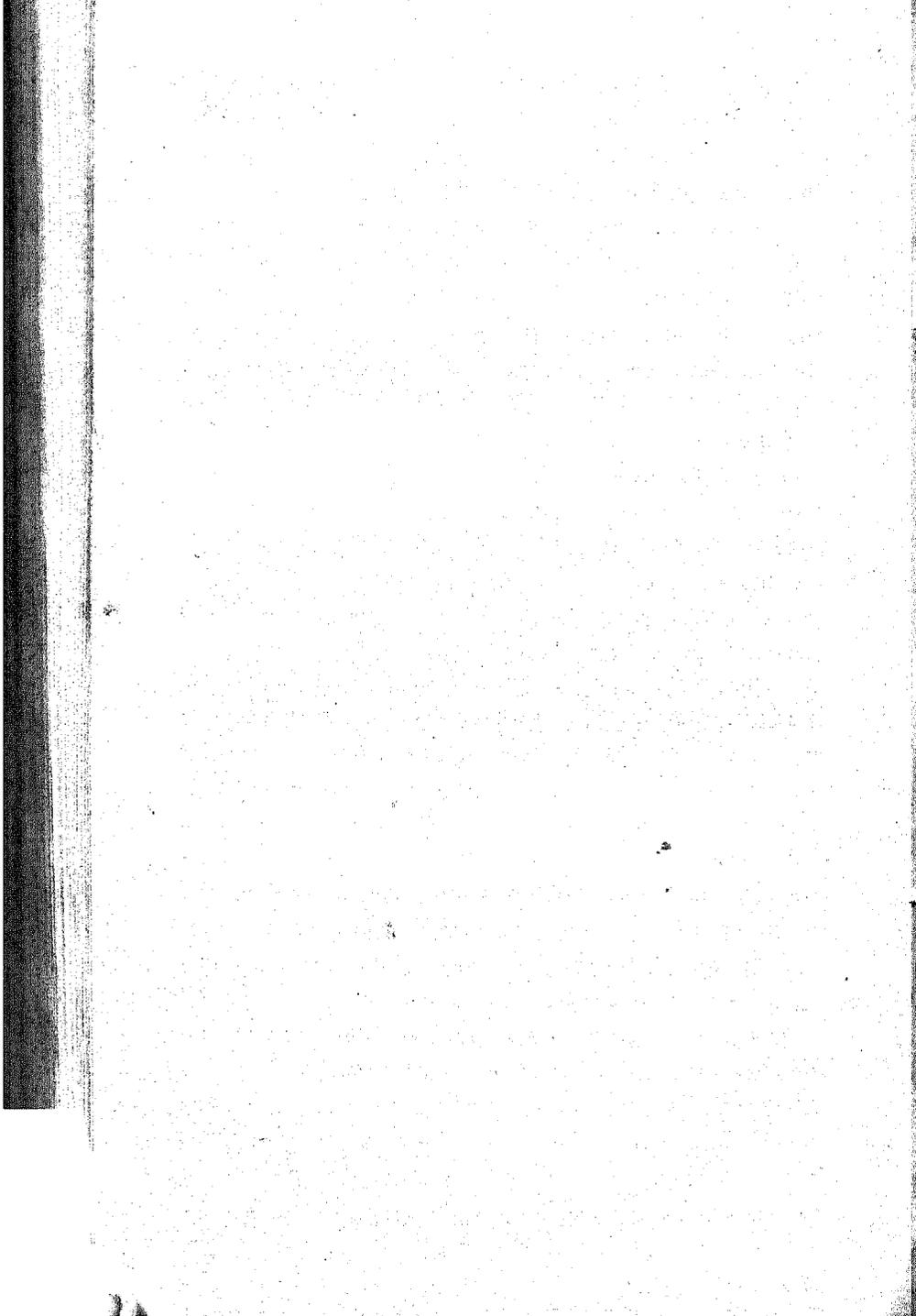
A 1.<sup>a</sup> Secção da estrada já construída pôde ser adquirida pela Provincia por 2.500:000\$000; e a 2.<sup>a</sup> Secção até o rancho dos Negros pôde ser construída com o dispendio de 1.300:000\$000; e estas duas quantias somadas dão a importancia total de 3.800:000\$ réis, que sendo comparada com a renda liquida acima demonstrada, apresenta uma relação de 10,52 por cento; consequentemente pôde-se fazer uma operação de credito emitindo-se apolices da divida Provincial ao par com o juro de 6 % e amortização de 4 % ao anno, e solver-se esse encargo com a propria renda da estrada em 14 annos e 8 mezes, como passo a demonstrar numericamente.

**Tabella de amortização de um empréstimo de 3.800:000\$ réis contrahido a juro de 6 % e amortização de 4 % ao anno; fixando-se a dotação constante de 10 % do capital integral, igual a 380:000\$ sendo para juros 228:000\$, e para amortização 152:000\$.**

Annos.	Capital 3.800:000\$ amortizados.	Juros pagos de 6 % ao anno.	Amortização annual 2 % e differença de juros.
1	3.648:000\$	218:880\$	161:120\$
2	3.486:880\$	209:212\$	170:788\$
3	3.316:092\$	198:964\$	181:036\$
4	3.135:056\$	188:103\$	191:897\$
5	2.943:159\$	176:589\$	203:411\$
6	2.739:748\$	164:384\$	215:616\$
7	2.524:132\$	151:447\$	228:553\$
8	2.295:579\$	137:734\$	242:266\$
9	2.053:313\$	123:198\$	256:802\$
10	1.796:511\$	107:790\$	272:210\$
11	1.524:301\$	91:456\$	288:542\$
12	1.235:759\$	74:145\$	305:855\$
13	929:904\$	55:794\$	324:206\$
14	605:698\$	33:341\$	343:659\$
15	262:039\$	15:721\$	277:760\$

Se em vez de se calcularem os juros e as amortizações annualmente, fossem calculados por semestres, uma grande economia resultaria para o tomador do emprestimo como já demonstrei na primeira tabella deste capitulo; e ainda muito menores serão os encargos do tomador, se em vez de empregar o juro differencial em amortizar as apolices emitidas, as fôr comprando, quando o seu valor venal estiver abaixo do valor par; e isto sem duvida deve ser preferido pelo administrador intelligente.

Supponho ter dado o maior desenvolvimento possível á materia de que se trata neste capitulo, bem como demonstrado convenientemente que se póde fazer uma operação de credito vantajosa, quer adoptando sómente o primeiro arbitrio, quer adoptando o segundo; e portanto só me resta provar a conveniencia que deve resultar para a Província do Rio de Janeiro de chamar a si a empresa da Companhia da Estrada de Mangaratiba, o que fará o objecto do capitulo que segue.



## CAPITULO XIX.

### **A Estrada de Mangaratiba deve ser concluida pelas rendas da Provincia.**

« Une métaphysique fine et profonde a pu  
« être nécessaire pour éclairer des nations cor-  
« rompues ; mais elle ne l'est pas à des hom-  
« mes qui veulent seulement connaître leurs  
« devoirs et les suivre. »

Tenho escripto este historico na phrase singela da verdade, porque persuado-me que assim procedendo ponho em transparencia os diversos factos occorridos na gestão dos negocios da importante empresa da Companhia da Estrada de Mangaratiba. E porque a verdade singela e pura me tem guiado nas apreciações e demonstrações que tenho feito, resta-me a convicção de que aquelles que lerem este trabalho ficarão scientes das causas que motivarão o estado de suspensão de pagamentos em que se acha esta associação.

Todos quantos tem conhecimento das diversas localidades que tenho descripto, concordarão comigo que a Estrada de Mangaratiba é um importante melhoramento feito á lavoura e ao commercio do sul da Provincia do Rio de Janeiro, e por isso que ao Governo e á Assembléa Provincial cumpre cuidar dos meios ne-

cessarios para levar a effeito a conclusão de semelhante estrada.

Vou pois no presente capitulo apresentar algumas breves considerações a este respeito, e serei breve nas minhas demonstrações; não só porque com o que fica dito tenho sufficientemente provado a utilidade da estrada de cujo historico me estou occupando, como porque a verdade não precisa de longas demonstrações para convencer.

Já historiei a origem da Companhia da Estrada de Mangaratiba, e o curso de seus trabalhos, mas ainda sou forçado a repetir alguns factos indispensaveis ás minhas conclusões pelo que peço desculpa ao leitor, visto que este meu escripto não é uma peça de litteratura, porém simplesmente uma narração historica, a qual só tem a importancia relativa aos interesses de que se trata.

A lei provincial n.º 724 de 25 de Outubro de 1854 reconheceu o quanto seria conveniente e vantajosa para a agricultura e para o commercio da Provincia do Rio de Janeiro, que houvesse commodas vias de communição do centro com o littoral, e por isso autorizou a Presidencia da Provincia para contractar com quem mais vantagens offerecesse a construcção de boas estradas de rodagem. Firmado nesta disposição legal, na qual se designava a Estrada de Mangaratiba, o Sr. Consellheiro Luiz Antonio Barboza contractou com o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, em 26 de Fevereiro de 1855, conforme já disse, a construcção de uma boa estrada de rodagem que, partindo do porto da Villa de Mangaratiba, transpuzesse a sua alterosa serra e fosse terminar na Cidade da Barra Mansa, situada á margem direita do Rio Parahyba.

Assignado que foi o contracto, tratou o empresario de organizar a Companhia, que, com os seus capitaes, podesse levar a effeito tão importante melhoramento, e tendo reunido os necessarios accionistas, requereu e obteve do Governo Imperial o decreto de sua approvação, e desde logo tratou de levar a effeito a estrada contractada, sendo no espaço de vinte seis mezes e meio aberta ao transitto a 1.ª Secção da Estrada da Companhia de Mangaratiba, a qual se acha construida com tal methodo, solidez e regularidade que a torna a primeira obra deste genero no Brasil, e até mesmo nada tem que invejar ás estradas de rodagem de primeira ordem na Europa.

Para levar a effeito um trabalho desta ordem, teve a empresa de lutar com milhares de difficuldades que não tinha calculado, o que fez com que os gastos das obras fossem muito além de suas previsões.

Não ha quem ignore quanto é cara a mão de obra no nosso paiz, e por consequencia que para se levar a effeito qualquer melhoramento material é preciso despendar avultadas sommas, e isto foi o que aconteceu á empresa de Mangaratiba, que só com o material e obras da 1.ª Secção da estrada, e algumas poucas obras da 2.ª Secção, vio esgotado todo o seu capital social, e por isso impossibilitada de concluir a estrada em toda a sua extensão; e para fazer desaparecer um semelhante estado requereu o auxilio do poder competente.

Quando porém se observão as obras realizadas na 1.ª Secção da estrada, e se vê a grande serra que foi transposta, sendo preciso para conseguir o nivelamento do contracto cortar a rocha granitica em grandes extensões, se reconhece que essas obras forão muito eco-

nomicamente feitas, quando comparadas com obras para o mesmo fim construídas por administração e arrematação; porquanto nenhuma das estradas construídas na Provincia do Rio de Janeiro pôde ser equiparada á de Mangaratiba, tendo a maior parte dellas custado mais aos Cofres Provinciaes, como já demonstrei.

Estes factos, que não erão desconhecidos aos illustres membros da Assembléa Legislativa da Provincia, fizeram com que elles attendessem aos reclamos da Companhia da Estrada de Mangaratiba, e que votassem diversas leis concedendo os auxilios pedidos; mas taes complicações apparecerão nos negocios da empresa, que o Governo Provincial a nenhuma só daquellas leis quiz dar cumprimento, e a empresa marchou ao seu termo de destruição sem encontrar o menor apoio no seu principal accionista, a Provincia do Rio de Janeiro!

Já fiz vêr que as questões originadas pelo parecer da commissão de contas lido na sessão da Assembléa Geral dos Accionistas de 27 de Maio de 1857, forão a causa do estado de duvida em que se conservou o Governo Provincial; mas não me parece razão bastante para que fosse retirada da Companhia da Estrada de Mangaratiba a confiança do Governo, não só porque as proposições avançadas pelos membros daquella commissão de contas não forão provadas satisfactoriamente, como porque a Assembléa Geral dos Accionistas repellio as conclusões de semelhante parecer, que foi vencido, tendo sómente a seu favor 150 votos, e contra 355; o que prova que a maioria dos accionistas pensava diversamente das opiniões dos membros da commissão de contas sobre a gerencia dos negocios da Companhia.

Quando porém o Governo Provincial quizesse, como lhe cumpria, conhecer o verdadeiro estado da gestão dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba, devia ter nomeado uma commissão de empregados de sua confiança para proceder áquella liquidação, porquanto semelhante direito lhe foi garantido pela vigesima condição do contracto assignado em 26 de Fevereiro de 1855; mas não tendo usado de semelhante direito, e consentindo que a nova administração refurdisse a escripturação da anterior gerencia, concorreu para que fosse conservado semelhante estado de duvida, e consequentemente em vez de sustentar o credito de tão importante empresa, tacitamente contribuiu para as suas complicações e descredito; e, finalmente, não se apresentando para decidir administrativamente as ultimas questões sobrevindas, sancionou a fallencia da Companhia, de que é a Provincia a principal accionista e proprietaria perpetua.

Postas estas breves considerações, vou entrar na demonstração de que ao Governo Provincial cumpre quanto antes tomar conta da direcção da Estrada de Mangaratiba, visto que a Companhia que se organisou para leva-la a effeito, por falta de meios, não pôde concluir senão a sua 1.<sup>a</sup> Secção.

No capitulo XVII deste historico apresentei uma desenvolvida e minuciosa estatistica da producção do café dos diversos municipios que se servem para a sua exportação da 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba, sem a qual fica provada a importancia d'aquelles municipios, do que resulta que os lavradores e commerciantes alli residentes tem o incontestavel direito de exigir a conclusão da estrada começada; por quanto concorrem elles seguramente com um quarto das rendas

arrecadadas pelos cofres provinciaes, visto que produzem mais de um terço do café exportado pela Provincia do Rio de Janeiro, do qual provém a maior renda provincial.

A Provincia do Rio de Janeiro, com quanto seja o café um dos seus principaes productos, não deixa por isso de ter outros tambem muito importantes e que muito influem na sua riqueza, taes como o assucar e o algodão; e este ultimo producto sem duvida, em vista da crise por que actualmente passam os Estados-Unidos Norte-Americanos, deve ser cultivado em muito maior escala no Imperio do Brasil, porque por si só póde fazer a riqueza da Nação; ainda que até o presente não tenha sido cultivado na escala em que o deveria ser nas Provincias ao sul da Bahia.

As terras ao sul de Cabo Frio são muito apropriadas para a cultura do algodão, e principalmente os municipios de Mangaratiba, S. João do Principe, Rio Claro, Bananal, Barra-Mansa e Rezende; e certamente esta cultura será intentada em grande escala nestas localidades havendo commodas estradas para que se possa fazer a exportação da producção do algodão que nellas se effectue; e quando não houvesse muitas outras considerações, esta só por si bastaria para que o Governo Provincial tratasse de empregar seus esforços a fim de animar a cultura do algodão na Provincia do Rio de Janeiro; e muito principalmente quando o mal que ultimamente tem atacado os cafezaes ameaça este importante ramo da nossa industria agricola, se Deus não retirar de nós esse flagello.

A unica objecção que se poderia oppôr a que o Governo Provincial tomasse sobre si a conclusão da Estrada de Mangaratiba era a deficiencia de meios para realizar

tão ponderoso encargo, felizmente tal objecção não pôde ser feita, em vista do que, ainda ha bem poucos dias, o honrado Sr. Deputado Vieira Souto demonstrou em um longo e bem deduzido discurso, pronunciado em sessão da Assembléa Provincial de 20 de Setembro deste anno, no qual numerica e lucidamente expoz que o estado da Provincia era prospero, e que esse deficit de 2.800 e tantos contos que antevia o Sr. Dr. Silveira da Motta, quando Presidente, se tinha convertido em um saldo de 160 e tantos contos de réis, achando-se além disso a divida fundada da Provincia reduzida a 800 contos de réis; portanto me parece que a occasião é a mais opportuna para que a Assembléa Provincial faça restabelecer a lei de 27 de Agosto de 1859, autorizando o encampamento do contracto de 26 de Fevereiro de 1855 realizado com o Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, e addicionando-lhe a autorisação de poder o Governo fazer as operações de credito necessarias a fim de se liquidarem os encargos da Companhia da Estrada de Mangaratiba.

Os dous arbitrios que apresento no capitulo anterior, podem servir de base á operação de credito, que tenha de intentar o Governo Provincial; e qualquer delles que seja adoptado pôde pôr termo a uma questão, cuja delonga muito prejudica a todos os interessados.

Os calculos estatisticos sobre que me baseio, podem ser rectificadros pelo Governo, e certo estou que se soffrerem alguma alteração será ella mais favoravel do que prejudicial ás minhas demonstrações; visto que a quantidade do café estimado foi tomada pela minima colheita que tem realizado os diversos fazendeiros, que se achão relacionados na estatística que apresento.

Economicamente considerando a questão de que me occupo, penso que o despendere grossas sommas com semelhantes melhoramentos materiaes é adiantarem-se capitaes para se haverem avultadas rendas.

Já disse, e repetirei, que ser-se economico não se cifra em despendere pouco, porém sim em despendere o necessario, evitando-se sómente empregar capitaes improductivamente; ou, por outros termos, como me expresso em um trabalho sobre economia, que ainda está por imprimir:

« As despesas publicas devem ser realizadas com a  
« mais severa economia e fiscalisação, e sempre em  
« ordem a que na sua distribuição e applicação, maior  
« somma de beneficios resultem de seus effeitos para  
« maior numero de membros do Estado; isto é, os  
« dinheiros publicos devem ser gastos de preferencia  
« na aquisição de meios que tendão a fortalecer os  
« interesses geraes do paiz, quer sejam com relação  
« aos melhoramentos moraes do povo, quer olhados  
« no ponto de vista do desenvolvimento material do  
« paiz. »

Quaesquer despesas que tenham actualmente de supportar os cofres provinciaes serão compensadas pelo rapido augmento das suas rendas, visto que estas devem necessaria e infallivelmente augmentar na razão directa da facilidade que encontrarem nos transportes os productos de nossa lavoura.

Nem deve-se aterrar o administrador intelligente em vista de uma operação de credito, porque sendo esta bem combinada nenhum mal, ou gravame póde trazer á administração fiscal. Ainda sobre este assumpto transcreverei alguns trechos da minha obra citada, por me parecer que de alguma fórma podem instruir a nego-

ciação de um empréstimo que se tenha de effectuar.  
Ei-los:

« As — operações de credito — sendo bem dirigidas  
« pelo negociador publico, podem, sem gravame do  
« estado, satisfazer as despesas nacionaes extraordina-  
« rias; cumpre porém que a administração financeira  
« do paiz não abuse dos meios que lhe faculta o cre-  
« dito publico, porque este elemento só deve ser posto  
« em acção com o fim de crear uma dada receita ex-  
« traordinaria para accudir ás despesas emergentes in-  
« declinaveis; visto que no estado normal do paiz  
« qualquer deficit que apparecer no seu orçamento,  
« deve ser coberto ou pelo cerceamento de despesas  
« inuteis, ou pela adopção de um imposto adicional,  
« que cobrado faça o seu producto desaparecer o  
« deficit. O esforço da administração fiscal deve cifrar-se  
« principalmente em equilibrar as despesas com as re-  
« ceitas nacionaes. »

« O abuso das — operações de credito — illudindo  
« aos inscientes com a profusão do dinheiro que rea-  
« lizão no cofre geral, cava a ruina das finanças pelos  
« encargos que accarretão as amortizações, e os pa-  
« gamentos dos juros dos capitaes tomados por em-  
« préstimo. O — Credito Publico — assim como é um  
« elemento de força para o Estado, póde converter-se  
« em um motor de desorganisação financeira, tornan-  
« do-se o precursor da bancarrota e dissolução social. »

Dos principios que ficão expostos, se reconhece que eu não sou d'aquelles que facilmente se pronuncião em favor dos empréstimos para cobrir os deficits das rendas publicas; e consequentemente, sendo minha convicção que a Provincia do Rio de Janeiro deve contrahir um empréstimo para realizar a conclusão da Estrada de

Mangaratiba, e para pagar aos accionistas da Companhia as prestações que realizarão, e bem assim aos credores desta empresa os seus adiantamentos, penso que semelhante encargo que sobre si tomar o cofre provincial é bem justificavel pelos prejuizos que evita a muitos cidadãos, cujos interesses estão ligados á solução de semelhantes negocios: os fazendeiros d'aquelle lado da Provincia, e os commerciantes das diversas localidades que tem de percorrer a estrada, terião de gozar de todos os melhoramentos que resultão de uma commoda e segura via de transportes; os accionistas realizarião os seus capitaes na importancia de 1.250:000  $\neq$  000, improductivamente convertidos em uma obra de utilidade publica, que está prestando bons serviços, sem que elles fruão o menor interesse das quantias que desembolsárão; e, finalmente, os credores da Estrada de Mangaratiba, em cujo numero se acha contemplado um dos nossos mais importantes estabelecimentos de credito, realizarião o seu embolso, a que tem todo o direito, visto que quando prestarão seus capitaes tinham a convicção de que a Companhia da Estrada de Mangaratiba não seria abandonada pelo Governo Provincial, negando-lhe todo e qualquer auxilio.

E para que se faça uma exacta idéa das sommas de que é devedora a Companhia de Mangaratiba, vou apresentar um resumo dos seus principaes credores, visto que quando reproduzi o Balanço Geral, por brevidade não dei a relação nominal desses credores.

Demonstrarei porém nominalmente os credores de quantias superiores a 10:000  $\neq$  000 réis, e os de menores sommas em uma só parcella, e isto por maior brevidade.

**Relação nominal dos principaes credores da  
Companhia da Estrada de Mangaratiba, a  
saber:**

Banco Rural e Hypothecario.....	724.854\$587
Montenegro, Lima & C.....	70.000\$000
Antonio Lourenço Torres.....	65.237\$136
Antonio Cardozo.....	59.047\$070
Bosisio & Canessa.....	45.799\$552
H. Matheo.....	35.116\$431
Antonio José Barboza Guimarães.....	22.086\$431
Guilherme Cook.....	19.487\$080
Souza & Peixoto.....	19.483\$927
Lourenço Alves Moreira.....	18.264\$740
João & Francisco Miers.....	14.263\$380
João Manoel Raymundo.....	11.976\$480
Manoel Ferreira da Silva.....	11.728\$690
João Pereira de Souza Irmida.....	11.509\$229
Casimiro Alves Moreira.....	10.549\$440
Coelho Gomes & C.....	10.110\$513
Francisco Pereira Sebastião.....	10.009\$200
Diversos credores menores.....	286.080\$706

Rs .. 1.445.604\$592

---

Ora parece que tantos cidadãos, que hão compromettido os seus interesses, tem um direito incontestavel de serem indemnizados de seus capitães que se achão convertidos e applicados a uma obra publica, de que já em grande parte fruem vantagens os moradores d'aquelle lado da provincia do Rio de Janeiro.

Resta, pois, observar que no caso de ser pela Assembléa Legislativa da Provincia autorizado o Governo Provincial a contrahir um emprestimo para solver os encargos que acabei de descrever, me parece que fôra mais vantajoso para a Provincia do Rio de Janeiro, e para o paiz em geral, que semelhante emprestimo fosse levantado na Praça de Londres, ou em outra qualquer Praça es-

trangeira, que melhores vantagens offerecesse, com tanto que no contracto do emprestimo se estipulasse a clausula de serem os juros e as amortizações pagas semestralmente na Administração da Fazenda Provincial a um agente que o prestador nomeasse nesta Côrte para esse fim; embora para isso conseguir-se se tivesse de pagar um maior juro, com tanto que esse nunca excedesse de 6 por % ao anno.

Assim opinando tenho por fim não só chamar os capitaes estrangeiros para o paiz, como evitar a eventualidade das alterações provenientes da oscillação dos cambios no acto das remessas, o que muito se deve attender em taes negociações.

O pagamento dos juros e amortizações do emprestimo sendo effectuados na Administração Provincial não priva que as Apolices sejam emittidas em Londres, ou em outra qualquer Praça onde elle fosse realizado, porque havendo a estipulação no contracto de que o prestador teria um agente no Rio de Janeiro, este se incumbiria de fazer a remessa dos fundos para Londres, a fim de em tempo serem pagos os juros, bem como o mesmo agente seria o encarregado de pagar e receber as Apolices que fossem amortizadas.

Parece-me que tenho dado o maior desenvolvimento que era possivel a esta questão ; por isso termino o presente capitulo, para no seguinte concluir a sua longa narração.

---

## CAPITULO XX.

### Epilogo.

« Pour moi, je penserai toujours que le plus  
« indispensable de mes devoirs est de cultiver  
« em moi le sentiment de la bienveillance, et  
« de la justice. »

Chego finalmente á conclusão deste longo e enfadonho trabalho, na execução do qual tenho consciencia de haver sómente dito a verdade, se bem que algumas vezes um pouco amarga, mas guardando sempre as conveniencias e a mais sevéra imparcialidade.

O historico da Companhia da Estrada de Mangaratiba, se fosse escripto por uma penna mais habilitada que a minha, de certo que seria escoimado dos muitos defeitos que nelle se devem encontrar; mas devo declarar que por muito tempo me recusei a semelhante trabalho, e só d'elle me encarreguei cedendo a reiterados pedidos de pessoas a quem muito respeito.

Para que este trabalho fosse mais perfeito era indispensavel que eu percorresse as localidades que tinha de descrever; mas não permittindo o meu emprego que eu fizesse semelhante viagem, fui forçado a estudar aquella parte da Provincia do Rio de Janeiro sobre

mappas incompletos e cheios de erros ; assim como para descrever as obras da Estrada de Mangaratiba tive de fazer um accurado estudo sobre a sua planta, combinando-a com os relatorios do engenheiro da Companhia, Mr. Webb, e procurando informações nos diversos documentos officiaes que tratão desta importante empresa industrial.

Quem, pois, poderá desconhecer o grande trabalho que tive para habilitar-me a escrever o pouco que se contém neste historico? Confesso que só o constante habito que tenho de trabalhar me animou a intentar e concluir tão longo escripto.

Sou o primeiro a reconhecer as imperfeições deste trabalho, mas em compensação tenho consciencia de que nelle se demonstra a verdade em toda a sua simplicidade e pureza ; porquanto as diversas phases por que passou a Companhia da Estrada de Mangaratiba, desde que foi organisada até a declaração de sua fallencia pelo Juizo Commercial, são narradas com singeleza, e sem em cousa alguma occultar os principaes factos ; e eis-ahi o merito deste escripto, o qual por certo não será contestado sem injustiça.

Sobre a Companhia da Estrada de Mangaratiba pesavão graves imputações, que cahem por terra em vista deste historico, que demonstra por fórma irresponsivel que ha mais exaggeração que verdade nas accusações feitas aos seus administradores.

O systema que adoptei na descripção deste historico teve por fim separar as responsabilidades de cada uma das gerencias desta importante empresa, e com muito estudo e trabalho consegui chegar ao fim desejado.

Na sua primeira parte tratei da origem das estradas na provincia do Riode Janeiro, e descrevi as principaes lo-

calidades que deve percorrer a Estrada de Mangaratiba, dando em resumo uma noticia do contracto assignado em 26 de Fevereiro de 1855 pelo empresario desta importante via de communicacão; bem como apresentei uma exacta demonstracão das sommas despendidas pela renda provincial em estradas, pontes e canaes desde 1834 até 1855, terminando pela apresentacão do balanço da responsabilidade do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco.

Na segunda parte occupei-me da administracão do Exm. Barão de S. Gonçalo, e historiei as diversas difficuldades com que teve de lutar a empresa, as quaes em minha opiniao tiverão a sua principal origem no parecer da commissão nomeada para rever as contas da primeira administracão, o qual accasionou os calorosos e inconvenientes debates que tiverão lugar na Assembléa Geral dos Accionistas, nas sessões de 27, 28 e 29 de Maio de 1857, e derrocou o credito da Associaçào.

Tratei tambem nesta parte de expôr os factos occorridos com o emprestimo de 50:000 \$ 000 feito pela Provincia a Companhia, que a final foi pago pelo Exm. Barão de S. Gonçalo e pelos seus collegas do Conselho Fiscal; e por esta occasião fiz algumas ligeiras consideracões sobre as continuas reluctancias do Governo da Provincia, negando-se a prestar os auxilios que a Assembléa Legislativa Provincial tinha votado para a Companhia.

Fiz ainda na segunda parte algumas breves consideracões sobre as obras construidas na 1.ª Secção da Estrada de Mangaratiba, e narrei os principaes factos que derão lugar á retirada do Sr. Desembargador Pacheco da Presidencia e direccão dos negocios da Companhia.

Analysando os actos dos diversos Presidentes, cumpro o dever que me impuz de seguir a verdade neste

historico, e não tenho por fim offender a nenhum dos distinctos cidadãos a quem nominalmente cito; portanto sendo escripto este trabalho ao correr da penna, espero ser relevado de alguma expressão menos cabida, que me podesse escapar, porque sempre tive por habito respeitar as conveniencias sociaes, quando estas se podem conformar com a verdade dos factos.

Na terceira parte tratei da declaração da fallencia da Companhia, e demonstrei que segundo o contracto feilo e assignado pelos Srs. Conselheiro Luiz Antonio Barboza e Desembargador Joaquim José Pacheco, não póde a Companhia da Estrada de Mangaratiba ser julgada pelo Juizo Commercial da Côrte; porquanto todas as questões desta empresa, que pertence á Provincia do Rio de Janeiro, devem ser decididas administrativamente pelo Presidente da mesmá Provincia.

Por essa occasião expendi com franqueza a minha opinião, e disse como se devêra ter seguido no processo de fallencia, refutando a pretensão dos credores da Companhia; mas assim me expressando não pretendi, nem pretendo dar um quináo no muito habil e distincto Sr. Dr. Joaquim Saldanha Marinho, de quem sou amigo devotado, e em quem conheço uma superior intelligencia.

Finalmente apresentei nesta mesma parte uma estatística da produção do café dos diversos municipios da Provincia do Rio de Janeiro, que fazem o seu commercio de exportação e importação pelo porto da Villa de Mangaratiba; e das bases que me forneceu esta estatística me servi para apresentar dous arbitrios, e qualquer delles adoptado póde fornecer os necessarios meios para se solverem os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba sem prejuizo dos interessados, e até mesmo sem gravame dos cofres provinciaes.

Persuado-me, pois, que desempenhei o melhor que me foi possível o trabalho de que, por pedido dos principais credores e accionistas da Companhia da Estrada de Mangaratiba, me incumbi, se não com arredondadas e sonoras phrases, ao menos com a singela verdade dos factos, e na linguagem simples dos numeros, cuja logica leva a convicção até a evidencia.

Assim dou por terminada a minha ardua missão de historiador dos negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba, na qual em busca da verdade consumi longas horas empregadas em um estudo arido e fatigante, só tendo em vista prestar um serviço ao paiz, animando o proseguimento de uma obra monumental, que devendo encher de gloria os seus autores, lhes tem causado desgostos e immerecidos vituperios.

Não devem porém desanimar os honrados promotores da importante Empresa de Mangaratiba, em presença da mesquinha celeuma que contra elles se levantou, porque as almas nobres e bem formadas sabem desprezar os tiros da inveja.

A historia antiga e moderna nos demonstra as privações e vituperios quê soffrêrão os maiores promotores dos melhoramentos sociaes, e mesmo no nosso paiz não são raros os cidadãos distinctos que tem soffrido o máo pago daquelles pelo direito dos quaes tanto hão propugnado.

A 1.<sup>a</sup> Secção da Estrada de Mangaratiba é um padrão monumental que existe para attestar o genio infatigavel e comprehendedor do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco, cujas vistas forão secundadas por outro cidadão não menos distincto, e quiçá mais perseverante em suas concepções, o Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo: ambos prestarão serviços reaes á Provin-

cia do Rio de Janeiro, e a posteridade lhes fará a devida justiça, que eu, sem lisonja, agora lhes rendo.

Cumpre, pois, que o illustrado Governo Provincial, e os dignos membros da Assembléa da Provincia empreguem seus esforços a fim de que a bella Estrada da Companhia de Mangaratiba seja levada á sua conclusão, porque disso não menor gloria lhes deve resultar; além de que, assim fazendo, auxiliarão a lavoura do sul da Provincia do Rio de Janeiro, que bem merece que della se occupem os poderes competentes.

Em consciencia, assim me expressando, penso fazer um bom serviço com este meu trabalho, concorrendo, ao menos para que a maledicencia fique corrida pela inflexivel voz da verdade, que bem alto brada neste meu modesto escripto.

FIM.

# INDICE.

---

AO LEITOR..... V

## PRIMEIRA ÉPOCA.

CAPITULO	I — INTRODUÇÃO.—Considerações económicas.....	1
CAPITULO	II.—Breve descripção geographica de Mangaratiba e outros municipios...	13
CAPITULO	III.—Estrada Velha de Mangaratiba e seus melhoramentos.....	27
CAPITULO	IV.—Organisação da Companhia e seus primeiros trabalhos.....	39
CAPITULO	V.—Segundo anno social, continuação da estrada.....	55
CAPITULO	VI.—Apresentação do parecer da Comissão de Contas.....	71
CAPITULO	VII.—Conclusão da gerencia do Sr. Desembargador Joaquim José Pacheco..	83

---

## SEGUNDA ÉPOCA.

CAPITULO VIII.	— Começo da administração do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo, e Conselho Fiscal.....	95
CAPITULO IX.	— Providencias e continuação da gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo, e Conselho Fiscal.....	109
CAPITULO X.	— Apresentação do Relatorio do Exm. Sr. Barão de S. Gonçalo.....	123
CAPITULO XI.	— O supprimento da Provincia pago pelo Exm. Barão de S. Gonçalo e Conselho Fiscal.....	139
CAPITULO XII.	— Continuação da Gerencia do Exm. Barão de S. Gonçalo.....	161
CAPITULO XIII.	— Desfecho da administração do Exm. Barão de S. Gonçalo.....	179

---

## TERCEIRA ÉPOCA.

CAPITULO XIV.	— Declaração da fallencia da Companhia, e nomeação dos Curadores Fiscaes.....	189
CAPITULO XV.	— Breves reflexões sobre o custo da Estrada de Mangaratiba.....	215
CAPITULO XVI.	— Estatistica da producção do café de alguns municipios do Rio de Janeiro.....	225

CAPITULO XVII.—Considerações sobre a renda da Estrada de Mangaratiba.....	235
CAPITULO XVIII.—Como se podem solver os negocios da Companhia da Estrada de Mangaratiba.....	269
CAPITULO XIX.—A Estrada de Mangaratiba deve ser concluida pelas rendas da Provincia.	283
CAPITULO XX.—Epilogo.....	295

