

**O RIO DE JANEIRO E AS PRIMEIRAS LINHAS TRANSATLÂNTICAS DE PAQUETES A VAPOR:
1850-1860**

ALMIR CHAIBAN EL-KAREH
UFF-UERJ

O quadro comparativo do montante das letras de câmbio tiradas sobre Londres, a França e Hamburgo, nos anos de 1848 a 1854, pode nos dar uma idéia razoável da importância, para a praça do Rio de Janeiro, do estabelecimento de comunicações regulares com a Europa:¹

	LONDRES	FRANÇA	HAMBURGO
1848	£. 2.124.000	FF 4.200.000	MB 2.100.000
1849	£. 3.125.000	FF 4.500.000	MB 1.800.000
1850	£. 3.800.000	FF 5.100.000	MB 3.700.000
1851	£. 4.100.000	FF 8.650.000	MB 4.750.000
1852	£. 3.600.000	FF 9.100.000	MB 5.250.000
1853	£. 4.025.000	FF 11.900.000	MB 6.470.000
1854	£. 4.900.000	FF 14.600.000	MB 8.050.000

Por sua vez, o exame da renda da alfândega do Rio, desde 1835, indica de uma maneira muito clara o desenvolvimento progressivo do comércio da capital do Império. Ela passou de 3.583 contos, naquela data, para 8.043 contos em 1845, e 13.077 contos em 1855. No entanto, ainda que o local da alfândega houvesse consideravelmente aumentado², suas dimensões ainda estavam longe de corresponder às necessidades, sempre crescentes, da importação, à medida que o porto ganhava sensivelmente em importância: o número e a tonelage dos navios registrados em 1855 havia aumentado em 30% em relação a 1835! E da mesma forma que a navegação de longo curso³, a

¹ Quadro comparativo do montante das letras de câmbio tiradas sobre Londres, França e Hamburgo, de 1848 a 1854. Correspondance Consulaire et Commerciale du Ministère des Affaires Etrangères français (doravante CC) Rio N° 33 de 06/06/1855, pp. 290-291.

² As obras de reforma e alargamento do cais da Alfândega do porto do Rio de Janeiro se iniciaram em 1854, sob a direção do engenheiro inglês Neate, e se estenderam por toda a década. Em 1857, foi apresentado, pelo engenheiro Law, um novo projeto, complementar, de cais e docas.

Brasil, Ministério do Império e do Interior, Relatórios (doravante RMII) de 1854 a 1859.

³ Navegação de Longo Curso Estrangeira

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

RMII, Relatório de 1857.

cabotagem também progredia.⁴E o emprego do vapor nesta navegação crescia de ano para ano: em 1845, 239 navios a vapor aportaram no Rio, e 431 dez anos depois.⁵

No início da década de 1850, a navegação na capital do Império era bastante intensa. As companhias de navegação que aí atuavam formavam três categorias diferentes. Uma primeira categoria constituída de diversas companhias nacionais que realizavam o comércio no interior da baía e com localidades próximas; uma segunda categoria formada de diversas outras companhias, também nacionais, que serviam alguns pontos da costa, mais distantes, e os principais pontos do litoral brasileiro; enfim, uma companhia estrangeira a vapor, a das Índias Ocidentais, tendo por objeto o serviço entre o Rio e o exterior. Havia, no entanto, outras já projetadas com este mesmo fim, mas que ainda não estavam em atividade. O vapor vinha diminuir de metade o tempo de travessia entre a Europa e o Brasil, e esta aproximação, que permitia os capitais europeus vigiar mais eficazmente os negócios financeiros e industriais onde pudesse vir a se investir, “não podia senão determinar da sua parte um afluxo de capitais e de braços ali onde o dinheiro e o trabalho produziam mais do que em outras partes.”⁶

Com efeito, em 1848, o governo britânico, através de sua legação no Rio de Janeiro, comunicava haver recebido uma proposta de estabelecimento de uma linha de correios por meio de paquetes movidos a vapor e à hélice, que reduziria a viagem entre a Inglaterra e a Corte de 100 para 60 dias aproximadamente. E propunha ao governo imperial a participar da empresa, sob o pretexto de assegurar-lhe mais regularidade e perfeição, subsidiando-a com um terço das despesas dos paquetes, ou seja, 6.500 libras, e isentando-a dos direitos e despesas de porto, recebendo em retribuição uma terça parte da renda proveniente do porte das malas.⁷

Diante da recusa do governo brasileiro a esta proposta, a legação britânica, através de uma nota datada do dia 22 de abril de 1849, comunicava que o governo inglês havia contratado os serviços postais com a Companhia Real Britânica de Paquetes a Vapor, e insistia na obtenção de certas facilidades portuárias e, sobretudo, na isenção de direitos alfandegários sobre o carvão para o

⁴ A navegação de cabotagem passou de 1.920 navios com 115.117 tonéis em 1835, para 2.602 navios com 168.872 tonéis em 1845, e 3.058 navios com 318.229 tonéis em 1855. Sendo que nos cinco anos decorridos de 1850 a 1854, a média foi de 2.390 navios com 230.228 tonéis

RMI, Relatórios de 1835, 1845 e 1855.

⁵ CC Rio N° 64 de 28/01/1856, pp. 382-383.

⁶ CC Rio s.n. de 09/08/1851, pp. 116-117.

⁷ Brasil, Ministro das Relações Exteriores, Relatório (doravante RMRE), “Acordo entre o governo imperial e o de S.M. Britânica regulando o serviço dos paquetes a vapor”, 1850, p. 21.

uso de seus navios, já que o governo brasileiro não subsidiaria a empresa.⁸ Finalmente, tais facilidades portuárias e a isenção dos direitos sobre o carvão para o uso dos paquetes da companhia foram autorizadas por um prazo de dez anos pelo Decreto n° 591 de 05 de maio de 1850.⁹ No entanto, somente em abril do ano seguinte foi retificado o acordo celebrado pelos dois governos para regular definitivamente o serviço da correspondência oficial e particular entre o Brasil e a Inglaterra, consolidando a posição da companhia inglesa no Brasil.¹⁰

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

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

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

Assim, para que estivessem ao abrigo de qualquer atraso por parte da alfândega, por qualquer pretexto que fosse, como pagamento de direitos, contribuições ou multas, o agente da companhia inglesa era reconhecido como representante dos comandantes dos vapores junto às autoridades

⁸ Idem, Nota do governo imperial à legação britânica de 13/01/1849, p. 22.

Idem, Nota da legação britânica ao governo imperial de 22/04/1849, p. 23.

⁹ Idem, Decreto n° 591 de 1850, p. 25.

¹⁰ Idem, Paquetes de vapor e Correio, p. 30.

brasileiras, salvo no caso em que esta concessão lhe fosse retirada por falta de pagamento de suas dívidas.

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

Não havia, no Rio de Janeiro, nenhuma taxa de pilotagem, de sinalização, de cais, de pilotagem na barra, de amarração e de bacia. O montante das taxas a pagar pelos paquetes a vapor, que na realidade era mínimo, devia ser pago imediatamente, da mesma maneira que qualquer outro navio mercante, uma vez que pelo Artigo 12 da Convenção de 12 de janeiro de 1853¹¹ eram especialmente assimilados aos navios mercantes.

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

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

A contabilidade entre a companhia e a administração brasileira era muito simples. Com efeito, como já foi dito, as poucas taxas cobradas à companhia inglesa eram pagas de imediato, e a direção dos correios brasileiros pagava à companhia, no final de cada mês, o montante das despesas

¹¹ RMII 1860, p. 159.

com o transporte da correspondência do mês. As cartas vindas da Inglaterra pagavam duzentos réis por onça, e as de outras proveniências pagavam duzentos e quarenta réis. Cada pacote remetia aos correios do Rio de Janeiro de 1.000 a 1.500 onças de cartas vindas da Europa e cerca de 600 onças de cartas de Pernambuco e da Bahia.

Como a Companhia Real Britânica não construía, no Rio, nenhum cais nem desembarcadouro, seus navios estacionavam, desde sua entrada na baía, perto da ilha das Enxadas e aí permaneciam durante toda a sua estadia no porto. Suas mercadorias eram transportadas em saveiros diretamente à alfândega. E os passageiros aí desembarcados se dirigiam à cidade em canoas. E quando os vapores da companhia tinham necessidade de reparações, eram levados de ordinário ao Estaleiro de Ponta d'Areia, em Niterói, que empregava muitos operários ingleses. Fora isto, a administração brasileira estava sempre pronta a atender com presteza às necessidades da marinha estrangeira, qualquer que fosse ela, e o Arsenal de Marinha do Rio estava sempre a postos para levar sua ajuda¹².

Quanto ao seu aprovisionamento, a companhia inglesa comprava diretamente o carvão da Inglaterra¹³, que era transportado por navios por ela fretados e consignados ao cônsul inglês. Como já foi dito, nenhuma taxa recaía sobre o carvão, que era armazenado, no Rio, em dois depósitos, alugados à companhia por cinco contos de réis ao ano, na ilha das Enxadas, próxima à extremidade do porto. E o proprietário destes depósitos se obrigara, junto à companhia, a descarregar e armazenar neles todo o carvão que ela recebesse à razão de setecentos réis por tonel de 70 arrobas, que equivalia a aproximadamente 1.026 kg. Ele se comprometia, também, a abastecer os seus paquetes com todo o carvão necessário à razão de oitocentos réis por tonel de igual capacidade. O que elevava

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

¹³ O preço do carvão se elevava muito no Rio de Janeiro a partir do início do ano de 1852. Esta alta dos preços se devia, principalmente, ao aumento dos salários dos marinheiros e dos fretes na Europa causado pelo perigo da febre amarela à qual, acreditava-se então, estavam particularmente expostas as tripulações dos navios carvoeiros. Este fato podia ser avaliado considerando os preços das compras feitas pelos navios da marinha militar francesa. O tonel de 1.000 kg que fora comprado por cinquenta francos em abril de 1852, ou seja, cerca de dezesseis mil réis, custou cento e vinte francos em junho do mesmo ano, ou seja, cerca de quarenta mil réis. Portanto, um aumento de mais de 300%, como pode ser constatado nas cifras abaixo:

Os preços do tonel de 1.000 kg de 1850 a 1853 em francos :

06/02/1850 : 47F05c
 25/09/1850 : 48F38c
 25/01/1851 : 54F24c
 10/12/1851 : 52F94c
 04/02/1852 : 50F00c
 29/06/1852 : 120F00c
 20/07/1852 : 125F73c

CC Rio s.n. de 12/08/1853, p. 388.

a cerca de sete contos de réis, por ano, o total das despesas relativas com o descarregamento e o carregamento de carvão.

Era, portanto, nestas condições que a Companhia Real Britânica fazia dois serviços: um entre o Rio e a Europa, utilizando três navios, cada um com uma força de 450 cavalos vapor; e o outro entre o Rio e Buenos Aires, utilizando um só navio com uma força de 150 cavalos vapor.¹⁴

O serviço entre o Rio e a Europa tinha lugar da maneira seguinte: no dia 9 de cada mês, um navio partia de Southampton com escala em Lisboa, Madeira, Tenerife, São Vicente, Pernambuco e Bahia, e chegava regularmente vinte oito a trinta dias depois de sua partida ao Rio, ou seja, no dia 5 do mês seguinte. Este mesmo navio repartia do Rio seis ou sete dias após sua chegada, refazendo as mesmas escalas, e alcançava Southampton trinta a trinta e dois dias depois.¹⁵

Quanto ao serviço entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, tratava-se apenas de um complemento do anterior. O navio reservado para esta linha ficava estacionado basicamente em Buenos Aires, de onde partia por volta do dia 30 de cada mês, e depois de fazer escala em Montevideú, chegava ao Rio dois ou três dias antes do embarque do vapor de Southampton. Repartindo do Rio, também dois ou três dias depois de sua chegada, com direção a Buenos Aires, passando de novo por Montevideú.¹⁶

O sucesso da linha de Southampton, que ao se estabelecer calculara que iria ter em média dezessete passageiros por viagem, e já transportava de noventa a cem passageiros, além do fato de que só o frete das mercadorias cobria largamente todas as despesas da travessia, logo atraiu outros concorrentes¹⁷. Com efeito, novas linhas de vapores foram estabelecidas a partir de 1852; e a todas elas seriam aplicadas, como um direito comum, as vantagens conseguidas pela primeira.

Foi o caso da Empresa Luso-Brasileira, formada na cidade do Porto por comerciantes portugueses e brasileiros, que estabeleceu uma linha entre Lisboa e o Rio, fazendo escalas em Madeira, São Vicente, Pernambuco e Bahia.¹⁸ Apesar desta linha dispor de um só navio, as primeiras viagens por ela efetuadas tiveram, a julgar pelo grande número de passageiros,

¹⁴ Os navios destinados ao Rio de Janeiro eram o “Tyne” (de ferro), o “Avon” e o “Tamar”. A Buenos Aires era destinado o “Camilla” (de ferro). Almanak Laemmert, 1859, Suplemento, p. 177.

¹⁵ Segundo o horário publicado pela companhia no Almanak Laemmert, seus navios repartiam do Rio também no dia 9 do mês e alcançavam Southampton no dia 5 do mês seguinte. Idem, ibidem, p. 176.

¹⁶ Idem, ibidem, p. 176.

¹⁷ CC Rio N° 5 de 14/10/1852, p. 244.

¹⁸ Ela iniciou seus serviços apenas com o vapor “Dona Maria II” e deveria, em breve, contar com um outro, o navio “D. Pedro II”. Idem, ibidem, p. 365.

transportados nas primeiras viagens, muito sucesso¹⁹. Mas, se era entre Portugal e o Brasil que havia o maior movimento de viajantes, e era em Lisboa onde os *steamers* ingleses embarcavam o maior número deles, em contrapartida, o volume de mercadorias transportadas era ainda muito pequeno e pouco compensador. Isto se explicava pelo fato de que a principal exportação portuguesa consistia de vinhos, que não exigiam uma navegação rápida, e não de mercadorias que pagavam um frete elevado.²⁰

Aliás, o comércio europeu, agora habituado a terminar rapidamente suas operações por meio de estradas-de-ferro e de navios a vapor, empregava cada dia mais esta última via para as suas relações com o Brasil. Todos os artigos de novidade, em geral, todos os de pequeno volume, tendiam a tomar o caminho dos paquetes a vapor. Quanto aos passageiros, o vapor era sempre preferido por causa da vantagem imensa que apresentava sobre a navegação à vela, que era a chegada no dia fixo.

O anúncio do estabelecimento de uma linha francesa, a Companhia de Navegação Mista Paquetes a vapor Marselha-Rio²¹, foi acolhido com alegria no Brasil.²² Esta linha foi estabelecida pela companhia dos irmãos L. Arnaud e Touache, negociantes de Marselha. Sem subvenção do governo francês, ela só contava com as perspectivas proporcionadas pela extensão das relações do Brasil com o sul da França e com o Mediterrâneo.

Tudo parecia contribuir para o seu êxito: a empresa parecia fiável e bem organizada, seus navios confortáveis, econômicos no que concernia ao gasto de combustível, por serem mistos a vapor e à vela, e de tonelagem adequada à expectativa do comércio que deveria desenvolver com o Mediterrâneo. Na verdade, a Espanha, a Itália, a Suíça, Trieste, Constantinopla e todo o levante realizavam um intercâmbio comercial muito diversificado com o Brasil, que tendia a crescer, e que a linha de Marselha pretendia atrair para si. Assim como ela pretendia, também, atrair a emigração numerosa destes países.

Foi escolhido para inaugura-la o navio misto, “L’Avenir”, com a capacidade de 1.200 tonéis e um motor de cento e cinquenta cavalos-vapor, podendo funcionar com uma quantidade

¹⁹ O fundo social desta companhia devia ser de 500 contos de réis, representado por 2.500 ações de 200 mil réis cada. As 1.200 ações, destinados à Bahia e a Pernambuco, tendo sido compradas no espaço de três dias, a direção resolveu aumentar o fundo social primitivo.

CC Rio N° 10 de 03/12/1852, p. 266.

²⁰ CC Rio N° 5 de 14/10/1852, p. 246.

²¹ Almanak Laemmert, 1854, p. 308.

²² O desejo de se ligar a França ao Brasil pela navegação a vapor remontava ao ano de 1843, quando em 23 de fevereiro era aprovado o parecer das Sessões reunidas da Fazenda e dos Negócios Exteriores do Conselho de Estado sobre a proposta feita por Sua Majestade o Rei dos Franceses do estabelecimento de uma linha de Paquetes a Vapor entre o Império e a França. Brasil, Atas do Conselho de Estado, v. 3, Brasília, Senado Federal, 1978, p. 30.

relativamente pequena de carvão. Tendo largado de Marselha no dia 25 de novembro de 1853, para organizar o serviço da linha mensal por navios desta natureza, com escalas em Barcelona, Málaga, Lisboa, Tenerife, Pernambuco e Bahia²³, só chegou ao Rio no dia 9 de fevereiro! Este longo atraso lançou sobre a empresa uma espécie de descrédito, que só cessou quando sua causa se tornou conhecida: o “L’Avenir” fora vítima de incidentes técnicos em sua hélice. Primeiro, perto da Bahia e, depois, no momento de ancorar no Rio. E apesar de haver deixado este porto no dia 15 de março, com sua capacidade de passageiros e mercadorias quase completa, nem por isso, esta primeira viagem, por conta dos atrasos e das despesas imprevistas, obteve o sucesso esperado²⁴.

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

Quanto às complicações burocráticas, de todos sem dúvida alguma o mais grave inconveniente, para serem sanadas só dependiam da boa vontade das autoridades locais. E esta boa vontade, no que dizia respeito à alfândega do Rio, que era de um rigorismo excepcional, não faltou e ela foi clemente com todos os vapores da companhia francesa, dando-lhes o mesmo tratamento dado aos vapores da linha de Southampton²⁵. E ainda lhes concedeu a permissão para ancorar perto dos grandes armazéns situados na extremidade do porto, os trapiches da Saúde.

Entretanto, apesar de todas estas concessões, a inauguração do serviço mensal regular da companhia francesa teve de ser adiada, pois o “Avenir”, que devia ser expedido pela terceira vez ao Brasil, depois da vinda de um segundo navio que o sucedera nesta linha, foi fretado pelo governo francês e enviado ao Oriente, teatro da guerra dos Bálcãs. Este adiamento prejudicou ainda mais a companhia marselhesa, que viu diminuir sua esfera de ação, já que a colônia portuguesa no Brasil

²³ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, p. 11; CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 90.

²⁴ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, pp. 11-12; CC Rio N° 9 de 10/04/1854, pp. 89-90.

²⁵ CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 89.

utilizava prioritariamente a linha de seu país, e as linhas inglesas redobram em energia e atividade a fim de minimizar sua concorrência.²⁶

Como que para amargar ainda mais este mau desempenho da linha marselhesa, a linha de Southampton prosseguia suas viagens com uma pontualidade notável, já que não sofrera nenhum acidente sério, e suas travessias sempre realizadas com sucesso e suas operações sempre lucrativas: seus navios partiam repletos de carga e de passageiros, apesar do número de seus passageiros haver diminuído com a concorrência da linha de Liverpool, recentemente criada. Por isso mesmo, dizia-se que ela tudo faria para continuar ocupando o lugar de primeira importância que detinha, fosse transportando correspondência e notícias ou passageiros e mercadorias. E, se fosse necessário, caso a concorrência se acirrasse, ela dobraria seu serviço, fazendo duas viagens por mês. Neste caso, a metade destes vapores iria se destinar exclusivamente ao transporte das correspondências e de passageiros, que era o seu fim precípua, e a outra metade ao de mercadorias. Razão pela qual os primeiros seriam regulados para a marcha, de maneira a obter a média de travessia mais curta, entre dezoito e vinte dias!

Quanto à linha de paquetes a vapor entre Liverpool, o Brasil e o Rio da Prata da Companhia Sul-Americana e Geral de Navegação a vapor, apesar da crença de que seu estabelecimento fosse pouco provável por causa da concorrência da de Southampton, ela debutou de maneira brilhante ainda em agosto de 1853. Seus navios partiam daquela cidade no dia 24 de cada mês, com direção ao Rio de Janeiro, onde chegava no dia 21, tocando em Lisboa, Madeira, Pernambuco e Bahia. E repartiam com direção ao porto de origem no dia 1º do mês.²⁷ Suas travessias foram notavelmente rápidas: vinte e quatro dias ao todo, incluindo as paradas. Ela iniciara suas atividades com cinco vapores e logo passou a empregar sete.²⁸ Sua linha foi prolongada do Rio até Montevideu, em direção a quem partia um vapor no dia 24, retornando no dia 7 do mês seguinte. O vapor “Plata” fazia a ligação entre o Rio e a capital uruguaia, enquanto o vapor “Argentina” fazia a carreira entre Montevideu e Buenos Aires.²⁹

No entanto, as condições de exploração desta linha eram pouco favoráveis e era duvidoso que pudesse resistir por muito tempo, pois o frete de retorno faltava e ela não recebia subvenção do

²⁶ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, p. 12; CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 90; CC Rio N° 33 de 06/06/1854, p. 290.

²⁷ Almanak Laemmert, 1855, p. 364.

²⁸ Tratava-se dos vapores “Lusitânia”, “Imperador”, “Bahama”, “Plata”, “Menai” e mais dois outros, em construção.

CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 88.

²⁹ Almanak Laemmert, 1854, p. 307.

governo britânico, como sua rival de Southampton. Dizia-se mesmo que ela já havia tentado, sem sucesso, fundir-se com esta última.³⁰ Além disso, sofrera duas catástrofes ainda no ano de sua inauguração: dois de seus vapores se perderam, um em La Plata, outro na Mancha, à saída de Liverpool. E, quando tudo levava a crer que iria renunciar à luta, ela se reergueu, substituiu os vapores perdidos e continuou a funcionar.³¹ Mas não por muito tempo. Incapaz de suportar a concorrência de sua conterrânea, não pôde subsistir sem subvenção, sem suficiente frete e, muito menos, sem suficiente número de passageiros para a volta, e encerrou suas atividades durante o ano de 1855, quando somente duas linhas de navios a vapor, uma inglesa e outra portuguesa, continuavam ligando o Brasil à Europa.³²

A Companhia Luso-Brasileira prosperava graças aos numerosos passageiros que ela atraía. Ela era a preferida dos portugueses, muito numerosos no Brasil, que viam nela o elo entre sua pátria e o país que haviam escolhido para perpetuar suas tradições. Mas uma gestão viável da empresa não podia se contentar apenas com esta preferência, tanto mais que a sua organização deixava ainda muito a desejar, já que a sua frota reduzida, contando agora com dois navios, não lhe dava condições de entreter um serviço regular. Para atingir o nível desejável de regularidade, seria preciso um terceiro navio. E ainda mesmo que seu serviço fosse regular e mensal, sua receita só seria satisfatória se contasse com a ajuda de um navio auxiliar que ligasse Lisboa aos grandes portos europeus de saída de emigrantes da Europa Central e, sobretudo, a um dos portos franceses do Atlântico. Em outras palavras, era preciso que ela viesse a ocupar o espaço deixado pela linha de Marselha.

Na verdade, o Brasil expedia uma quantidade considerável de seus produtos para Constantinopla e o Levante; e, em sentido inverso, a Itália, a Espanha, a Suíça, a parte da Alemanha que tinha sua saída por Trieste, a Argélia e toda a costa do Mediterrâneo entretinham uma forte corrente de emigração em direção ao Brasil.³³ E como o serviço a bordo de seus excelentes vapores era correto e os seus muito numerosos passageiros só podiam elogiar o tratamento que recebiam, ela pôde continuar resistindo à implacável concorrência da Companhia Real Britânica.³⁴

Quanto a esta última, seguia imbatível com seus navios luxuosos e de belas proporções. No entanto, a celeridade continuava sendo seu maior trunfo. E os ingleses não se deixavam vencer neste ponto. Por outro lado, ela cobrava fretes baratos para as mercadorias de retorno, o que tornava a

³⁰ CC Rio N° 5 de 13/02/1854, pp. 12-13.

³¹ CC Rio N° 9 de 10/04/1854, p. 89.

³² CC Rio N° 64 de 28/01/1856, p. 384.

³³ CC Rio N° 55 de 04/10/1855, p. 336.

³⁴ CC Rio N° 68 de 10/03/1856, p. 406.

concorrência de qualquer companhia debutante muito penosa e uma subvenção governamental necessária, senão indispensável.³⁵

Portanto, com os meios poderosos de que dispunham e acostumados como estavam, há quase cinqüenta anos, a servir o Brasil em suas relações postais com a Europa, sem nunca ter dado lugar a qualquer tipo de crítica séria, eles se esforçavam a não desmerecer esta fama de prontidão, regularidade e exatidão quase irrepreensível que compensava, ou pelo menos suavizava, as queixas acrimoniosas dos seus passageiros que reclamavam, unanimemente, da comida ruim e dos vinhos detestáveis que, ainda por cima, eram obrigados a pagar à parte, sem contar a falta de qualificação do pessoal do serviço, pois que as camareiras só falavam inglês e eram pouco amáveis e atenciosas para com os passageiros.³⁶

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

Além do mais, aos olhos dos brasileiros, eram de tal monta os serviços prestados pela linha regular de Southampton para o desenvolvimento do comércio exterior do Brasil, e muito especialmente para a regularidade do serviço postal, que a própria Inglaterra acabou se beneficiando com isso: recuperando, junto à sociedade brasileira, seu prestígio, muito abalado e notavelmente diminuído em consequência de sua política de repressão ao tráfico negroiro.³⁷

Por isso mesmo, o governo brasileiro, não estava disposto a conceder vantagens especiais, e menos ainda uma subvenção, a qualquer nova linha transatlântica, a menos que com isso obtivesse uma outra ligação regular mensal, que não coincidisse com as datas da linha de Southampton, de tal

³⁵ CC Rio N° 79 de 30/07/1856, pp. 493-495.

³⁶ CC Rio N° 5 de 14/10/1852, p. 247.

CC Rio N° 65 de 04/02/1856, p. 387.

Na verdade, em todas as companhias, a roupa de cama e todas as demais despesas a bordo, e às vezes até o vinho de mesa, estavam incluídas no preço da passagem. Mas todas excluíaam os vinhos finos e outras bebidas espirituosas, além das águas minerais, as quais não era permitido aos passageiros levar a bordo.

³⁷ CC Rio N° 51 de 04/10/1855, p. 335.

forma que o Brasil se beneficiasse de uma ligação bimensal. E a suscetibilidade dos brasileiros os levava naturalmente a desejar que, de preferência, um novo serviço transatlântico não fosse feito por outra companhia inglesa, a fim de dever o menos possível a uma só nação. Esta exigência estava de acordo com a opinião pública brasileira e já se manifestava na imprensa.³⁸

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

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

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

Aliás, a ausência de uma tal subvenção fora a principal causa do desfavor completo com o qual foi recebido um outro projeto de navegação a vapor, desta feita entre Hamburgo, na Alemanha, e o Rio de Janeiro. As ações desta companhia não encontraram compradores: os possíveis interessados tendo-se recusado a subscreve-las nestas condições. E nem os ardentes esforços da imprensa em favor deste projeto conseguiram vencer a frieza deles a este respeito.³⁹

³⁸ CC Rio N° 51 de 04/10/1855, p. 334.

³⁹ CC Rio N° 61 de 10/01/1856, pp. 374-375; CC Rio N° 65 de 04/02/1856, p.387.

E, portanto, esta linha tinha tudo para ser bem sucedida, uma vez que as relações entre o Brasil e a Alemanha, já importantes, progrediam cada vez mais, e se faziam em grande parte pelas cidades hanseáticas; e a emigração alemã, que se avolumava, se realizava quase toda a partir destas cidades.⁴⁰

Duas outras linhas haviam sido projetadas. Uma partindo de Gênova para Montevidéu, tocando em Marselha, Barcelona, Málaga, Cádiz, Funchal nas ilhas Madeiras, Santa Cruz de Tenerife, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. O governo sardo parecia confiar neste empreendimento, pois lhe havia concedido uma subvenção de trinta mil francos por viagem, cerca de dez contos de réis. A outra, da Antuérpia na Bélgica, estava menos protegida. O governo belga não lhe concedera senão trezentos e trinta mil francos, cerca de dez mil contos de réis, como subsídio total a ser repartido num certo número de anos.⁴¹

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

Tudo isso só fazia aumentar o espanto, o desapontamento e um certo mal estar na comunidade francesa do Rio de Janeiro, diante do fato de que, para ir confortavelmente do Brasil à França, fosse ainda preciso passar pela Inglaterra! Sobretudo porque a França se havia aproveitado, talvez mais do que qualquer outra nação, das ligações transatlânticas a vapor estabelecidas pelos outros países, para aumentar sua influência comercial.⁴²

É fácil compreender porque as notícias chegadas pelos jornais franceses, trazidos ao Rio pelo vapor de Southampton, no dia 26 de março de 1856, foram saudadas com muito entusiasmo pela colônia francesa da Corte. Elas anunciavam que a firma lionsa Gauthier Frères & Cia. estava

⁴⁰ CC Rio N° 79 de 30/07/1856, p. 496.

⁴¹ CC Rio N° 51 de 04/10/1855, p. 336.

⁴² CC Rio N° 68 de 10/03/1856, p. 407.

estabelecendo uma linha de navios a vapor entre o Havre e o Rio, e que o serviço ia começar imediatamente, devendo seu primeiro navio deixar o porto francês ainda no dia 22 de fevereiro⁴³. Fora esta, aliás, a estratégia montada pela importante firma de Lião para forçar, a seu favor, a decisão do governo francês, cuja subvenção era solicitada por diversos pretendentes, inclusive sua rival, já estabelecida, a “L’Union des Chargeurs”.

Seus vapores destinados à linha do Brasil eram novos, fabricados na Inglaterra, com a capacidade de dois mil tonéis e com máquinas de quinhentos cavalos-vapor. Eles deviam tocar, em seu trajeto, Lisboa, Cabo Verde, Pernambuco e a Bahia. E deviam partir do Havre todo dia 22 de cada mês, de maneira alternada: o “Cadix” em fevereiro, o “Lyonnais” em março, o “Franc-Comtois” em abril e de novo o “Cadix” em maio.⁴⁴

No entanto, além da concorrência das linhas inglesa e portuguesa já estabelecidas, a nova linha francesa tinha, ainda, que se ver com o mau humor da companhia de navios à vela “L’Union des Chargeurs”, que tinha fracassado em seus esforços para obter o privilégio de concessão desta linha. Seu representante, encarregado da colocação de suas ações no Rio de Janeiro, chegara mesmo a ameaçar, caso sua companhia não se tornasse concessionária da nova linha, em transformar seus já bem conhecidos *clippers* em navios à hélice e efetuar o trajeto do Havre ao Rio sem escala. Como a “L’Union des Chargeurs” era composta dos mais ricos negociantes franceses no Rio, que tinham, por assim dizer, o monopólio do carregamento de retorno para a França, ainda que ela não estivesse em condição de ganhar a concorrência com a companhia lionesa, se suas ameaças se concretizassem, ela poderia prejudicá-la muito.⁴⁵

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

A fim de atenuar a repercussões negativas deste mau resultado, sobretudo quando o desagradável precedente do “Avenir” ainda pesava na memória da população da Corte, a firma

⁴³ É interessante notar que, apesar da rapidez dos paquetes a vapor, as notícias européias chegavam ao Rio de Janeiro só um mês depois. Neste caso preciso, se não houvesse havido atraso do navio que inaugurou esta linha francesa, ele poderia ter chegado antes da notícia de sua partida!

⁴⁴ O preço da travessia era de 1.100 francos, cerca de 370 mil réis, na primeira classe, e 900 francos, cerca de 300 mil réis, na segunda. Os lençóis e os vinhos estavam compreendidos no preço.

Jornal do Commercio de 07/03/1856, « Linhas a vapor », Editorial, p. 2.

⁴⁵ CC Rio N° 65 de 04/02/1856, p. 386.

Lecompte Pérou & Cia., representante marítima da nova linha francesa, mandou publicar em todos os principais jornais do Rio uma nota explicativa. Nela, o atraso se justificava pelas escalas, em geral, muito demoradas e, especialmente, por dois incidentes: a longa parada de quatro dias em Lisboa, onde tivera que instalar o serviço da companhia e prover-se de carvão; e outra, na Bahia, onde a alfândega não fora prevenida a tempo, pela administração do Rio, das imunidades que deveriam ser dadas à linha francesa, devendo dar prioridade ao desembarque das mercadorias do “Cadix”, em relação aos demais navios mercantes, da mesma forma que se agia em relação aos vapores da linha inglesa. Concluindo, a nota dizia que, tendo-se em conta estes incidentes, a travessia em si havia durado apenas vinte e três dias. O público se satisfez com estas explicações, que foram acompanhadas da promessa feita pelo capitão do “Cadix”, ao cônsul francês no Rio, de que faria tudo para não desmerecer sua companhia frente a sua concorrente inglesa.

Quanto a esta última, sem dúvida alguma, estava disposta a fazer todos os sacrifícios possíveis para impedir, ou pelo menos enterrar, a boa marcha da companhia francesa desde o seu início. Continuava a fazer parte de sua estratégia, caso fosse necessário, a possibilidade de organizar um serviço bimensal que alternaria as escalas, ou então estabelecer um serviço que fizesse o trajeto quase que direto entre Southampton e o Rio, passando apenas por São Vicente para renovar a provisão de carvão, em apenas dezoito ou vinte dias. Coisa que a companhia francesa não poderia realizar nunca.

Entretanto, se por acaso o boato que corria, de que a “L’Union des Chargeurs” iria rivalizar com sua conterrânea fazendo o mesmo percurso entre o Havre e o Rio, se tornasse realidade, aí então a companhia de Southampton não teria muito com o que se preocupar com relação às suas concorrentes francesas.⁴⁶

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

⁴⁶ CC Rio N° 70 de 05/04/1856, pp. 414-416.

Sardegna”, que partira deste porto no dia 20 de outubro, entrara na baía do Rio no dia 10 de novembro, ao mesmo tempo em que o vapor “Le Brésil”, tornava este fracasso ainda mais evidente.

Além dessas linhas, uma outra concorrente britânica se apresentou, oferecendo a ligação também entre Southampton e o Rio, com pequenos navios à hélice. O primeiro deles chegou ao Rio no dia 3 de novembro, tendo feito uma viagem com um tempo de duração bem ruim em comparação com as travessias dos vapores da Companhia Real Inglesa ou mesmo dos paquetes a vapor da companhia do Havre.⁴⁷

O insucesso das linhas francesas, portuguesa e sarda, além da de Liverpool, que se haviam estabelecido até aquela data, deixava a companhia de Southampton sem rival possível.

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

Quanto ao insucesso da linha de Marselha, ele tinha a ver com outras causas. Primeiro, o paquete “La France”, que inaugurara o seu serviço e se incendiara em Salvador, era um magnífico navio. O outro paquete, “Ville de Lyon”, não deixava nada a desejar, e seu mau desempenho, levando trinta e sete dias de viagem, devia ser imputado ao sistema misto de navegação de Tremblay, utilizando o vapor d’água e o éter, que demonstrara não convir às travessias transatlânticas. Com efeito, o “Ville de Lyon”, que desenvolvera inicialmente uma velocidade de treze milhas por hora, se vira de repente privado de seu éter, que se volatilizara em conseqüência das altas temperaturas abaixo da linha do equador, ficando reduzido apenas ao emprego do vapor d’água para prosseguir sua viagem. Portanto, tudo levava a crer que a companhia Arnaud Touache seria obrigada a abandonar tal sistema de navegação.

Desta forma, a existência precária das linhas francesas se explicava, entre outras razões, pela insuficiência da sua força motriz proporcionalmente às dimensões de seus navios, pois seu sistema de hélices era incapaz de enfrentar a velocidade dos vapores à roda da companhia inglesa; e a

⁴⁷ CC Rio N° 92 de 12/11/1856, pp. 39-40.

experiência parecia provar que o sistema misto de Tremblay não era aplicável aos navios que cruzavam a linha do equador.⁴⁸

O primeiro navio a vapor da linha Hamburgo-Rio de Janeiro, o “Teutonia”, construído na Inglaterra, teve como ponto de partida de sua viagem inaugural o porto de Southampton. Com 2.400 tonéis e 350 cavalos-vapor, ele inaugurou brilhantemente o serviço da nova linha. Tendo partido na noite do dia 28 de dezembro, chegou ao Rio no dia 19 de janeiro de 1857, após haver tocado os portos de Lisboa, Pernambuco e Bahia. Havia sido uma bela travessia de trinta e quatro dias. E o mais notável fora que, em apenas três dias, do dia 25 ao dia 28, fizera o trajeto de Southampton a Lisboa, onde permanecera até o dia 31!⁴⁹ O sucesso do “Teutonia” realçava ainda mais o magro resultado dos serviços a vapor franceses, vistos pela opinião pública como definitivamente incapazes de concorrer com a Companhia Real Inglesa.

Em 1857, as linhas a vapor que ainda ligavam a Europa e o Brasil eram as da Inglaterra, Gênova, Hamburgo e a belga.⁵⁰ Esta última, mal havia começado a funcionar, cessou momentaneamente seus trabalhos para empregar seus navios no transporte de tropas inglesas para a Índia. Estas companhias não tinham o mesmo grau de sucesso e, salvo a de Southampton, que já havia dado provas de suas qualidades, todas as demais pareciam, a curto ou médio prazo, condenadas ao fracasso.⁵¹

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

⁴⁸ CC Rio N° 117 de 20/09/1857, pp. 208-209.

⁴⁹ CC Rio N° 97 de 21/01/1857, pp. 66-68.

⁵⁰ A “L’Union des Chargeurs” permanecia com uma linha regular entre o Havre e o Rio de Janeiro, mas servida apenas por paquetes à vela, “doze magníficos *Clippers*”, com duas partidas por mês em cada direção.

Almanak Laemmert, 1862, p. 412.

⁵¹ CC Rio N° 117 de 20/09/1857, pp. 210.

Quanto à Companhia Luso-Brasileira, nem mesmo a preferência da população portuguesa no Brasil, muito numerosa e ligada à sua pátria de origem, conseguira compensar a fraqueza econômica de seu país, onde a falta de capitais a condenava de antemão, e também sucumbiu. Uma nova tentativa de restabelecer esta linha foi ensaiada, em 1859, com a criação da Real Companhia Anglo-Luso-Brasileira. Negociantes ingleses, ajudados por alguns acionistas portugueses, instalaram uma linha de navios à hélice com bandeira portuguesa, tendo seu centro em Lisboa e seus pontos extremos na Inglaterra e no Rio de Janeiro. Mas seu sucesso era duvidoso.⁵²

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

Ligações mais freqüentes com as diferentes praças européias, mais do que desejáveis, eram essenciais à economia do Império, pois o contato regular dos bancos e dos negociantes brasileiros com seus correspondentes estrangeiros servia de regulador do câmbio, moderando as flutuações das suas taxas. Daí a posição brasileira favorável à abertura de outras linhas internacionais de navegação a vapor, e a concessão que fez à Companhia de Serviços Marítimos das Messageries Impériales, da cidade francesa de Bordéus, das mesmas facilidades, favores e isenções concedidos à Companhia Real Britânica, e nas mesmas condições, no que dizia respeito ao serviço postal.⁵³

O Brasil só podia se beneficiar com este fluxo de informações, de mercadorias e de passageiros, especialmente de imigrantes europeus, que estreitava seus vínculos com o mercado mundial e, ao mesmo tempo, dava ao poder imperial os meios reais de governabilidade em seu extenso território.

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

⁵² Seu nome aparece na lista de companhias de navegação a vapor no Almanak Laemmert de 1860, mas não é mencionado no ano seguinte, quando a linha de Southampton passa a se denominar simplesmente de Real Companhia de Paquetes a vapor. Almanak Laemmert, 1861, p. 457.

⁵³ RMII, 1860, p. 158.

Almanak Laemmert, 1862, p. 411.

ordem de coisas imprimiu aos negócios, as novas expectativas que criou, o estímulo que deu aos deslocamentos de pessoas e capitais.⁵⁴

⁵⁴ CC Rio N° 16 de 17/04/1852, p. 183-185.