

EMPRESA VIAÇÃO DO BRASIL

Fernando da Matta Machado
Economista

Instituto Histórico e Geográfico de Sabará-IHGSA
Instituto Histórico e Geográfico do Alto Rio das Velhas-IHGARV

Resumo

A Empresa Viação do Brasil foi fundada em 15-6-1889, no Rio de Janeiro, então capital do Império, sob a denominação inicial de Companhia Viação Central do Brasil.

O objeto principal era a navegação a vapor dos rios das Velhas e Médio São Francisco, com a finalidade de aumentar as relações comerciais entre as regiões do Vale do São Francisco e os grandes centros produtores e consumidores nacionais e estrangeiros. O tráfego regular inaugurou-se em 14-1-1894 no percurso barra do rio Paraúna, em Minas Gerais, até Juazeiro, na Bahia. Onze navios a vapor de sua propriedade navegaram a bacia do São Francisco no século XIX.

Em 9-12-1902 foi decretada, judicialmente, a liquidação forçada da companhia. Depois, o estado da Bahia passou a ser o principal dono da empresa. A companhia hoje encarregada da navegação do São Francisco é, sob o aspecto patrimonial, sucessora da Empresa Viação do Brasil. Portanto, seus efeitos permanecem ainda nos dias atuais do século XXI.

palavras-chaves: Empresa Viação do Brasil. Navegação a vapor do rio São Francisco. Século XIX.

1.0 Introdução

A história da navegação a vapor da bacia do rio São Francisco começa em agosto de 1833 quando a Regência concedeu a Guilherme Kopke o monopólio de navegar o rio das Velhas, por dez anos, por meio de barcos movidos a vapor. Em novembro do ano seguinte, o governo central outorgou-lhe o privilégio exclusivo também no São Francisco pelo mesmo prazo.

Por mais de cinquenta e cinco anos o Império, Minas Gerais e a Bahia levaram a efeito diversas viagens experimentais no rio das Velhas e no São Francisco sem conseguirem estabelecer ali viagens comerciais regulares.

Em junho de 1889 foi fundada no Rio de Janeiro, então sede do governo imperial, a Companhia Viação Central do Brasil. Em setembro de 1890, modificou-se o nome comercial para Banco Viação do Brasil. Sob a denominação social, alterada em janeiro de 1893, de Empresa Viação do Brasil, a companhia realizou a partir de janeiro de 1894 o transporte de passageiros e cargas, com caráter de regularidade, contribuindo para mudar as relações comerciais no rio São Francisco. O presente trabalho narra a história da Empresa Viação do Brasil, nome comercial pelo qual a sociedade anônima foi mais conhecida.

Durante a segunda metade do século XIX, para facilitar as transações mercantis, procurou-se criar nas regiões relacionadas com o Vale do São Francisco um amplo sistema geral de transporte utilizando as vias de comunicação fluvial, ferroviária e terrestre. As quatro principais ligações idealizadas foram: a) a navegação por vapores começaria no rio das Velhas, em Sabará-MG, e se estenderia até a barra no São Francisco, na localidade de Guaicuí-MG. Daí, iniciaria a navegação a vapor do Médio São Francisco, passando por Juazeiro-BA, Boa Vista-PE, e chegando a Jatobá-PE. De Jatobá a Piranhas-AL seria utilizada a Estrada de Ferro de Paulo Afonso. A partir de Piranhas, no Baixo São Francisco, até o oceano Atlântico o transporte se realizaria novamente por navios; b) uma linha férrea unindo Juazeiro-BA com Salvador, capital da Bahia, seria construída; c) a Estrada de Ferro Bahia e Minas (Caravelas-BA a Teófilo Otôni-MG), após prolongada, ligaria as regiões ribeirinhas dos rios das Velhas e São Francisco, o nordeste e norte de Minas com o oceano Atlântico; d) a ferrovia Central do Brasil partiria da cidade do Rio de Janeiro e alcançaria um ponto da margem do rio das Velhas e do São Francisco, fazendo a junção com a navegação fluvial.

Dessa forma, criava-se um amplíssimo sistema de comunicação e transporte unindo o norte ao sul do Império, através do centro do país. Em outras palavras, a produção da bacia do São Francisco teria saídas para o oceano Atlântico pelo norte e pelo sul do Império.

A Empresa Viação do Brasil, ao se propor a realizar a navegação do rio das Velhas e do São Francisco mediante conexão com as quatro estradas de ferro antes citadas, teve por objetivo principal ligar a produção e o comércio das regiões centrais do Brasil com os centros de produção e de comércio nacionais e internacionais. A base desse empreendimento estava na ideologia liberal do século XIX que fez dos meios de transporte a causa principal do desenvolvimento econômico. Transportar é produzir. Eis a grande síntese. Em conformidade com a síntese, a empresa acreditava ser uma das mais patrióticas e lucrativas do Brasil.

2.0 Constituição

2.1 Fundação e organização

A Lei nº 3.349, de 20-10-1887, autorizou o governo a contratar com particulares ou sociedade comercial a navegação a vapor do rio das Velhas e do Médio São Francisco concedendo a subvenção anual de até Rs 100:000\$000, pelo prazo de dez anos. Por esse motivo, três interessados resolveram se associar e requereram ao governo os benefícios da lei. Em consequência, pelo Decreto nº 9.964, de 6-6-1888, a Princesa Isabel outorgou o monopólio da navegação e concedeu a subvenção anual de Rs 90:000\$000 aos três concessionários. Esta é a origem da Empresa Viação do Brasil.

Posteriormente, foi votada uma lei na Assembléia Legislativa de Minas Gerais outorgando aos mesmos três concessionários da navegação do rio das Velhas e do São Francisco o direito de construir e explorar uma estrada de ferro, partindo do rio das Velhas até Diamantina-MG com um ramal para o Serro-MG, mediante monopólio por cinquenta anos e garantia de juros de 7% sobre o capital de três mil contos de réis.

Em decorrência do Decreto nº 9.964, de 6-6-1888, foi firmado em 23-6-1888 contrato entre o governo central e os três concessionários. As cláusulas estabelecidas no decreto foram reproduzidas no contrato. As principais damos a seguir.

O governo concedeu o privilégio exclusivo por dez anos para a navegação a vapor no rio das Velhas, a partir da cidade de Sabará-MG até a sua confluência em Guaicuí-MG, e no São Francisco desde o referido ponto de confluência até ao extremo da parte desobstruída e da que o for sendo pelo Estado entre o alto da cachoeira do Sobradinho-BA e Jatobá-PE, ponto terminal da estrada de ferro de Paulo Afonso. O prazo de dez anos será contado da data em que começar a franca navegação dos rios.

A subvenção anual foi fixada em 90:000\$000 (noventa mil mil-réis ou noventa contos de réis). O pagamento efetivo da subvenção ficava na dependência de os concessionários terminarem os melhoramentos no rio das Velhas e no São Francisco, bem como de abrirem à franca navegação toda a linha compreendida entre Sabará-MG e o extremo da parte desobstruída pelo Estado no rio São Francisco. O pagamento seria feito em prestações mensais de 7:500\$ cada, depois de vencidas.

Os concessionários obrigaram-se a fazer à sua custa as obras necessárias para melhorar o leito do rio das Velhas de Sabará-MG a Guaicuí-MG, bem como a desobstruir o São Francisco de Guaicuí até o alto da cachoeira do Sobradinho, na Bahia, pois continuavam a cargo do Estado as obras de melhoramento do São Francisco desde o alto da cachoeira do Sobradinho até Jatobá. Para que se pudessem empregar vapores de 0,40 metro de calado, as seguintes condições de navegação precisavam ser estabelecidas: 0,60 metro, para a profundidade mínima na estiagem; 16,00 metros,

para a largura mínima dos canais e 13 quilômetros por hora, para a velocidade máxima nas cachoeiras. As obras de desobstrução do rio das Velhas e do São Francisco deveriam ser iniciadas no mais tardar até 23-12-1889.

O início efetivo da navegação dependia de autorização do governo, que seria concedida somente após terem sido efetuados os melhoramentos antes mencionados. Haveria uma viagem por mês. Em dia determinado de cada mês, partiria da cidade de Sabará um vapor para fazer a viagem redonda entre os extremos da linha. A navegação estava prevista para começar antes de 23-6-1891.

O preço do transporte dos passageiros e das mercadorias, o dia e a hora da partida e da chegada dos navios, o número das escalas dos vapores seriam determinados em tabelas aprovadas pelo Ministério da Agricultura. O preço máximo para o frete de uma tonelada de qualquer mercadoria não poderia ser superior a quarenta réis para cada quilômetro.

Com o objetivo de efetivar a navegação a vapor do rio das Velhas e do São Francisco, os concessionários poderiam organizar companhia, a qual ficaria sub-rogada em todos os direitos e obrigações resultantes do mesmo contrato de 23-6-1888.

Estando o monopólio e a subvenção financeira garantidos por norma legal e por contrato, faltava a organização efetiva da empresa de navegação.

Para essa finalidade, reuniram-se no dia 8 de junho de 1889, no Rio de Janeiro, em assembléia geral preliminar, todos os treze subscritores da Companhia Viação Central do Brasil, nome comercial inicial da Empresa Viação do Brasil. O capital social de Rs 4.000:000\$000 foi dividido em 20.000 ações de Rs 200\$000 cada uma, totalmente subscrito. A assembléia aprovou a fundação de uma sociedade comercial denominada “Viação Central do Brasil” nas seguintes condições:

a) destinava-se a explorar os dois monopólios, o relativo à navegação a vapor dos rios das Velhas e Médio São Francisco, conforme o contrato celebrado com o governo imperial em 23-6-1888 pelos três concessionários, bem como o referente a uma estrada de ferro a partir de um ponto na margem do rio das Velhas para a cidade de Diamantina e um ramal para a do Serro, segundo contrato celebrado em 17-1-1889 com o governo de Minas Gerais;

b) o valor dos monopólios seria avaliado por peritos. Se a quantia avaliada for suficiente, as primeiras entradas das ações subscritas pelos concessionários serão feitas com aquela importância. Os três concessionários receberiam o valor restante quando os outros subscritores creditssem à companhia as quantias correspondentes às suas entradas de capital. Logo que a companhia tivesse recursos, deveria ser substituída a caução feita no Tesouro Nacional por um dos concessionários. Após cumpridas essas condições, os três concessionários transfeririam à sociedade fundada todos os seus direitos e obrigações como se achavam contidos nos contratos antes mencionados.

A segunda reunião dos acionistas da sociedade anônima “Viação Central do Brasil”, para fins de sua constituição definitiva, ocorreu em 15 de junho de 1889, na cidade do Rio de Janeiro, então capital do Império. Compareceram à assembléia todos os treze subscritores.

A Lei nº 3.150, de 4 de novembro de 1882, reguladora das sociedades anônimas, estabeleceu que as prestações ou entradas, relativas ao capital social, que consistirem não em dinheiro, mas em bens, coisas ou direitos, só serão admitidas pelo valor em que forem estimadas por três avaliadores e somente depois de aprovada a estimativa pela assembléia geral dos subscritores. O laudo de 13 de junho de 1889, referente ao capital social integralizado em direitos, do perito Jerônimo Furtado de Mendonça, estimou o valor dos monopólios em Rs 800:000\$000. Os outros dois louvados concordaram com o laudo. Submetida à aprovação da assembléia geral de constituição de 15-6-1889, foi a avaliação aprovada unanimemente sem discussão. Portanto, Rs 800:000\$000 foi o valor pago aos três concessionários para a companhia entrar na posse dos direitos da navegação, cabendo a cada um Rs 266:666\$666.

Do total do capital social subscrito, foi realizada a quantia de quatrocentos contos de réis, ou 10% das entradas dos acionistas, da seguinte maneira: 109:000\$, em moeda, correspondente às entradas de vários acionistas; e 291:000\$, valor relativo aos privilégios dos três concessionários.

Estava definitivamente constituída a sociedade anônima. Portanto, a Companhia Viação Central do Brasil foi fundada em 15-6-1889, com o capital social fixado em Rs 4.000:000\$, dividido em 20.000 ações de 200\$ cada uma. A sede na cidade do Rio de Janeiro, a duração de 50 anos contados da data de sua organização.

É de notar que a companhia estava — no mesmo dia de sua fundação — em situação financeira deficitária, pois do valor de Rs 800:000\$ devido aos fundadores foi abatida a quantia de Rs 291:000\$ realizada a título de direitos, restando ainda uma dívida de Rs 509:000\$, enquanto que as entradas em moeda corrente foram de apenas Rs 109:000\$ como vimos. A companhia devia ainda a um dos antigos concessionários o valor de Rs 10:000\$ referente à caução por ele efetivada no Tesouro Nacional. Portanto, em 15-6-1889 a companhia tinha, no mínimo, a dívida de Rs 410:000\$, mas não possuía moeda para liquidá-la.

A administração seria exercida por uma diretoria composta de quatro membros, eleitos em assembléia geral. Os diretores escolheriam dentre si o presidente, o secretário, o tesoureiro e o gerente. O mandato da primeira diretoria tinha a previsão de durar por seis anos.

A companhia poderia contrair empréstimos por meio de emissão de debêntures até quantia igual ao seu capital. As ações sempre nominativas. As entradas das ações subscritas se fariam por prestações de 10%.

Dissemos que eram três os concessionários dos privilégios obtidos dos governos geral e provincial de Minas Gerais para a navegação dos rios das Velhas e Médio São Francisco, e para a

construção e exploração de uma estrada de ferro. Em consequência, os concessionários transferiram para a companhia seus direitos e obrigações constantes dos contratos respectivos. Assim, a companhia ficou sub-rogada nos direitos e obrigada ao cumprimento das cláusulas dos contratos referidos.

Posteriormente, no dia 30-9-1889, os acionistas da Companhia Viação Central do Brasil reuniram-se em assembléia geral extraordinária com o objetivo de deliberar sobre a elevação do capital, no intuito de, sem prejuízo das atividades anteriores, converter a companhia em instituição bancária com o direito de emitir bilhetes ao portador e à vista nos termos do Decreto nº 10.262, de 6-7-1889. Pretendiam que a companhia passasse a ter uma seção bancária com sede na cidade de Sabará, em Minas Gerais, ponto de início da navegação a vapor dos rios das Velhas e São Francisco.

Do capital inicial de 4.000:000\$, dividido em 20.000 ações de 200\$, já tinham sido realizadas duas entradas de 10%, ou 40\$ por ação subscrita, totalizando 800 contos de réis. Para entrar no regime dos bancos de emissão, o capital foi aumentado para 10.000:000\$, dividida a importância de 6.000:000\$, então aumentada, em 30.000 ações também de 200\$. Portanto, a quantidade total de ações passou a ser de 50.000. A primeira entrada das 30.000 novas ações foi de 20%, isto é, 40\$ por ação, pagável no ato da subscrição, equivalente a 1.200:000\$. Estava realizada a importância de 2.000:000\$ correspondente a 20% do capital total de 10.000:000\$.

Em 9-10-1889 a companhia deu entrada na Secretaria de Estado da Fazenda de pedido de autorização para ter uma seção bancária, ou seja, para funcionar como banco de emissão de títulos ao portador e à vista. Como a legislação financeira foi alterada depois de proclamada a República em 15-11-1889, deixou de interessar à companhia a autorização requerida, e solicitou ao governo a retirada de sua petição.

Ficando prejudicada a pretensão, convocou-se a assembléia geral de 10-4-1890. Compareceram 59 acionistas representando 45.437 ações. A assembléia aprovou retirar dos estatutos tudo quanto dissesse respeito à transformação antes desejada. Na ocasião, o capital foi fixado em 5.000:000\$, mantendo-se porém o mesmo número de 50.000 ações emitidas, valor nominal de 100\$ cada uma, com 40% realizados, isto é, 2.000:000\$. Em consequência a companhia não precisou devolver aos acionistas valor algum antes ingressado em seus cofres.

O diretor-gerente propôs suprimir dois lugares na diretoria: o de gerente e o outro que estava vago. Foi aceita a extinção da função vaga, mas rejeitada a supressão do lugar de diretor-gerente.

A Companhia Viação Central do Brasil convocou para o dia 6 de setembro de 1890 uma reunião extraordinária da assembléia geral, especialmente para resolver sobre a sua reorganização. Foram reformados os estatutos, e a companhia passou a denominar-se Banco Viação do Brasil a

partir de 6-9-1890, denominação que manteve até 13-1-1893, quando mudou outra vez o nome para Empresa Viação do Brasil.

Em 6-9-1890, no salão do Banco Construtor do Brasil, reuniram-se representantes de 38.091 ações, ou seja, mais de dois terços do capital social representado pelas 50.000 ações totais existentes. O capital social foi aumentado para 20.000:000\$, representado por 200.000 ações do valor nominal de 100\$ cada uma, dividido porém em quatro séries iguais. Achando-se já emitida a primeira série de 50.000 ações, as séries seguintes só poderiam ser emitidas mediante autorização da assembléia geral dos acionistas. As entradas das ações far-se-iam por prestações de 10%.

O banco dividiu-se, administrativamente, em duas seções: a seção industrial e a seção comercial. Pela seção industrial, o banco se propôs a: explorar a navegação a vapor dos rios das Velhas e Médio São Francisco; construir e explorar as estradas de ferro já contratadas com o governo do estado de Minas Gerais. Pela seção comercial, o banco se propôs a exercer as funções financeiras próprias de estabelecimento bancário ou de crédito.

Os acionistas da Companhia Viação Central do Brasil receberam em substituição e por grupo de cinco ações, outras cinco ações do mesmo valor nominal de 100\$ com 40% realizados e mais três debêntures do valor integrado de 100\$ cada uma, de juro na razão de 7% e amortização de 1%. Por outras palavras, nada mudou em relação à quantidade ou integralização das ações, já que a primeira série do capital era composta de 50.000 ações, exatamente como antes. Entretanto, a concessão aos acionistas, por cada grupo de cinco ações, de três debêntures de valor integrado de 100\$ cada uma, remuneradoras de juros de sete por cento ao ano, correspondeu à emissão de 30.000 debêntures no valor total de Rs 3.000:000\$. Ora, a juros de 7% ao ano, significou que o Banco Viação passou a ser devedor a seus acionistas de Rs 210:000\$000 anuais. Tais debêntures foram concedidas a título de bonificação, sem ingressar um só real para os cofres da companhia.

A assembléia geral ordinária realizada em 30 de abril de 1892 aprovou que a carteira comercial não mais funcionasse até nova deliberação de outra assembléia geral, em que se tivesse de tratar da reforma dos estatutos. Posteriormente, na assembléia geral extraordinária de 13 de janeiro de 1893, foi aprovada a extinção definitiva da carteira comercial. Como a carteira comercial era a realizadora das funções financeiras próprias de estabelecimento bancário ou de crédito, isto significava que a sociedade anônima deixava de ser banco e, ao mesmo tempo, empresa industrial, e voltava a ser apenas uma empresa de transporte, como tinha sido na época de sua fundação em junho de 1889. Por isso, em 13-1-1893, a denominação Banco Viação do Brasil foi alterada para Empresa Viação do Brasil.

3.0 Atuação

3.1 *Desobstrução e navegação do rio das Velhas a partir de 1889*

Pelo contrato de 23-6-1888 a companhia se obrigou a efetuar, à sua custa, as obras necessárias ao melhoramento do leito do rio das Velhas, de modo que se prestasse, durante todo o ano, à navegação constante, cômoda e segura por vapores de pequeno calado. Os trabalhos de melhoramento do rio foram inaugurados a 26-10-1889 e duraram até 1893. As viagens no rio das Velhas eram feitas, em geral, sem caráter de regularidade.

O rio das Velhas e o São Francisco, juntos, compunham um amplíssimo sistema geral de vias de comunicação e transporte para o Brasil. Este, era o objetivo maior a ser perseguido. Nesse contexto, a navegação a vapor do rio das Velhas representava o centro do subsistema de transporte formado juntamente com os ramais ferroviários, os quais, se tivessem sido efetivamente construídos pela empresa, chegariam ao oceano Atlântico e uniriam o norte e o nordeste de Minas Gerais ao mar.

Em 14 de janeiro de 1894 ocorreu a inauguração, oficial, do tráfego com um vapor da empresa navegando o rio das Velhas e o São Francisco, desde a barra do rio Paraúna, em Minas, até Juazeiro, na Bahia.

Em 25 de outubro de 1898 foi assinada pelo ministro da Viação e o presidente da empresa a alteração contratual que a eximiu do encargo de realizar a navegação em qualquer percurso do rio das Velhas, terminando, naquela data, oficialmente, a navegação a vapor do rio das Velhas no século XIX.

3.2 *Navegação a vapor do rio São Francisco de 1889 a 1902*

3.2.1 *Tarifa*

Ficou dito que em 14 de janeiro de 1894 ocorreu a inauguração oficial do tráfego no percurso barra do rio Paraúna, em Minas, até Juazeiro, na Bahia. A partir dessa data, pessoas e cargas passaram a ser transportadas com regularidade. Para fins do transporte de carga, o governo federal estipulou a cobrança de quarenta réis por quilômetro para cada tonelada transportada.

Como a tarifa de 40 réis por carga não cobrisse nem os custos, o governo federal, através do Decreto nº 1.952, de 26-1-1895, concordou com a elevação para 100 réis por cada tonelada-quilômetro de mercadoria transportada, propiciando a sobrevivência da empresa através do aumento da principal fonte de receita. Esta tarifa não se aplicava ao transporte de passageiros e de animais, mas apenas ao de mercadorias.

Em decorrência do aumento nos preços dos gêneros alimentícios na região são-franciscana, o valor pago para fins de alimentação tornou-se insuficiente. Por isso, em março de 1895, a empresa aumentou a verba de comedorias de 30 para 40 réis por passageiro-quilômetro. Além disso, solicitou ao governo federal aumentar a tarifa de passageiros, ou seja, o preço do transporte propriamente dito; alegou em justificativa que a aplicação da tarifa antiga acarretava grande prejuízo.

Em Portaria de 3 de outubro 1895, o Ministério da Viação, além de manter a taxa de comedorias em 40 réis por quilômetro para passagens de primeira classe, resolveu aumentar o preço do transporte de passageiros e animais. As tarifas de passageiros, sem comedorias, foram elevadas de 55 para 73 réis, por passageiro e por quilômetro, para as passagens de primeira classe, e de 25 para 35 réis, por passageiro-quilômetro, para os bilhetes de segunda classe. No que concerne ao transporte de animais nos vapores, o preço foi determinado por cabeça e por quilômetro.

3.2.2 *Estaleiros e oficinas*

A empresa possuía estaleiros e oficinas situados em Juazeiro-BA. As oficinas estavam perfeitamente montadas. Nessa cidade eram executadas todas as obras de ferro necessárias a montar e reparar os vapores e as lanchas. A empresa tinha também em Sabará-MG bons estaleiros, nos quais várias embarcações foram construídas. A respeito do estaleiro de Sabará, consta no relatório da empresa de 18-4-1894 ter a diretoria mandado sustar os trabalhos que, ali, vinham sendo realizados, e o material existente foi transportado para Juazeiro, onde estavam as principais oficinas.

3.2.3 *Tráfego*

A Empresa Viação do Brasil foi proprietária de onze vapores, de ferro ou de madeira, navegando no rio São Francisco no século XIX. Além de grande número de lanchas a vapor, que serviam para o reboque de chatas com cargas, possuía também uma draga a vapor, barcas, ajoujos e canoas. A casa Yarrow, de Londres, construiu vapores próprios para o serviço de navegação do rio São Francisco, destinados ao transporte cômodo e seguro para passageiros e ao reboque de chatas para carga.

Em abril de 1890, o navio *Saldanha Marinho* seguia águas abaixo no rio das Velhas em demanda do São Francisco, cuja navegação iria, desde logo, principiar. De abril de 1890 a abril de 1893, a empresa havia realizado — de fato, apesar de não oficialmente — o tráfego a vapor da bacia do São Francisco. A partir da inauguração oficial em 14-1-1894, as viagens passaram a ser efetuadas com regularidade.

Talvez possa ajudar a termos alguma idéia do tamanho da companhia se dissermos que a agência em Juazeiro da Empresa Viação empregava em maio de 1893 quarenta pessoas nas oficinas, cinco no escritório e um gerente; e mais, um de seus vapores tinha vinte e um membros compondo a tripulação na época e outro dezenove pessoas.

Desde muitos meses anteriores a julho de 1896, os vapores subiam e desciam completamente vazios por falta de cargas. Em abril daquele ano, a empresa tinha cinco vapores parados em Juazeiro, à espera de clientes. Juazeiro era o principal local de embarque dos gêneros de importação, que constituíam a maior parte dos transportados na subida do rio. A carga, que antes afluía em grande quantidade, começou em pouco tempo a rarear, desaparecendo quase totalmente no começo de setembro de 1895. De setembro desse ano a março de 1896, os únicos transportes que a empresa conseguiu foram um pouco de sal e passageiros. Chegadas os meses de abril a julho de 1896 (meses, em geral, de grande acréscimo no carregamento), muito pouco volume procurou os navios. O produto transportado em maior quantidade era o sal.

Os navios tinham capacidade de transportar um volume de carga muito maior do que o tráfego real. Por isso, estavam sempre ancorados no porto de Juazeiro dois ou mais à espera de carregamento, sem gerar receita, mas incidindo nos ônus inevitáveis.

Pelo modificação contratual firmada em 25 de outubro de 1898 com o governo, a empresa passou a ficar obrigada a efetuar duas viagens mensais entre os portos de Juazeiro e Pirapora, em vez de uma determinada no seu contrato então vigente.

As antigas barcas, que desde longos anos vinham fazendo o transporte no São Francisco e afluentes, sempre foram sérias concorrentes dos vapores, pois existiam provavelmente mais de trezentas e trabalhavam a custo baixo. A concorrência das barcas era apenas quanto ao transporte de cargas. No transporte de passageiros não existia concorrência.

No que se refere a acidentes, o primeiro naufrágio de navio no rio São Francisco ocorreu no dia 6 de maio de 1897. Naufragou o vapor *São Francisco*. O outro naufrágio que ocorreu com navio da empresa, no século XIX, foi o do *Rodrigo Silva* no dia 25 de abril de 1898.

3.3 A desobstrução do rio São Francisco e o imperativo histórico

Sem desobstrução não há navegação. E o Médio São Francisco necessitava de desobstrução na parte encachoeirada desde o alto da cachoeira do Sobradinho-BA até Jatobá-PE, de maneira a permitir o estabelecimento da navegação a vapor nesse trecho.

Se a desobstrução principiasse a partir da cachoeira do Sobradinho, as transações mercantis fluiriam através da via férrea de Juazeiro a Salvador, favorecendo principalmente a província da Bahia, em prejuízo de Pernambuco, Sergipe e Alagoas. Se a desobstrução iniciasse a partir de

Jatobá-PE, toda a produção do Vale do São Francisco haveria de escoar mediante a ferrovia de Paulo Afonso e a navegação do Baixo São Francisco, beneficiando, sobretudo, Pernambuco, Sergipe e Alagoas. Examinado o assunto, o Ministério da Agricultura resolveu que a desobstrução deveria começar do alto da cachoeira de Sobradinho.

Como competia ao governo central as obras de desobstrução do São Francisco desde o alto da cachoeira do Sobradinho-BA até Jatobá-PE, foi criada em 10 de março de 1883 a Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco, que se encarregou dessa desobstrução até novembro de 1896.

Desde fevereiro de 1896, já estava aberta ao tráfego toda a linha da ferrovia de Salvador a Juazeiro. Esse e outros motivos de ordem técnica levaram o Ministério da Viação a entender que não deveriam continuar os trabalhos no trecho compreendido de Boa Vista-PE até Jatobá-PE e a autorizar, em junho de 1896, concentrar-se o trabalho unicamente em Sobradinho. Recomendou que o canal do Sobradinho deveria tornar-se francamente navegável em todas as estações, realizando os trabalhos acima daquela cachoeira que garantissem a navegação a vapor de Pirapora-MG a Juazeiro-BA nos meses da mais rigorosa estiagem. Apesar da aparência exclusivamente técnica, esta decisão continha raízes, significações e conseqüências muito mais amplas. Vejamos o quadro resumidamente.

A navegação a vapor tinha por finalidade principal ampliar as relações mercantis entre as regiões do Vale do São Francisco e os grandes centros produtores ou consumidores estrangeiros e nacionais.

A organização econômica do Brasil colonial e imperial teve por objetivo essencial produzir os gêneros tropicais de alto valor de venda (açúcar, tabaco, algodão e café) destinados a abastecer o mercado da Europa. O porto de Salvador, Bahia, por processo natural, logo se transformou em praça de comércio intermediadora das transações de compra e venda entre o mercado europeu e partes dos mercados nacionais do litoral e do interior do país. O empório de Salvador exercia o domínio sobre as transações mercantis do Médio São Francisco, além de intermediá-las. A inauguração da ferrovia Salvador a Juazeiro em fevereiro de 1896 veio reforçar enormemente essa dominação.

A praça de Salvador (e por via de conseqüência o estado da Bahia) sempre agiu com grande vigor para manter a dominância sobre o comércio da região são-franciscana. Ora, para que a praça de Salvador pudesse manter a dominação sobre o comércio do Médio São Francisco era indispensável que o fluxo mercantil escoasse pela ferrovia Juazeiro—Salvador. A possibilidade de as mercadorias tomarem a direção da estrada de ferro de Paulo Afonso representava ameaça inaceitável para a Bahia. Essa estrada de ferro só podia existir para exercer a função de conectora do comércio do Médio com o Baixo São Francisco. A carreira de Paulo Afonso beneficiaria,

sobretudo, o entreposto mercantil de Recife em detrimento de Salvador. Por isso, a Bahia se opôs com tenacidade à estrada de ferro de Paulo Afonso.

Portanto, não foram razões de ordem técnica que verdadeiramente determinaram a suspensão dos trabalhos de desobstrução do rio pela Comissão de Melhoramentos a jusante de Juazeiro-BA, mas a necessidade histórica imperiosa de consolidar, definitivamente, a antiga e constante dominação da praça mercantil de Salvador. Pelo mesmo motivo, a Bahia também se opôs, com vigor, às estradas de ferro Dom Pedro II, Recife ao São Francisco e Bahia-Minas.

Com esse quadro em mente, é fácil perceber que coube à Empresa Viação do Brasil — ao realizar o transporte, com regularidade, de passageiros e cargas de Pirapora até Juazeiro — ser o instrumento da consolidação da dominação do comércio do rio São Francisco pela empório mercantil de Salvador.

3.4 *Navegação a vapor dos rios Grande e Corrente*

Ao amparo da Lei nº 72, de 24-8-1894, o estado da Bahia e a Empresa Viação do Brasil firmaram o contrato de 29-9-1894, modificando o instrumento contratual de 24-3-1891. O governo baiano concedeu a subvenção anual de 60:000\$000 durante 15 anos a serem pagos em prestações mensais pela navegação a vapor dos rios Grande e Corrente, afluentes do São Francisco. A empresa era obrigada a fazer três viagens redondas, no mínimo, a cada mês.

Em decorrência do referido contrato de 29-9-1894, inaugurou-se no dia 23 de março de 1895, na cidade da Barra-BA, a navegação a vapor daqueles rios. As receitas auferidas nos rios Grande e Corrente eram diminutas, muitas vezes insuficientes para cobrir até mesmo o custo do combustível. Gerava prejuízo, portanto, mesmo computando a subvenção concedida pelos cofres estaduais. A empresa solicitou a rescisão, que foi concedida em 8-4-1896, e a anulação contratual veio liberá-la de um compromisso que lhe causou grande prejuízo financeiro.

Entretanto, o governo baiano voltou mais tarde, ainda no século XIX, a transferir para a companhia a incumbência de trafegar os rios Grande e Corrente. Para isso, vendeu-lhe três navios, uma lancha a vapor, oficinas e outros materiais.

4.0 **Liquidação**

4.1 *As dívidas em debêntures*

Sob a denominação de Banco Viação do Brasil, a sociedade comercial de que tratamos fez duas emissões de debêntures na importância total de Rs 5.000:000\$000 (cinco mil contos de réis), divididas em 50.000 títulos no valor nominal de Rs 100\$000 (cem mil-réis) cada um, juros de 7%

ao ano e amortização de 1% anual. Na época, debênture denominava-se também obrigação ao portador.

Em 12 de setembro de 1890, foi efetuada a primeira emissão no valor de Rs 3.000:000\$000, em 30.000 títulos de Rs 100\$000 cada um, numerados de 1 a 30.000.

Na assembléia geral extraordinária de 6 de setembro de 1890, reuniram-se acionistas representando mais de dois terços do capital social, para a finalidade especial de resolver sobre a reorganização da sociedade anônima, com maior desenvolvimento de serviços e ampliação de operações, com conseqüente reforma dos estatutos. O projeto de reforma estatutária foi formulado pela diretoria e aprovado pelo conselho fiscal. Conforme resolvido na reunião, a Companhia Viação Central do Brasil reorganizou-se e passou a denominar-se Banco Viação do Brasil. Em conseqüência do proposto pelos administradores, todos os acionistas aprovaram em causa própria mediante votação que eles, acionistas, receberiam por grupo de cinco ações três debêntures, e, como o capital social era constituído de 50.000 ações, foram emitidas 30.000 debêntures. Este bônus realizado em debêntures corresponderia ao valor acrescido e resultante das concessões e contratos da sociedade comercial. Mas a ata da reunião não explicitou nem tornou claro o que era esse “valor acrescido”, nem a que concessões e contratos se referia o artigo 47 dos novos estatutos, que autorizava a emissão das debêntures. Também não houve estimação por peritos do valor de acréscimo atribuído aos contratos e concessões. A validade dessa emissão veio mais tarde a ser contestada nos tribunais, porque debênture é normalmente um título de crédito representativo de empréstimo obtido por uma sociedade anônima junto ao público, quando a companhia não pode ou não deseja captar recursos financeiros através de aumento do capital social ou de empréstimo na rede bancária. No caso em pauta, como os acionistas não fizeram empréstimo em moeda algum à sociedade, porquanto as debêntures foram emitidas a título de bonificação acionária, a emissão foi acimada de inválida.

Segundo impresso na debênture, o Banco Viação do Brasil pagará ao portador do título de obrigação em moeda corrente a quantia de Rs 100\$000, mediante sorteio; e, enquanto não for ele resgatado, remunerará os juros em prestações semestrais de Rs 3\$500 cada uma, na primeira quinzena de março e setembro de cada ano. Os semestres para o cálculo dos juros decorriam de setembro a fevereiro e de março a agosto, respectivamente. Constavam do título sessenta cupons, no valor de Rs 3\$500 cada, pagáveis de março de 1891 até março de 1916. Na debênture estava registrado que se tratava da série única de 30.000 títulos. A amortização mínima seria na razão anual de 1%, sempre pelo valor par (Rs 100\$000) e mediante sorteio anunciado pela imprensa.

O artigo 32 do Decreto nº 164, de 1890, estabelecia que era permitido às sociedades anônimas contrair empréstimos em dinheiro emitindo debêntures para esse fim. A importância de tais empréstimos não podia exceder o valor do fundo social na sua totalidade. As obrigações tinham

por fiança todo o ativo e bens da sociedade, preferindo a quaisquer outros títulos de dívida. No caso de liquidação da sociedade, os portadores das debêntures receberiam a sua importância antes de quaisquer outros credores; e só depois de recolhidas todas elas, ou depositado o valor das que faltassem, seriam pagos os demais credores na ordem das outras preferências. Esta última hipótese veio a se concretizar, pois a sociedade anônima entrou em processo de liquidação judicial em dezembro de 1902.

Como vimos, o Banco Viação do Brasil assumiu o ônus de pagar a seus acionistas o elevado montante anual de Rs 210:000\$, em duas parcelas de Rs 105:000\$, desembolsáveis em março e setembro de cada ano. Se considerarmos que, em setembro de 1890, ele não recebera ainda qualquer receita originária quer de frete de carga quer de passagem, nem quantia alguma do governo federal, pois a subvenção somente começou a ser paga após o início da navegação a vapor realizada com regularidade, ou seja, janeiro de 1894, concluímos que teria de cobrir todas as suas despesas com receitas oriundas de lucros nas operações bancárias que viesse, no futuro, a realizar.

O banco pagou juros desta emissão, nos meses de março e setembro dos anos de 1891 e 1892, na cifra de Rs 286:731\$500. Mais tarde, a contar dos juros pagáveis em março de 1893, as diretorias recusaram-se a efetuar o pagamento alegando que os títulos seriam nulos.

A segunda emissão foi de 20.000 debêntures no valor nominal de 100\$000, numeradas de 30.001 a 50.000, e montante de 2.000:000\$000 (dois mil contos de réis), feita em 30 de junho de 1892, com base no artigo 39 dos estatutos que naquele tempo vigoravam. Da mesma forma que na emissão anterior, os juros eram de sete por cento ao ano em parcelas semestrais de Rs 3\$500 cada uma, pagáveis na primeira quinzena de setembro e março, contando-se os semestres de março a agosto e de setembro a fevereiro, respectivamente. O pagamento dos juros deveria se estender até março de 1916, conforme previsto na cartela. Das 20.000 debêntures emitidas, apenas 10.000 foram efetivamente vendidas para o público e postas em circulação, ficando as restantes em carteira.

A diretoria resolvera contrair, por meio de debêntures, um empréstimo de 2.000:000\$000, por acreditar ser inútil apelar naquele momento para uma nova chamada de capital social, pois nas circunstâncias angustiosas da praça do Rio de Janeiro raríssimos acionistas fariam a entrada anunciada, já que vivíamos a debacle do Encilhamento.

Entrou, efetivamente, para os cofres da sociedade de que tratamos, proveniente dessa segunda emissão feita em 30-6-1892, apenas a quantia de Rs 100:000\$000, referentes a 10.000 debêntures, vendidas a preços unitários muito baixos de 9\$000, 8\$000, 14\$000 e 18\$000 cada título.

Ora, se aplicarmos ao valor nominal Rs 1.000:000\$ (relativo às 10.000 debêntures de fato postas em circulação) a taxa de juros de 7% ao ano, encontraremos que no muito curto período de um ano e meio, somente, a instituição terá de pagar de juros Rs 105:000\$ sobre as suas debêntures

em contrapartida aos minguidos Rs 100:000\$ que efetivamente ingressaram em caixa. Como os juros das debêntures eram para ser pagos até março de 1916, podemos perceber com facilidade o endividamento desproporcional a que a sociedade se sujeitou, se comparado com o ingresso obtido.

Da primeira emissão, ela pagou os juros durante dois anos, isto é, nos meses de março e setembro dos anos de 1891 e de 1892. Da segunda emissão, pagou os juros a contar de 30 de junho de 1892 até dezembro do mesmo ano. Entretanto, em março de 1893 e daquela data em diante, a diretoria recusou-se a efetuar o pagamento dos juros.

A terceira emissão de debêntures pela Empresa Viação do Brasil ocorreu como fruto de um acordo de recomposição de dívida com os antigos debenturistas de 1890 e 1892. Conforme o manifesto de emissão de debêntures de 7 de agosto de 1896 e de acordo com o escrito no corpo do título de crédito, a empresa estava levando a efeito nos termos do Decreto nº 177-A, de 15-9-1893, uma emissão de debêntures para a conversão de títulos de igual natureza e consolidação de sua dívida. Esta emissão é de 60.000 títulos do valor nominal de 50\$000 cada um, totalizando Rs 3.000:000\$000. O juro será de cinco por cento ao ano, em prestações semestrais de Rs 1\$250 na primeira quinzena de março e setembro de cada ano, a começar de janeiro de 1898. Para compensar aos debenturistas pelos juros vencidos, e não pagos, assim como pelos a vencer até 31 de dezembro de 1897, a companhia deu-lhes uma ação integralizada de 100\$000 por grupo de dez debêntures.

Após a nova emissão de 1896, a empresa passou a argumentar que o aludido acordo seria obrigatório também para os debenturistas que não tivessem participado daquela concordata, e se dizia desobrigada de pagar juros dos títulos antigos. Entretanto, alguns debenturistas estranhos ao acordo não aceitaram tal interpretação e entraram com ações judiciais para recebimento dos juros e do principal, com conseqüências mortais para a companhia.

4.2 *Situação financeira*

A situação financeira da Empresa Viação do Brasil desde a constituição até a liquidação forçada, ou seja, desde junho de 1889 até dezembro de 1902, era, de regra, precária. Raros e curtos são os períodos de tempo em que a situação financeira permanece razoável. A empresa operou durante uma época de grande instabilidade econômica e financeira, que vai do Encilhamento até a política restritiva de Campos Sales.

Na data mesma de sua constituição, 15-6-1889, os débitos já superavam os recebimentos. O ano social de 1892 foi de amarga provança. Para salvar a empresa de inevitável liquidação, foi-lhe necessário não apenas vender grande quantidade das debêntures que tinha em carteira, mas também obter empréstimos em diversas instituições de crédito, quer mediante caução de títulos, quer por desconto de letras, sujeitando-se nos dois casos ao pagamento de elevadas comissões e altos juros.

Para conseguir tais recursos, a diretoria sacou e endossou os títulos respectivos na importância de Rs 720:265\$100. No transcorrer daquele ano, a história da companhia podia ser resumida numa só frase: a luta pela existência.

Com a abertura oficial do tráfego em janeiro de 1894, passou a empresa a auferir do governo federal a subvenção anual de 150:000\$, em parcelas de 12:500\$ mensais. Entretanto, a subvenção era recebida, de fato, pelo Banco da República do Brasil, em decorrência de ter feito o empréstimo de 130:000\$.

Em abril de 1894, a empresa continuava lutando com a escassez de recursos pecuniários. Conforme deliberado pela assembléia geral extraordinária de 1º-6-1894, a companhia contraiu no Banco da República do Brasil empréstimo no valor de Rs 107:569\$190. Essa dívida e outra anterior totalizavam Rs 1.100:000\$000. A companhia e o Banco da República convencionaram que os débitos antigos fossem liquidados. A empresa reconheceu-se devedora ao estabelecimento bancário da quantia citada de Rs 1.100:000\$000 e se obrigou a pagar o principal no prazo de um ano, a contar de 14-6-1894, mediante o juro de 7% ao ano. Para segurança e garantia quer do principal, quer dos juros, o Banco da República recebia do governo federal a subvenção concedida à empresa em remuneração dos serviços de navegação.

Foi de grande provação o período decorrido de junho de 1895 a julho de 1896. O Banco da República e os portadores de debêntures entraram em acordo com a empresa para reduzir-lhe a dívida a 3.000:000\$. Antes dessa operação, realizada definitivamente em fins de 1896, a dívida totalizava 8.227:460\$130, imediatamente cobráveis.

No ano social de 1897 a empresa conseguiu pagar todas suas dívidas, motivo por que não se vê no balanço patrimonial daquele ano qualquer compromisso a pagar. Em junho de 1898, seu estado financeiro podia ser considerado satisfatório. No ano de 1898 pagou os compromissos financeiros normalmente e não contraiu novas obrigações.

Em 1900, a empresa sofria os efeitos da crise financeira que abalava o Brasil e da seca que, há três anos, devastava o interior da Bahia e entorpecia o comércio do Médio São Francisco. De repente, diminuiu muito a carga, e os vapores ficaram ociosos. A falta de cargas gerou a diminuição da receita no segundo semestre; a despesa superou os recebimentos, constituindo-se o déficit comercial. Até maio de 1901, o movimento comercial no São Francisco nem mesmo ficou estável, piorou. Os bancos da Bahia suspenderam pagamentos, não existia moeda suficiente para as transações comerciais, e as mercadorias das margens do São Francisco permaneciam em poder dos produtores sem possibilidade de serem vendidas. A crise bancária que irrompeu em setembro de 1900 repercutiu em todos os estados do Brasil e causou dificuldades à companhia no cumprimento de obrigações financeiras certas e inadiáveis. A crise econômica e comercial por que atravessava o país gerou a diminuição do número de passageiros e cargas em toda a região do Médio São

Francisco com o conseqüente declínio na receita, a qual no ano de 1901 foi insuficiente para cobrir as despesas de custeio. A crise era geral. Quase todas as empresas brasileiras de transporte sofriam com a escassez de cargas, e o tráfego tinha reduzido. A paralisação das viagens esteve prestes a ocorrer mais de uma vez causada pela falta de recursos monetários, quer para comprar gêneros alimentícios destinados a abastecer os navios a sair do porto de Juazeiro, quer para pagar os tripulantes dos vapores e os operários das oficinas, que, com os salários atrasados, ameaçavam greve.

A empresa fora atingida pelos efeitos da crise que explodira em setembro de 1900 e ainda perduravam. A brusca diminuição dos recebimentos desequilibrou completamente a situação financeira. A própria sobrevivência da empresa estava, em maio de 1902, gravemente ameaçada, porque lhe faltava a condição primeira de manutenção: — a renda oriunda do transporte de cargas e passageiros. O fim era inevitável.

4.3 *Liquidação forçada*

No dia 9 de dezembro de 1902 foi decretada a liquidação forçada da Empresa Viação do Brasil pelo juiz José Luiz de Bulhões Pedreira, da Câmara Comercial pertencente ao Tribunal Civil e Criminal do Rio de Janeiro.

O processo de liquidação forçada tinha por finalidade básica reunir os bens da devedora, vendê-los todos em hasta pública e pagar aos credores, mas não implicava, necessariamente, a extinção da sociedade.

O estado da Bahia foi nomeado um dos síndicos da liquidanda. Além de seu acionista, era o grande credor da empresa, pois possuía 65,15% dos créditos totais em debêntures. Depois, o estado da Bahia se transformou no proprietário de todo o acervo da companhia e, por isso, dono da navegação a vapor no rio São Francisco, ao arrematar a totalidade do patrimônio da empresa no leilão de 5 de setembro de 1903.

A administração da companhia estava a cargo dos síndicos, e a navegação a vapor do rio São Francisco continuou normalmente, sem interrupção.

5.0 Conclusão

5.1 *Outrora e hoje*

A ênfase deste trabalho circunscreve-se à história da empresa de navegação durante o Século XIX. Entretanto, é importante sabermos também como se prolongou, no futuro, a obra pioneira da Empresa Viação do Brasil. O serviço de navegação teve continuidade até os tempos atuais ou interrompeu, foi extinto e nada nos legou?

Para responder a essa pergunta, daremos uma vista de olhos muito geral e ligeira, mas que permitirá a visão panorâmica do sucedido até os dias atuais. Poderemos então explicitar a conclusão e a síntese que nossa exposição impõe.

Os fatos relacionados à empresa até setembro de 1903 já foram por nós narrados, motivo por que não os repetiremos. Pelo Decreto nº 5.212, de 10-5-1904, o presidente da República transferiu para a Empresa Viação do São Francisco a concessão de que era cessionária a Empresa Viação do Brasil para a navegação a vapor do São Francisco.

O governador da Bahia no quadriênio de 28-5-1904 a 28-5-1908 desejava que a navegação do São Francisco e afluentes fosse feita diretamente pelo próprio estado. Por isso, realizou a encampação da empresa ao transferir para o domínio e posse do estado da Bahia o acervo da Empresa Viação do São Francisco. O estado assumiu a responsabilidade pelo tráfego, com o objetivo de melhorar o serviço da navegação a vapor. Pelo Decreto nº 5.915, de 6-3-1906, o presidente da República transferiu para a Bahia a concessão de que era cessionária a Empresa Viação do São Francisco.

A partir de então a navegação passou a ser realizada ora diretamente pelo governo da Bahia, assumindo o estado a responsabilidade direta pelo serviço, ora mediante o sistema de arrendamento. No arrendamento, o governo firmava contrato com um particular. O arrendatário recebia os navios, o material e as dependências que se achavam em uso pela Empresa Viação do São Francisco. O arrendamento incluía todo o material flutuante e acessórios, depósitos, oficinas, edifícios, escritórios e demais dependências daquela empresa e quaisquer móveis ou imóveis a ela pertencentes. Em contrapartida, o contratante pagava pelo preço do arrendamento uma quota proporcional à receita total que auferisse. O estado da Bahia não transferia o contrato de 23-6-1888 e suas alterações posteriores para o arrendatário, mas este obrigava-se a cumprir as condições impostas ao governo baiano por aqueles instrumentos contratuais.

Finalmente, foi constituída em 24-1-1963 a Companhia de Navegação do São Francisco-FRANAVE. A Lei nº 2.599, de 13-9-1955, havia autorizado o governo federal a organizar uma sociedade anônima com o objetivo de exploração do tráfego do São Francisco. Constituiu-se como sociedade de economia mista em que os principais acionistas eram a União Federal, os estados de

Minas Gerais e da Bahia, mediante a incorporação dos acervos da Companhia Indústria e Viação de Pirapora, Empresa Fluvial Ltda, Navegação Mineira do São Francisco e Viação Baiana do São Francisco.

Dentre os diversos bens incorporados constantes do laudo de 9-1-1963 apresentado pelos três peritos na reunião de constituição da sociedade, era, naquela data, propriedade do governo da Bahia e havia, com certeza absoluta, outrora pertencido à Empresa Viação do Brasil o navio *Jansen Melo*, antigamente denominado *Alves Linhares*, construído em 1895 nos estaleiros da Yarrow & Co., da Inglaterra. É quase totalmente certo que as alvarengas *Barreiras*, antes de nome *Quinta*, construída em 1893, no mesmo estaleiro acima citado; *Paraíba*, antes chamada *Oitava*, e *Nona*, ambas construídas em 1891 pelos armadores Albyr & MacMillan Ltd., da Inglaterra, também pertenceram à Empresa Viação do Brasil. É bastante provável que outros bens como terrenos, edifícios, máquinas, armazéns, móveis, utensílios, ferramentas, outrora de propriedade da Empresa Viação do Brasil foram também incorporados ao acervo da companhia fundada em 1963, atualmente encarregada da navegação do São Francisco.

Do exposto, vemos que, sob o aspecto patrimonial, a Companhia de Navegação do São Francisco-FRANAVE é sucessora da Empresa Viação do Brasil, fundada em 15 de junho de 1889.

Em síntese, podemos concluir que a obra da Empresa Viação do Brasil não foi inútil, nem se extinguiu; ao contrário: — seus efeitos são duradouros e permanecem ainda nos dias presentes. Durante várias décadas seus navios-gaiola singraram as águas do São Francisco e afluentes, transportando a população e permeando as relações comerciais e pessoais. O material flutuante, oficinas, equipamentos, utensílios, em resumo, o acervo da empresa foi utilizado ao longo dos anos na navegação da bacia do São Francisco, inclusive com a navegação realizada direta ou indiretamente pelo estado da Bahia. Agora, nos alvares do século XXI, que são empreendidos esforços para revitalizar a hidrovia no São Francisco, nosso olhar deve estar fito nos tempos heróicos de 1889 para buscarmos, ali, o exemplo histórico da Empresa Viação do Brasil, que realizou a navegação regular, cômoda e segura do rio São Francisco, não obstante as condições fossem muito mais adversas do que as atuais.

6.0 Referências Bibliográficas

- Matta Machado, Fernando da. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002, 434 p.
- Empresa Viação do Brasil. Relatórios apresentados à assembléia geral dos acionistas nos anos de 1893 a 1902.
- Empresa Viação do Brasil. *Contratos sobre a navegação do rio das Velhas e do Alto S. Francisco*. Contrato de 23 de junho de 1888 e contrato de 25 de fevereiro de 1893. Rio de Janeiro: Soares & Niemeyer, 1897. 15 p. (Consultar no Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha-SDM, Rio de Janeiro, sob referência F, A 387.30981, E 55 V.)
- Brasil. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório apresentado ao chefe do Governo Provisório por Francisco Glicério e Raimundo Teixeira Belford Roxo. Ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. p. 61-62.
- Bahia. Presidência do estado. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Exmo. Sr. Dr. Severino Vieira governador do estado em 11 de abril de 1901. Bahia: Tipografia e Encadernação do “Diário da Bahia”, 1901. 11 abr. 1901. p. 18.
- Bahia. Presidência do estado. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do estado da Bahia na abertura da segunda sessão ordinária da oitava legislatura pelo Dr. José Marcelino de Souza, governador do estado. Bahia: Oficinas do “Diário da Bahia”, 1906. p. 37-39.
- Brasil. Arquivo Nacional. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Contrato de 23 de junho de 1888. 4B-16, livro de contratos, p. 69-74.
- Brasil. Arquivo Nacional. Junta Comercial do Rio de Janeiro. Companhia Viação Central do Brasil. Atas das assembléias gerais de 8 e 15 de junho de 1889. Livro 31, Registro 718, Ano 1889.
- Brasil. Arquivo Nacional. Corte de Apelação. Processo nº 2.847. Maço 82, registro 505, ano 1891.
- Brasil. Arquivo Nacional. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Diretoria Geral da Indústria (1897-1909). Contratos. Dezembro de 1892 a novembro de 1898. Contrato de 25 de outubro de 1898. 4B 500, p. 148-149.
- Brasil. Arquivo Nacional. Corte de Apelação. Juízo da Câmara Comercial do Tribunal Civil e Criminal. Processo de assinatura de dez dias. Apelação nº 1.149. Empresa Viação do Brasil e Domingos Ferreira de Araújo Seára. Registro nº 339, caixa 250, ano 1895.
- Brasil. Arquivo Nacional. Corte de Apelação. Juízo da Câmara Comercial do Tribunal Civil e Criminal. Processo de assinatura de dez dias. Apelação nº 2.258. Empresa Viação do Brasil e Joaquim Vieira de Moura. Registro nº 399, maço 3.062, ano 1902.

- Brasil. Arquivo Nacional. Corte de Apelação. Juízo da Câmara Comercial do Tribunal Civil e Criminal. Ação ordinária. Apelação nº 1.057. Empresa Viação do Brasil e Banco Comercial Construtor. Registro nº 304, maço 248, ano 1894.
- Brasil. Arquivo Nacional. Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento de Administração. Dissolve a Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco. 1897. 4B 227, maço 53, processo sem número.
- Brasil. Arquivo Nacional. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco (1883 a 1896). 5F 564, pasta 145, doc. nº 5.
- Brasil. Arquivo Nacional. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco (1883 a 1896). 5F 564, pasta 145, doc. nº 25.
- Navegação a vapor no rio S. Francisco e seus afluentes*. Revista Trimestral do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Bahia, ano I, v. I, nº 2, p. 247-253, dez. 1894.
- A navegação dos afluentes do rio S. Francisco*. Revista Trimestral do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Bahia, ano II, v. II, nº 3, p. 275-279, mar. 1895.
- Companhia Viação Central do Brasil. O Paiz, Rio de Janeiro, 28 set. 1889. p. 2, c. 3.
- Companhia Viação Central do Brasil. O Paiz, Rio de Janeiro, 1 out. 1889. p. 3, c. 2-3.
- Companhia Viação Central do Brasil. O Paiz, Rio de Janeiro, 31 ago. 1890. p. 4, c. 2.
- Reforma dos estatutos da Companhia Viação Central do Brasil, reorganizada sob a nova denominação Banco Viação do Brasil. O Paiz, Rio de Janeiro, 14 set. 1890. p. 5, c. 1-5.
- Companhia Viação Central do Brasil. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 11 abr. 1890. p. 3, c. 4-5 e 10 jun. 1890. O Paiz, Rio de Janeiro, 12 abr. 1890. p. 4, c. 1-4.
- Navegação a vapor da bacia de São Francisco. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 10 set. 1892. p. 1, c. 6-7.
- Navegação do rio S. Francisco. Relatório apresentado ao governo do estado da Bahia em 29 de maio de 1893 por Camerino Teixeira de Freitas, engenheiro-fiscal da empresa de navegação dos afluentes do rio S. Francisco, que correm no mesmo estado. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 9 jul. 1893. p. 5, c. 5-7.
- Empresa Viação do Brasil. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 1 jun. 1898. p. 4, c. 6-7.
- Banco Viação do Brasil. Ata da assembléia geral ordinária de 30 de abril de 1892. D.O.U., 7 maio 1892. p. 1.903-1.904.
- Banco Viação do Brasil. Ata da assembléia geral extraordinária de 13 de janeiro de 1893. D.O.U., 20 jan. 1893.
- Portaria de 3 de outubro de 1895. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. D.O.U., 4 out. 1895. p. 6.956.

Tribunal Civil e Criminal. Câmara Comercial. Edital de citação de 2 de setembro de 1903 aos credores da liquidação forçada da Empresa Viação do Brasil. D.O.U., ano XLII, nº 208, 4 set. 1903. p. 4.077-4.078.

Junta Comercial do Rio de Janeiro. Companhia de Navegação do São Francisco-FRANAVE. Laudo de Avaliação de 9 de janeiro de 1963.