



A CONTROVERSA

FIGURA DE MAUÁ



ROBERTO MINADEO

Doutor em Engenharia de Produção (COPPE/UFRJ).

Mestre em Administração de Empresas (COPPEAD/UFRJ).

Administrador de Empresas (FEA/USP).

Professor do Mestrado em Administração e Desenvolvimento Empresarial e

diretor da Graduação em Marketing da Universidade Estácio de Sá.

Professor do Mestrado em Gestão Empresarial do Instituto Metodista Bennett.

E-mail: rminadeo@yahoo.com



RESUMO

Ao estudar Mauá, procura-se compreender melhor a economia brasileira no século XIX, nossas raízes empresariais, e a organização social da época. O texto suscita questões relevantes a respeito da cultura empresarial do país, apontando o crescimento e a queda de Mauá. Mais importante do que a própria figura de Mauá e as suas vicissitudes é que o leitor procure posicionar-se sobre o que o levou a crescer e a ruir desse modo – pois podem eventualmente persistir na sociedade os elementos que se fizeram presentes nesses acontecimentos, e importa conhecê-los. Enfim, o texto visa a fornecer elementos para contribuir à compreensão do fenômeno empresarial, do papel do empresário na sociedade, e das complexas relações entre o Governo e a iniciativa privada – temas úteis e atuais na época em que nosso país inicia suas agências de controle sobre setores críticos da atividade econômica.

PALAVRAS-CHAVE

Cultura empresarial, História empresarial, História econômica, Empreendedorismo, Capacitação empreendedora.

ABSTRACT

In order to understand the Brazilian Economy in the Nineteenth century, it is important to study Maua's business role and the social organisation at that time. The article opens up relevant questions in respect to Brazil's business culture which helps to understand the growth and the fall of Maua's business activities. The understanding about the reasons that lead Maua's business to unfold in the way it did is more important than Maua's own image, his personal vicissitudes and difficulties. In other words, the existent elements in the society, at that time, which provoke these problems can persist in nowadays society. Finally, the article aims to contribute to comprehend the business phenomena, the role of both the entrepreneurs in society and the role of the private initiative. These themes are particularly useful as Brazil is creating regulatory agencies to control sectors of the economic activity.

KEYWORDS

Business culture, business history, economic history, entrepreneurship, entrepreneur capability.

1 INTRODUÇÃO

O estudo buscou diversos tipos de fonte, tendo sido uma árdua e espinhosa tarefa fugir das parcialidades apresentadas, à procura dos fatos históricos. Desnecessário dizer que inúmeras informações sobre temas como a atuação de Mauá no Uruguai e como banqueiro estão completamente desconstruídas, sendo difícil localizar alguns elementos seguros. Além disso, destaca-se que as fontes utilizadas não permitiram a obtenção de uma ordenação cronológica mais precisa – apenas possibilitando guias que situem os principais marcos de Mauá.

Outro problema cultural dificulta a obtenção de dados sobre Mauá: trata-se do tabu que cerca qualquer tipo de fracasso nos negócios em nosso país. Mesmo nos dias de hoje, parece inconcebível que uma empresa venha a falir apenas devido à concorrência ou às vicissitudes diversas acarretadas pelo ambiente econômico – vindo sempre na imprensa uma referência sobre a pretensa vida financeira irregular dos controladores do negócio.

A principal preocupação metodológica do texto foi a de descrever a trajetória e as estratégias dos seus principais negócios um a um, de modo a permitir uma análise à luz da realidade empresarial. Ao procurar identificar cada negócio individualmente, esbarrou-se a cada passo em julgamentos globais ou rótulos do tipo “perseguido pelo Imperador” ou “patrono da nossa indústria” – que normalmente acompanham os textos sobre Mauá.

Finalmente, o estudo procurou apresentar um mínimo de informações históricas, para contextualizar a atuação de Mauá, e permitir ao leitor uma compreensão um pouco mais ampla do panorama empresarial da época.

2 INÍCIO DA CARREIRA

João Evangelista de Ávila e Souza casou-se em 1810 com Mariana Batista de Carvalho. Seus filhos foram Guilhermina e Irineu Evangelista de Souza – nascido em 1813. Porém, João Evangelista é assassinado em 1819. Mariana se casou novamente, mas seu novo marido não quis as crianças: antes de 12 anos, Guilhermina se casa, e Irineu vai com um tio ao Rio de Janeiro – onde passa a trabalhar aos nove anos de idade, no negócio de João Rodrigues Pereira de Almeida. Este operava no comércio atacadista e no tráfico de escravos, tendo também sido um dos financiadores de uma fábrica de pólvora – o que trouxe prestígio junto à Família Real.

Pereira de Almeida mudou-se para a Europa, em 1822. Pressionado pelas autoridades brasileiras que, ao entender a viagem como reação à Independência, tornaram indisponíveis os seus bens, retornou ao país, passando por um momento difícil. O maior credor da empresa era um escocês chamado Richard Carruthers – que preferiu uma falência amigável. Com ele ficou Mauá – que somava apenas 15 anos de idade, e um ano como guarda-livros.

Carruthers operava no comércio exterior com a Europa; mas, já em 1936 retorna à Inglaterra, deixando Mauá à frente do negócio, com apenas 22 anos de idade.

Em 1839, a imprensa insinua que Irineu teria acolhido gaúchos foragidos. Diante disso, trouxe a sua casa a mãe e sua sobrinha – sua futura esposa – e foi à Inglaterra visitar Carruthers. Nesse país, Irineu ficou entusiasmado com a indústria. Com Carruthers e José Henry Reynell de Castro, fundou a Carruthers, De Castro & Cia., visando a captar dinheiro no mercado inglês para aplicar em investimentos no Brasil.

Em 1841, ao voltar de sua primeira viagem à Inglaterra, Irineu se casa com a filha de sua irmã, então com 15 anos. Do matrimônio vieram 18 filhos. Ao falecer, Mauá tinha seis filhos vivos e doze netos (Besouchet, 1978:23). Mauá viajou dez vezes à Europa e oito à região do Prata, acompanhado de sua esposa – quase sempre grávida e com filhos pequenos.

Em 1843, expiraram os tratados comerciais com a Inglaterra. No ano seguinte, aprova-se a Lei Alves Branco, que eleva as tarifas de importação de 15% para um valor entre 30% e 60%. Em 1847, cria-se uma isenção para importar matérias-primas. Finalmente, o ministro concede subvenções específicas a algumas empresas, como foi o caso do Estaleiro Ponta da Areia.

3 MAUÁ NA POLÍTICA

Em 1848, o ministro da Justiça, Eusébio de Queiroz, convidou Irineu para a redação do Código de Comércio do Império – que contou com o apoio de um grupo formado pelo próprio Eusébio de Queiroz, o deputado Nabuco de Araújo, o senador José Clemente Pereira, e mais Carvalho Monteiro e Caetano Soares. O Código saiu em 1850 junto com a proibição do tráfico de escravos, e Mauá foi agraciado com a Ordem da Rosa.

Em 1849, Mauá é eleito presidente da Comissão da Praça de Comércio do Rio de Janeiro – mesmo estando sua empresa em liquidação – e recebera do Imperador o Hábito da Ordem de Cristo. Finalmente, Mauá foi eleito deputado em quatro mandatos: 1857-1860, 1861-1864, 1864-1866 e 1872-1875. Renunciou por romper com seu partido, o Liberal. Um líder do partido, Silveira Martins, coloca em dúvida a legitimidade do mandato de Mauá e o desafia a novo pleito. Mauá aceita o desafio, porém, sobre 206 eleitores, perde por 18 votos (Besouchet, 1978:159). Encerra sua carreira política em uma hora crítica, pois os problemas com seu banco poderiam ter sido minorados se ele estivesse no poder.

4 O ESTALEIRO

Em 1846, Mauá adquiriu o Estabelecimento de Fundação e Estaleiro da Ponta de Areia, após ter fechado contrato com o governo para a implantação

do sistema de água do Rio de Janeiro, canalizando-se os rios Maracanã e Andaraí Grande. Além do contrato, o estaleiro obteve empréstimo governamental, a ser pago em onze anos (Besouchet, 1978:41).

De 1850 a 1861, produz 72 navios. Alguns se destinaram à guerra, outros eram de cabotagem, e outros foram para sua própria empresa de navegação amazônica. Em pouco tempo, Mauá obtém sócios, mantendo apenas 40% das ações. Porém, em 1857, houve um incêndio no estaleiro. O Governo o ajudou com um empréstimo de 300 contos. Conforme Mauá fala na sua Exposição aos Credores, houve um erro de sua parte: ao invés de assumir os 500 contos de prejuízos – valor igual à metade do que lucrara com a fábrica – ele tenta dar vida nova ao estaleiro, mesmo sem ser acompanhado pelos sócios. Em 1862, a empresa não tem como pagar a primeira parcela do empréstimo. Mauá propôs simplesmente a entrega do estaleiro, o que o governo não aceita, e Mauá teve de pagar com seus próprios recursos. O estaleiro passa a ser uma simples oficina de consertos e fecha as portas em 1877.

Além do incêndio, o motivo da quebra do estaleiro está no fato de ter ficado restrito à indústria pesada – em grande parte representada por pedidos governamentais. Na falta destes – ou quando os amigos de Mauá não mais estavam no poder –, o estaleiro fica sem clientes.

5 A AVENTURA URUGUAIA

O Uruguai fora conquistado por D. João VI e incorporado ao Brasil. Em 1825, apoiados pela Argentina, os uruguaios lutam pela independência, reconhecida três anos depois. Por duas vezes, os brasileiros lutam na região: contra Rosas e Manuel Oribe, vencidos em 3/2/1852; e em 1864, contra Aguirre – presidente uruguaio que atacara o Brasil.

Nos anos 50, após a invasão da Argentina ao Uruguai, o oeste brasileiro fica prejudicado, pois dependia do transporte fluvial na Bacia do Prata. Assim, para não demonstrar suspeitas de que o Brasil estava metido em um conflito internacional, o governo designa Irineu para agir como financiador do conflito. Apesar da longa série de problemas de Mauá no Uruguai – que forma a maior causa de sua ruína –, existe uma certeza: ele foi convidado pelo Império brasileiro, e este honrou sua palavra para com um de seus aristocratas, que, durante vários anos, fez imensos lucros em um país em guerra.

Parte do auxílio que Montevideú recebia era um empréstimo do governo brasileiro, que arbitrara previamente os juros; Mauá deveria limitar-se à entrega dos recursos. Porém, ele também investiu recursos pessoais, em coisas como bondes, iluminação a gás, e na atividade pastoril. Enfim, Irineu aproveitou a oportunidade do pedido governamental para tirar o máximo proveito. Começa por transformar seu escritório de representação em Montevideú numa mistura de empresa comercial e casa bancária. Em 7/3/1857, o governo do

Uruguai autorizou a transformação de sua casa comercial em banco. Porém, um banco em um país em estado de guerra civil representa um risco sabidamente elevado – tanto que seus sócios o abandonam.

Mauá abriu um banco por sua própria conta, e, quando vieram os problemas, passou a solicitar que seu trabalho fosse reconhecido como uma continuidade do que vinha fazendo – o que não era mais o caso. Mauá começou servindo a um chamado do Imperador, mas, ao sair dos limites contratados, seus riscos se multiplicaram, ele ficou exposto em um país sem o mínimo de tranquilidade política para empreendimentos como bancos ou serviços públicos. Nessa altura, o Imperador nada poderia nem deveria fazer por ele. Mesmo assim, o governo o ajudou: em duas ocasiões o visconde do Rio Branco salvou seu banco, intervindo eficazmente junto ao governo uruguaio, em 1865 (Ganns, 1942:52). O final da aventura uruguaia era previsível, e Mauá foi o único responsável pelo desastre. E o motivo da queda foi o ter-se excedido – um risco tão calculado que seus sócios o haviam deixado.

6 OS BANCOS DE MAUÁ

Em 1851, Mauá funda o Banco do Brasil – estimulado por Monte Alegre, e associado a J. M. Pereira da Silva, Pimenta Bueno e ao Barão Dório Bonito. Em 1853, o ministro da Fazenda promove uma fusão desse negócio com o Banco Comercial, desta vez com o monopólio de emissão. Mauá é convidado a participar da diretoria do novo banco, mas não aceita.

Já no ano seguinte, surge a Mauá, MacGregor & Cia. Mauá consulta o marquês do Paraná – chefe do Governo – pois organizara os estatutos de seu banco de forma *sui generis*, para que o governo não pudesse no futuro vir a intervir arbitrariamente em seu banco. O chefe do Governo gosta tanto, que faz com que seu filho mais velho, seu genro e o pai deste venham a ingressar no novo banco – ao lado de outros 179 sócios (Ganns, 1942:83-84).

Na crise de 1864, o Governo auxilia o banco de Mauá. Na Exposição aos Credores, Mauá afirma que sem esse auxílio sua casa bancária certamente teria sucumbido com as outras. No ano de 1866, a Mauá, MacGregor & Cia. deixa de existir, sendo substituída pelo Banco Mauá & Cia. – que sobrevive até 1878. Os diversos bancos de Mauá chegaram a ter agências em Londres, Manchester, Paris, New York, além de várias cidades do Brasil, Uruguai e Argentina. No entanto, em 1875, devido à crise de seus negócios no Uruguai, o Banco Mauá se torna insolvente. Tratar da quebra de um banco mais de cem anos depois não é uma tarefa tranqüila, pois os dados são raros, contraditórios e confusos. Porém, Besouchet nos auxilia. Sua obra é favorável à figura de Mauá, e dedicada a um dos seus descendentes, porém, às páginas 165 e 166, declara que Mauá fazia empréstimos a todos que acudiam a ele; cita os diários de André Rebouças e Andrés Lamas, com referências a adiantamen-

tos, empréstimos e facilidades de crédito. Acrescenta que o nome de Mauá estava em todas as tómbolas, loterias, e listas de beneficência da Corte. Enfim, um aristocrata de bom coração, porém de duvidosa habilidade para custodiar eficazmente o dinheiro público – o que se espera de um banqueiro.

Mauá inclusive provocou o surgimento de concorrentes: ao lançar no mercado inglês as ações da The Montes Áureos Brazilian Gold Mining Co., para explorar a mina Pirocana, no Maranhão, sua reputação se arranhou, pois a mina não era a maravilha alardeada e atraiu 695 incautos investidores. Em 1862, surgem The London and Brazilian Bank e The London and River Plate Bank para realizar negócios no Brasil. Ambos se fundem em 1923, nascendo o Bank of London and South America – embrião do Lloyds Bank. Além destes, em 1863 surge o English Bank of Rio de Janeiro.

Enfim, Mauá contava com algum talento para a atividade bancária – mais especificamente para um banco de investimentos. Mas, seus bancos faliram pelos seguintes fatores:

- A excessiva dispersão das atividades de Mauá – que não se concentrou na gestão eficiente de um banco.
- A quebra de diversos negócios – inclusive envolvendo sócios que perderam capitais investidos.
- O aumento inaceitável do seu grau de risco ao aceitar montar um banco em um país em guerra, sem a participação de seus sócios.
- Enquanto banqueiro, cometeu erros notáveis, destacando-se os casos abaixo apontados do curtume e das ferrovias São Paulo Railway e Recife-São Francisco.
- Os pontos acima terminaram por arranhar sua reputação. A atividade de banqueiro vive do crédito – algo que é extremamente delicado, pois um pequeno descompasso pode minar a liquidez de um banco.

7 CIA. DE NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS

No início da década de 1850, Irineu foi convidado pelo visconde do Uruguai a montar uma linha de navegação no Amazonas, para que essa área fosse ocupada e, ao mesmo tempo, evitar “uma possível invasão norte-americana”. Patriotismo à parte, o lucro é imediato: do seu estaleiro saíram as embarcações. Em 1852, Mauá criou a Cia. de Navegação a Vapor do Rio Amazonas, com 4.000km de rotas no rio Amazonas, e mais 1.300km no Tocantins e outros rios, com direitos de navegação exclusivos por 30 anos, atendendo ao pedido do Governo; recebeu deste uma subvenção anual de 160 contos de réis pela primeira linha. Além disso, recebeu uma subvenção igual à que fosse concedida pelo governo do Peru pela segunda linha, valor esse que nunca seria inferior a 40 contos anuais. Por exemplo, em 1861, a Cia. de Navegação recebeu nada menos do que 720 contos do governo brasileiro, além de 120

mil pesos do Peru. (Castro Rebello, 1932:21-28) Ganns (1942:74-76) considera excessivos os subsídios anuais de 720 contos sobre o capital de dois mil contos, e compara: a firma de Mauá recebe 720 contos por 66.792 milhas e 268 dias de navegação, enquanto que uma outra recebe 768 contos por 109.152 milhas e 540 dias de navegação – ligando a Corte a Belém do Pará, passando por oito capitais. O autor aponta como possível razão a esse maior subsídio o fato de ser uma linha nova e menos viável economicamente.

Os serviços são transferidos em 1871 à The Amazon River Steam Navigation Co. Ltd., inglesa. Nessa empresa, Mauá não teve prejuízos, e, ao falecer, um filho seu, o comendador Irineu Evangelista de Sousa, casado com a filha do barão de Irapuá, geria esse negócio.

8 CIA. DE GÁS DO RIO DE JANEIRO

Em 1851, Mauá criou a Cia. de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro, que obteve nesse mesmo ano a concessão do serviço por vinte anos, comprometendo-se a instalar 21 milhas de dutos. Mauá fora informado que um proponente havia oferecido cobrar do Governo 31 réis por pé cúbico, e ele ganhou o contrato ao oferecer 27 réis. Na sua Exposição aos Credores, ele considera isso uma concorrência legítima, e que traz economia ao Estado. A primeira área iluminada foi o centro, com os serviços se iniciando em 25/3/1854. Nesse mesmo ano, Mauá realiza lucros na venda de parte do capital. Ou seja, obtém uma concessão mediante seus contatos políticos, e a implementa com os recursos de terceiros – com lucros imediatos. Em 10/10/1864, um forte temporal na cidade destrói grande parte da unidade industrial, e, em 21/2/1865, Mauá vende a empresa à The Rio de Janeiro Gas Co. Ltd. por 1,2 milhões de libras, mantendo 20% das ações (Azevedo, 1969:367-381).

Também nesse caso, Mauá termina tendo um saldo final lucrativo. Nesta empresa, assim como na anterior, pode-se considerar a atividade de Mauá como um banqueiro de investimentos que lança um negócio, e o vende com lucros após estar consolidado. Porém, cabe frisar que ambas companhias são concessões públicas e que foram obtidas sem as necessárias condições de transparência e atendimento ao melhor interesse público.

9 OUTROS EMPREENDIMENTOS DE MAUÁ

- Um rebocador de seu estaleiro deu início à Cia. de Rebocadores da Barra do Rio Grande, firma iniciada por Irineu e comerciantes de sua terra. O próprio Mauá diz que o negócio era deficitário, e que foi vendida ao Governo. Mauá ainda diz que para o Governo foi um bom negócio, pois o barco valia muito. Esquece-se Mauá de falar que se a idéia partiu dele mesmo, e se o negócio apenas trazia prejuízos, o Governo não tinha qual-

quer obrigação em assumi-lo. Finalmente, não fica bem que Mauá fale bem do barco – afinal, foi ele quem o produziu – e se valia tanto assim, porque não era capaz de algo tão trivial como trazer lucros? Afinal, um barco deve prestar serviços que agreguem valor e remunerem o capital investido. Não é possível repassar algo deficitário ao Estado e continuar querendo gozar do favor de governantes e do crédito da população – crédito esse necessário ao desenvolvimento de um Banco.

- Um engenheiro do seu estaleiro, o inglês Thomas Dodgson, projetou um dique flutuante: Mauá se associou a ele para transformar a idéia em uma nova empresa. Segundo sua Exposição aos Credores, a idéia simplesmente não funcionava, Mauá indenizou os demais sócios, absorvendo integralmente os prejuízos. Apesar de uma atitude profundamente nobre, não é fácil de entendê-la: se adivessem lucros, os sócios teriam direito aos dividendos; dado que houve prejuízo, qual o motivo de se devolver o capital aos sócios? Talvez porque os riscos não tivessem sido claramente apresentados quando da chamada de capital.
- Mauá entrou com cerca de um sexto do capital de um curtume que veio a quebrar; além do que investira como sócio, seu banco era credor de uma parcela maior que o próprio capital do curtume. Na Exposição aos Credores, Mauá diz simplesmente que havia uma idéia de monopolizar o mercado de carnes. Surge a dúvida sobre a possibilidade de os interesses públicos estarem sendo lesados por esse monopólio – caso o empreendimento viesse a ser um sucesso.

10 OS ROMÂNTICOS EMPREENDIMENTOS FERROVIÁRIOS DE MAUÁ

Mauá obtém a concessão para uma ferrovia entre a raiz da Serra a Mauá – ao final da Baía da Guanabara. Em sua Exposição aos Credores, diz que escolheu pessoalmente o trecho, e que obteve concessão lateral de cinco léguas ao longo da linha – conforme foi usual no desenvolvimento das ferrovias nos EUA para atrair o interesse dos investidores. O governo também lhe concede por dez anos o privilégio da navegação a vapor da Corte até o porto de Mauá – decreto 987, de 12/6/1852 (Ganns, 1942:58).

Mauá fez uma chamada pública de capital, ficando com 40% das ações, sendo o restante subscrito por seus amigos: barão de Andaraí, visconde de Condeixa, Manoel Correia de Aguiar e Ignácio Tavares. Em 30/4/1854 foram inaugurados os primeiros 15km do que sempre foi alardeado como a primeira ferrovia brasileira, e ele recebeu o título de barão de Mauá. Em 16/12/1856, a ferrovia atinge a raiz da serra. O tráfego era de pouca intensidade, e o empreendimento foi sempre deficitário. Apenas em 1882, a ferrovia criada por Mauá virá a atingir Petrópolis, contornando imensos problemas técnicos para a época.

Mas não foi Mauá quem finalizou a obra de modo a garantir receitas e colher os frutos.

Em 26/7/1856, Mauá pediu a “garantia de juros” à sua ferrovia, algo que passou a ser usual depois de 1852. Basicamente, era uma forma de o Governo garantir um mínimo de retorno sobre o capital investido, com ou sem fluxo na ferrovia. Essa cláusula foi acertadamente negada a Mauá – pois ele já obtivera as cinco léguas laterais. Se não obteve nada com elas ou não as explorou, o Governo não pode ser culpado de nada. Aliás, a cláusula de garantia de juros veio a ser um péssimo negócio para as ferrovias que a aceitaram – justificando, em última instância, a estatização destas empresas.

Na sua Exposição aos Credores, Mauá diz que o chefe do ministério era seu amigo, e contrário a que essa ferrovia recebesse a garantia de juros – pois ganhara uma concessão de sete léguas de cada lado para explorar. Mesmo assim, levou o assunto à Câmara dos Deputados, obtendo aprovação. No Senado, a proposta foi arquivada, tendo alguém dito: “o Estado não é tutor dos particulares; – quem empregou mal seus capitais que os perca”. Curioso é que Mauá cita isso em sua Exposição aos Credores como sendo um ataque à sua pessoa! Além disso, se Mauá assim trata aos amigos, abrindo guerra com eles através da Câmara, não é difícil que se tornassem inimigos. Finalmente, as circunstâncias permitem imaginar que talvez veio a se valer de sua posição de deputado para defender uma causa própria, e que talvez por atuações como essa Mauá tenha vindo a perder sua cadeira.

Mauá e outros sócios ganham em 1856 a concessão de uma ferrovia ligando o porto de Santos à cidade de Jundiá, com 2% de garantia de juros da província e 5% do Império, sobre dois milhões de libras. Além disso, o Império contribuiu com cem mil libras. Algum tempo depois, vende a concessão à São Paulo Railway – que veio a ser o segundo motivo mais importante da sua queda. Mauá financia a construção, no entanto, a empreiteira Roberto Sharp & Filhos faliu, havendo paralisação das obras por vários anos. Falou-se que por ser uma empresa inglesa, os tribunais do Brasil não o ajudaram, mas isso é inaceitável: o que poderia ser feito diante de uma falência? Em outras palavras, de onde saíam os recursos para se remunerar o banqueiro, dado que o empreendimento fracassou? Não será razoável supor que Mauá novamente estava à espera de que o Governo fizesse o ressarcimento? Cabe ainda questionar a sua habilidade enquanto banqueiro, pois no caso de grandes empréstimos parece ser razoável a exigência de garantias e avais. Mauá insistiu na via jurídica, e ainda foi à Inglaterra cobrar a dívida, ouvindo dos tribunais a elegante resposta de que o prazo de prescrição de cinco anos já havia transcorrido. Segundo Ganns (1942:68), as perdas de Mauá nessa ferrovia somam 416 mil libras, em moeda de 1885. Porém, a ferrovia era um projeto viável e entrou em operação em 1870, escoando a maior parte do café brasileiro – porém sem qualquer participação de Mauá.

Segundo a Exposição aos Credores, sendo lançada em Londres as ações

da E.F. Recife-São Francisco, Castro, seu sócio de lá, subscreve uma quantidade de ações acima do possível. Porém, segundo a própria Exposição, Castro recebera as seguintes instruções de Mauá: "Trata-se de levar avante a primeira companhia inglesa para vir construir estradas de ferro no Brasil; não deixe pedra sobre pedra para que o resultado nada deixe a desejar, pois disso dependerá que muitas outras naveguem nas mesmas águas". Castro se limitou a seguir essas instruções. Prossegue Mauá, dizendo que maus empreiteiros terminaram com os recursos existentes, e que o Governo teve de acudir com alguns "milhares de contos". A ferrovia entrou em operação no ano de 1858 – cinco anos após a formação da empresa que adquiriu a concessão original.

Em 1862, Mauá compra do conselheiro Cândido de Oliveira, por 40 contos de réis, a concessão para uma linha de bondes entre o largo da Mãe do Bispo e o morro da Boa Vista. Mauá enfrenta prejuízos em outra empresa de transportes urbanos – na Tijuca – e vende este negócio em 1866 à Botanical Garden's Rail Road – que inaugura a linha em 1868. Na Exposição aos Credores, Mauá diz que é das mais lucrativas empresas da capital. O curioso é que onde Mauá investe, os prejuízos costumam aparecer, e os lucros surgem depois que ele se afasta.

Finalmente, dois empreendimentos nos quais a participação de Mauá é patética:

- Em 1875, um grupo formado por Mauá, William Lloyd, Antonio Pereira Rebouças, capitão Palme e Thomas Cochrane recebe uma concessão para ligar o Paraná ao Mato Grosso. Na Exposição aos Credores, Mauá diz que apenas ele participou dos custos dos estudos, e que nada mais ocorreu nesse empreendimento. Ele tem a coragem de acrescentar que a ferrovia apenas custaria uma sexta parte do que se gastou na Guerra do Paraguai.
- Antonio Pereira Rebouças obtém a concessão para a ligação de Antonina a Curitiba, e solicita auxílio de Mauá para os estudos iniciais. Mauá o ajuda, mas Rebouças vem a falecer.

Em resumo, os principais empreendimentos ferroviários de Mauá tiveram os seguintes resultados:

- A primeira linha de Mauá não liga nada a lugar nenhum; as cinco léguas laterais solicitadas não foram usadas para gerar valor econômico. Finalmente, ao insistir em solicitar um benefício de lei posteriormente criado – a garantia de juros – para esse empreendimento, Mauá arrisca sua reputação e transforma amigos em inimigos.
- Na Santos-Jundiaí, Mauá não era o concessionário mas o banqueiro que emprestou a um empreiteiro que faliu.
- Na Recife-S. Francisco, Mauá comprou mais ações do que poderia, e também teve maus construtores. Porém, seus prejuízos foram minorados pelo auxílio do Governo.
- Gastou recursos em algumas ferrovias nas quais sequer chegou a obter a

concessão, em nome de vagos ideais – dos quais provavelmente esperava cobrar dos seus amigos no Governo.

11 INÍCIO DA DERROCADA

Em 1863, Mauá perde a posição de ponte entre o Brasil e a Inglaterra; vende a Fluminense de Transportes, a empresa de diques, e suas ações na Santos-Jundiaí. Em 1865, Mauá hipotecou seus bens para salvar a MacGregor & Cia. Foi ao Uruguai, e através da pressão exercida pelo governo brasileiro, no dia 17/11/1870, o Banco Mauá volta a operar, 21 meses após o fechamento, e Mauá conseguiu permissão para vender em Londres a companhia de gás de Montevidéu, como já fizera com a do Rio de Janeiro.

Por volta de 1870, Mauá vende em Londres a Cia. de Navegação da Amazônia. Em 1872, recebe a concessão para fazer a instalação de um cabo telegráfico, ligando o Brasil com o resto do mundo – inaugurado dois anos depois, recebendo o título de visconde. Ainda em 1874, fundou a Cia. Agropastoril, no Uruguai; não deixa de ser uma ironia: Mauá – que tanto queria ser industrial – termina por ser bem-sucedido apenas como fazendeiro.

12 FALÊNCIA

Em 1875, seu Banco no Brasil está insolvente e requer uma moratória. Segundo sua Exposição, ele ainda apela ao Tesouro, propondo que o Banco do Brasil lhe libere recursos em troca de ações da Cia. Agrícola Pastoril e Industrial “que valiam pelo menos o dobro”. Mauá tem um prazo legal de três anos para liquidar seus negócios, e a partir de 1878 não mais pode gerir negócios no Brasil, indo à falência.

Os liquidantes da massa falida são homens de sua intimidade: o barão de Irapuá – sogro de dois filhos seus – e o conde de Figueiredo. Cerca de 75% dos credores foram pagos durante o período de concordata e até a reabilitação faltou apenas pagar 6,5% da imensa dívida de 98 mil contos (Ganns, 1942:92-3).

Em 1884, após sair da concordata, retornou a Londres, tentando inutilmente reaver o seu dinheiro da Santos-Jundiaí. Os últimos dias de sua vida foram passados em Petrópolis com os netos. No dia 21 de outubro de 1889 Mauá veio a falecer.

13 CONCLUSÕES

Ao falar de Mauá, costuma-se apresentar o Brasil como um país completamente agrário, e eis que surge Mauá a fazer indústrias, bancos, ferrovias e outros empreendimentos. O estudo desses negócios leva ao reconhecimento

de que Mauá não fazia negócios que se sustentassem pela geração de receitas, obtidas pela agregação de valor aos consumidores. Seu negócio era no atacado, com o Governo bancando suas idéias – muitas vezes simples caprichos.

A contribuição de Mauá ao país foi inegável, atraindo recursos no mercado internacional para investimentos na incipiente infra-estrutura local. Pode-se considerar que a sua atividade enquanto banqueiro era o seu core business.

Ao longo de sua Exposição aos Credores, Mauá se queixa da falta de sócios. Isso é uma injustiça, no início, Mauá obteve associados: no estaleiro, na firma de rebocadores, no seu banco, na sua ferrovia pioneira. Porém, as pessoas ouvem falar de um empreendedor repetidamente mal-sucedido, e, com razão, se tornam receosas. Mauá não sabe atuar com sócios – como fica patente na aventura uruguaia, e no lançamento da Recife-São Francisco. Mauá é um aristocrata – cioso de seus títulos – e não quer dividir seu poder com ninguém.

Finalmente, outra causa de suas quedas é uma certa afoiteza, que não vem acompanhada pela atenção dos passos seguintes, necessários ao sucesso de qualquer empreendimento.

Algumas simplificações falaciosas que são comuns ao se tratar da figura de Mauá:

- Atribuir todos os méritos dos sucessos unicamente a ele, pois não obteve concessões em condições de concorrência pública. E todos seus negócios se iniciaram a partir de suas conexões políticas.
- Atribuir seu fracasso a uma conspiração inglesa – dado que a industrialização no Brasil não interessava àquele país. Ora, justamente de lá vieram os recursos para os empreendimentos de Mauá – inclusive o cabo submarino, feito em uma época em que o apogeu de Mauá era um distante passado.
- Considerar que Mauá nasceu na hora errada. Ora, ele era um aristocrata, e se beneficiou do seu título de nobreza. Na República, ele simplesmente não teria tido as chances que teve.
- Culpar o Governo pelos seus fracassos. Quando o estaleiro pegou fogo, o Governo o ajudou com um empréstimo – aliás, o estaleiro começara com uma encomenda e um empréstimo do Governo. Se Mauá não pôde pagar o segundo empréstimo, também não poderia obrigar o Governo a aceitar um estaleiro como pagamento – como chegou a oferecer. O Governo também o ajudou em uma situação extremamente crítica, intercedendo duas vezes em seu favor junto ao governo de um país em grave crise política.
- Dizer que o sistema social da época tornava simplesmente impossível a tarefa de se procurar constituir uma empresa em geral ou uma indústria em particular.
- Considerar Mauá o pioneiro da industrialização em nosso país.

- Dizer que seus inimigos eram contrários à industrialização do Brasil.
- Dizer que Mauá foi um benfeitor da Pátria. Quando alguém financia gratuitamente os estudos de uma certa ferrovia, está na verdade obrigando a que Governo venha posteriormente a lhe garantir a concessão – junto com alguns recursos. Um empresário não precisa de títulos adicionais para atuar: ao obter seu lucro de modo legítimo, oferecendo produtos que atendam às necessidades dos consumidores, seu papel na sociedade está mais do que justificado. Mauá mistura os papéis: ele é um político a se preocupar com o bem comum, ou para defender no Parlamento os seus próprios interesses?
- Dizer que iniciou a ferrovia no país. A análise dos fatos mostra que sua atuação no setor ferroviário é malsucedida: absolutamente tudo que ele fez nesse campo fracassou – e ele teima em se dizer vítima de maus empreiteiros, dos sócios ingleses e do Governo.
- Dizer que Mauá foi vítima de seus inimigos. Devido à sua forma de atuar, é o próprio Mauá quem cria inimigos desnecessariamente. Quando Mauá vai ao Parlamento solicitar garantia de juros à sua ferrovia pioneira, contrariando o parecer de seu amigo, o que fez ele, senão converter um importante amigo em inimigo? Mauá tanto tinha amigos, que, mesmo estando em notórias dificuldades, lhe é confiado o empreendimento do cabo submarino.
- Mauá foi traído e abandonado pelos sócios. Nada mais falso: o próprio Mauá se separa dos sócios, decidindo uma loucura contra toda razão, como criar um banco em um país que estava em guerra civil. Tendo-se em conta que à época as dificuldades de comunicação e transporte eram imensas, perder um sócio na Inglaterra por esse motivo seria motivo mais que suficiente para desconsiderar – ou até mesmo inverter em parte – essa acusação.

REFERÊNCIAS

- ARCHER, Renato; CROPANI, Ottaviano de Fiore di; DONATO, Arthur João et al. Mauá – Empresário & Político. São Paulo: Bianchi Editores, 1987.
- ANDRADE, Ana Maria Ribeiro de. In: ANAIS DA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS. Anais da Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói: Souto & Cia, 1991.
- AZEVEDO, Moreira de. O Rio de Janeiro, sua História, Monumentos, Homens Notáveis, Usos e Curiosidades, v.II. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira, 1969.
- BESOUCHET, Lídia. Mauá e seu Tempo. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.
- CALDEIRA, Jorge. Mauá, o Empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- CASTRO REBELLO, E. de. Mauá – Restaurando a Verdade. Rio de Janeiro: Editora Universo, 1932.
- FREYRE, Gilberto. Ingleses no Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.
- GANNIS, Cláudio. Visconde de Mauá – Autobiografia. Rio de Janeiro: Zélio Valverde, Livreiro-Editor, 1942.
- Grandes Personalidades da Nossa História. São Paulo: Abril Cultural, 1972.
- TRIGUEIROS, F. dos Santos. Dinheiro no Brasil. Rio de Janeiro: Reper Editora, 1966.