

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

TRABALHO E IMIGRAÇÃO NO AMAZONAS PROVINCIAL

Trajetórias dos núcleos coloniais da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas* (1854-1857)

Bolsista: Roberta Kelly Lima de Brito, FAPEAM

MANAUS
2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

RELATÓRIO FINAL
PIB – H - 0071/2011
TRABALHO E IMIGRAÇÃO NO AMAZONAS PROVINCIAL
Trajetórias dos núcleos coloniais da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas* (1854-1857)

Bolsista: Roberta Kelly Lima de Brito, FAPEAM
Orientadora: Prof.^a Dr.^a Patrícia Maria Melo Sampaio

MANAUS
2012

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	4
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	7
2.1. A NAVEGAÇÃO A VAPOR NA AMAZÔNIA DO SÉCULO XIX	7
2.2. ALGUMAS ABORDAGENS SOBRE A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS	9
2.3. COLONIZAÇÃO/IMIGRAÇÃO DIRIGIDA NA AMAZÔNIA OITOCENTISTA	11
3. DESENVOLVIMENTO.....	15
3.1 A INSTITUIÇÃO DE UMA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO	15
3.2. ABREVIADO HISTÓRICO SOBRE A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS	18
3.3. A IMPLANTAÇÃO DE NÚCLEOS COLONIAIS POR MEIO DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS – UMA BREVE REPRESENTAÇÃO DO TRABALHO E DA IMIGRAÇÃO NO AMAZONAS PROVINCIAL.....	24
4. CONCLUSÃO.....	33
5. REFERÊNCIAS	36
6. CRONOGRAMA DE ATIVIDADES.....	40
7. ANEXOS	41
Anexo 1: Mapa – Localização da Colônia Mauá	41
Anexo 2: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1874): coletânea de leis, decretos e normas afins	42

1. INTRODUÇÃO

A investigação sobre o tema “Trabalho e Imigração no Amazonas provincial: trajetórias dos núcleos coloniais por meio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1854-1857)” revela-se importante por envolver três temas no processo histórico do Brasil no período imperial. Nesse processo as questões sobre “colonização/imigração e navegação a vapor” mostram-se atreladas de tal forma que não seria possível entendê-las separadamente. A abordagem sobre a temática do “trabalho” manifestou-se também como relevante por ser um dos objetivos principais do da colonização/imigração no Brasil, num período em que a escassez de mão-de-obra aumentava.

Neste relatório, pretendemos apresentar os resultados finais da pesquisa que tem como principal foco recuperar as iniciativas de implantação dos núcleos coloniais por meio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, acompanhando as trajetórias do estabelecimento desses núcleos - abordando-as como uma experiência de *colonização dirigida* - e entendendo minimamente o trabalho desenvolvido nesses ambientes.

A primeira etapa da pesquisa consistiu em teorizar sobre imigração/colonização e navegação a vapor através de estudos sobre a Amazônia oitocentista, para assim entender a realidade desses temas no Amazonas provincial.

A segunda etapa, por sua vez, consistiu na coleta e análise dos dados. Reunimos as Falas, Exposições e Relatórios provinciais do Amazonas; mapeamos e transcrevemos a Legislação Imperial e Provincial que sustentaram a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a colonização; selecionamos o relato de um viajante que apreciou as instalações de um dos núcleos coloniais. Por se tratar de fontes do século XIX, atualizamos a ortografia, exceto os nomes próprios, e mantemos a pontuação.

Por fim, a terceira etapa foi a elaboração da redação que representa a forma final da pesquisa. É nesta etapa que buscamos unir uma discussão historiográfica já existente com dados inéditos, para assim colaborar no entendimento do processo de colonização/imigração e navegação a vapor na região, aplicando os conceitos teóricos na prática que se efetivou no Amazonas provincial. Fizemos também o esforço de anexar ao trabalho um esboço da legislação da Companhia e um mapa com a localização de Mauá.

A navegação a vapor e a colonização/imigração foram suscitadas na região amazônica a partir da década de 1840. A implementação tanto de uma, como de outra, mostrou-se como

um meio eficaz para resolver alguns problemas na da região. Assim, uma companhia de navegação e o estabelecimento dos núcleos coloniais era uma forma de desenvolver a Amazônia e integrá-la cada vez mais ao País. Desta maneira,

“[...] prevaleceu a ideia segundo a qual a introdução da navegação a vapor e de colônias estrangeiras na região Norte seria extremamente benéfica para o País. Para que esse objetivo fosse alcançado, entretanto, fazia-se necessária a concessão de vantagens extraordinárias aos empresários que se dispusessem a realizar tal empresa [...]”¹

A navegação a vapor foi suscitada como parte de uma política de modernização nos meios de transporte que tinha por finalidade desenvolver a região, ou seja, deveria movimentar o comércio, pois representava a rapidez na circulação de produção e produtores; defender o extenso território, chegando a lugares de difícil acesso; encurtar as distâncias entre as administrações, como por exemplo, acelerando a comunicação feita por cartas; facilitar a transferência de imigrantes para a região, promovendo a colonização, entre outros benefícios que poderiam proporcionados pela navegação a vapor.

A colonização/imigração na Amazônia oitocentista ocorreu de diferentes maneiras e por motivos diversos. A definição de Roberto Santos explicita algumas dessas maneiras: Houve colonização dirigida pelo governo e por particulares para fins agrícolas; [...] Houve imigração espontânea. E houve imigração induzida por intermediários mais ou menos inescrupulosos [...]”². A Amazônia, especialmente a província do Amazonas, como parte do Império do Brasil, apresenta uma lacuna historiográfica quanto à *colonização dirigida*.

Os trabalhos sobre a Amazônia oitocentista acenam para esses tipos de colonização. Temos como exemplo de *colonização dirigida*, nos trabalhos analisados, a fundação de colônias militares e agrícolas, nas décadas de 1840 e 1850, respectivamente. As colônias militares deveriam funcionar como um mecanismo de defesa das fronteiras, por meio delas “[...] o governo procurou ocupar essas franjas lindeiras, na tentativa de “blindar” o território. Com esse propósito adotou-se a concepção das colônias militares como pólos de colonização e defesa.”³

No entanto, daremos maior atenção à fundação de colônias agrícolas, que estão diretamente atreladas à atuação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, pois “Irineu Evangelista de Souza assina um contrato de subvenção com cláusulas específicas no

¹ GREGÓRIO, Vitor: *O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX*. Nova Economia. Belo Horizonte, v. 9, jan/abril, 2009, pp. 191

² SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia*. São Paulo: T. A. Queiróz, 1980, pp. 87.

³ MEDEIROS, Vera Alárcon. *Incompreensível colosso: a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, Barcelona, 2006. pp. 387.

relativo à introdução de colonos.” Foram então Mauá (em Lages) e Itacoatiara (em Serpa) os “[...] dois centros coloniais organizados por volta de 1855 pela Companhia de Navegação a vapor do Amazonas”.⁴

Para entender a colonização/imigração por meio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas fez-se necessário recuperar as discussões para a instituição de uma companhia de navegação a vapor na região e traçar um breve histórico da Companhia de Mauá, considerando os principais pontos. Assim, é possível compreender a iniciativa de *colonização dirigida* no Amazonas provincial, seu efetivo estabelecimento e seu declínio.

⁴ ACEVEDO MARIN, Rosa E. “Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX”. Trabalho apresentado no I SITREAMA. Belém, 26-28 de março de 2002, pp. 11.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. A NAVEGAÇÃO A VAPOR NA AMAZÔNIA DO SÉCULO XIX

A navegação a vapor mostrou-se um meio importante de desenvolvimento para a Amazônia no século XIX. Esta inovação nos meios de transportes estava sendo cada vez mais evocada, pois

Desde o final do século XVIII, a navegação a vapor vinha conhecendo grande evolução técnica, que ocorria *pari passu* com sua crescente adoção em diversas regiões do planeta. Para isso, concorria o fato de que essa tecnologia tornava as viagens mais curtas e seguras [...]⁵

Desta maneira, tornava-se indispensável a introdução de barcos a vapor numa região em que a composição do ambiente natural contava com imensas vias fluviais. Segundo Rosa Acevedo-Marin, na segunda metade do século XIX, vigorou uma política de modernização dos transportes fluviais e essa foi uma novidade que marcou a vida econômica da Amazônia.⁶

A inauguração da navegação a vapor na região amazônica, de acordo com Vitor Gregório, foi “um processo fundamental para a formação do Estado nacional brasileiro e para a definitiva incorporação da Amazônia ao conjunto do Império [...]”⁷. Deste modo, essa medida serviria para unificar o Estado brasileiro, garantindo a soberania sobre a região recém-incorporada ao Império do Brasil, além de povoar e desenvolver a economia da região.⁸

Para a efetiva admissão da atividade de navegação a vapor fez-se necessário que

[...] todo um processo decisório se instaurasse e que vários projetos entrassem em debate para que se determinasse qual seria a melhor forma de realizar essa atividade. No centro das preocupações, o desejo de levar o desenvolvimento ao Norte do País foi uma das poucas unanimidades entre os diversos grupos em choque ao longo de todo o regime imperial.⁹

⁵ GREGÓRIO, Vitor, 2009, op. cit., pp. 186.

⁶ Cf. ACEVEDO MARIN, Rosa E., 2002, op. cit., pp. 02-03.

⁷ GREGÓRIO, Vitor, 2009, op. cit., pp. 185.

⁸ A introdução da navegação a vapor mostrou-se importante para garantir a soberania e unificação do Estado brasileiro. Essa medida impulsionaria o povoamento e o desenvolvimento econômico de toda a Província do Grão-Pará, proporcionando viagens mais curtas, com capacidade para um grande volume de carga e menores riscos de perda, além de uma maior possibilidade de comercializações internacionais. Cf. GREGÓRIO, Vitor, op. cit., pp. 186-187.

⁹ Ibid, pp. 187.

Os projetos para a implantação da navegação a vapor foram debatidos tanto na Câmara dos Deputados como no Senado. Siméia Lopes assinala que “os projetos apresentados, nem sempre, eram os mais favoráveis à efetivação de uma empresa ou companhia de navegação na região”.¹⁰ Contudo, podemos destacar como principal porta-voz na defesa da introdução de barcos a vapor o Governo da Província do Grão-Pará. Vera Medeiros evidencia bem o papel de porta-voz das sucessivas administrações paraenses que, a partir da década de 1840,

[...] demonstravam consciência de que não era possível governar a província, é, garantir a autoridade do Estado imperial e o controle do território, se não houvesse à disposição do governo provincial um mínimo de equipamentos de transporte e pessoal que permitissem facilitar a comunicação das autoridades da capital com as das mais longínquas partes do território da província, em especial as zonas de fronteira.¹¹

Os administradores da Província do Grão-Pará reivindicavam vapores rápidos e eficientes que permitissem a facilitação da comunicação do governo provincial com as partes mais afastadas da região e com o governo central e que também atuassem na defesa das fronteiras, como por exemplo, o contrabando.¹²

Outro âmbito em que a navegação a vapor seria útil é destacado por Siméia Lopes. A autora ressalta que os discursos dos presidentes do Grão-Pará também

[...] enfatizavam os ideais de progresso econômico local [...] Para isso, lançavam a proposta de se organizar o mercado interno e se instalar companhias de comércio e navegação a vapor para dinamizar essas atividades comerciais.¹³

Em resumo, podemos entender a navegação a vapor como um fator determinante que unificaria e facilitaria a comunicação no Estado brasileiro, povoaria e defenderia o território amazônico, proporcionando um dinamismo e desenvolvimento no comércio interno da região. Assim, a navegação a vapor pode ser considerada “uma verdadeira revolução a serviço do comércio [...]. O uso do vapor se revelava cada vez mais importante na medida em que se subia grandes rios e se penetrava no interior das terras onde é reduzida a influência dos ventos marinhos”.¹⁴ A efetiva introdução da navegação a vapor na Amazônia ocorreria com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

¹⁰Lopes, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) NAEA - UFPA: Belém, 2002, pp. 109.

¹¹ MEDEIROS, Vera, 2006, op. cit., pp. 49.

¹² Ibid, pp. 59.

¹³ LOPES, Siméia, 2002, op. cit., pp. 09.

¹⁴ ACEVEDO MARIN, Rosa E., 2002, op. cit., pp. 04.

2.2. ALGUMAS ABORDAGENS SOBRE A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS

A criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas tinha por função satisfazer as reivindicações internas já mencionadas. Outro fator, de origem externa, também pode ser associado à implantação da empresa de Mauá e há certo consenso na historiografia. Barbara Weinstein utiliza um argumento em que a criação da Companhia é atribuída às pressões internacionais para a abertura do rio Amazonas, requisitada pelos países estrangeiros que tinham o intuito de navegar e explorar o território visando o potencial econômico da região. De acordo com a autora:

O governo imperial, porém, vendo nessa abertura uma ameaça potencial à integridade territorial do Brasil, recusou-se a abrir a embarcações estrangeiras a navegação do grande rio. Ao invés disso, decidiu que o meio mais eficiente de proteger a soberania brasileira sobre a região seria convidar Mauá a construir uma linha de navegação a vapor sob o controle nacional. Para tornar mais atraente a oferta, prontamente aceita pelo barão, o governo concedeu-lhe subsídio financeiro e direitos de monopólio¹⁵

Este mesmo argumento foi utilizado por Roberto Santos quando afirmou que “[...] o que dominou o espírito do Governo foi a apreensão política relativamente a uma investida externa. Daí a ideia de monopolizar a navegação do Amazonas, entregando-a conforme a ideologia da época, a um grupo privado”¹⁶

Também foi utilizado, mais recentemente por Vitor Gregório quando afirma que:

A questão da navegação a vapor na região Amazônica ganhou novos contornos no início da década de 1850, com o aumento das pressões internacionais pela abertura do rio Amazonas aos barcos de todas as nações. As cobranças maiores vinham dos Estados Unidos, onde o tenente da Marinha Mathew Fontaine Maury iniciaria uma grande campanha com o objetivo de conseguir para seu país o direito de navegar as águas daquele rio.¹⁷

Com o objetivo de dar respostas às demandas internas e externas, foi criada a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Sua criação deve ser associada a Mauá, que conforme Rinaldo Moraes,

[...] aceitou o desafio e se propôs a reunir o capital necessário à montagem da empresa. Com efeito, pelo seu tino comercial, não se pode desconsiderar que o empresário aceitou o negócio de criar uma empresa na Amazônia acreditando tratar-

¹⁵Weinstein, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: HUCITEC: Editora da USP, 1993, pp.81

¹⁶ SANTOS, Roberto, 1993, op. cit., pp. 55.

¹⁷ GREGÓRIO, Vitor, 2009, op. cit., pp. 194.

se de uma aventura vantajosa para as suas ações, sendo a grande motivação tanto a subvenção quanto o monopólio em si.¹⁸

Em certa medida, a Companhia do Amazonas obteve sucesso na Amazônia, tanto que para atender às demandas de navegação a vapor foi necessária a instituição de mais duas empresas. Roberto Santos defende que “a demanda se intensificou a tal ponto que a Companhia não pode continuar a atendê-la sozinha. Surgiu, assim, a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas”.¹⁹

A Companhia Fluvial do Paraense formou-se, de acordo com Rinaldo Moraes, em 1867. A criação dessa empresa deveria “[...] tentar emplacar na região viagens pelos rios do Pará através de navios de pequenos calados, sendo suas embarcações bastante utilizadas principalmente em épocas de vazantes.”²⁰

Sobre a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, Arthur Reis, explica que:

Os vales do Madeira, do Purus e do Juruá, estes dois últimos em começos da ocupação humana, não recebiam, porém, os benefícios das viagens dos barcos da Navegação e Comércio do Amazonas. Alexandre Paulo de Brito Amorim, “português, comerciante de energia e empreendimentos, espécie de Mauá regional”, tomou a seu cargo a fundação de uma nova organização navegatória, a “Companhia Fluvial do Alto Amazonas”, com gerência em Manaus e sede em Belém, capital de 800:000\$0.²¹

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas destacou-se por levar “o desenvolvimento para o Norte, reflexo da “missão civilizadora”, da qual Visconde de Mauá, foi instado a “encarregar-se” ao atuar em diversos setores da economia.”²²

Mesmo com todo o progresso atribuído à Companhia de Mauá, esta veio dissolver-se na década de 1870, sendo substituída pela *Amazon Steam*. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas foram incorporadas por uma firma inglesa em uma operação em que Mauá teve um papel central.²³

Essas principais menções sobre a implantação da navegação a vapor e sobre a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas nos permitem explorar um aspecto que

¹⁸ MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de Doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, 2007, pp. 101.

¹⁹ SANTOS, Roberto, 1993, op. cit., pp.55.

²⁰ MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2007, op. cit., pp. 113.

²¹ Reis, Arthur C. F. *O processo histórico da economia amazonense*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944. pp. 61.

²² LOPES, Siméia, 2002, op. cit., pp. 33.

²³ WEINSTEIN, Barbara, 1993, op. cit., pp. 82.

também faz parte da problemática no século XIX: a colonização. Essa questão está estreitamente ligada à navegação a vapor e à Companhia de Mauá, pois

Na Amazônia, é o barco a vapor que moderniza o transporte, movimento que acelera a ocupação da fronteira. [...] Os vários projetos de navegação [...] estão associados direta ou indiretamente à intensificação do povoamento e de uma organização da agricultura [...] ²⁴

2.3. COLONIZAÇÃO/IMIGRAÇÃO DIRIGIDA NA AMAZÔNIA OITOCENTISTA

O século XIX foi um período em que a colonização/imigração representou grande parte da preocupação dos governos central e provincial, sendo incentivada por diversos motivos. Na década de 1840, um ensaio de *colonização dirigida* pode ser destacado: a fundação de colônias militares. A formação dessas colônias nesse período fez parte de “[...] determinações governamentais que procuraram promover meios de salvaguardar o território e de garantir a defesa das fronteiras [...]”²⁵, pois as fronteiras do Grão-Pará estavam sendo ameaçadas pela França e pela Grã-Bretanha. No início de 1840, os governos provincial e central realizaram a implantação da Colônia Militar Pedro II nos arredores do rio Araguari, Cabo do Norte. ²⁶

A fundação de colônias militares foram iniciativas governamentais que visavam a ocupação como forma de defender as fronteiras da Amazônia, de forma que a soberania imperial não fosse atingida. Sobre essa forma de colonização, Vera Medeiros defende que:

O governo imperial, assim, demonstrava estar interessado em impulsionar o sistema das colônias militares. Tais estabelecimentos eram percebidos como uma importante opção na tarefa de defesa e ocupação em áreas consideradas de interesse pelo governo, ademais de serem úteis, como pontos de sustentação, para a abertura de vias de comunicação no interior do Império. ²⁷

Na década de 1850, a experiência de *colonização dirigida* teve como foco principal fundar colônias agrícolas. Os governos central e provincial se esforçaram para concretizar políticas de colonização que desenvolvessem núcleos agrícolas, a fim de diversificar a economia. Segundo Roberto Santos,

Deve-se fazer justiça aos sucessivos governos provinciais e estaduais, quanto ao esforço para estimular e orientar a imigração, tanto estrangeira como nacional. Preocupados com o chamado “abandono da agricultura” e conscientes da necessidade de implantar núcleos agrícolas bem estruturados com colonos ligados à

²⁴ ACEVEDO MARIN, Rosa E., 2002, op. cit., pp. 03-11.

²⁵ MEDEIROS, Vera, 2006, op. cit., pp. 47.

²⁶ Ibid, pp. 93.

²⁷ Ibid, pp. 128.

terra, desde meados do século XIX os governantes passaram a conferir grande importância ao problema imigratório.²⁸

Siméia Lopes, sobre os projetos de colonização, ressalva que:

A política de civilização para a região, de acordo com as autoridades, se implementaria com a introdução de homens afeitos ao trabalho através dos projetos de colonização. Tais projetos foram pensados e planejados a fim de solucionar os problemas econômicos e promover o progresso da região [...]”²⁹

O estabelecimento dos núcleos coloniais tinha como finalidade suprir os produtos em queda no mercado, devido à escassez de mão-de-obra, a qual “os mais ardorosos defensores da colonização na Amazônia creditavam em geral que a economia extrativa era responsável pela dispersão física e pela degradação espiritual da população rural [...]”³⁰

Assim fica claro que o objetivo principal da colonização agrícola era atuar no desenvolvimento da região e a implantação de núcleos coloniais foi incentivada pelo governo, delimitando, assim o que Roberto Santos chama de *colonização dirigida*. Segundo o autor, dois ensaios ocorreram antes de 1872. Um por parte da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, entre 1854 e 1857, e outro promovido pelo major Lansford Warson Hastings. Após 1872, Roberto Santos refere-se à “imigração francesa”, “imigração açoriana” e “imigração luso-espanhola”.

Outras experiências de *colonização dirigida* podem ser situadas após 1890. Barbara Weinstein analisa a colonização no Pará e afirma que “os programas de colonização na década de 1890 seguiram basicamente os modelos estabelecidos pelos “núcleos” iniciados ao tempo do Império.”³¹ Sobre esse programa de colonização a Barbara Weinstein afirma que:

A meta final do programa de colonização era fixar em solo paraense o maior número possível de imigrantes, estrangeiros ou brasileiros, como pequenos agricultores cuja produção abastecesse primordialmente o mercado urbano, e secundariamente, o comércio rio acima.³²

Sobre tais programas de colonização, patrocinados pela administração de Sodré e Paes de Carvalho, a autora conclui que “devem ser considerados pelo menos parcialmente bem-

²⁸ SANTOS, Roberto, 1993, op. cit., pp. 87.

²⁹ LOPES, Siméia, 2002, op. cit., pp. 117.

³⁰ Ibid, pp. 141.

³¹ WEINSTEIN, Barbara, 1993, op. cit., pp. 143.

³² Ibid, pp. 147.

sucedidos”, pois o Pará obteve uma pequena recuperação, podendo Paes de Carvalho, em 1901, declarar que o mercado de gêneros alimentícios era abundante.³³

No Amazonas, no ano de 1897, é perceptível a importância que ainda se dava às políticas de colonização lançadas na década de 1850. Nesse ano, foi apresentado um relatório intitulado “Colonização e Imigração, Povoamento do Estado do Amazonas” escrito por Torquato Tapajoz. O autor expunha a necessidade da colonização para a expansão do Estado, acreditando que a imigração fosse uma das soluções para o desenvolvimento do Estado:

Queremos e buscamos braços vigorosos, espíritos ativos e inteligentes [...] O desenvolvimento do Estado do Amazonas está, conseqüentemente preso a dois pontos capitais: Conhecimento completo e perfeito do seu sistema hidrográfico, do seu solo e de suas condições climatológicas; Expansão da imigração para o aproveitamento de suas riquezas.³⁴

Ainda referente ao Estado do Amazonas, Arthur Reis afirma que a ocupação humana, tão desejada e defendida pelo Governo,

[...] não se processou com rapidez até 1877, nem tampouco com um volume sensível. Ao contrário, apesar das “Falas Provinciais” anunciarem de quando em vez os propósitos governamentais à vinda de emigrantes nacionais ou estrangeiros, jamais se registrou qualquer execução de qualquer plano com aquele objetivo. Os favores decretados pela Assembléia não seduziram. A ocupação das novas terras não proporcionou, senão com o ciclo da borracha, transformações no equipamento econômico da Província.³⁵

A *colonização dirigida* na Amazônia oitocentista foi incentivada e bastante propagada pelas administrações provinciais e central. No entanto, Roberto Santos declara que “o estrangulamento da produção teria sido fatal, não fora o subsídio imigratório [...], sobretudo, da região nordestina do país. O braço externo de sustentação da atividade extrativa e agrícola foi por excelência, nordestino.”³⁶ A imigração nordestina, que muito contribuiu para a colonização da Amazônia, não se encaixa nas experiências de colonização incentivada pelo Governo, mas refere-se à experiência de imigração espontânea, onde não há interferência do governo ou de particulares.

O aspecto geral da colonização pode ser concluído a partir da afirmação de Francivaldo Nunes:

Fomento a produção, reforma das técnicas agrícolas, intensificação dos sistemas produtivos e aumento da produtividade são algumas diretrizes recorrentes nos

³³ Ibid, pp. 148.

³⁴ TAPAJÓS, Torquato. *Colonização e Imigração: Povoamento do Estado do Amazonas*. Manaus: Palais Royal, 1897, pp. 07.

³⁵ REIS, Arthur, 1944, op.cit., pp. 60.

³⁶ SANTOS, Roberto, 1980, op. cit., pp. 87-101.

projetos de reformulação da agricultura desenvolvidos no Brasil no período Imperial. Na Amazônia a criação dos Núcleos Coloniais, na segunda metade do século XIX, constituem ações governamentais que buscam atender essas demandas. [...] os Núcleos Coloniais na Amazônia se evidenciaram como espaços de experimentação de novas técnicas produtivas, melhor aproveitamento da terra, do exercício de domínio das matas, promoção do povoamento e disciplinarização dos sujeitos sociais envolvidos na construção deste espaço.³⁷

As políticas de colonização/imigração na Amazônia, principalmente após a segunda metade do século XIX, tinham a grande preocupação em orientar a mão-de-obra e recuperar o setor agrícola, mas outras motivações podem ser encontradas na historiografia referente a essa temática como, por exemplo, a defesa e ocupação territorial. O estudo sobre a colonização/imigração nesse período permite a melhor compreensão dos núcleos coloniais implantados pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, assunto que constitui um dos objetivos deste trabalho.

³⁷ NUNES, Francivaldo. “*Núcleos Coloniais e Agricultura Oitocentista: Uso e Ocupação da Terra*”. Revista *Illuminart*, vol. 1, n.º 2. Sertãozinho, agosto de 2009, pp.53.

3. DESENVOLVIMENTO

3.1 A INSTITUIÇÃO DE UMA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO

A instituição de uma companhia de navegação a vapor na Amazônia não aconteceu tão facilmente. Foram necessários sucessivos debates para que se chegasse ao consenso de implantar barcos a vapor. Mas este acontecimento seria apenas uma questão de tempo, já que o comércio da Amazônia estava avançando e os barcos a velas e canoas estavam se mostrando insuficientes para tal tarefa. Contudo, outros motivos, como a defesa territorial e comunicação entre os governos provinciais e imperial, também foram considerados nas discussões acerca da criação de uma Companhia, sendo que “as vantagens eram inúmeras tais como o aumento da velocidade de deslocamento do navio em relação aos barcos a vela, o aumento da capacidade de transportes de cargas e passageiros, diminuição do preço do frete e a redução do fator tempo na duração das viagens.”³⁸

Desde o ano de 1826 já existiam projetos no Parlamento brasileiro visando realizar a atividade de navegação a vapor na região. O primeiro deles, vindo de Nova York, almejava a aprovação para a empresa *Amazon Steam Navigation Company* navegar os rios da bacia Amazônica. Entretanto esse projeto não foi bem sucedido, pois a embarcação que veio com este propósito foi “contra a política de clausura do rio Amazonas utilizada pelo governo imperial”³⁹, pois ao invés de apenas descarregar as mercadorias no porto de Belém, esta pretendeu seguir carregada.

Em 1828, foi tentada a formação de uma empresa de navegação denominada “Promotora da Agricultura, Indústria e Navegação”, na província do Pará. Entretanto “essa empreitada não foi avante pela má vontade política.”⁴⁰ No ano de 1834, Joaquim José de Siqueira, ousou o empreendimento da navegação, ganhando inclusive um monopólio de 10 anos, mas não seguiu adiante. No ano de 1836, tentou novamente a tarefa, todavia não recebeu o auxílio esperado do governo. Outro que tentou estabelecer uma Companhia de navegação foi o Barão de Jaguarary, porém

³⁸ MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2007, op. cit., pp.95.

³⁹ GREGÓRIO, Vitor, 2009, op.cit., 188.

⁴⁰ Cf. MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2007, op. cit., pp.96.

A tentativa não obteve sucesso, pois seus capitais foram timidamente investidos para tal empreitada e conta-se, ainda, a má vontade de muitos legisladores que não liberaram a concessão plenamente de navegação, sendo, portanto, vencido pela burocracia [...] e por seus pares.”⁴¹

As discussões sobre o assunto foram retomadas no ano de 1837, com a proposta de João Diogo Struz de formar uma Companhia e, por meio dela, implantar colônias agrícolas de imigrantes europeus. A proposta foi aprovada na Câmara dos Deputados, mas também não teve continuidade.⁴² Em 1838, o legislador Tenreiro Aranha apresentou um programa para implementar a navegação a vapor na Amazônia e conseguiu com que fosse concedido privilégios para quem empreendesse a navegação. Em 1840

O mesmo legislador apresentou uma proposta, na mesma assembléia, que virou lei (Lei Provincial de 1840), que concedia um privilégio por dez anos e uma prestação de 40 contos (40:000\$000) de réis à companhia ou empresário que estabelecesse a navegação a vapor pelo rio Amazonas e seus afluentes.⁴³

No ano de 1841, foi concedido um privilégio de 40 anos pela Câmara dos Deputados à empresa de Joaquim Pinheiro que se instalou no Pará. Entretanto, o projeto ficou parado no Senado. No ano seguinte, o mesmo empresário tentou novamente estabelecer a navegação a vapor, mas o presidente da Província não concedeu o auxílio estabelecido pela Lei de 1840.⁴⁴

O sistema de embarcações, com o passar dos anos, mostrou-se cada vez mais precário e mesmo assim as tentativas de criar uma empresa de navegação foram frustradas. Paralelamente a essas tentativas frustradas aparecem uma série de reclamações. O primeiro responsável por tais reclamações foi o presidente da Província do Grão-Pará, José Francisco Soares de Andrea, em 1838. O presidente dirigia-se ao governo imperial ressaltando a utilidade dos barcos a vapor e sua importância na atividade comercial da região.⁴⁵

A partir da década de 1840, a questão da modernização dos transportes foi cada vez mais presente. Segundo Vera Medeiros: “As demandas pelo aumento do número de embarcações, mais modernas e eficientes, bem como os relatos sobre as condições físicas das mesmas, ocuparam grande parte das preocupações da correspondência entre os dois níveis de governo.”⁴⁶ Além disso, esse ano também marca “o crescente interesse das autoridades de

⁴¹ Ibid, pp. 98.

⁴² Cf. GREGÓRIO, Vitor, 2009, op.cit., 190-194.

⁴³ MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2007, op. cit., pp.99.

⁴⁴ Ibid, pp. 99.

⁴⁵ MEDEIROS, Vera, 2006, op. cit., pp. 54.

⁴⁶ Ibid, pp. 50.

expandir a navegação interna em direção ao Alto Amazonas e seus afluentes, onde se coletava a maior parte dos gêneros destinados à exportação [...]”⁴⁷

No ano de 1840, o presidente Antônio de Miranda lembrava o governo imperial sobre a utilidade dos barcos a vapor para a extensão da autoridade do governo nas longínquas partes da Província do Grão-Pará. Em 1841, o presidente Bernardo Souza Franco enviou ao governo um balanço que se referia à quantidade de embarcações existentes na província e às condições em que se encontravam as mesmas, foi também o mesmo presidente que “em discurso à Câmara de Deputados, justificava a instituição da navegação a vapor sob a proposta de associá-la a outros projetos”, projetos estes que associavam a navegação a vapor à colonização.⁴⁸

Em 1842 foi o presidente Rodrigo Souza Pontes quem argumentou sobre a necessidade de o governo enviar embarcações a vapor para defender as fronteiras. Sua apelação surtiu efeito e no ano de 1843 chegou o primeiro navio a vapor ao rio Amazonas, Guapiassu, que pertencia à Armada Imperial.⁴⁹

Após as solicitações dos presidentes da Província do Grão-Pará, alguns ministros também se posicionaram a favor da introdução da navegação a vapor. Jerônimo Francisco Coelho, em 1844, defendia que esse sistema mais moderno encurtaria as distâncias e facilitaria a comunicação. No ano de 1847, foi o ministro da marinha ,Manuel Felizardo de Sousa e Mello, quem solicitava fundos para a compra de dois barcos a vapor que serviam como correio mensal entre Belém e Rio Negro.⁵⁰

Já na década de 1850, o assunto da navegação já vinha preocupando o presidente da Província do Amazonas, Tenreiro Aranha, sendo necessário para a melhor administração “o emprego de uma frota a vapor, que garantisse rapidez e facilidade e volume à circulação da produção.”⁵¹ Deste modo, “no ano de 1850 já era perfeitamente perceptível importância da navegação a vapor como complemento – e também como concorrência – à flotilha fluvial existente, no crescimento comercial da Amazônia [...]”⁵²

Foi a partir da Lei n.º 586 de 6 de Setembro de 1850 que a navegação a vapor seguiria novos rumos na Amazônia, pois segundo o § 1 do Artigo 2º da Lei Imperial:

⁴⁷ LOPES, Siméia, 2002, op. cit., pp. 115.

⁴⁸ Cf. Ibid, pp. 107.

⁴⁹ MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2007, op. cit., pp. 95.

⁵⁰ Cf. MEDEIROS, Vera, 2006, op. cit. pp. 59.

⁵¹ REIS, Arthur, 1944, op. cit. pp.194.

⁵² MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2007, op. cit.,96.

O Governo é autorizado: a estabelecer desde já no Amazonas, e águas do Pará a navegação que sirva para correios, transportes, e rebocagem até as Províncias vizinhas, e territórios estrangeiros confinantes consignando prestações a quem se propuser a manter a dita navegação, ou por embarcações do Estado.⁵³

3.2. ABREVIADO HISTÓRICO SOBRE A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS

Depois de diversas tentativas, reclamações e debates para a introdução da navegação na Amazônia, o Governo Imperial concede, enfim, por meio da Lei n.º 586 de 6 de Setembro de 1850, a autorização para tal empreendimento. A navegação a vapor serviria para facilitar a comunicação entre os governos, ocupar a fronteira, atender uma crescente demanda do comércio, além de defender o território de uma possível ameaça à soberania brasileira. Foi então, para responder a estas necessidades que se deu a assinatura de um contrato entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza, o futuro Barão de Mauá [...] com capitais puramente nacionais.”⁵⁴

Assim, sob a regulamentação do Decreto n.º 1.037, de 30 de Agosto de 1852, foi concedido a Irineu Evangelista de Souza “[...] o privilégio exclusivo por trinta anos para o dito fim, sob as condições que com este baixam, [...] ficando porém o contrato dependente de aprovação do Corpo Legislativo [...]”. Os vapores da Companhia seriam nacionalizados brasileiros, não importando a origem e deveriam transportar gratuitamente pessoas ou mercadorias, conforme a especificação do contrato. Este mesmo decreto estabelece a primeira e a segunda linha de navegação, sendo a primeira desde a Cidade de Belém até a Cidade da Barra do Rio Negro e a segunda desta Cidade à Nauta, povoação da República do Peru.⁵⁵

O Decreto n.º 1.055, de 20 de Outubro de 1852, por sua vez, aprovou os estatutos da Companhia de Mauá, que passou a denominar-se “Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas” e permitiu que a mesma promovesse operações comerciais que resultassem vantajosas. Para o bom desempenho do serviço de navegação a Companhia deveria adquirir barcos a vapor com força e tonelagem suficientes. O Decreto n.º 726, de 3 de Outubro de 1853, aprovou “o contrato celebrado com o Governo, em conformidade com a Lei n.º seiscentos e um de 18 de Agosto de 1850, para a navegação do rio Amazonas, constante no

⁵³ CLIB, Rio de Janeiro, Vol. 1, parte I, pp. 279, 1850. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em 29/10/2011.

⁵⁴ GREGÓRIO, Vitor, 2009, op. cit. 198.

⁵⁵ CLIB, Rio de Janeiro, Vol. 1, parte II, pp. 359, 1852. Disponível em <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em 29/10/2011.

Decreto n.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852.”⁵⁶. As duas primeiras linhas foram inauguradas em 1853 “com um capital de 1.200 contos e três pequenos vapores que faziam a viagem de ida e volta entre Belém e Manaus em 22 dias”.⁵⁷

A notícia que se tem a respeito dessas duas primeiras linhas, conforme a Fala de Herculano Ferreira Penna, é que no 1.º de Janeiro de 1853, começou o serviço da primeira linha que partiu da Capital do Pará sob o comando do 1.º Tenente da Armada Francisco Parahybuna dos Reis com o Vapor *Marajó*, da força de 80 cavalos. Esta linha passou pelos portos de Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Villa Bela da Imperatriz e Serpa; já a segunda linha, teve a primeira viagem empreendida também pelo Vapor *Marajó*, no dia 22 de Setembro de 1853, chegando à Nauta no dia 14 de Outubro. Esta linha passou pelos portos brasileiros na foz do Coari, Tefé, Caiaraí, Tonantins, Santo Antônio de Içá, Amaturá, S. Paulo de Olivença e Tabatinga, e pelos portos na República do Perú denominados Loreto, Cochiquinas, Pebas, Pucaalpa e Iquitos.⁵⁸

A navegação a vapor foi, implantada definitivamente em 1853, foi recebida de forma animadora como demonstra o Relatório do 1.º Vice-Presidente da Província do Amazonas daquele ano:

No dia 11 de Janeiro próximo passado ancorou neste porto, vindo da Capital do Pará, o primeiro vapor da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, e sua presença excitou, como era natural, o entusiasmo e regozijo de toda a população, que bem diz o Governador Imperial, agradecendo-lhe tão assinalada prova do interesse, que toma pelo engrandecimento da nascente Província.

Nos meses seguintes continuarão regularmente as viagens, e posto que a Companhia tenha de lutar ainda com muitas dificuldades provenientes da falta de população na máxima parte da extensão da linha, que os vapores devem percorrer, a sua perseverança na execução do respectivo contrato porá fora de dúvida a futura prosperidade da empresa, assim como as vantagens, que dela devem previr o Império.⁵⁹

A questão do privilégio de exclusividade por 30 anos concedido a Mauá - por meio do Decreto n.º 1.037 – como dependia da aprovação do Poder Legislativo, foi debatido na

⁵⁶ O Decreto n.º 1.055 aprovou os estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, com a substituição dos Artigos 1º, 2º, 8º, 21º e 22º e suprimiu o Art. 23. CLIB, Rio de Janeiro, vol.1, parte II, pp. 385, 1852. Cf. Decreto n.º 726, de 3 de Outubro de 1853. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁵⁷ WEINSTEIN, Barbara, 1993, op. cit., pp. 81.

⁵⁸ Cf. Fala dirigida a Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1º de Outubro de 1853, em que se abriu sua 2.ª Sessão ordinária, pelo Presidente da Província, o Conselheiro Herculano Ferreira Penna, pp. 46 e Fala dirigida a Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1.ª de Agosto de 1854, em que se abriu a sua 3.ª Sessão ordinária, pelo Presidente da Província o Conselheiro Herculano Ferreira Penna. pp 35.

⁵⁹ Relatório apresentado ao Ilm.º e Exm.º Sr. Conselheiro Herculano Ferreira Penna, Presidente da Província do Amazonas, pelo 1.º Vice-Presidente o Ilm.º e Exm.º Sr. Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda, em virtude do aviso da Secretaria d’Estado dos Negócios do Império em 11 de março de 1848.

Câmara e no Senado e venceram as alegações de que um privilégio destes atrapalharia o desenvolvimento da região. O Governo Imperial reformou o contrato, suprimiu esse privilégio e acrescentou algumas condições, por meio do Decreto n.º 1445, de 2 de Outubro de 1854.

A Companhia, em conformidade com o novo decreto, deveria navegar o Rio Amazonas e seus afluentes, considerando o Tocantins, através das linhas estabelecidas pelo mesmo decreto. A primeira e a segunda linha permaneciam com o mesmo percurso estabelecido no Decreto n.º 1.037 – a primeira indo da Cidade de Belém à Cidade da Barra do Rio Negro e a segunda indo desta Cidade à Nauta, na República do Peru. Além destas duas linhas, já existentes, foram fundadas a terceira e a quarta linha. A terceira linha deveria ir desde a Cidade de Belém à vila Baião, tocando a Cidade de Cametá e a quarta linha deveria ir desde a Cidade da Barra do Rio Negro à Santa Isabel e também realizar algumas viagens a qualquer ponto do Rio Branco.⁶⁰

A Companhia que começou a atuação por meio de duas linhas de navegação em 1854/1855 já contava com mais duas. Contudo, no ano de 1857, o Decreto n.º 934, de 29 de Agosto de 1857, autoriza o Governo a inovar o contrato com a Companhia e tal autorização concretiza-se por meio do Decreto n.º 1.988, de 10 de Outubro do mesmo ano. O contrato foi inovado, a pedido do Barão de Mauá, mediante algumas condições, dentre as quais continuava sendo a obrigação da Companhia manter a navegação a vapor nas três linhas que mencionava o contrato. A primeira linha, indo da Cidade de Belém à Manaus, deveria fazer escala em Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Villa Bela e Serpa. A segunda deveria ir de Manaus a Tabatinga, com escala em Coari, Tefé, Fonte-Boa, Tonantins e São Paulo, devendo os vapores desta linha chegar também até Nauta, na República do Peru. A terceira linha faria o trajeto de Belém a Cametá, havendo duas viagens mensais. O Decreto contava também com outras condições, referentes à terrenos, transporte e subvenção. Ao todo ficaram estabelecidas 22 condições⁶¹

A empresa de Mauá crescia a cada ano e a constatação, para a Província do Pará, foi de que:

No final da década de 1850 já era perfeitamente percebido que toda a dinâmica comercial iniciada pela companhia em 1853 nas águas da Amazônia beneficiava acentuadamente a capital da Província do Pará. Para esta, pelos vapores da Companhia, chegavam e saíam os principais produtos que seriam tanto utilizados no

⁶⁰ Cf. GREGÓRIO, Vitor, 2009, op. cit., pp. 197-198 e Decreto n.º 1.445, de Outubro de 1854. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio> Visitado em: 29/10/2011.

⁶¹ Cf. Decreto n.º 934, de 29 de Agosto de 1857 e Decreto n.º 1.988, de 10 de Outubro de 1857. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio> Visitado em: 29/10/2011.

mercado interno quanto exportados. [...] No primeiro semestre de 1858 o valor transportado global chegou a 360:239\$ mil réis no primeiro semestre de 1859.

[...] No final da década de 1850 já se percebia o grande movimento de passageiros pelos navios a vapor da companhia de Mauá. Se no início das operações realizadas pela primeira linha de vapor, de Belém a Manaus, o número não chegava a 50, agora, em 1860, chega a mais de 4 mil pessoas. [...] O valor arrecadado em passagens aumentou também de 57:411\$ mil réis para 84:078 mil réis, um aumento de aproximadamente 70%. Ora, com efeito tais aumentos refletem não somente o desempenho da companhia em si, mas o próprio desempenho do comércio [...] que acabava por provocar o surgimento de novas linhas de navegação.⁶²

Já na Província do Amazonas, a Fala de Manoel Gomes Corrêa de Miranda, no ano de 1860, assinalava sobre o ramo do comércio que “este ramo de riqueza de um povo, é fora de questão que vai prosperando na província.”⁶³

O crescimento da empresa de Mauá também pode ser dimensionado pela expansão da empresa como aparecem nos Decretos n.º 2.592, de 09 de Maio de 1860 – que estabelecia o aumento do número de viagens da segunda linha – e n.º 3.152, de 11 de Setembro de 1863 – que autorizou a Companhia a elevar o seu capital de 2.000:000\$000 para 4.000:000\$000.⁶⁴

Para dar conta das demandas da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, até o final de 1863, foi ampliada a flotilha para oito vapores, existindo ao todo 6 linhas de navegação – a primeira, de Belém a Manaus; a segunda operava somente na Província do Amazonas; a terceira, de Belém a Cameté; a quarta, de Belém a Soure; a quinta, de Belém a Arari; e a sexta, de Belém a Chaves – e foram fundadas “duas firmas locais, a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, para suplementar a frota de Mauá numa época em que as exportações e os preços da borracha subiam a taxas quase sem precedentes”.⁶⁵

A Companhia Fluvial Paraense passa a atuar nos rios do Pará, a partir do ano de 1867, sendo uma iniciativa particular. A Companhia Fluvial do Alto Amazonas, por sua vez, já começava a ser prevista desde 1866, de acordo com a Lei Provincial n.º 158, de 7 de Outubro, já autorizava a contratação com “Alexandre de Brito Amorim ou com qualquer outro, a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro.”⁶⁶

Já em 1867, conforme o Decreto n.º 3.898, de 22 de Junho, são aprovadas as cláusulas do contrato para a navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro. Alguns aspectos

⁶² MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2007, op. cit., 106-107.

⁶³ Fala dirigida a Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, na abertura da 1.ª Sessão ordinária da 5.ª Legislatura, no dia 5 de Novembro de 1860, pelo 1º Vice-Presidente em exercício o Exm.º Sr. Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda.

⁶⁴ Cf. as condições do Decreto n.º 2.591, de 09 de Maio de 1860 e Decreto n.º 3.152, de 11 de Setembro de 1863. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁶⁵ WEINSTEIN, Barbara, 1993, op. cit., pp. 82.

⁶⁶ Lei provincial n.º 158, Documentos da Província do Amazonas, Legislação e Relatórios, 1852/1889, Secretaria da Cultura, Turismo e Desporto, Biblioteca Pública: Governo do Estado do Amazonas, vol. 2, pag 373

principais podem ser destacados das cláusulas deste decreto: 1º) Alexandre de Brito Amorim, deveria organizar uma companhia anônima, com fundo maior que 800:000\$000, dentro do prazo de seis meses da aprovação dos estatutos, nos rios Madeira, Purus e Negro. 2º) A companhia deverá sustentar uma linha de navegação em cada um dos rios referidos. A linha deverá partir do porto de Manaós e, pelo rio Madeira chegar à Santo Antônio; pelo rio Purus, ir até Hyutanahan; e no Rio Negro chegar à Santa Isabel, depois de realizada a primeira viagem redonda de cada linha, o presidente da Província do Amazonas deverá estabelecer o intermédio para as escalas, as linhas do Madeira e Purus deverão realizar 12 viagens redondas por ano, a linha do Rio Negro, um ano após o começo das outras linhas e durante nove anos, deverá realizar 6 viagens redondas por ano, depois disso passa a realizar as 12 viagens redondas; para o serviço de tais linhas a companhia deverá comprar pelo menos quatro vapores. 3º) A companhia deverá apresentar as tabelas com os preços das passagens que deverão ser revistas de três em três anos. 4º) A companhia obriga-se a transportar gratuitamente alguns itens estabelecidos no contrato, como as malas do Correio, somas de dinheiro remetidas pelo Governo, entre outros. 5º) A companhia receberá da Fazenda Nacional a subvenção anual de 96:000\$000, além da subvenção concedida pela Província do Amazonas. 6º) A companhia receberá 60 braças de marinhas no porto de Manaós para construir armazéns, depósitos e uma ponte sólida de embarque e desembarque; à companhia é dada a permissão para cortar lenha necessária aos vapores nos terrenos devolutos. 7º) Ficam concedidas à companhia algumas isenções, conforme o Governo imperial e provincial. 8º) Os paquetes da companhia serão nacionalizados brasileiros. 9º) O contrato tem a duração de 20 anos, não podendo ser alterado nos primeiros 10 anos. 10º) A companhia contribuirá com o Tesouro Nacional, de acordo com a subvenção concedida à mesma e o abandono do serviço contratado poderá resultar em multas.⁶⁷

Foi Decreto n.º 4.374, de 25 de Maio de 1869, que autorizou a incorporação da Companhia Fluvial do Alto Amazonas e aprovou os seus estatutos e define a sede da gerência na Cidade de Manaus. Os estatutos aprovados pontuam as funções que cabem aos acionistas e à administração da empresa, à diretoria, ao presidente e aos secretários, além de abordar sobre a parte financeira da companhia.⁶⁸

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas continuava funcionando, com o auxílio das duas outras companhias criadas. No ano de 1870, a empresa contava com mais

⁶⁷ CLIB, Rio de Janeiro, vol. 1, parte II, pp. 215, 1867. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁶⁸ Cf. Decreto n.º 4.374, de 22 de Maio de 1869. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

três linhas – a sétima, de Belém a Óbidos; a oitava, de Belém a Itaituba; e a nona de Belém a Faro – e continuava obtendo significativos lucros, tanto que o Decreto n.º 4.460, de 21 de Janeiro do mesmo ano, permitia que se empregasse “[...] parte de seu fundo disponível em títulos da dívida pública [...]”⁶⁹. O quadro a seguir apresenta uma comparação das linhas existentes em 1863 e 1870 e também alguns portos que tais linhas tocavam:

1863 – Linhas de Vapor	Portos tocados	1871 – Linhas de Vapor	Portos tocados
1ª Linha: Belém a Manaus	Breves, Tajapuru, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Santarém e Óbidos.	1ª Linha: Belém a Óbidos	Monte Alegre
2ª Linha: Operava somente na Província do Amazonas	—	2ª Linha: Operava na Província do Amazonas	—
3ª Linha: Belém a Cametá	Abaeté e São Domingos	3ª Linha: Belém a Cametá	Abaeté e São Domingos
4ª Linha: Belém a Soure	—	4ª Linha: Belém a Soure	—
5ª Linha: Belém a Arari	—	5ª Linha: Belém a Arari	—
6ª Linha: Belém a Chaves	Muaná, Breves, Furo da Cidade de Macapá.	6ª Linha: Belém a Chaves:	Muaná, Breves, Furo da Cidade de Macapá, Curralinho e Boa Vista
		7ª Linha: Belém a apenas Óbidos	—
		8ª Linha: Belém a Itaituba	—
		9ª Linha: Belém a Faro	—

Fonte: MORAES, Rinaldo Ribeiro, 2002, op. cit., pp. 108-114.

Contudo, apesar de todo o crescimento, o ano de 1871 mudou totalmente o rumo da navegação a vapor na Amazônia. Neste ano, conforme Fala de Bacharel Domingos Monteiro Peixoto: “Por Decreto do Governo Imperial n. 4.735 de Junho de 1871, foi a Diretoria da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas autorizada a transferir o seu contrato a uma companhia inglesa, que gira atualmente sob aquele nome.”⁷⁰ A Companhia de Mauá transforma-se então na *Amazon Steam Navigation Company Ltda.* Em 1874 a Companhia Fluvial do Alto Amazonas também tem a autorização para transferir os direitos e favores à mesma companhia inglesa, segundo o Decreto n.º 5.575, de 21 de Março.⁷¹

É importante destacar que o Barão de Mauá foi o grande responsável pela entrada do capital inglês na região, sendo ele mesmo quem solicitou a transferência de sua empresa. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas atuou com privilégio desde 1852, o ano de sua fundação até 1871, o ano em que foi transferida à companhia inglesa. Mauá realizou

⁶⁹ CLIB, Rio de Janeiro, vol. 1 Parte I, pp. 47, 1870. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁷⁰ Fala dirigida à Assembléia Provincial do Amazonas, na Primeira Sessão da 12.ª Legislatura, em 25 de Março de 1874, pelo Presidente da Província, Bacharel Domingos Monteiro Peixoto, pp. 54.

⁷¹ Cf. Decreto n.º 5.575, de 21 de Março de 1874. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

grandes empreendimentos por meio de sua Companhia, dentre os quais se pode destacar “ [...] um projeto de introdução de imigrantes estrangeiros.”⁷²

3.3. A IMPLANTAÇÃO DE NÚCLEOS COLONIAIS POR MEIO DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS – UMA BREVE REPRESENTAÇÃO DO TRABALHO E DA IMIGRAÇÃO NO AMAZONAS PROVINCIAL

A colonização foi alvo de grande atenção no Amazonas Provincial, assim como em toda a Amazônia. A colonização foi suscitada desde a década de 1840, - quando a Província do Amazonas ainda estava integrada ao Grão-Pará como comarca – sob o ideal de fundar colônias militares a fim de ocupar e defender as fronteiras longínquas do Grão-Pará bem como efetuar a soberania do Império brasileiro neste território. Uma correspondência enviada a Herculano Ferreira Penna, em 1847, continha conselhos para que se promovesse a ocupação nas fronteiras

[...] como medida preventiva, de modo a barrar novas iniciativas expansivas inglesas e francesas. A ocupação deveria servir também para assegurar a soberania de territórios do Império em casa de uma dessas potências pôr em questão a área litigiosa ao longo das negociações de limites, que certamente deveriam ter lugar em algum momento futuro.⁷³

Na década de 1850 a colonização ainda constituía um ideal dos governos central e provincial, mas em razão de estimular a agricultura e a indústria. Ocorria em toda a Amazônia uma crise principalmente no setor agrícola. Esse setor já sofria com a falta de mão-de-obra “[...] desde os tempos iniciais da colonização” e se agravou com “os deslocamentos sucessivos da mão-de-obra para a atividade gomífera”⁷⁴

Na Província do Amazonas a crise agrícola pode ser assinalada quando esta ainda era denominada Capitania do Rio Negro, com a substituição de Lobo d’Almada por José Antônio Salgado. De acordo com Arthur Reis foi nesse período, século XVIII, em que “o regime de desinteresse pela prosperidade das lavouras começou” e já no ano de 1845, “o Amazonas vivia o seu período heróico, participando das contendas partidárias, agitando-se pela conquista de sua autonomia política. Mas estiolava-se no tocante à sua economia. Era a primeira grande crise que experimentava.”⁷⁵

⁷² ACEVEDO-MARIN, Rosa E., 2002, op. cit. pp. 11.

⁷³ MEDEIROS, Vera, 2006, op. cit., pp.93.

⁷⁴ SANTOS, Roberto, 1980, op. cit., pp.61,69.

⁷⁵ REIS, Arthur, 1944, op.cit. pp.46,56.

A solução sugerida para resolver os problemas econômicos da região era a criação da Província do Amazonas, que aconteceu conforme a lei nº582 de 5 setembro de 1850. Tal Província foi instalada em 1852, sendo seu primeiro presidente João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha.⁷⁶

O período de crise agrícola que teve início com a substituição de Lobo d'Almada nos tempos coloniais teve continuidade mesmo após a criação da Província do Amazonas. No ano de 1853, a Fala de Herculano Ferreira Penna – presidente da província - à Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, deixa claro essa situação de continuidade:

Não existe ainda Estabelecimento algum de agricultura, ou de industria que se possa dizer importante, nem haverá talvez em toda a Província um só Lavrador que tenha empregados quinze escravos, não obstante ser tão fácil a posse das terras que quem quer abre um sitio onde bem lhe parece, e chama seu todo o espaço que lhe apraz ocupar, sem que alguém o perturbe nas suas imaginarias divisas.⁷⁷

Nesse mesmo documento Herculano Ferreira Penna atribui a prosperidade e desenvolvimento da Província à entrada de colonos. Entretanto, conclui que

Esse desenvolvimento porem está ainda tão distante do ponto que deve atingir, que mal se pode dizer que tem começado, e ninguém ha aí que desconheça que a verdadeira grandeza e prosperidade da Província depende absolutamente da entrada de Colonos em numero suficiente para cultivar essa imensidade de terras que hoje só a presentão a monotonia dos desertos ao navegante.⁷⁸

No projeto de introduzir colonos uma condição relevante era a origem dos mesmos. Desejava-se a entrada de colonos europeus, pois mantinham expectativas de que pudessem fazer progredir tanto a economia da Província, quanto o nível cultural da população rural, por meio de técnicas agrícolas aprimoradas e hábitos mais diligentes no trabalho.⁷⁹ Deste modo, “além de funcionar com espaços de experimentação de novas técnicas desenvolvidas através do ensino agrícola, a Colônia deveria assegurar o ensinamento de novos métodos de uso da terra”.⁸⁰

A pretensão de estabelecer núcleos agrícolas ganhou impulso com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. O contrato estabelecido com Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá) determinava, conforme a 14ª condição do Decreto Imperial nº 1.037 de 20 de agosto de 1852, que a Companhia deveria fundar sessenta colônias

⁷⁶ Cf. REIS, Arthur, 1844 op.cit., pp. 57 e MEDEIROS, Vera, 2006, op.cit. pp. 67.

⁷⁷ Fala dirigida a Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1º de Outubro de 1853, em que se abriu sua 2.ª Sessão ordinária, pelo Presidente da Província, o Conselheiro Herculano Ferreira Penna, pp. 42.

⁷⁸ Ibid, pp. 45.

⁷⁹ Cf. SANTOS, Roberto, 1980, op.cit. 141.

⁸⁰ NUNES, Fracivaldo, 2009, op. cit. pp. 58.

de estrangeiros ou de Índios. Essas colônias teriam as mesmas vantagens que os estabelecimentos do Império, recebendo auxílio na vinda e no estabelecimento, bem como o terreno necessário à instalação das mesmas, mas o Governo não arcaria com as despesas financeiras e isso caberia à Companhia de Mauá. Assim, conforme o Decreto n. 1.055, de 20 de Outubro de 1852, ficavam concedidos os terrenos para a colonização, que deveriam ser medidos e demarcados e a Companhia poderia contratar com famílias ou indivíduos de colonos.⁸¹

A trajetória da *colonização dirigida* na Província do Amazonas estava começando a partir destes dois decretos. Essa era umas das mais importantes tarefas designadas para a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. O Governo cumpriu seu acordo, e no ano de 1854, por meio do Decreto n. 1.410, de 8 de Julho, e concedeu à Companhia o terreno para a primeira colônia. O terreno compreendia, segundo o Decreto, “os terrenos que se acharem devolutos desde o lugar denominado – Ferro – abaixo das Lages, à margem do Rio Negro, até a proximidade da Cidade da Barra do Rio Negro”⁸²

O lugar de assento das colônias constituía-se num aspecto importante. Percebemos isso na Fala do presidente Herculano Ferreira Penna, que abordava o aspecto declarando que

Tratando da escolha dos lugares para assento de Colônias, e de Aldeamentos, objeto especialmente recomendado nas minhas instruções, indica o Conde os que lhe parecerão preferíveis pela altura sobre o nível das maiores enchentes, pela fama da sua salubridade, e pela abundancia do pescado, e dos variados frutos e drogas, que o solo produz espontaneamente; assim como lembra a conveniência de limitar por ora as Colônias de estrangeiros ás margens do Solimões e dos lagos próximos geralmente sadias [...]⁸³

Os melhores lugares eram escolhidos para assentar as colônias de estrangeiros para o efetivo trabalho da agricultura e da indústria. Esperava-se que as colônias pudessem ser um centro de mão-de-obra qualificada para trabalhar na Província e, sobretudo, um “espaço de excelência na atividade agrícola”.⁸⁴

⁸¹ Cf. Decreto n.º 1.037 de 20 de Agosto de 1852 e Decreto n. 1.055, de 20 de Outubro de 1852. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁸² CLIB, Rio de Janeiro, vol.1, parte I, pp. 257, 1854. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁸³ Fala dirigida a Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1.ª de Agosto de 1854, em que se abriu a sua 3.º Sessão ordinária, pelo Presidente da Província o Conselheiro Herculano Ferreira Penna. pp 38.

⁸⁴ NUNES, Francivaldo A. A Semente da Colonização: Um estudo sobre a Colônia Agrícola Benevides (*Pará, 1870-1889*). Belém, UFPA, Dissertação de Mestrado, 2008. pp. 186.

Ocorreu, ainda no ano de 1854, uma inovação no contrato com Mauá que também referia-se à fundação das colônias. Esta inovação foi regulamentada pelo Decreto nº 1.445, de 2 de Outubro. Neste Decreto foram concedidos à Companhia

[...] setenta territórios de duas léguas em quadro cada um em terrenos devolutos, sendo dez à margem direita do Rio Javary, dez a ambas as margens e lagos adjacentes do Purus, vinte às margens do Amazonas, dez às margens do Madeira, dez às margens do Rio Negro e Tapajós, e dez quaisquer outras margens dos afluentes do Amazonas em que convier à Companhia formar, com aprovação do Governo Imperial, aldeamentos de Índios, Estabelecimentos agrícolas ou industriais.⁸⁵

Sendo concedidos estes terrenos, a Companhia, como obrigação, deveria fundar doze colônias, sendo uma às margens do Javary, duas às do Rio Negro, e quatro às do Amazonas, uma às do Madeira, e quatro às margens dos rios Negro e Tapajós, de acordo com a aprovação do Governo Imperial. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas deveria fundar as doze primeiras colônias, num prazo de dez anos. Mauá considerava que apenas quando conseguisse fundar tais colônias seria possível a chegada de mais colonos na Província.⁸⁶

A primeira colônia a ser implantada pela Companhia denominava-se Mauá e ganhou aparato financeiro e legal. Ela foi estabelecida a poucas milhas da Cidade da Barra do Rio Negro (Manaus) representando a primeira tentativa de colonização por meio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

Quanto à fundação desta primeira colônia, Herculano Ferreira Penna, em 1855 assinalava que

Diversos avisos do Ministério do Império determinam que sem perda de tempo se faça a medição e demarcação das terras concedidas por Decreto N.º1.410 de 8 de Julho de 1854 a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, entre esta Cidade e o lugar denominado – Ferro – abaixo das Lages, mas ainda não foi possível dar a esses trabalhos o conveniente impulso, e apenas fez o Inspetor Geral um reconhecimento do terreno, porque além de faltar o pessoal indispensável, principalmente Desenhistas e Agrimensores, e alguns instrumentos, não se acha o Agente da Companhia autorizado para pagar as despesas que devem correr por conta dela segundo a expressa disposição das ordens dirigidas à Presidência. D'estes obstáculos tenho informado o Exm.º Sr. Ministro do Império, que solicito como é por tudo quanto interessa ao serviço publico, não deixará certamente de dar as providencias que em sua sabedoria julgar mais acertadas; e entretanto vai progredindo a fundação da primeira Colônia nas margens do Igarapé denominado Guarita, lugar este que se acha compreendido na concessão feita a Companhia, e que foi por mim designado de acordo com o seu Agente por parecer muito próprio para

⁸⁵ CLIB, Rio de Janeiro, vol. 1, parte I, pp. 316, 1854. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁸⁶ Relatório da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas no biênio de 1853-1854 apresentado à Assembléia Geral dos Acionistas em 22 de Agosto de 1855 pelo Presidente da Companhia Barão de Mauá, pp. 02. Jornal Treze de Maio, n.º 570, Belém, em 24 de Outubro de 1855.

aquele Estabelecimento. Ali já existem 98 Colonos, sendo 89 homens e 9 mulheres, todos Portugueses, exceto somente 9 Espanhóis.⁸⁷

A colônia de Mauá foi instalada nessas condições, próxima à capital do Amazonas, contando com imigrantes espanhóis e portugueses, por volta do ano de 1854/1855. Mesmo com todos os obstáculos a colônia foi estabelecida por meio de uma ação entre o Governo e uma companhia de navegação, atendendo ao principal requisito: a imigração de estrangeiros de origem européia.

A outra colônia fundada pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas denominava-se Itacoatiara, e tinha sua localização no município de Serpa. Na exposição do Presidente da Província João Pedro Dias Vieira, datada do ano de 1857, constavam as condições fundamentais de Itacoatiara.

A colônia, segundo a exposição de João Pedro Dias Vieira, era um dos lugares mais salubres do Amazonas e possuía duas estações, a chuvosa e a seca. Parte do seu solo era “próprio para pastagens; os lugares em que se levantam pequenas colinas de peróxido de ferro convém à cultura do café, os tabuleiros à mandioca e as baixadas ao cacau, à banana e ao arroz.” Possuíam produções vegetais espontâneas e quanto à Indústria possuíam uma serraria e uma olaria. A colônia tinha o terreno roçado para a agricultura e haviam quarenta e quatro colonos, sendo de origem chinesa, portuguesa e africana.⁸⁸

Além dessas nacionalidades de imigrantes, João Pedro Dias Vieira ofereceu um quadro que demonstrava a movimentação da imigração não só na colônia, mas em toda a Província do Amazonas:

Nacionalidade	Entrada			Saída		
	1855	1856	Total	1855	1856	Total
Peruanos	12	13	25	9	19	28
Espanhóis	1	1	2	1	...	1
Portugueses	250	4	254	4	1	5
Galegos	13	...	13	...	...	...
Ingleses	10	1	11	4	...	4
Norte-americanos	2	...	2	2	...	2
Venezuelanos	1	2	3	1	1	2
Franceses	...	6	6	1	...	1
Sardos	...	1	1	...	1	1
Granadinos	...	1	1	...	...	...
Italianos	...	1	1	...	...	...
Alemães	...	...	...	...	1	1
Prussianos	...	...	...	...	1	1
Equatorianos	2	...	2	2	...	2
Soma	291	30	321	24	24	48

⁸⁷ Exposição feita ao Exm.º 1.º Vice-Presidente da Província da Amazonas, o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda, pelo Presidente o Conselheiro Herculano Ferreira Penna, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma Província. Em 11 de Março de 1855, p. 17

⁸⁸Ibid, pp. 41.

Fonte: Exposição feita ao EXM.º Vice-Presidente da província do Amazonas o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda pelo Exmo. Snr. Presidente Dr. João Pedro Dias Vieira por ocasião de passar-lhe a administração em 26 de fevereiro de 1857, pp. 44.

Até este momento, 1857, a Companhia já havia conseguido cumprir com a obrigação de fundar duas colônias. Entretanto algo de notável aconteceu que mudaria os rumos da *colonização dirigida* na Província do Amazonas:

“[...] após novo debate na Câmara dos Deputados e no Senado, Irineu Evangelista de Souza conseguiu que fosse cancelada a obrigatoriedade de sua companhia fundar colônias na região amazônica – tarefa que estava se mostrando dispendiosa e com poucos resultados positivos [...]”⁸⁹

Deste modo, o Decreto n.º 934, de 29 de Agosto de 1857, autoriza o Governo a inovar o contrato com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e o Decreto n.º 1.988, de 10 de Outubro de 1857, inova o contrato segundo algumas condições. Fazendo parte de uma das inovações no contrato estava a questão da colonização, que segundo contratos anteriores deveria ser uma empreitada da Companhia do Amazonas. Contudo, este item fez parte da reforma contratual e o Barão de Mauá conseguiu cancelar a obrigatoriedade de fundar as colônias.⁹⁰ Assim:

21.^a Ficando a Companhia exonerada das obrigações dos contratos anteriores, conservará todavia em pleno domínio os terrenos que já lhe foram concedidos por Avisos de 6 de Outubro de 1854, 23 de Outubro e 12 de Novembro de 1855, e 3 e 19 de Janeiro de 1856.

22.^a O presente contrato durará por espaço de vinte anos, contados da data que começar o serviço pela forma nesse exarado, ficando desde logo de nenhum efeito os contratos anteriores.⁹¹

Este acontecimento marcou o fim da *colonização dirigida* por meio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Entretanto, no ano de 1859, o viajante Robert Avé-Lallemant visita as instalações da colônia de Itacoatiara, em Serpa e relata alguns aspectos como, por exemplo, a necessidade da colonização afirmando que “quando a poderosa artéria do Amazonas – a navegação a vapor – começou no rio, fez-se sentir a utilidade, a necessidade mesmo de, ao lado desse largo passo para o progresso, estimular-se também a atividade industrial e cuidar igualmente d’alguma agricultura.”⁹²

⁸⁹ GREGÓRIO, Vitor, 2009, op. cit., pp. 199.

⁹⁰ Cf. Decreto n.º 934, de 29 de Agosto de 1857, e Decreto n.º 1.988 de 10 de Outubro de 1857. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

⁹¹ CLIB, Rio de Janeiro, vol. 1, parte II, pp.334, 1857.

⁹² AVÉ-LALLEMANT, Robert. No rio Amazonas (1859). Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo, 1980, pp. 205.

Conforme o viajante, a colônia ainda contava com uma boa organização, sob a direção do Sr. Moritz Becher. O desenvolvimento da colônia contava com trabalhadores de diversas nacionalidades. Engenheiros norte-americanos, inspetores alemães, trabalhadores chineses e negros, além dos oriundos da própria Província. A respeito do trabalho na colônia, Robert Avé-Lallemant referiu-se também à serraria, já citada na exposição de 1857, e à produção de tijolos e telhas. Em contraponto aos trabalhos que deram certo, o viajante refere-se à cultura de algodão que não prosperou.⁹³

Outros tipos de trabalhos foram praticados em Itacoatiara. De acordo com Arthur Reis

Além das manufaturas de índole nativa, nesse ciclo da Província, abriram-se pequenos engenhos para o fabrico de aguardente e um ou outro para o de açúcar. O aproveitamento do tabaco foi realizado em Borba e Itaquatiara, então chamada Serpa, donde o tipo desse nome, de boa cotação no mercado interno e externo. Uma fábrica de chapéus de palha, montada sob proteção oficial com operários especializados, trazidos do Peru, não durou muito. Aqui e ali funcionavam olarias, necessárias ao consumo da Província.⁹⁴

Esses trabalhos conseguiram corresponder minimamente às expectativas alimentadas pelo governo provincial. Itacoatiara continuou a movimentar-se até 1859, sendo elogiada como “bela e tão bem situada colônia”.⁹⁵

As duas colônias instituídas pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas não deram os resultados esperados. Sobre a colônia Mauá a notícia que se tem, por meio da exposição do presidente da Província João Pedro Dias Vieira, no ano de 1857, é que

A colônia Mauá, estabelecida a duas léguas da capital, á margem do rio Negro, próximo á confluência d’este com o Amazonas, depois de menos de dois anos de penosa existência, em que consumiu 67:492\$615 réis, dissolveu-se de todo em julho do ano passado.⁹⁶

A colônia ainda sobreviveu por dois anos desde sua fundação, todavia com grandes dificuldades e altos custos deixando de fazer parte dos investimentos do Governo antes de Itacoatiara. Esta, por sua vez, em 1860, também deixa de fazer parte dos investimentos do governo e da administração da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Conforme a Fala de Manoel Gomes Corrêa de Miranda, neste ano não existia na Província do Amazonas

[...] colônia alguma. A de Itacoatiara que pertence á companhia de navegação e comércio do Amazonas depois de ter dado grandes prejuízos á mesma Companhia,

⁹³ Ibid, 1859, pp. 206-211

⁹⁴ REIS, Arthur, 1944, op. cit., pp. 64.

⁹⁵ AVÉ-LALLEMANT, Robert, op.cit. 1980, pp.209.

⁹⁶ Exposição feita ao Exm.º Vice-Presidente da província do Amazonas o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda pelo Exmo. Snr. Presidente Dr. João Pedro Dias Vieira por ocasião de passar-lhe a administração em 26 de fevereiro de 1857, pp. 41-44.

como consta, foi por esta cedida por arrendamento a um morador da Villa de Serpa; ficando por tal forma reduzida a um estabelecimento inteiramente particular.⁹⁷

O cancelamento da obrigatoriedade da Companhia de fundar colônias e a pouca atenção por parte da administração podem ser tomadas como causas do declínio das colônias. Contudo, parte da estrutura da colônia não deixou de existir, pois alguns imigrantes continuaram tentando a prosperidade no pequeno comércio.⁹⁸

Em 1894, as duas colônias ainda são mencionadas no Decreto n.º 1.769, de 10 de Agosto, referindo-se aos terrenos que foram transferidos à empresa *The Amazon Steam Navegation Company Limited*, mas sendo o aproveitamento por iniciativa particular. O Decreto cita que:

Considerando que a companhia cessionária, não só nos prazos estipulados na lei n. 601 de 1850 e respectivo regulamento, deixaram de executar as necessárias demarcações e discriminações, a fim de legitimar e tornar efetiva a concessão de terras, sendo também que, conforme consta das informações prestadas ao Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, só demarcou dois dos vinte e três territórios, sendo um em Itacoatiara em 1888 e o outro no lugar denominado Mauá em 1889;

Considerando também que em nenhum desses territórios fez a companhia o necessário aproveitamento e povoamento, sendo até notório que o pouco beneficiamento que ali se encontra é inteiramente devido à iniciativa particular e de propriedade de alguns moradores, que nas mencionadas terras se localizaram sem a menor interferência da aludida companhia; [...]⁹⁹

As iniciativas de implantação de núcleos coloniais por parte da Companhia de Mauá fracassaram e quando ocorreu sua venda à *The Amazon Steam Navegation Company Limited* parte das terras foi transferida à mesma para cumprir o objetivo da companhia de Mauá: povoar e gerar desenvolvimento. O desfecho desse Decreto declara caduca a concessão de terras transferidas e marca o fim definitivo de estabelecer colônias de imigrantes com o subsídio do governo tanto por meio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, quanto por meio da empresa inglesa.

Das colônias que a Companhia se propôs a fundar apenas duas foram concretizadas. Desta maneira

[...] empreendido pela empresa de Mauá, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, [...] em 1854. Por imposição do Governo, em troca de favores e privilégios da navegação no grande rio, a empresa introduziu 1.061 colonos portugueses naquele ano e, pouco depois 30 chineses. Fundou, pra seu

⁹⁷ Fala dirigida a Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, na abertura da 1.ª Sessão ordinária da 5.ª Legislativa no dia 5 de Novembro de 1860, pelo 1.º Vice Presidente em exercício, o Exm.º Sr. Dr. Manoel Gomes Corrêa Miranda, pp. 17.

⁹⁸ AVÉ-LALLEMANT, Robert, op.cit., 1980, pp. 109.

⁹⁹ CLIB, Rio de Janeiro, vol. 2 Parte II, pp. 610, 1870. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Visitado em: 29/10/2011.

assentamento, as colônias Mauá e Itacoatiara, uma nas Lages, a 9 milhas abaixo de Manaus, e a outra no Município de Serpa.¹⁰⁰

A intenção era fazer com que tais colônias levassem o desenvolvimento agrícola e industrial para a Província do Amazonas e recuperasse a economia da região, bem como acelerar o crescimento populacional a fim de suprir a carência de mão-de-obra.

¹⁰⁰ SANTOS, Roberto, 1980, *op.cit.*, pp.91.

4. CONCLUSÃO

O século XIX, especialmente a segunda metade, significou consideráveis mudanças. A instituição da navegação a vapor na Amazônia mostrou-se como um mecanismo de extrema importância para o desenvolvimento da região, que só seria possível por meio de uma companhia. A discussão para a introdução da navegação a vapor na região teve início em 1826 e desenrolaram-se na Câmara e no Senado. Como árdios defensores da modernização dos transportes encontramos os administradores da província do Grão-Pará e, depois, da província do Amazonas. Depois de muitos projetos apresentados e argumentos a favor e contra a criação de uma companhia de navegação a vapor, ocorreu a efetiva implantação em 1853, por meio de um contrato firmado com Irineu Evangelista de Souza.

O contrato com Mauá previa a fundação de sessenta colônias, representando assim uma experiência de *colonização dirigida* na Amazônia oitocentista. As iniciativas de implantação de núcleos agrícolas ocorreram a partir de uma parceria da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas com o Governo. Estas colônias tinham como objetivo ocupar o território e diversificar a economia da região, bem como arregimentar trabalhadores para suprir a escassez de mão-de-obra.

A *colonização dirigida* no Amazonas foi regida por alguns preceitos. As colônias deveriam ser compostas de imigrantes europeus, sob a argumentação de que estes poderiam levar à região o progresso, por conhecerem as técnicas agrícolas e terem alto nível cultural e os trabalhos praticados deveriam ser agrícolas ou industriais, contribuindo assim com a economia da Província. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas atendeu a tais preceitos e estabeleceu colônias de imigrantes, mas das sessenta previstas apenas duas concretizaram-se.

Foram estabelecidas por meio da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, com auxílio do Governo, as colônias Mauá e Itacoatiara. Entretanto, essas colônias tiveram uma breve existência. Ambas foram fundadas por volta de 1854/1855 em 1860 já não restava nenhuma. Mauá foi fundada em 1854 e dois anos depois dissolveu-se. Itacoatiara, por sua vez foi implantada mais ou menos no mesmo período e já no final da década de 1850 já pertencia a particulares. As colônias declinaram e nada foi feito para sua recuperação. Em 1857, o Barão de Mauá conseguiu com que fosse cancelada a obrigatoriedade de fundar colônias, pois esta tarefa exigiu muitos gastos e ainda não havia dado o retorno esperado.

Entretanto, acreditamos que mesmo com o fim da obrigatoriedade da Companhia de Mauá e com o fim da subvenção do Governo, alguns imigrantes das colônias permaneceram nos estabelecimentos, tentando a prosperidade, mas isso não pode ser comprovado por meio dos documentos oficiais.

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas continuou crescendo até a década de 1870 e depois foi vendida para a *The Amazon Steam Navigation Company Limited*, a qual foram transferidos os terrenos. A empresa inglesa também demarcou o território em Itacoatiara e Mauá. No entanto, o bom emprego das terras ficou sob o encargo de iniciativas privadas.

O fato é que ocorreu *colonização dirigida* no Amazonas provincial, sendo uma iniciativa da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, a qual pretendia reorganizar o mercado decadente da província. Alguns trabalhos agrícolas e industriais foram praticados, mas não conseguiram alterar o quadro econômico da região, pois os rendimentos produzidos ali só podiam sustentar a própria colônia. Podemos levantar a hipótese de que se a Companhia tivesse investido e esperado um pouco mais, os núcleos coloniais poderiam dar bom resultados, já que Itacoatiara esboçava certo progresso.

Outra hipótese que levantamos aqui é acerca da intenção de estabelecer *colonização dirigida*. Podemos entendê-la para além do intuito de diversificar o comércio e ocupar o território. Podemos entender essa experiência como uma forma de controle por parte do Governo, já que as colônias deveriam ser estabelecidas conforme uma regulamentação. O Governo determinava o que deveria ser produzido, determinava quem iria produzir e também os fins a que se destinavam tais produções.

Os resultados obtidos, por mais que não sejam minuciosos como gostaríamos, acenam para uma série de questões que podem ser analisadas em trabalhos futuros, como o detalhamento do rápido fracasso das colônias, o que tais colônias produziram durante sua existência, o que de fato aconteceu com os imigrantes após a dissolução das colônias, entre outras.

Podemos concluir que, sobre a *colonização dirigida* no Amazonas provincial, no século XIX, não é possível analisar descartando o esforço da administração estatal. A implantação de Mauá e Itacoatiara é prova de que, assim como no resto do Brasil imperial, na província do Amazonas também ocorreu a colonização dirigida pelo Governo e por particulares, representados pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

5. REFERÊNCIAS

I. FONTES

Legislação

AMAZONAS, Lei nº. 158, de 7 de outubro de 1866 - Autoriza o presidente da província a contratar com Alexandre Paulo de Brito Amorim, ou com outro qualquer, a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus, e Negro. Documentos da Província do Amazonas, Legislação e Relatórios, 1852/1889, Secretaria da Cultura, Turismo e Desporto, Biblioteca Pública: Governo do Estado do Amazonas, vol. 2, pag 373, 1866.

BRASIL, Lei nº 586, de 6 de Setembro de 1850. Manda reger no exercício de 1851 a 1852 a Lei de orçamento Nº. 555, de 15 de junho do corrente ano. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Tomo 15, parte I, pp. 280, 1850. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 1.037, de 30 de agosto de 1852: concede a Irineu Evangelista de Souza privilégio exclusivo por trinta anos para navegação a vapor no rio Amazonas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 359, 1852. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 1.055, de 20 de outubro de 1852: Aprova os Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas com as modificações abaixo mencionadas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 385, 1852. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 726, de 03 de outubro de 1853: Aprova o contrato celebrado pelo Governo para navegação do Amazonas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte I, pp. 88, 1853. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 1.410 de 8 de Julho de 1854: Concede à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas terrenos devolutos à margem do Rio Negro para o estabelecimento da primeira das sessenta Colônias, que a dita Companhia é obrigada a fundar nas imediações do rio Amazonas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte I, pp. 257, 1854. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 1.445, de 2 de outubro de 1854: Inova o contrato celebrado pelo Governo Imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte I, pp.316, 1854. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 934, de 29 de agosto de 1857: Autoriza o Governo a inovar o Contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte I, pp. 33, 1857. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº1.988, de 10 de Outubro de 1857: Inova o contrato celebrado pelo governo Imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 334, 1857. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 2.591, de 09 de Maio de 1860: Altera as condições do contrato celebrado com a Companhia de navegação e Comércio do Amazonas, anexo ao decreto n.º 1.988 de 10 de outubro de 1857. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 245, 1860. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 3.152 – de 11 de Setembro de 1863: Autoriza a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas para elevar a 4.000:000\$000 o seu capital de 2.000:000\$000. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte I, pp. 315, 1863. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto n.º 3898, de 22 de junho de 1867: Aprova as cláusulas do contrato para a navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 215, 1867. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 4.374, de 25 de Maio de 1869: Autoriza a incorporação da companhia fluvial do Alto Amazonas e aprova os respectivos estatutos. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 278, 1869. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 4460, de 21 de Janeiro de 1870: Altera o § 9º do art. 19 dos Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 47, 1870. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 5575, de 21 de Março de 1874: Concede à Companhia Fluvial do Alto Amazonas autorização para transferir à *Amazon Steam Navigation Company Limited* todos os seus direitos e favores concedidos por lei, bem assim os respectivos encargos. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 1, parte II, pp. 220, 1874. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

BRASIL, Decreto nº 1769, de 10 de Agosto de 1894: Declara caduca a concessão de terras devolutas de que tratam as cláusulas 10ª e 15ª dos contratos aprovadas pelos decretos ns. 4.735 de 7 de junho de 1871 e 6.826 A de 29 de dezembro de 1877. CLIB: Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro. Vol. 2, parte II, pp. 610, 1894. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Visitado em 29/10/2011.

Relatórios, Falas e Exposições

MAUÁ, Barão de. Relatório da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas no biênio de 1853-1854 apresentado à Assembléia Geral dos Acionistas em 22 de Agosto de 1855 pelo Presidente da Companhia Barão de Mauá, pp. 02. Jornal Treze de Maio, n.º 570, Belém, em 24 de Outubro de 1855. Typ. de Santos e Filhos.

MIRANDA, Manoel Gomes Corrêa de. Relatório apresentado ao Ilm.º e Exm.º Sr. Conselheiro Herculano Ferreira Penna, Presidente da Província do Amazonas, pelo 1.º Vice-Presidente o Ilm.º e Exm.º Sr. Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda, em virtude do aviso da Secretaria d'Estado dos Negócios do Império em 11 de março de 1848. Typ. de Manoel as Silva Ramos, 1853.

_____. Fala dirigida a Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas, na abertura da 1.ª Sessão ordinária da 5.ª Legislatura, no dia 5 de Novembro de 1860, pelo 1º Vice-Presidente em exercício o Exm.º Sr. Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda. Typ, de Francisco José da Silva Ramos, 1860.

PEIXOTO, Bacharel Domingos Monteiro. Fala dirigida à Assembléa Provincial do Amazonas, na Primeira Sessão da 12.ª Legislatura, em 25 de Março de 1874, pelo Presidente da Província, Bacharel Domingos Monteiro Peixoto. Typ. Do Comércio do Amazonas, 1874.

PENNA, Herculano Ferreira. Fala dirigida a Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1º de Outubro de 1853, em que se abriu sua 2.ª Sessão ordinária, pelo Presidente da Província, o Conselheiro Herculano Ferreira Penna, pp. 46 e Fala dirigida a Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1.ª de Agosto de 1854, em que se abriu a sua 3.º Sessão ordinária, pelo Presidente da Província o Conselheiro Herculano Ferreira Penna. Typ. de M. S. Ramos, 1853.

_____. Fala dirigida a Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1.ª de Agosto de 1854, em que se abriu a sua 3.º Sessão ordinária, pelo Presidente da Província o Conselheiro Herculano Ferreira Penna. Typ. de M. S. Ramos, 1854.

_____. Exposição feita ao Exm.º 1.º Vice-Presidente da Província da Amazonas, o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda, pelo Presidente o Conselheiro Herculano Ferreira Penna, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma Província. Em 11 de Março de 1855. Typ. De Manoel da Silva Ramos, 1855.

VIEIRA, João Pedro Dias. Exposição feita ao Exm.º Vice-Presidente da província do Amazonas o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda pelo Exmo. Snr. Presidente Dr. João Pedro Dias Vieira por ocasião de passar-lhe a administração em 26 de fevereiro de 1857. Typ. De Francisco José da Silva Ramos, 1857.

Viajantes

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo Norte do Brasil no ano de 1859*. Rio de Janeiro: INL, 1962.

2. BIBLIOGRAFIA

ACEVEDO MARIN, Rosa E. “*Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*”. Trabalho apresentado no I SITREAMA. Belém, 26-28 de março de 2002, pp. 11.

GREGÓRIO, Vitor: *O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX*. Nova Economia. Belo Horizonte, v. 9, jan/abril, 2009, pp.185-212.

LOPES, Siméia. *O comércio interno no Pará oitocentista*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) NAEA - UFPA: Belém, 2002.

MEDEIROS, Vera Alárcon. *Incompreensível colosso: a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, Barcelona, 2006.

MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de Doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, 2007.

NUNES, Francivaldo A. *A Semente da Colonização: Um estudo sobre a Colônia Agrícola Benevides (Pará, 1870-1889)*. Belém, UFPA, Dissertação de Mestrado, 2008.

_____. NUNES, Francivaldo. “*Núcleos Coloniais e Agricultura Oitocentista: Uso e Ocupação da Terra*”. Revista Iluminart, vol. 1, n.º 2. Sertãozinho, agosto de 2009.

REIS, Arthur C. F. *O processo histórico da economia amazonense*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944.

SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia*. São Paulo: T. A. Queiróz, 1980.
Tapajós, Torquato. *Colonização e Imigração: Povoamento do Estado do Amazonas*. Manaus: Palais Royal, 1897.

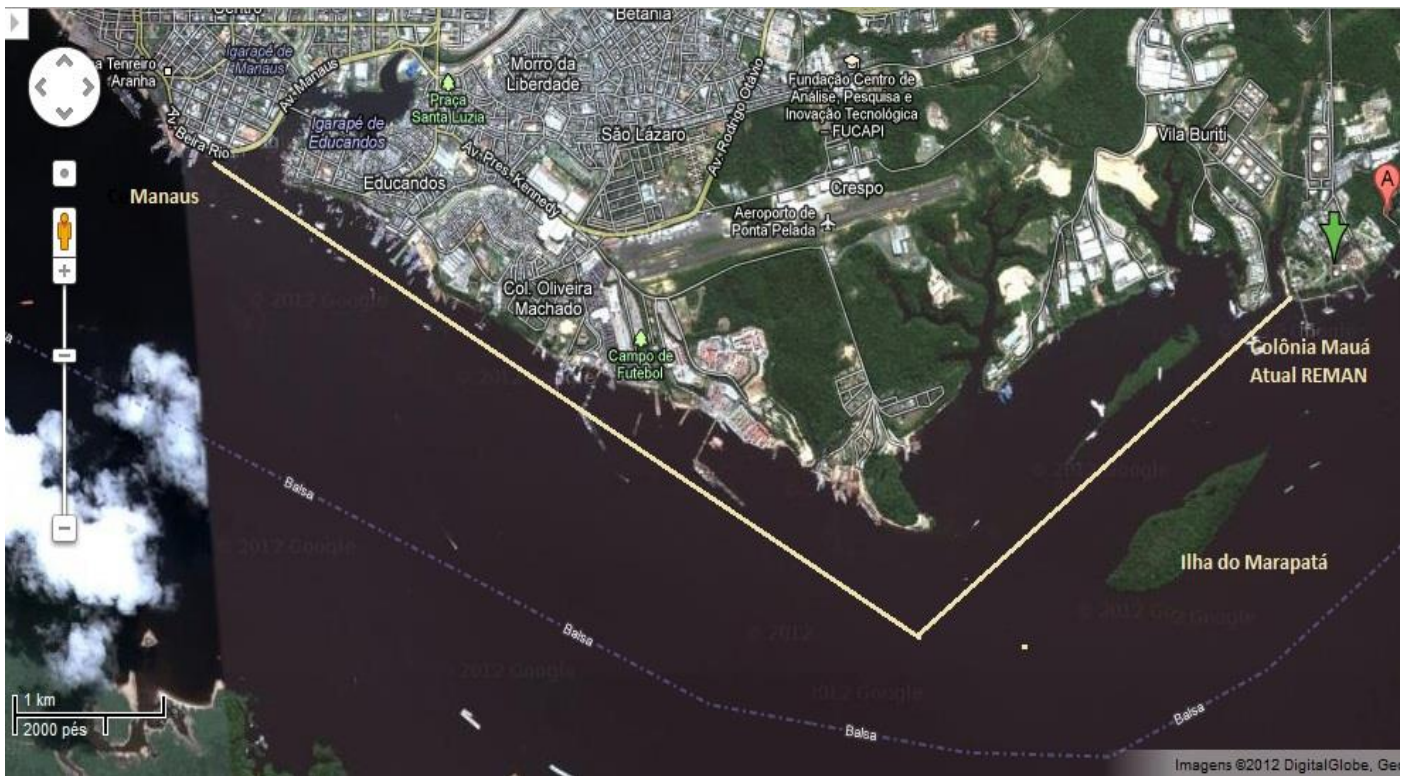
WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: HUCITEC: Editora da USP, 1993.

6. CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

Nº	Descrição	Ago 2011	Set	Out	Nov	Dez	Jan 2012	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul
01	Atualização bibliográfica	R	R	R	R	R			R	R	R		
02	Levantamento dos dados		R	R	R	R	R						
03	Apresentação oral				R								
04	Análise da Documentação			R	R	R	R	R	R	R	R		
05	Preparação de Relatório Parcial					R	R	R					
06	Redação do Relatório Final										R	R	R
07	Elaboração do resumo e Relatório Final											R	
08	Preparação da Apres. Final para o Congresso												R

7. ANEXOS

Anexo 1: Mapa – Localização da Colônia Mauá



Fonte: Elaborado pela Prof.^a Patrícia Melo Sampaio

**Anexo 2: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1874):
coletânea de leis, decretos e normas afins**

Patrícia Melo Sampaio

Roberta Kelly Lima de Brito

1. Lei nº 586, de 6 de setembro de 1850: Manda reger no exercício de 1851 a 1852 a Lei de orçamento Nº. 555, de 15 de junho do corrente ano

Dom Pedro Segundo, Por graça de Deus, e Unânime Aclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil: Fazemos saber a todos Nossos Súditos que a Assembléia Geral Legislativa decretou, e Nós queremos a Lei seguinte:

Art. 1.º A Lei do Orçamento número quinhentos e cinqüenta e cinco de quinze de junho do corrente ano, decretada para o exercício de mil oitocentos e cinqüenta e dois com as alterações abaixo declaradas, considerando-se como parte da mesma Lei as despesas não contempladas nela, mas autorizadas por outras Leis anteriores, e posteriores à presente. Exceptuão-se os Créditos abertos para serviços limitados ao exercício da referida Lei número quinhentos e cinqüenta e cinco, os quais não continuarão além do seu termo, compreendendo-se nesta disposição o Crédito aberto no parágrafo trinta do Artigo segundo.

Art. 2.º O Governo é autorizado:

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

(...)

2. Decreto nº 1.037, de 30 de agosto de 1852: concede a Irineu Evangelista de Souza privilégio exclusivo por trinta anos para navegação a vapor no rio Amazonas

Tomando em consideração o que Me apresentou Irineu Evangelista de Souza, pedindo a faculdade de incorporar uma Companhia para estabelecimento da navegação por vapor no rio Amazonas: Hei por bem, de conformidade com o §1º do Art. 2 da Lei nº. 586, de 6 de setembro de 1850, Conceder-lhe o privilégio exclusivo por trinta anos para o dito fim, sob as condições que com este baixam, assinadas por Francisco Gonçalves Martins, do meu Conselho, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império: ficando porém o contrato dependente de aprovação do Corpo Legislativo no que respeita à isenção dos direitos, de que trata a primeira parte da 8ª das referidas condições. O mesmo Ministro o tenha assim entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em 30 de agosto de mil oitocentos e cinquenta e dois, trigésimo primeiro da Independência e do Império. Com a rubrica de sua Majestade O Imperador. Francisco Gonçalves Martins.

Condições a que se refere o decreto desta data, e com as quais se contrata com Irineu Evangelista de Souza, a navegação por vapor no rio Amazonas.

1ª. O Empresário se obriga a incorporar, dentro de três meses, contados da data do Contrato, uma Companhia com o capital, nunca menor de mil e duzentos contos, a qual terá por fim sustentar a navegação regular por vapor nas duas linhas de que trata a condição segunda. Na falta da incorporação, dentro do prazo decorrido, incorrerá o Empresário na multa até dez contos de réis, e na pena de ficar sem nenhum efeito o contrato.

2ª A primeira linha de navegação começará da Cidade de Belém, Capital da Província do Grão-Pará, e irá até a Cidade da Barra do Rio Negro, Capital da Província do Amazonas: a segunda seguirá (*sic*) desta Cidade e chegará a Nauta, Povoação da República do Peru. Em ambas as linhas os vapores tocarão portos intermédios que forem designados nos Regulamentos do Governo de acordo com a Companhia; e aí se estabelecerá também o tempo de demora em cada um deles: sujeito todo às modificações que aconselharem as conveniências do público e a experiência, conciliadas com os interesses da Empresa.

3^a. O Governo concede à Companhia o privilégio exclusivo por trinta anos para só ela ter empresa de navegação por vapor entre os portos designados no Artigo antecedente; e além disto nos primeiros quinze anos lhe prestará uma subvenção anual de cento e sessenta contos de réis, pelo serviço da primeira linha, repartidos pelo número de viagens redondas; tendo lugar o pagamento no fim de cada uma delas, da quota que lhe corresponder, ou nesta Corte, ou na Província do Pará, como aprover à Companhia.

4^a Pelo serviço da segunda linha receberá a Companhia a subvenção que der ao Governo do Peru, cujo pagamento contudo o Governo Imperial garante, realizando-o da mesma forma estabelecida na condição antecedente, não sendo nunca menor de quarenta contos por ano, repartidos pelo número de viagens.

5^a A Companhia nos cinco primeiros anos do contrato é obrigada a fazer uma viagem redonda cada mês na primeira linha; nos cinco anos subsequentes três viagens em cada dois meses, e daí em diante duas viagens mensalmente, enquanto durar o privilégio. Na segunda linha fará no primeiro ano três viagens, quatro no segundo, e seis em cada um dos três seguintes. Se o serviço desta segunda linha tiver de continuar, o que o Governo deverá declarar no fim do quarto ano, a Companhia será obrigada pelas mesmas condições a fazer uma viagem cada mês..

6.^a Os Vapores dos serviços das linhas deverão ter a força necessária para realizar as viagens com a conveniente presteza, fazendo pelo menos a marcha, termo médio, de oito milhas por hora na subida do rio, com as proporções precisas para o cômodo transporte de passageiros e de mercadorias: em todo caso serão sujeitos à exame a provação do Governo Imperial.

7^a Quando em consequência de sinistro, ou de inconveniente de força maior, o Vapor não completar a viagem redonda, o Governo pagará somente à Companhia a quantia correspondente à distância navegada, calculada pelo número de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

8ª Os Vapores da Companhia serão nacionalizados brasileiros, seja qual for o lugar de construção e isenta a aquisição deles quaisquer direitos de transferência de propriedade ou matrícula. Observar-se-á a respeito de suas tripulações o mesmo que se pratica com as das embarcações nacionais.

9ª Se a Companhia deixar de verificar o número de viagens, estipulado no contrato, e nos períodos designados, não só perderá a quantia correspondente às viagens que de menos fizer, mas também incorrerá na multa, que lhe será imposta pelo Governo, de 1 a 4 contos de réis, por cada falta; e na pena de perda do privilégio e da subvenção, se a navegação for interrompida por mais de 6 meses.

10ª Os Vapores da Companhia transportarão gratuitamente as malas do Correio, e a correspondência Oficial, sendo os respectivos Comandantes obrigados ao recebimento e à entrega nas Estações competentes, dando os convenientes recibos, e os exigindo das Agências, ou pessoas por elas devidamente autorizadas.

11ª Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos Vapores: 1º de quatro passageiros do Estado, mas sem comedorias; 2º de quaisquer somas de dinheiro pertencentes aos Cofres Públicos; 3º de uma carga por conta do Governo não excedente de duas toneladas; 4º de dez Praças de pret. (*sic*) que pagarão somente comedorias. Por tudo mais que o Governo tiver de mandar conduzir pagará 10 por % menos do que o preço estabelecido para os particulares.

12ª Em caso de transporte, por parte do Governo, de pólvora, ou de quaisquer outros gêneros, sujeitos a explosão, este poderá ser realizado em barcos próprios, rebocados pelos Vapores da Companhia, pagando o Governo por este serviço o frete, que for convencionado, contanto porém que a lotação destes barcos não exceda 50 toneladas.

13ª A Companhia organizará e submeterá à aprovação do Governo a Tabela de preços de passagem e de frete que deverão pagar os particulares, não lhe sendo lícito alterá-la, sem prévia autorização do mesmo Governo.

14ª Durante os trinta anos do privilégio fundará a Companhia nas imediações do Amazonas, e dos seus confluente, 60 colônias de estrangeiros ou de Índios, devendo ser os primeiros da Nação que o Governo designar. Para este fim lhe será concedida gratuitamente a porção de terreno necessário para as colônias ou aldeamentos; não podendo cada um destes estabelecimentos ocupar menor espaço do que o indispensável para a sustentação de três mil habitantes.

15ª As colônias que a Companhia fundar gozarão das mesmas vantagens e isenções concedidas, ou que se concederem, a iguais estabelecimentos no Império, uma vez que não se oponham às circunstâncias especiais da localidade, e às conveniências administrativas.

16ª Não concorrerá o Governo com despesa alguma para fundação das colônias, ou dos aldeamentos; mas dará a Companhia toda a proteção e auxílio para facilitar o contrato, vinda e estabelecimento, tanto dos colonos, como dos Missionários que a Companhia tiver que contratar e fazer transportar; e bem assim para remover quaisquer embaraços previstos que se oponham à marcha e desenvolvimento da Empresa; precedendo reclamação da Companhia, e verificada a necessidade de providências.

17ª A proteção de que trata a condição anterior compreende mesmo o auxílio de destacamentos militares colocados onde se julgar conveniente.

18ª O Governo concederá gratuitamente à Companhia, mediante certas e determinadas condições, e o exclusivo por todo o tempo de contrato, o terreno necessário, se o houver devoluto, para a construção de um dique na Cidade de Belém.

19ª É garantida à Companhia a preferência, durante o privilégio, em igualdade de condições, para Empresas de navegação dos confluente do Amazonas, e de construção de quaisquer vias de comunicação lateral, que interessem a mais de uma Província, ou a Estados vizinhos, facilitando suas recíprocas relações.

20ª Este contrato fica sem nenhum efeito, e a Companhia incorrerá além disto na multa de até 20 contos de réis, se dentro de seis meses de sua data não começar as viagens na

primeira linha; e na segunda, em prazo maior do que lhe for designado. Os trinta anos de privilégio contar-se- hão do dia em que começarem as viagens.

21^a As obrigações contraídas pela Companhia para com o Governo Imperial, tendentes a regularizar a navegação contratada, serão extensivas para com o Governo Peruano, na parte pertencente ao seu território.

Rio de Janeiro, em 30 de agosto de 1852. Francisco Gonçalves Martins

3. Decreto nº 1.055, de 20 de outubro de 1852: Aprova os Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas com as modificações abaixo mencionadas

Hei por bem, Tendo ouvido a Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, Aprovar os Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, aceitos em reunião da Assembléia Geral dos Acionistas de 9 de setembro último, e assinados pelo Presidente Irineu Evangelista de Souza, com as seguintes substituições dos Artigos 1º, 2º, 8º, 21º e 22º, e supressão do Art. 23.

Art. 1º. A Companhia autorizada pelo Decreto n.º 1.037, de 30 de Agosto último, denominar-se-á – Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas – e durará o tempo de gozo do privilégio.

Art. 2º. Ela tem por objetivo principal o cumprimento das condições de seu contrato; e subsidiariamente, mas sem prejuízo das mesmas condições, poderá promover operações comerciais, ligadas à navegação do Amazonas e afluentes, de que possam resultar vantagens para a Companhia.

Art. 8.º. Para levar a efeito a navegação a que se propõe, a Companhia adquirirá e possuirá barcos de vapor de força e tonelagem suficiente para o bom desempenho do serviço contratado; poderá também possuir os prédios necessários para o estabelecimento de armazéns, oficinas e depósitos nas localidades convenientes; e mais os terrenos concedidos pelo Governo para o dique e colonização, que serão oportunamente medidos e demarcados. Bem como poderá alienar quaisquer propriedades adquiridas, e contratar com Empresas de Colonização, com famílias, ou indivíduos colonos a transferência dos terrenos, que tiver recebido do Governo, sem prejuízo do ônus da doação, pelo qual ficará sempre responsável a Companhia.

Art. 21º. As deliberações, para propor ao Governo qualquer alteração nos presentes Estatutos, só poderão ser tomadas em Assembléia Geral para este fim expressamente convocada, na qual se ache representada maioria absoluta do fundo da Sociedade, e por dois terços pelo menos dos votos presentes.

Art. 22.º O Empresário cede e transfere à Companhia os privilégios e direitos, que estabelecem as condições anexas ao Decreto N.º 1.037 de 30 de Agosto último, competindo-lhe unicamente uma comissão de dez por cento sobre o fundo da Sociedade em ações, que aumentarão o número destas, designado no Art. 3.º, sem que o Empresário tenha direito a qualquer outra indenização pelos serviços que presta à Companhia durante cinco anos.

Outrossim, em aditamento ao citado Decreto N.º 1.037 de 30 de Agosto do corrente ano: Hei por bem Declarar que fica igualmente dependente de aprovação do Corpo Legislativo a parte do contrato a que o mesmo Decreto se refere, em que o Governo se obriga a conceder gratuitamente à Companhia terrenos para Colônias, quando estes não se acharem compreendidos na exceção do Art. 1.º, e nas disposições do Art.12.º da Lei N.º 601 de 18 de Setembro de 1850.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em vinte de Outubro de mil oitocentos e cinqüenta e dois, trigésimo primeiro da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador. Francisco Gonçalves Martins.

4. Decreto nº 726, de 03 de outubro de 1853: Aprova o contrato celebrado pelo Governo para navegação do Amazonas

Hei por bem Sancionar, e Mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembléia Geral Legislativa

Art. 1º. Fica aprovado o contrato celebrado pelo Governo, em conformidade com a Lei N.º seiscentos e um de 18 de Agosto de 1850, para navegação do rio Amazonas, constante do Decreto N.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852.

O Governo poderá estipular com a Companhia, mediante indenização, o tempo e a forma do resgate do respectivo privilégio, do modo que julgar mais conveniente.

Art. 2º. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em três de outubro de mil oitocentos e cinquenta e três, trigésimo segundo da Independência e do Império. Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador. Luiz Pedreira do Couto Ferraz

5. Decreto nº 1.410 de 8 de Julho de 1854: Concede à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas terrenos devolutos à margem do Rio Negro para o estabelecimento da primeira das sessenta Colônias, que a dita Companhia é obrigada a fundar nas imediações do rio Amazonas.

Atendendo ao que Me requereu o Barão de Mauá, Presidente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e Tendo ouvido a Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado: Hei por bem Conceder à mesma Companhia, nos termos da Condição 14.^a do Decreto n.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852, os terrenos que se acharem devolutos desde o lugar denominado - Ferro - abaixo das Lages, à margem do Rio Negro, até a proximidade da Cidade da Barra do Rio Negro, abrangendo cerca de sete milhas de extensão, ou o que se verificar pela competente medição, para o fim de neles estabelecer a primeira das sessenta Colônias, que a dita Companhia é obrigada a fundar nas imediações do Rio Amazonas.

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em oito de Julho de mil oitocentos cinqüenta e quatro, trigésimo terceiro da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador. *Luiz Pedreira do Coutto Ferraz.*

6. Decreto nº 1.445, de 2 de outubro de 1854: Inova o contrato celebrado pelo Governo Imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas

Inova o contrato celebrado pelo Governo Imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

Tomando em consideração o que Me representou o Barão de Mauá, pedindo inovação do contrato celebrado pelo Governo com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas: hei por bem, em virtude da autorização concedida na segunda parte do Art. 1º do Decreto n.º 726 de 3 de Outubro de 1853, inovar o referido contrato, segundo as condições que com este baixam, assinadas por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu conselho, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido, e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em dois de Outubro de mil oitocentos cinqüenta e quatro, trigésimo terceiro da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz.

Condições com que é inovado o contrato com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

1.ª A Companhia renuncia ao privilégio exclusivo que lhe foi concedido pelo Decreto n.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852 para a navegação a vapor no Rio Amazonas; e a quaisquer outras vantagens outorgadas pelo mesmo Decreto que não estejam declaradas no contrato celebrado nesta data com a dita Companhia.

Obriga-se a dita Companhia a navegar o Rio Amazonas e os seus afluentes, considerando entre eles o Tocantins, por meio de Barcos de vapor nas linhas abaixo declaradas, tocando em cada uma delas nos portos que forem designados nos Regulamentos da Companhia de acordo com os Presidentes das Províncias do Pará e Amazonas, e sujeitando-se nesta parte às alterações que forem aconselhadas pelo bem público, combinado com os interesses razoáveis da empresa.

2.^a A primeira linha, que a Companhia se obriga a navegar, partirá da Cidade de Belém, na Província do Pará, até a Cidade da Barra na embocadura do Rio Negro.

Os Vapores, que ela empregar nesta linha, devem ter a capacidade para conduzir duzentas toneladas de carga, além do combustível necessário para viagem, e em beliches pelo menos sessenta passageiros. Terão a marcha regular de doze milhas por hora, salva contrariedades filhas da força das correntes do Rio ou de outras de semelhante natureza; e deverão fazer duas viagens por mês a começar do dia primeiro de Janeiro de mil oitocentos e cinqüenta e cinco. E desde esta época começarão a prevalecer as presentes estipulações, continuando a vigorar até então as do contrato anterior.

O Governo pagará à Companhia, de subvenção por viagem redonda no serviço desta linha, a quantia de doze contos de réis por espaço de dezoito anos contados da data acima declarada, ficando entendido que, se a Companhia aumentar o número das viagens não poderá por elas exigir subvenção.

3.^a A segunda linha principiará da Cidade da barra do Rio Negro até a Povoação de Nauta na República do Perú. Nesta linha fará a Companhia as viagens designadas no acordo com o Governo do Perú; e tendo-se já passado o primeiro ano, e devendo findar o segundo no primeiro de Setembro do ano mil oitocentos e cinqüenta e cinco, desta data em diante realizará a Companhia seis viagens redondas em cada ano.

Pelo serviço desta linha receberá a Companhia a subvenção que der o Governo do Perú, cujo pagamento com tudo o Governo Imperial garante, realizando-se pela mesma firma estabelecida na condição antecedente, não sendo nunca menor de quarenta contos de réis por ano, repartidos pelo número de viagens.

4.^a Se o serviço desta segunda linha tiver de continuar, o que o Governo Imperial deverá declarar até o fim do ano de mil oitocentos e cinqüenta e seis, a Companhia será obrigada pelas mesmas condições a fazer uma viagem cada mês.

5.^a A terceira linha partirá da Cidade de Belém, e seguindo pelo Rio Tocantins, chegará até a Vila Baião, tocando na Cidade de Cametá, onde o Vapor se demorará tanto na ida como na volta seis horas pelo menos.

Os Vapores da mesma linha, além de cômodos para passageiros, devem ter capacidade para carga igual à dos Vapores Marajó e Rio Negro, e nunca menos do que a necessária para carga de setenta toneladas.

O Governo Imperial assegura à Companhia para este serviço uma subvenção até o prazo de dez anos pela seguinte forma: Nos primeiro cinco anos de hum conto de réis por viagem redonda: nos últimos cinco de quinhentos mil réis também por viagem redonda.

6ª A quarta linha partirá da Cidade da Barra pelo Rio Negro, e terminará em Santa Isabel. Nesta linha levará uma viagem por mês durante os primeiros cinco anos, e duas durante os cinco seguintes, pagando o Governo Imperial a subvenção de cinco contos de réis por viagem redonda durante o primeiro prazo; a de dois contos e quinhentos mil réis no segundo; ficando obrigada a Companhia a fazer com que haja ao menos uma viagem mensal sem subvenção alguma depois que se findar o segundo prazo, e durante o resto do tempo marcado na condição segunda.

Estes Vapores terão cômodos para passageiros e capacidade para a mesma quantidade de carga (setenta toneladas) que os da terceira linha. O Governo Imperial poderá determinar que os Vapores desta linha façam algumas viagens da Cidade da Barra até qualquer ponto do Rio Branco, com tanto que a extensão a percorrer pelo Vapor não seja maior do que a da Barra à Santa Isabel; ficando porém entendido que por este fato não terá a Companhia direito algum a maior subsídio, mas somente à compensação das viagens feitas até o Rio Branco com a diminuição no número de outras tantas à Santa Isabel.

O Governo terá o direito de mandar examinar os Vapores, a fim de verificar se preenchem as condições estipuladas.

7ª Quando, em consequência de sinistros ou de inconveniente de força maior, os Vapores não completarem viagem redonda, o Governo pagará somente a quantia correspondente à distância navegada, calculada pelo número de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

8ª Os Vapores da Companhia serão nacionalizados brasileiros, seja qual for o lugar da sua construção, e ficará isenta a aquisição deles de quaisquer direitos de transferência de propriedade ou matrícula. Observar-se-á a respeito de suas tripulações o mesmo que se pratica com as das embarcações nacionais.

9.^a Se a Companhia deixar de realizar o número estipulado de viagens, e nos períodos designados, salva a disposição da Condição 7.^a, não só perderá a quantia correspondente às viagens que de menos fizer, mas também incorrerá na multa, que lhe será imposta pelo Governo Imperial, e cobrada administrativamente, de hum a quatro contos de réis por cada falta, e na pena de perda de subvenção se a navegação for interrompida por mais de seis meses.

10.^a Os Vapores da Companhia transportarão gratuitamente as malas do Correio e a correspondência Oficial, os respectivos Comandantes serão obrigados a recebê-las e entregá-las nas Estações competentes, dando os convenientes recibos, e exigindo-os por sua parte das Agências ou pessoas por estas devidamente autorizadas.

11.^a Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos vapores: 1.^o até o número de quatro passageiros d'Estado, mas sem comedorias: 2.^o até o número de dez praças de pret. (sic), recrutas ou colonos também sem comedorias: 3.^o de quaisquer somas de dinheiro pertencentes aos cofres públicos: 4.^o de uma carga por conta do Governo Imperial não excedente a duas toneladas.

Quando passageiros, tanto de uma como de outra classe acima referidas, forem em número superior ao que fica estipulado, serão suas passagens pagas com abatimento da quarta parte do preço ordinário, segundo a qualidade dos mesmos passageiros; e bem assim por tudo quanto for por ordem do Governo Imperial conduzido, pagará este dez por cento menos do que o preço estipulado para os particulares.

12.^a Em caso de remessa, por parte do Governo Imperial, de pólvora ou de quaisquer outros gêneros sujeitos à explosão, poderá o transporte ser realizado em barcos próprios rebocados pelos Vapores da Companhia, pagando o mesmo Governo por este serviço o frete que for convencionado, contanto porém que a lotação daqueles barcos não exceda de cinqüenta toneladas.

13.^a A Companhia organizará e submeterá à aprovação do Governo imperial, até do dia 1.^o de Dezembro do corrente ano, uma tabela definitiva dos preços das passagens e fretes das cargas que por conta dos particulares houver de transportar nos seus Vapores, não lhes sendo lícito alterá-la para mais sem prévia autorização do mesmo Governo.

14.^a São concedidos gratuitamente à Companhia setenta territórios de duas léguas em quadro cada um em terrenos devolutos, sendo dez à margem direita do Rio Javary, dez à ambas as margens e lagos adjacentes do Purus, vinte às margens do Amazonas, dez às margem do Madeira, dez às do Rio Negro e Tapajós, e dez quaisquer outras margens dos afluentes do Amazonas em que convier à Companhia formar, com aprovação do Governo Imperial, aldeamentos de Índios, Estabelecimentos agrícolas ou industriais.

Os territórios concedidos serão medidos à custa da Companhia na forma do Regulamento das medições de 8 de Maio deste ano.

15.^a Em compensação fica a Companhia obrigada a fundar doze Colônias, sendo uma às margens do Javary, duas às do Purus, quatro às do Amazonas, uma às do Madeira, e quatro às dos Rios Negro e Tapajós, nos lugares que forem aprovados pelo Governo Imperial.

Cada uma destas Colônias terá pelo menos seiscentos colonos importados à custa e diligências da Companhia, todos de origem Européia, e das Nações que o Governo Imperial designar expressamente para cada uma.

A metade do número das ditas Colônias será fundada pelo menos dentro dos primeiros cinco anos, e o resto dentro dos outros cinco anos ao mais tardar.

16.^a As Colônias, que a Companhia fundar, gozarão das mesmas vantagens concedidas ou que se concederem a iguais Estabelecimentos no Império, uma vez que se não oponham às circunstancias especiais das localidades, e às conveniências administrativas.

17.^a O Governo Imperial dará à Companhia eficaz proteção, na qual se compreende o auxílio de destacamentos militares, sendo verificada pelo mesmo Governo a necessidade das providências.

18.^a São concedidas gratuitamente à Companhia os terrenos de marinha que houver devolutos em frente dos terrenos ou prédios que a mesma Companhia possui na Cidade de Belém, e em quaisquer Povoações ou outras localidades do alto ou baixo Amazonas e seus afluentes, para neles edificar as pontes, telheiros e edifícios que julgar necessários ao abrigo dos passageiros, acondicionamento, embarque e desembarque dos gêneros que transportar, devendo a extensão de tais terrenos ser regulada pelo Governo Imperial.

19.^a A Companhia incorrerá na multa de hum a dois contos de réis, que será imposta e cobrada pela maneira declarada na Condição 9.^a, se faltar a qualquer das condições estipuladas. Palácio do Rio de Janeiro em 2 de Outubro de 1854. *Luiz Pedreira do Coutto Ferraz*.

7. Decreto nº 934, de 29 de agosto de 1857: Autoriza o Governo a inovar o Contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

Hei por bem Sancionar, e Mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembléia Geral legislativa.

Art. Único. O Governo fica autorizado para inovar o Contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas do modo que julgar mais conveniente.

O Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em vinte nove de Agosto de mil oitocentos e cinquenta e sete, trigésimo sexto da Independência e do Império.

Com a Rubrica de sua Majestade o Imperador.

Marquez de Olinda

8. Decreto nº 1988, de 10 de Outubro de 1857: Inova o contrato celebrado pelo governo Imperial com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

Tomando em consideração o que Me apresentou o Barão de Mauá, pedindo inovação do contrato celebrado pelo Governo com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas – Hei por bem, em virtude da autorização concedida no Decreto N.º 934 de 29 de Agosto último, inovar o referido contrato, segundo as condições que com este baixam, assinadas pelo Marquez de Olinda, Conselheiro d’Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário d’Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro em dez de Outubro de mil oitocentos cinqüenta e sete, trigésimo sexto da Independência e do império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador

Marquez de Olinda.

Condições à que se refere o Decreto desta data.

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas obriga-se a manter a navegação a vapor nas três linhas de que trata o presente contrato, debaixo das condições seguintes:

1.^a Haverá uma viagem mensal na primeira linha, que principiará em Belém, Capital da Província do Pará, e terminará em Manaus, Capital da Província do Amazonas, com escala por Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Villa Bela e Serpa.

Os Vapores empregados nesta linha terão capacidade para duzentas toneladas decarga, além do combustível necessário para viagem, e acomodações em beliches para sessenta passageiros. Sua marcha regulará doze milhas por hora, salvas as contrariedades provenientes das correntes do rio, ou outras de natureza semelhante.

2.^a A segunda linha será de Manaus até Tabatinga, com escala por Coari, Tefé, Fonte-Boa, Tocantins, e São Paulo; enquanto porém a Companhia tiver contrato com o Governo Peruano chegaram os vapores desta linha até Nauta, na República do Perú. Nesta linha haverá seis viagens redondas em cada ano.

3.^a Na terceira linha, que será de Belém à Cametá, haverá duas viagens mensais.

4.^a O Governo Imperial pagará mensalmente à Companhia pelo serviço das três linhas a quantia de trinta e cinco contos de réis, cujo pagamento será realizado no Tesouro Nacional nos primeiros seis dias de cada mês. Pelo serviço da segunda linha receberá mais a Companhia a subvenção que der o Governo do Perú, enquanto durar o contrato atual, garantindo o Governo Imperial o seu pagamento até a quantia de quarenta contos de réis por ano.

5.^a A quantia de trinta e cinco contos de réis da condição antecedente poderá ser reduzida, passados quinze anos, contados desta data, conforme as circunstâncias em que se achar a Companhia. Mas a redução deverá deixar sempre salvo o dividendo de 12 por cento; ficando entendido que qualquer que seja a hipótese, o Governo não será obrigado nem a aumentar aquela quantia, e nem a fazer bom aquele dividendo.

6.^a Quando, em consequência de sinistros, ou de inconvenientes de força maior, os paquetes da Companhia não completarem a viagem redonda, o Governo parará somente a quantia correspondente à distância navegada, calculada pelo número de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

7.^a Se a Companhia deixar de realizar o número estipulado de viagens, e nos períodos designados, salva a disposição da condição antecedente, não só poderá a quantia correspondente às viagens que de menos fizer, mas também incorrerá na multa, que lhe será imposta pelo Governo Imperial, e cobrada administrativamente, de hum a quatro contos de réis por cada falta, e na pena de perda da subvenção, se a navegação for interrompida por mais de seis meses.

8.^a Os paquetes da Companhia serão nacionalizados brasileiros, seja qual for o lugar de sua construção, ficando isenta a aquisição deles pela Companhia de quaisquer impostos por transferência de propriedade ou matrícula: à respeito de suas tripulações se observará o mesmo que se pratica com as das embarcações de guerras nacionais.

9.^a Os paquetes da Companhia gozarão das mesmas vantagens e privilégios, que tem as embarcações de guerra nacionais, ficando com tudo sujeitos aos regulamentos policiaes e devida fiscalização nos pontos para onde conduzirem passageiros ou carga.

10.^a Não será permitido aos paquetes da Companhia demorarem-se nos diversos pontos de escala mais do que o prazo estipulado em uma tabela aprovada pelo Governo.

11.^a Os prazos de demora marcados na referida tabela deverão contar-se do momento em que fundarem os paquetes, quer seja em dia útil, quer feriado; entendendo-se porém que o máximo tempo de demora não é obrigatório, devendo as autoridades locais despachar os paquetes antes de findo ele, sempre que seja possível.

12.^a Quando ocorrer demora maior, a qual nunca terá lugar por parte do Governo sem ordem por escrito da autoridade competente ao agente da Companhia, ou ao comandante do paquete no impedimento ou falta daquele, a parte que ocasionar semelhante demora pagará á outra a quantia de duzentos e cinqüenta mil réis por cada prazo de doze horas, que a hora da partida efetiva exceda à da partida ordinária, salvo se por parte da Companhia se der a demora e ela provar que a isso foi obrigada por força maior, e se por parte da autoridade se verificar motivo de natureza transcendente que exija a demora.

A mesma pena, e pela mesma forma, terá lugar relativamente à saída dos paquetes dos contos de partida das três linhas, quando ela se não realizar nos dias marcados.

Só se contará cada prazo de doze horas para imposição da multa estabelecida nesta condição quando excesso da demora passar de três horas.

13.^a Os paquetes da Companhia transportarão gratuitamente as malas do Correio, e a correspondência oficial, sendo os respectivos comandantes obrigados a recebê-las, e entregá-las nas estações competentes, dando os convenientes recibos, e exigindo-os por sua parte das agências ou pessoas por estas devidamente autorizadas.

As repartições dos Correios deverão sempre ter as suas malas prontas a tempo de não retardar a viagem dos paquetes além da hora marcada para a saída, e quando por sua culpa haja demora, sofrerá a mesma repartição a multa de que trata a condição antecedente.

14.^a Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos paquetes:

1.º Até o número de quatro passageiros d'Estado, mas sem comedorias;

2.ª Até o número de dez praças de pret. (sic), recrutas, ou vinte colonos, também sem comedorias;

3.º De quaisquer somas de dinheiro pertencentes aos cofres públicos, correndo por conta do Governo os riscos de embarque e desembarque desses dinheiros.

4.ª De uma carga por conta do governo, não excedendo a duas toneladas.

Quando os passageiros, tanto de uma como de outra classe acima referidas, forem em número superior ao que fica estipulado, serão suas passagens pagas com abatimento da quarta parte do preço ordinário, segundo a qualidade dos mesmos passageiros.

E bem assim por tudo quanto for ordem do Governo conduzido pagará este dez por cento menos do que o preço estipulado para os particulares.

15.ª A importância dos fretes e passagens que a Companhia tiver de haver, em conformidade com a disposição final da condição antecedente, será paga pela Tesouraria da Província em que a despesa tiver sido autorizada, no prazo de um mês, contado da apresentação da referida conta, vencendo o juro de seis por cento ao ano, se esse prazo for excedido por mais de seis meses.

16.ª O Governo Imperial autorizará aos Presidentes das províncias do Pará e Amazonas para, de acordo com o gerente da Companhia, reverem respectivamente as tabelas de passagens e fretes das cargas particulares nas três linhas de navegação, organizando as tabelas, que começarão logo a pôr-se em prática, mas dependendo da aprovação do Governo. Para a organização das tabelas de fretes da 1.ª linha se tomará por base as que foram aprovadas em 25 de Abril de 1854 pela Presidência do Amazonas, não devendo as taxas das novas tabelas ser inferiores às daquelas, nem aumentados os pontos de escala atuais senão por mútuo acordo.

17.ª O Governo poderá permitir que os Oficiais da Armada Nacional e Imperial comandem os paquetes da Companhia; ficando porém a cargo desta o pagamento das gratificações que convencionar com os referidos Oficiais, os quais perceberão da Fazenda Pública somente o soldo de suas patentes, sem prejuízo de suas antiguidades, enquanto por Lei ou Regulamento não se determinar o contrário.

18.^a São concedidos gratuitamente à Companhia os terrenos de marinha que houver devolutos em frente dos terrenos ou prédios que a mesma Companhia possui na Cidade de Belém, e em quaisquer povoações, ou outras localidades do Alto ou Baixo Amazonas, em que tocarem os paquetes, para neles edificar as pontes telheiros, e edifícios que julgar necessários ao abrigo dos passageiros, acondicionamento, embarque e desembarque dos gêneros que transportar, devendo a extensão de tais terrenos ser regulada pelo Governo.

É igualmente concedido à Companhia na praia denominada Porto do Sal, no Pará, ou em outra qualquer localidade apropriada nos portos do Pará ou Cametá, o terreno de marinha necessário para a construção de um leito onde os paquetes possam limpar o fundo e fabricar; e bem assim um terreno de 12 braças de frente e 30 de fundo, em Tabatinga, para a construção de um telheiro com ponte de embarque na frente.

19.^a A Companhia poderá mandar cortar a lenha necessária para combustível dos vapores em terras devolutas dentro de um raio de duas milhas dos pontos de escala.

20.^a O Governo Imperial mandará quanto antes proceder à colocação das bóias e faroletes necessários à segurança da navegação do Amazonas.

21.^a Ficando a Companhia exonerada das obrigações dos contratos anteriores, conservará todavia em pleno domínio os terrenos que já lhe foram concedidos por Avisos de 6 de Outubro de 1854, 23 de Outubro e 12 de Novembro de 1855, e 3 e 19 de Janeiro de 1856.

22.^a O presente contrato durará por espaço de vinte anos, contados da data que começar o serviço pela forma nesse exarado, ficando desde logo de nenhum efeito os contratos anteriores.

Palácio do Rio de Janeiro em 10 de Outubro de 1857. – *Marquez de Olinda.*

9. Decreto nº 2591, de 09 de Maio de 1860: Altera as condições do contrato celebrado com a Companhia de navegação e Comércio do Amazonas, anexo ao decreto n.º 1.988 de 10 de outubro de 1857.

Atendendo ao que me representou o Barão de Mauá, Presidente da Companhia de navegação e Comércio do Amazonas, hei por bem alterar o contrato constante das condições anexadas ao Decreto n.º 1.988 de 10 de Outubro de 1857, elevando de seis a doze o número anual das viagens entre Manaus e Tabatinga, de que trata a condição 2.^a do mesmo contrato, com as novas condições que com este baixam, assinadas por João de Almeida Pereira Filho, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em nove de Maio de mil oitocentos e sessenta, trigésimo nono da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

Condições a que se refere o decreto N. 2.592 de 9 de maio de 1860.

1.^a Em lugar das seis viagens redondas em cada ano de que trata a condição 2.^a do contrato aprovado pela Decreto n.º 1.988 de 10 de Outubro de 1857, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas obriga-se a fazer uma viagem mensal na 2.^a linha de navegação a vapor de sua empresa, a qual tem princípio na Cidade de Manaus, Capital da província do Amazonas e acaba em Tabatinga na fronteira no Perú, nos termos e debaixo das cláusulas do referido contrato.

2.^a Além da subvenção que a Companhia atualmente percebe desde que foi estabelecido o serviço pela forma designada na condição antecedente, pagará mais o Governo Imperial mensalmente, e dentro do prazo marcado na condição 4.^a do citado contrato, a subvenção adicional de nove contos de réis. Palácio do Rio de Janeiro em 9 de Maio de 1860. *João de Almeida Pereira Filho.*

10. Decreto nº 3.152, de 11 de Setembro de 1863: Autoriza a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas para elevar a 4.000:000\$000 o seu capital de 2.000:000\$000.

Atendendo ao que me requereu a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, e de conformidade com a Minha Imediata Resolução de 2 deste mês, tomada sobre o parecer da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 30 de Julho último: Hei por bem autorizar a referida Companhia para elevar a 4.000:000\$000 o seu capital de 2.000:000\$000, computando-se no mesmo capital todas as sobras de receita acumuladas até as épocas das respectivas chamadas; devendo porém a dita Companhia: 1.º Distribuir no prazo de 3 anos as 10.000 ações novas, segundo exige o art. 12 do Decreto n.º 2.711 de 19 de Dezembro de 1860; 2.º Conservar sempre no cômputo das sobras de receita um fundo de reserva nunca inferior a 40:000\$000, o qual, findos os 3 anos, continuará a ser aumentado com 5% dos lucros líquidos, na forma do n.º1 do art. 20 dos estatutos da mesma Companhia.

Pedro de Alcantara Bellegarde, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em onze de Setembro de mil oitocentos sessenta e três, quadragésimo segundo da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Pedro de Alcantara Bellegarde.

11. Lei Provincial nº. 158, de 7 de outubro de 1866 - Autoriza o presidente da província a contratar com Alexandre Paulo de Brito Amorim, ou com outro qualquer, a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus, e Negro.

Gustavo Adolfo Ramos Ferreira, 1º vice-presidente da Província do Amazonas,

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléia Legislativa provincial decretou e eu sancionei a lei seguinte:

Art.1º O presidente da província fica autorizado a contratar com Alexandre de Paulo de Brito Amorim ou com qualquer outro, a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro.

Art. 2º Esta companhia durará pelo tempo de vinte e cinco anos; sua diretoria será estabelecida nesta capital, onde deve ser o ponto de partida dos vapores.

Art. 3º Incorporada a companhia, seja qual for a procedência dos seus capitais, fica sendo brasileira, e seus vapores, tripulação e escritório isento de qualquer imposto provincial.

Art. 4º Como subvenção à companhia o presidente da província fará arrecadar o imposto de 3 % adicionais sobre todo e qualquer gênero que se exportar da província, sendo este imposto cobrado especial e separadamente pela administração da fazenda provincial e coletorias e entregue trimestralmente por aquela repartição à companhia.

Art. 5º Quando o resultado da cobrança do imposto de 3%, de que trata o artigo antecedente, exceder a soma de cento e vinte contos de réis, reverterá o excesso a favor dos cofres da província.

Art. 6º Sobre estas bases o presidente da província formulará o respectivo contrato, que será intransferível, independente da aprovação da assembleia, e os estatutos da companhia serão feitos também de acordo com elas.

Art. 7º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Mando portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. O Secretário da Província a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palácio da Presidência da Província

do Amazonas, na cidade de Manaus, aos 7 dias do mês de outubro de 1866, 45º da Independência e do Império.

Gustavo Adolfo Ramos Ferreira. João Leovegildo da Silva Sarmento a fez. Nesta secretaria da Província do Amazonas foi a presente lei selada e publicada, aos 7 dias do mês de Outubro de 1866. O Secretário interino, João Manoel de Souza Coelho. Registrada à folhas do livro de semelhantes. Secretaria da presidência da província do Amazonas, 7 de Outubro de 1866. Servindo de oficial-maior, Raimundo Antonio Fernandes.

12. Decreto n.º 3898, de 22 de junho de 1867: Aprova as cláusulas do contrato para a navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro.

Atendendo ao que me requereu Alexandre Paulo de Brito Amorim, e tendo ouvido o parecer da Seção dos Negócios do Império e Fazenda do Conselho de Estado exarado em Consulta de 20 de março último, hei por bem aprovar as clausulas que devem servir de base ao contrato para a navegação por vapor nos rios Madeira, Purus e Negro e que com este baixam, assinadas por Manoel Pinto de Souza Dantas, do meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em vinte dois de Junho de mil oitocentos e sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independência e do Império.

Com a Rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Cláusulas para a navegação dos rios Madeira, Purus e Negro, a que se refere o Decreto n.º 3898 desta data.

Clausula 1.^a

Alexandre Paulo de Brito Amorim obriga-se a organizar, dentro do prazo de seis meses contado da data de aprovação deste contrato, uma companhia anônima, cujo fundo social não poderá ser menor de 800:000\$000, a qual se encarregará da navegação por vapor nos rios Madeira, Purus e Negro, segunda as condições estipuladas neste contrato.

Clausula 2.^a

Se dentro do prazo acima estabelecido não estiver organizada a Companhia, este contrato ficará de nenhum efeito.

Clausula 3.^a

A companhia deverá começar a navegação contratada dentro do prazo de seis meses contado da data da aprovação de seus Estatutos. Este prazo poderá ser prorrogado por outros seis meses, se a companhia se sujeitar a uma multa de 2:000\$000 no mínimo e 10:000\$000 no máximo por cada mês de prorrogação, imposta administrativamente pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Findos os seis meses adicionais, se a navegação não começar, fica *ipso facto* rescindindo o contrato.

Clausula 4.^a

A companhia obrigar-se-á-, durante o prazo deste contrato, a sustentar uma linha de navegação por vapor em cada um dos mencionados rios, a qual começará no porto da Cidade de Manaós e estender-se-á na linha do Madeira até Santo Antônio; ma do Purus até as barrancas de Hyutanahan; e na do Negro até Santo Isabel.

Depois de realizada a primeira viagem redonda em cada uma destas linhas a Presidência da Província do Amazonas, de acordo com a companhia, designará os pontos intermédios para as respectivas escalas, e solicitará a competente aprovação do Ministério da Agricultura.

Clausula 5.^a

A navegação das linhas do Madeira e do Purus começará logo com 12 viagens redondas por ano, e a do rio Negro no ano seguinte ao do começo daquelas, e durante os nove primeiros anos terá somente seis viagens redondas por ano, e daí em diante 12.

Clausula 6.^a

Para serviço destas linhas a companhia comprará pelo menos quatro vapores, especialmente construídos para esta navegação, com todos os melhoramentos da construção moderna, e com solidez e perfeição que possam ser, no caso de necessidade, armados em navios de guerra.

Os vapores das linhas do Madeira e do Purus deverão ter acomodações para 30 passageiros de ré e 50 de proa, capacidade para transportar 160 toneladas de carga, além do combustível; os da linha do rio Negro terão acomodações para 15 passageiros de ré e 30 de proa, e capacidade para 80 toneladas de carga além do combustível. Todos terão o calado necessário para que possam navegar os referidos rios em qualquer estação do ano, e a marcha de nove milhas na subida dos rios.

Clausula 7.^a

Cada um dos vapores empregados nesta navegação terá a seu bordo os sobresalentes, aprestos, material, objetos do serviço de passageiros e o numero de Oficiais, maquinistas, foguistas, pessoas de equipagem e de serviço que forem necessárias.

Clausula 8.^a

Não serão aceitos nem empregados nesta navegação os vapores que não estiverem nas condições das clausulas anteriores.

O Ministério da Agricultura nomeará peritos para os examinar, e organizar a tabela das pessoas e objetos de que fala a clausula anterior, e bem assim para marcar a lotação de cada vapor tanto a respeito dos passageiros, como a respeito da carga.

A infração desta clausula sujeita a companhia à multa de 250\$ a 500\$000, que dobrará no caso de reincidência, e dará lugar á rescisão do contrato ou à imposição de uma multa de 10:000\$000, a arbítrio do Ministério da Agricultura no caso de transgressão pela quarta vez.

Clausula 9.^a

A Presidência da Província do Amazonas fará examinar os vapores da companhia empregados nesta navegação sempre que for conveniente e ordinariamente quatro vezes por ano.

Clausula 10.^a

A companhia organizará e apresentará a aprovação do Ministério da Agricultura por intermédio da Presidência da Província do Amazonas as tabelas dos preços das passagens e dos fretes das cargas, devendo fazer uma tabela para a subida e outra para a descida dos rios. Estas tabelas serão revistas de três em três anos, e poderão ser alteradas de acordo com a companhia empresária.

Clausula 11.^a

Serão marcados em tabela aprovada pela Presidência da Província os dias de partida dos vapores de cada linha, e os prazos de demora em casa uma das linhas, de modo que as partidas e entradas dos vapores da companhia nas três linhas de navegação coincidam com as chegadas e saídas dos vapores da companhia de navegação do Amazonas para que fique ligada toda a navegação.

Clausula 12.^a

Os prazos de demora de que fala a clausula anterior contar-se-ão do momento em que os vapores fundarem, quer seja em dia útil, que em domingo ou dia feriado.

Clausula 13.^a

Ocorrendo maior demora do que a que for fixada, cuja prova contra o Governo só poderá ser dada pela apresentação de ordem escrita de autoridade competente, a parte que ocasionar a demora pagará à outra parte a quantia de 50\$000 nas primeiras quatro horas da demora; de 150\$000 se a demora exceder deste prazo, e da oitava hora de demora em diante a de 250\$000 por prazo de 12 horas que a partida efetiva exceder da hora da partida ordinária, salva se a demora for produzida por causa de força maior, que por parte do Governo só pode ser admitida nos casos de sedição, rebelião, ou qualquer perturbação da ordem pública que ocorra.

A mesma pena será imposta por igual forma na hipótese dos vapores saírem do porto inicial da navegação nos dias e horas marcados.

Clausula 14.^a

A repartição do Correio providenciará em que ordem a que todas as Estações respectivas que se aproveitarem destas linhas tenham sempre prontas a tempo as malas da correspondência, a fim de não se retardar por essa causa a partida dos vapores. E quando por sua culpa houver demora a mesma repartição incorrerá na multa da clausula anterior.

Clausula 15.^a

Os comandantes dos vapores conduzirão de terra para bordo as malas do Correio e os ofícios das autoridades, e quando chegarem aos portos das escalas as levarão às estações do Correio ou as entregarão aos respectivos Agentes, que se lhes apresentarem a bordo devidamente autorizados para cabê-las, passando e exigindo recibo das malas e ofícios que receberem e entregarem.

Clausula 16.^a

A companhia pagará a multa igual à subvenção que teria de receber no caso de deixar de fazer qualquer das viagens a que se obriga por este contrato, salvo provando força maior, que empeça a navegação.

No caso de haver por motivo de inavegabilidade dos vapores da companhia, necessidade de fretar vapores da companhia, necessidade de fretar vapores para o serviço destas linhas, a companhia deverá previamente obter da Presidência permissão para fazer o fretamento, a qual lhe não será dada se houver vapor em condições mais favoráveis do que o proposto.

Clausula 17.^a

A companhia obriga-se a transportar gratuitamente:

1.º As malas do Correio na conformidade da lei em vigor.

2.º Um Agente do mesmo Correio, quando assim convier ao serviço público e for determinado pelo Ministério da Agricultura.

3.º As somas de dinheiro remetidas pelo Governo de uns para os outros pontos das escalas da companhia.

4.º O Agente que o Governo nomear para inspecionar a navegação subvencionada, quando o mesmo Agente viajar por objeto do serviço da mesma navegação.

Tanto a este como ao Agente do Correio, a companhia dará gratuitamente comedorias enquanto durar a viagem.

5.º A Presidência da Província do Amazonas poderá dispor em casa viagem de 7 passagens gratuitas, sendo 2 de ré de 1.^a classe e 5 proa.

Clausula 18.^a

No preço das passagens e cargas do Governo Geral ou Provincial, a companhia fará um abatimento de 30% de que for estabelecido na tabela de que trata a clausula 10.^a

O mesmo abatimento se fará nas passagens dos colonos que forem transportados por conta do Governo ou da Província, e nos fretes das maquinas e utensílios de lavoura.

As sementes que forem enviadas pelo Governo para serem distribuídas gratuitamente só pagarão frete pelo peso que exceder a 20 arrobas em cada viagem.

Clausula 19.^a

A companhia obriga-se a por em seus vapores à disposição do Governo, quando assim convier ao serviço público, por fretamento. Se as partes contratantes não chegarem a um acordo acerca do preço em qualquer das hipóteses acima declaradas, proceder-se-á a

arbitragem, nomeando cada uma delas seu arbitro, os quais principiarão por designar um terceiro para decidir definitivamente no caso de divergência entre si.

O laudo dos árbitros em qualquer das hipóteses obriga a ambas as partes.

Clausula 20.^a

Fica concedida à companhia a subvenção anual de 96:000\$000 por parte da Fazenda nacional, além da subvenção da Província do Amazonas.

A viagem redonda na linha do Madeira é de 1.246 milhas, na do Purus de 1.685 e na do Rio Negro 846.

Nesta conformidade o preço de cada milha será para as duas linhas, no 1.º ano do contrato, de 2\$729, importando a subvenção por viagem redonda na linha do Madeira em 3:400\$335 e na do Purus em 4:599\$665.

No 2.º ano do contrato o preço da milha será de 2\$385,

e o da viagem redonda para a linha do Madeira.....2:971\$710

Para a do Purús.....4:081\$725

Para a do Negro.....2:017\$710

Do 11.º ano em diante o preço da subvenção de cada milha será de 2\$118, e o da viagem redonda na linha do Madeira de 2:639\$028 do Purus

de..... 3:568\$830 do Negro

de..... 1:711\$828

O pagamento da subvenção será feito na Tesouraria de Fazenda da Província do Amazonas por viagem terminada, sob atestado do Administrador do Correio da Província que declarará nele haver companhia cumprindo todas as clausulas deste contrato.

Clausula 21.^a

O Governo concede à companhia o domínio útil de 60 braças de marinhas no porto Manaós no lugar designado pela Presidência da Província para construir seus armazéns, depósitos, officas, etc., e bem assim uma ponte sólida de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

Logo que a companhia deixar de fazer o serviço da navegação de que se trata pagará o arrendamento que for arbitrado pela Presidência da Província pelo uso deste terreno.

Clausula 22.^a

Fica também concedida à companhia permissão para cortar a lenha que for necessária para o consumo dos seus vapores nos terrenos devolutos sitos às margens dos rios.

Clausula 23.^a

Fica-lhe ainda concedida a isenção dos direitos de consumo para os objetos que importar para o serviço da navegação, que, pelo regulamento n.º2647 de 10 de Setembro de 1860 podem ser isentos pelo Governo Imperial dos ditos direitos.

O Governo se obriga, além disso, logo que a companhia requerer, a solicitar do Poder Legislativo a isenção dos mesmos direitos não só para o material e sobressalentes que os empresários importarem pelo prazo de um ano; mas também durante todo o prazo da duração do contrato para os materiais destinados ao maneo, concerto e perfeição das maquinas da empresa.

Para a execução desta clausula a companhia submeterá com a necessária antecedência ao Tribunal do Tesouro, por intermédio da Presidência da Província do Amazonas, a relação dos objetos que carecer importar com a declaração das quantidades e qualidades de cada artigo.

O tribunal, se entender conveniente, poderá eliminar alguns dos ditos artigos ou reduzir sua quantidade.

De sua decisão haverá recurso para o Conselho de Estado.

Clausula 24.^a

Os paquetes que a companhia vier a adquirir; seja qual for o lugar de sua construção, serão nacionalizados brasileiros e como tais ficam isentos de pagar imposto algum por transferência de propriedade ou por matrícula.

Clausula 25.^a

Se em consequencia de sinistros ou de força maior os vapores de qualquer das linhas de navegação não concluírem a viagem redonda, a companhia só terá direito à parte da subvenção correspondente à extensão navegada, segundo as bases estabelecidas na clausula 20.

Fica entendido que se a demora que for necessária para o reparo dos estragos causados pela força maior não exceder de oito dias e o vapor continuar até o fim da viagem e satisfazer todas as clausulas deste contrato, entender-se-á que completou a viagem redonda para o fim de receber a subvenção total.

Clausula 26.^a

Este contrato durará por 20 anos, não podendo ser alterado durante os 10 primeiros anos, salvo acordo em contrário; e ficando sujeito à revisão de 5 em 5 anos para o fim de ser diminuída a subvenção do Governo Geral desde que a subvenção da Província do Amazonas atingir e exceder à metade do máximo estabelecido na Lei Provincial n.º 158 de 7 de Outubro de 1866, e se verificar pelo desenvolvimento do comércio e indústria do país, que podem ser diminuídos os encargos do Tesouro.

Clausula 27.^a

A companhia obriga-se a entrar para o Tesouro Nacional com a percentagem proporcional à sua subvenção, que for marcada pelo Ministério da Agricultura para o pagamento de um Inspetor Geral da navegação subvencionada, no caso do governo Imperial se deliberar a criar esta comissão.

Esta percentagem será assim estabelecida: decretada a despesa que se terá de fazer com a Inspeção, será dividida por cada conto de réis que o Estado pagar de subvenção às empresas de navegação.

A companhia pagará tantas quotas quantos forem os contos de réis de sua subvenção.

Clausula 28.^a

O abandono do serviço contratado pela companhia ou a sua interrupção por mais de um mês em toda a linha ou parte dela, sem ser por efeito de força maior, dará lugar à cobrança de todas as despesas que o governo fizer para a continuação do referido serviço, durante o tempo do abandono ou por todo o tempo do contrato, e em todo o caso a multa equivalente a 50% das mesmas despesas.

Clausula 29.^a

Para a garantia dos pagamentos e multas estabelecidas neste contrato fica hipotecado ao governo Imperial a um dos vapores da Companhia, o qual será previamente designado.

Palácio do Rio de Janeiro em 22 de Junho de 1867.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

13. Decreto nº 4.374, de 25 de Maio de 1869: Autoriza a incorporação da companhia fluvial do Alto Amazonas e aprova os respectivos estatutos.

Atendendo ao que Me requereu a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, devidamente representada e Tendo ouvido o Parecer da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 25 de Março do corrente ano, hei por bem Conceder-lhe a necessária autorização para funcionar e Aprovar os respectivos Estatutos, que com este baixam, acompanhados das modificações constantes da referida Consulta e assinadas por Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do rio de Janeiro, em vinte e cinco de Maio de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitava da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Modificação a que se refere o Decreto nº 4.374 desta data, feitas nos Estatutos da Companhia Fluvial do Alto Amazonas.

1.^a Art. 1.^o A Companhia incorporada em 13 de Novembro de 1867, na Cidade de Belém, da Província do Pará, em virtude da lei Provincial do Amazonas, n.158 de 7 de Outubro de 1866, e do Decreto n.3898 de 22 de Junho de 1867, denominar-se-á – Companhia Fluvial do Alto Amazonas -, durará por vinte anos na forma do art. 26 do decreto citado.

2.^a Art. 2.^o A sede da gerência da Companhia será na Cidade de Manaus, nos termos do art. 2.^o da Lei Provincial n.158 de 7 de Outubro de 1866.

3.^a Art. 4.^o A companhia tem por fim a navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro, segundo as cláusulas 1 e 4 do Decreto n.3898 de 22 de Junho de 1867.

4.^a Art.13. A Companhia poderá continuar além do termo de contrato, se assim lhe convier e obtiver do Governo Imperial a necessária autorização ou entrar em liquidação antes de findo o prazo estabelecido no art. 1.^o, nos casos seguintes: (Seguem-se os diversos parágrafos.)

5.^a Art. 15, § 2.^o Nenhum acionista terá mais de dez votos, seja qual for o número de ações que possuir.

6.^a Art.25, § 4.^o Dirigir a escrituração da Companhia de modo que se faça em forma mercantil e por partidas sobradas, e esteja sempre em dia.

§ 7.^o Propôr á Diretoria o número e categoria dos empregados ao serviço da Companhia, nomear e demitir livremente os que lhe forem subordinados e fixar os respectivos ordenados; ficando tudo sujeito á aprovação da Assembléia Geral dos acionistas.

§ 9.^o Representar a Companhia perante as autoridades na Província do Amazonas, e ali demandar e ser demandada, precedendo autorização da Assembléia Geral dos acionistas para as transações que se tornarem necessárias.

7.^a Fica alterada a ordem dos arts. 24 a 28. Os 26, 27 e 28 passarão a ser 24, 25 e 26, e os 24 e 25, 27 e 28.

8.^a Art. 27, §1.^o Designar o estabelecimento de crédito para depósito dos fundos de reserva e deterioração do material, e bem assim dos saldos de receita e despesa; designar também o estabelecimento para o seguro dos vapores da Companhia.

§ 4.^o Nomear, responsabilizar, suspender e demitir o gerente quando por infração do parágrafo antecedente ou má gestão dos negócios, proveniente de ignorância, falta a energia ou pouco zelo resultem à Companhia prejuízos que razoavelmente pudessem ter sido evitados, sendo lícito ao gerente recorrer para a assembléia dos acionistas, que dará ou negará provimento ao recurso, o qual não terá efeito suspensivo.

§ 5.^o Solicitar á assembléia geral ou ao Governo Imperial, quando competentemente autorizado, a isenção de direitos, de conformidade com o contrato.

9.^a Art. 29, § 1.^o Convocar a reunião da assembléia geral, quer ordinária, quer extraordinariamente. A convocação, exceto os casos marcados nos Estatutos, será feita com antecedência de vinte dias, e por anúncios publicados três vezes nos jornais mais lidos do Pará e Amazonas.

10.^a Fica suprimido o art. 39.

Palácio do Rio de Janeiro, em 25 de Maio de 1869. *Joaquim Antão Fernandes leão.*

ESTATUTOS DA COMPANHIA FLUVIAL DO ALTO AMAZONAS

TÍTULO I.

Art. 1.º (Modificado).

Art. 2.º (Modificado).

Art. 3.º. O capital da companhia será de 800:000\$000, estipulados no art. 1.º do contrato feito com o Governo Imperial, em 10 de Julho de 1867, e dividido em oito mil ações de 100\$000 cada uma, podendo, entretanto, ser elevado a 1.500:000\$000, se assim o julgar preciso a assembléia geral dos acionistas, e precedendo autorização do Governo.

Art. 4.º (Modificado).

Art. 5.º Para o desempenho de seus encargos, terá a companhia os barcos a vapor da tonelagem e força nunca menores das estipuladas nos seus contratos, e mais aqueles que forem precisos, sob proposta do gerente e aprovação da diretoria, quando pela urgência do tempo, ou de outra imperiosa necessidade, se não possa ouvir a assembléia geral.

Art. 6.º No caso de se haver de emitir novas ações, para elevar o capital inicial (Art. 3.º) serão estas vendidas em leilão mercantil.

Art. 7.º Os acionistas que não acudirem às respectivas chamadas no tempo que para isso for prescrito, perderão em benefício da Companhia as ações que possuírem, e bem assim as entradas já realizadas, que serão adicionadas ao fundo de reserva. Exceto, porém, os casos em que ocorrerem circunstâncias extraordinárias, e forem justificadas dentro de 60 dias, perante a Diretoria, que poderá remi-los da falta, sujeitando o justificante à multa de 1% ao mês pela mora, com recurso em qualquer caso para Assembléia Geral na primeira reunião.

Art. 8.º As ações que, caindo em compromisso, não for este levantado nos termos do artigo antecedente, reverterão em proveito da Companhia, e serão oportunamente vendidas, adicionando-se o lucro, se o houver, ao fundo de reserva.

Art. 9.º Os subscritores das ações emitidas e por emitir, até o limite do capital atual da Companhia, entrarão no momento da subscrição com prestação de 5% do valor nominal que, nos termos do art. 218 do Código do Comércio, servirá de maior garantia à subscrição.

Art. 10. Logo que forem aprovados estes estatutos, far-se-á a primeira chamada de 10% do valor nominal de cada ação, e outra de igual valor com o intervalo de dois meses, precedendo sempre os anúncios de que trata o art. 38. As outras chamadas serão realizadas quando e como o resolver a diretoria, guardando-se porém sempre entre uma e outra chamada um intervalo nunca menor de três meses.

Art.11. A transferência das ações só pode verificar-se depois de realizados 25 % do seu respectivo capital, e somente se operará por ato lançando no Registro da Companhia, com assinatura das partes contratantes, ou de seus procuradores, munidos de poderes especiais.

Art. 12. Os acionistas só respondem pelo valor de suas ações (Código Comercial art. 298), as quais poderão ser doadas, vendidas, cedidas, hipotecadas, legadas ou por qualquer outra forma transferidas nos termos do artigo antecedente.

Art. 13. (Modificado)

§ 1.º Por falência ou quebra.

§ 2.º Quando se verifique a perda de dois terços do capital social.

§ 3.º Quando for provada a impossibilidade de ser preenchido, ou por insuficiência do capital, ou por qualquer outra causa, o intento e fim social.

§ 4.º No caso de ultrapassar o círculo de suas operações traçado por estes estatutos, ou de serem dirigidas de um modo contrário às condições e regras põe eles estabelecidas, ou pela Lei n.º 1083 de 22 de Agosto de 1860.

Art. 14. A dissolução da Companhia, nestes casos, só poderá ser resolvida em assembléia geral, quando presentes acionistas que representem dois terços do capital social, prescrevendo a mesma assembléia o modo por que em tal caso se deva fazer a liquidação, e observando-se as disposições do art. 338 do Código do Comércio, e do art. 58 n.º 5 do Regulamento n.º 738 de 25 de Novembro de 1850, ou judicialmente nos casos do artigo antecedente, a

requerimento de qualquer dos acionistas, e finalmente por lhe ser cassada a autorização no caso da violação destes estatutos, e da citada lei n.º 1083.

TÍTULO II. DA ASSEMBLÉIA GERAL.

Art. 15. A assembleia geral compor-se-á de todos os acionistas, que nos termos destes estatutos, constituem a companhia, observando-se o seguinte:

§ 1.º Um voto por cada dez ações.

§ 2.º (Modificado).

§ 3.º Os acionistas que possuírem menos de dez ações terão ingresso na assembleia geral, e poderão discutir e propor qualquer indicação; não poderão votar.

Art.16. A assembleia geral se reputará regularmente constituída, logo que estiverem presentes acionistas em número que representem duas mil ações, salvo quando tiver de deliberar sobre a matéria dos arts. 3,14 e 27, § 1.º, para o que deverão estar reunidos acionistas representem ao menos dois terços do capital social.

Art. 17. A assembleia geral reunir-se-á ordinariamente na 3.ª domingo de Março de cada ano, e ser-lhe-á por essa ocasião presente o relatório da diretoria balanços, e quaisquer outros esclarecimentos concernentes á gestão da Companhia.

Art.18. Será convocada extraordinariamente:

§ 1.º Sempre que o solicite a diretoria e requeira o gerente.

§ 2.º Quando acionistas possuidores de mil ações o *requeiram*, declarando o motivo da convocação, a qual não lhes poderá ser nada.

Art. 19. Aos acionistas, em sessão da assembleia geral, é permitido o exame amplo e detalhado de todos os negócios da Companhia, exceto porém os casos de reunião extraordinária, em que será permitida unicamente a discussão e exame do fato ou fatos, que tiverem motivado a sua convocação.

Art. 20. Quando a assembleia geral se não puder reunir por falta de número, nos termos do art. 16, o Presidente fará nova convocação com o intervalo nunca menos de vinte e cinco dias, e

serão válidas quaisquer deliberações tomadas, seja qual for o número de acionistas que se reunir. Nos casos porém dos arts. 3.º, 14 e 27, § 1.º; será precisas segunda, terceira e quarta convocação, com espaço de vinte dias para a primeira, quarenta para a segunda, e sessenta para a terceira, sendo então válidas as deliberações tomadas, seja qual for o número de acionistas presentes.

Art. 21. Serão admitidos a votar:

§ 1.º os tutores por seus pupilos.

§ 2.º Os maridos por suas mulheres.

§ 3.º O pai pelo filho menor.

§ 4.º O curador pelo interdito ou curatelado.

Art. 22. Os acionistas que forem por pacto translaticio, nos termos do art. 11, só serão admitidos a votar por três meses depois de feita a transferência das respectivas ações no registro da Companhia.

Art. 23. Compete à assembléia geral:

§ 1.º Alterar ou reformar os estatutos da Companhia, submetendo-os assim modificados á aprovação do governo.

§ 2.º Eleger seu Presidente e Secretários, bem como os membros da diretoria.

§ 3.º Eleger uma comissão de três membros, que tenha a seu cargo a revisão de todos os balanços e balancetes apresentados á diretoria e por esta á assembléia geral, como relação à economia da Companhia – n.º 1.- Esta comissão instituirá sobre eles minucioso exame, e dará à assembléia geral, em sua primeira reunião, conta motivada de tudo, moralismo ao mesmo tempo a receita e despesa da Companhia.

§ 4.º Aprovar ou desaprovar o dividendo do primeiro semestre do ano econômico feito pela diretoria. Também aprovará ou desaprovará o parecer da comissão do exame de contas.

§ 5.º Autorizar a compra de vapores e mais material flutuante, construção de armazéns e ponte, como dispõe o contrato geral e bem assim a compra de prédios ou terrenos necessários para uso e serviço da Companhia.

TÍTULO III. DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA.

Art. 24. A administração da Companhia e confiada a um gerente na Cidade de Manaus.

Art.25. Ao gerente da Companhia compete:

§ Apresentar anualmente até 15 de Fevereiro de cada ano ao Presidente da diretoria um relatório circunstanciado e demonstrativo de todos os negócios terminados, ou pendentes, relativos ao ano findo, e bem assim tudo quanto possa interessar aos associados.

§ 2.º Apresentar igualmente ao Presidente da diretoria um balanço semestral da receita e despesa da Companhia até 15 de Fevereiro e Agosto de cada ano, e bem assim um balancete mensal contendo a receita e despesa de cada mês.

§ 3.º Franquear á diretoria, ou qualquer de seus membros ou preposto a escrituração e balanços da Companhia, sempre que o solicite.

§ 4.º (Modificado).

§ 5.º Propor à diretoria a compra de vapores construção de oficinas e armazéns, aquisição de prédios e terrenos, e bem assim como sua autorização prover a Companhia do material preciso ao serviço da navegação e suas dependências.

§ 6.º Executar e fazer executar os estatutos da Companhia, e mais regulamentos peculiares, e indicar qualquer reforma ou alteração que lhe pareça conveniente.

§ 7.º (Modificado).

§ 8.º Confeccionar, de acordo com o Governo, as tabelas de fretes e passagens, nos termos prescritos no contrato.

§ 9.º (Modificado).

§ 10.º Organizar os regulamentos peculiares ao serviço da Companhia, submetendo-os á aprovação da diretoria.

§ 11.º Exigir fiança ou caução dos empregados que tiverem sob sua guarda dinheiro ou valores da Companhia, e bem assim solicitar da diretoria o seu concurso para o bom desempenho de suas atribuições, quando o julgue preciso aos interesses da Companhia.

DA DIRETORIA

Art. 26. Haverá uma Diretoria nomeada pela assembléia geral, e composta de um Presidente e dois Secretários.

Art. 27. À diretoria compete:

§ 1.º (Modificado).

§ 2.º Examinar por um de seus membros ou preposto a gerência da Companhia e suas dependências, escrituração, caixa, e tudo o quanto possa interessar aos associados.

§ 3.º Examinar se os contratos celebrados com o Governo são fielmente executados, bem como os estatutos, deliberações da assembléia geral, e regulamentos peculiares.

§. 4.º (Modificado).

§ 5.º (Modificado).

§ 6.º Organizar com os balanços e balancetes do gerente, de que trata o art. 28, § 2.º, outro com que se ache habilitada a marcar e realizar os dividendos que dever ser distribuídos pelos acionistas nos meses de Setembro e Março de casa ano.

§ 7.º Representar a Companhia, tratar com o Governo em seu nome, demandar e ser demandada transferir ou deixar transferir, conforme julgar mais conveniente aos seus interesses. No Amazonas esta faculdade é por exceção conferida também ao gerente. (§ 9.º do art. 25.)

§ 8.º Esclarecer o gerente todas as vezes que for consultada, sendo suas decisões obrigatórias para o mesmo.

Art. 28. AO membro da diretoria ou preposto que, nos termos do § 2.º do art. 27, tiver de fiscalizar os interesses da Companhia, será arbitrada uma gratificação razoável pela mesma diretoria.

DO PRESIDENTE E SECRETÁRIOS

Art. 29. Ao Presidente da assembléia compete:

§ 1.º (Modificado).

§ 2.º Abrir a sessão, encerrá-la, conceder a palavra, dar direção aos trabalhos, manter a ordem, assinar com o Secretário o expediente que for expedido em nome da assembléia geral.

§ 3.º Ler o relatório da gestão da Companhia, e comunicar as deliberações da assembléia geral à diretoria para que as cumpra e faça cumprir.

§ 4.º A nenhum acionista o Presidente permitirá faltar mais de três vezes sobre o mesmo assunto, que poderão sempre responder às argüições que lhes forem feitas.

Art. 30. Ao 1.º Secretário compete:

§ 1.º verificar a legitimidade dos acionistas e fazer a chamada dos mesmos.

§ 2.º Lavras as atas da assembléia geral, assiná-las com o Presidente, substituindo-o na sua falta ou impedimento.

Art. 31. Ao 2.º Secretário compete:

§ 1.º Apurar e verificar a votação.

§ 2.º Substituir o 1.º Secretário.

Art. 32. O acionista imediato em votos na eleição de Secretário substituirá o segundo no seu impedimento ou falta, e assim sucessivamente.

TÍTULO IV. DOS DIVIDENDOS E FUNDOS DE RESERVA.

Art. 33. Dos lucros líquido de operações efetivamente concluídos no respectivo semestre, se deduzirão em cada semestre, primeiramente 3% para o fundo de reserva, que é destinado a fazer face às perdas do capital ou a substituí-lo, e 5 % para deterioração do material; o restante será dividido pelos acionistas, guardada a disposição do 2.º membro do § 17 do art. 5.º do decreto n. 2711 de 19 de Dezembro de 1860.

Art. 34. Quando o fundo de reserva atingir a 50 % do capital social, será então o excedente dividido pelos acionistas: e na dissolução da Companhia, o fundo de reserva que então existir, será acumulado ao capital e dividido igualmente pelos associados, em relação às ações que possuírem.

TÍTULO V. DISPOSIÇÕES GERAIS.

Art. 35. O gerente procurará sempre que lhe for possível ultimar as contestações que se suscitarem, por meios conciliatórios ou por árbitros, recorrendo somente em extremo aos tribunais.

Art. 36. A diretoria, por meio de anúncios nos jornais diários, convidará os acionistas a fazerem suas entradas: estes anúncios serão repetidos em todas as capitais das províncias em que houverem acionistas e guardarão para os pagamentos o prazo nunca menor de 30 dias.

Art. 37. Quando nas votações da assembléia geral houver empate, decidirá o Presidente, que além do seu voto como acionista, terá voto de qualidade.

Art. 38. Só poderá ser nomeado para membro da comissão de contas, diretoria ou gerente, quem tiver, no primeiro caso, de 20 ações, e nos dois últimos de 30 ações para cima.

Art. 39 (Suprimido)

Art. 40. Todos os vapores da companhia serão seguros em estabelecimentos que mais garantias ofereçam a menos que não prefira a assembléia geral, que a Companhia o faça de conta dos acionistas, e só poderá resolvê-lo por dois terços do capital social.

Art. 41. Os acionistas ausentes, salva a exceção do § 12 do art. 2º da Lei n.º 1083 de 22 de agosto de 1860, se farão representar nas reuniões da assembléia geral por procuração, que deve ser em tal caso presente ao Secretário.

Art. 42. As ações que exigem estes estatutos como condição de aptidão para os cargos de membro da diretoria ou gerente, são reputados como caução e sujeitas ao bom desempenho daquelas comissões. Não podem portanto ser alienadas senão depois de tomadas e aprovadas definitivamente as contas dos atos de cada um desses agentes.

Art. 43. A Companhia fica marcado o prazo de cinco anos, a contar da aprovação destes estatutos para concluir a distribuição de suas ações, bem como iniciar as suas operações até o mês de julho do ano seguinte de 1869.

Pará, 4 de dezembro de 1868 - Elias José Nunes da Silva, Presidente. - José de Castro Freitas, servindo de 1º Secretário. - Pedro Antônio Machado, 2º Secretário.

14. Decreto nº 4460, de 21 de Janeiro de 1870: Altera o § 9º do art. 19 dos Estatutos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

Atendendo ao que Me requereu a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, e de conformidade com a Minha Imediata Resolução de 15 do corrente mês, tomada sobre o parecer da Secção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em consulta de 29 de Novembro de ano próximo findo: Hei por bem Permitir-lhe que empregue parte de seu fundo disponível em títulos da divida publica, ficando assim alterado o § 9º do art. 19 dos seus Estatutos.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em vinte uns de Janeiro de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

15. Decreto nº 5575, de 21 de Março de 1874: Concede à Companhia Fluvial do Alto Amazonas autorização para transferir à *Amazon Steam Navegation Company Limited* todos os seus direitos e favores concedidos por lei, bem assim os respectivos encargos.

Atendendo ao que Me requereu a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, e de conformidade com o parecer da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado exarado em Consulta de 30 de Janeiro último, Hei por bem Conceder-lhe autorização para transferir à *Amazon Steam Navegation Company Limited* todos os seus direitos e favores, concedidos por lei, e bem assim os respectivos encargos; ficando, porém, entendido que todas as questões que se suscitarem entre a Companhia concessionária e o Governo Geral ou Provincial, ou ainda entre ela e os particulares serão decididas no Brasil de acordo com as suas Leis.

João Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas do Rio de Janeiro em vinte e um de Março de mil oitocentos setenta e quatro, quinquagésimo terceiro da Independência e do Império.

Com a rubrica se Sua Majestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

16. Decreto nº 1769, de 10 de Agosto de 1894: Declara caduca a concessão de terras devolutas de que tratam as cláusulas 10ª e 15ª dos contratos aprovados pelos decretos ns. 4.735 de 7 de junho de 1871 e 6.826 A de 29 de dezembro de 1877.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, considerando que *The Amazon Steam Navigation Company, limited* é cessionária do contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, que foi aprovado por decreto n. 1445 de 2 de outubro de 1854 e inovador e modificado por decreto n. 1988 de 10 de outubro de 1857; Considerando que a referida companhia, nos termos da cláusula 10ª do contratos que acompanhou o decreto de transferência sob n. 4735 de 7 de junho de 1871, e cláusula 15ª, do que baixou com o decreto n. 6826 A de 29 de dezembro de 1877, ficou obrigada a aproveitar anualmente duas léguas quadradas dos 23 territórios, cujo domínio foi assegurado à subrogante pela cláusula 21ª do contratos anexo ao supra mencionado decreto n. 1988 de 10 de outubro de 1857;

Considerando que os favores e obrigações decorrentes dos citados contratos foram considerados subsistentes, em virtude das prorrogações concedidas pelos decretos ns. 9540 de 26 de dezembro de 1885 e 1169 de 17 de dezembro de 1892;

Considerando que todas as concessões de terras devolutas eram no antigo regime do Império em tudo sujeitas às disposições da lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 e seu respectivo regulamento de 30 de janeiro de 1854;

Considerando que o intuito do Governo Geral, quando fez tão larga concessão de terras e a título gratuito, o que constitui um favor excepcional, foi principalmente acelerar o povoamento dos extensos territórios do Amazonas;

Considerando que a companhia cessionária, não só nos prazos estipulados na lei n. 601 de 1850 e respectivo regulamento, deixaram de executar as necessárias demarcações e discriminações, a fim de legitimar e tornar efetiva a concessão das terras, sendo também que, conforme consta das informações prestadas ao Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e

Obras Públicas, só demarcou dois dos vinte e três territórios, sendo um em Itacoatiara em 1888 e o outro no lugar denominado Mauá em 1889;

Considerando também que em nenhum desses territórios fez a companhia o necessário aproveitamento e povoamento, sendo até notório que o pouco beneficiamento que ali se encontra é inteiramente devido á iniciativa particular e de propriedade de alguns moradores, que nas mencionadas terras se localizaram sem a menor interferência da aludida companhia;

Considerando, finalmente, que a citada companhia, de posse dos títulos de propriedade desses dois territórios, mas sem o legítimo direito à sua propriedade por ter faltado a obrigações inerentes a esta parte do contrato, visto como deles não se ocupou nem os beneficiou, tem, todavia, empregado meios violentos contra os ocupantes neles domiciliados e com benfeitorias de sua propriedade, já intimando-lhes despejo, já exigindo-lhes dinheiro a título de arrendamento:

Resolve declarar caduca a concessão de terras devolutas a título gratuito transferida à supra mencionada empresa *The Amazon Steam Navigation Company, limited*, de conformidade com o que estabelecem as cláusulas 10^a e 15^a dos contratos que baixaram com os decretos ns. 4735 de 7 de junho de 1871 e 6826 A de 29 de dezembro de 1877. Capital Federal, 10 de agosto de 1894, 6^o da Republica. FLORIANO PEIXOTO. Bibiano Sergio Macedo da Fontoura Costallat.

Fontes:

Página da Câmara Federal:

<http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>