

O FOGO DE PROMETEU A TRAJETÓRIA DE IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA, VISCONDE DE MAUÁ*

VITOR DECCACHE CHIOZZO
Guarda-Marinha

SUMÁRIO

Propósito
Introdução
Visão geral do Império do Brasil: condições econômicas
Um brasileiro chamado Irineu
Do you speak english, Irineu?
Ousadia: de comerciante a industrial
Banqueiro
Ferrovias, serviços públicos e outras iniciativas
Falência
Atuação política e falecimento
Conclusão
Homenagem

“Prometeu era um dos titãs, uma raça gigantesca, que habitou a Terra antes do homem. Ele e seu irmão Epimeteu foram incumbidos de fazer o homem e assegurar-lhe, e aos outros animais, todas as faculdades necessárias à sua preservação. Epimeteu encarregou-se da obra e Prometeu, de examiná-

la depois de pronta. Assim Epimeteu tratou de atribuir a cada animal seus dons variados, de coragem, força, rapidez, sagacidade; asas a um, garras a outro (...). Quando, porém, chegou a vez do homem, que tinha de ser superior a todos os outros animais, Epimeteu já tinha gastado seus recursos com tanta pro-

* Artigo publicado na *Revista de Villegagnon* – 2011, nº 6, p. 30-35.

digalidade que nada mais restava. Perplexo, recorreu a seu irmão Prometeu, que, com a ajuda de Minerva, subiu ao céu e acendeu sua tocha no carro do sol, trazendo o fogo para o homem. Com esse dom, o homem assegurou sua superioridade sobre todos os outros animais. O fogo lhe forneceu o meio de construir as armas com que subjugou os animais e as ferramentas com que cultivou a terra; aquecer sua morada, de maneira a tornar-se relativamente independente do clima, e, finalmente, criar a arte da cunhagem das moedas, que ampliou e facilitou o comércio. (...) Ao assim fazer, contudo, desobedeceu a vontade de Júpiter, e tornou-se ele próprio alvo do rei dos deuses e dos homens. Júpiter mandou acorrentá-lo num rochedo do Cáucaso, onde um abutre lhe arrancava o fígado, que se renovava à medida que era devorado. Essa tortura poderia terminar a qualquer momento, se Prometeu se resignasse a submeter-se ao seu opressor, pois era senhor de um segredo do qual dependia a estabilidade do Olimpo e, se o tivesse revelado, imediatamente teria obtido graça. Não se rebaixou a fazê-lo, porém. Tornou-se, assim, símbolo da abnegada resistência a um sofrimento imerecido e da força de vontade a resistir à opressão.” (*O Livro de Ouro da Mitologia*, Thomas Bulfinch)

PROPÓSITO

Este artigo tem como propósito central dissertar sobre os aspectos mais notórios e relevantes da trajetória empresarial de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, tendo como segundo plano a vida econômica do Império sob D. Pedro II. Ressalto ainda os valores pessoais cul-

tivados por aquele a quem a historiografia nacional considera o maior empresário do Brasil Império (1822-1889).

INTRODUÇÃO

No atual debate sobre o cenário internacional, a ascensão econômica dos maiores mercados emergentes, notadamente os Bric (Brasil, Rússia, Índia e China), marca uma mudança na balança de poder global. Em nosso país, no momento em que percebemos maior valorização do empreendedor, acredito ser importante a divulgação da trajetória de um dos maiores – senão o maior – empresário de nossa história, Irineu Evangelista de Souza, o Barão, e depois Visconde de Mauá (1813-1889).

Sua história é um forte estímulo ao desenvolvimento da mentalidade empresarial e seus valores pessoais, tais como o elevado patriotismo, sua indiscutível honradez e a sensibilidade social, rara

numa época em que predominava a mentalidade escravocrata em nossa sociedade, são dignos de exemplo para os cidadãos brasileiros.

Começara a trabalhar na cidade do Rio de Janeiro, em um estabelecimento comercial, como caixeiro e guarda-livros (função hoje equivalente à de escriturário), tendo apenas 9 anos. Aos 30 anos já era um dos homens mais ricos do Império. Empresário comercial de sucesso, vendera seus negócios e tornou-se um industrial, o primeiro do Brasil. A partir daí, foi banqueiro, inclusive do Banco do Brasil, depois estatizado. Visionário, seus bancos emprestavam dinheiro a juros menores do que os outros ao setor produtivo, para estimular seu crescimento, prática desenvolvida pelo Estado Nacional brasileiro somente com a



fundação do então Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), em 1952.

Em toda a sua carreira empresarial, preocupou-se com a exatidão da gestão de seus recursos, marcada por uma administração descentralizada de seus negócios, em que a responsabilidade de cada indivíduo na cadeia de comando de suas empresas era valorizada.

A sua política salarial expressava, em si própria, um investimento nos talentos de seus funcionários, tendo sido pioneiro no País na distribuição de lucros da empresa aos empregados. Também incentivava os seus colaboradores mais próximos a montar empresas e a fazer negócios por conta própria, talvez um aprendizado herdado de seu começo.

Além disso, imbuído dos brios da nacionalidade, a pedido do Governo Imperial, Mauá criou uma empresa de navegação no Rio Amazonas para evitar a internacionalização de suas águas pretendida pelos Estados Unidos. Foi também provedor de serviços públicos, como a iluminação a gás da cidade do Rio de Janeiro.

Seu império, em sua expansão máxima, chegou a controlar 17 empresas em seis países (Brasil, Uruguai, Argentina, Inglaterra, França e Estados Unidos).

Quando resolveu reunir a maior parte das empresas em um único conglomerado, em 1867, seus ativos chegavam ao valor de 115 mil contos de réis (R\$ 6,44 bilhões), cifra esta só comparável ao orçamento do Império, que

atingia os valores de 97 mil contos de réis (R\$ 5,4 bilhões).¹

VISÃO GERAL DO IMPÉRIO DO BRASIL: CONDIÇÕES ECONÔMICAS

No segundo quartel do século XIX, as nações capitalistas viviam o contexto da Segunda Revolução Industrial, marcada sobretudo pelo desenvolvimento das indústrias químicas, siderúrgicas, da exploração do petróleo e da utilização em larga escala da eletricidade. Nos trópicos, o Império do Brasil experimentava alguns avanços socioeconômicos, proporcionados pelos capitais oriundos da exportação de produtos primários, tais como café, açúcar, borracha, cacau e tabaco.

Sua política externa era sobressaltada por litígios de fronteira com a Argentina, o Uruguai e o Paraguai, que em breve desaguiariam na Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). O processo de abolição da escravidão avançava rapidamente nas zonas urbanas, e a imigração de camponeses alemães e italianos parecia ser a solução da crise de mão de obra nacional.

Entretanto, o exótico regime monárquico sul-americano tornava-se cada vez mais obsoleto, por não atender às demandas da elite econômica nacional, representada pela oligarquia cafeicultora paulista.

A monocultura de café, base de nossa economia e da pauta de exportações, as-

A sua política salarial expressava, em si própria, um investimento nos talentos de seus funcionários, tendo sido pioneiro no País na distribuição de lucros da empresa aos empregados

¹ N.A.: Esta conversão cambial tem como base o livro do jornalista Laurentino Gomes, 1808: *Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil*, em que o mesmo adota a equivalência de 1 conto de réis a R\$ 56 mil.

sentava-se no tripé latifúndio, monocultura e escravismo. Contudo, também tornava dinâmica nossa realidade econômica, estimulando a construção de ferrovias e portos para escoamento da produção, e criava condições favoráveis para o crescimento de atividades mercantis e de uma série de iniciativas empresariais, em geral relacionadas à empresa cafeeira.

Duas medidas são ressaltadas pelos acadêmicos para explicar a euforia industrial brasileira na segunda metade do século XIX, simbolizado pelo Visconde de Mauá:



Brasão do Visconde de Mauá, com seu lema: “Labor improbus omnia vincit”, em tradução livre: O trabalho persistente tudo vence

– a aprovação da Tarifa Alves Branco, em 1844, que majorou as taxas alfandegárias de importação para 30% sobre produtos importados sem similar nacional, e em 60% sobre produtos com similar nacional, atingindo cerca de 3 mil artigos manufaturados objetivando melhorar a balança comercial

brasileira, terminou por impulsionar a substituição de importações;

– a Lei Eusébio de Queirós (nº 581, de 4 de setembro de 1850), a qual aboliu o tráfico negreiro, liberando capitais para outras atividades, sobretudo comerciais e industriais.

UM BRASILEIRO CHAMADO IRINEU

Nascido em 28 de dezembro de 1813, na vila de Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande, à época distrito de Jaguarão, na Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, era filho de João Evangelista de Ávila e Sousa e de Mariana de Jesus Batista de Carvalho, sendo neto paterno do fundador da freguesia, Manuel Jerônimo de Sousa. Aos 5 anos de idade, em 1818, Irineu ficou órfão de pai, este assassinado por ladrões de gado. Em 1821, sua mãe, Mariana de Jesus Batista de Carvalho, casa-se novamente. Seu novo esposo não desejava conviver com os filhos do primeiro casamento da viúva, e Irineu, aos 8 anos, foi entregue para a guarda do tio Manuel José de Carvalho.

Nesse período inicial de guarda com Manuel, no interior de São Paulo, Irineu foi alfabetizado. Aos 9 anos, Irineu seguiu com outro tio, José Batista de Carvalho, comandante de embarcação que fazia o transporte de charque e couro do porto do Rio Grande para o Rio de Janeiro.

Na movimentada capital do Império, Irineu empregou-se como caixeiro em um armazém na Praça do Comércio, por indicação do tio. Seu turno de trabalho: das 7 horas da manhã às 10 da noite, em troca de moradia e comida. Aos 11 anos, em 1824, foi trabalhar no comércio do português João Pereira de Almeida, onde se vendiam desde produtos agrícolas até as “peças d’África”, os escravos – esses últimos a maior fonte de renda do comerciante. Tornou-se empregado de confiança, vindo a ser promovido, em 1828, a guarda-livros (escriturário). Curio-

samente, outra personalidade do Segundo Reinado, Antônio Clemente Pinto (Barão de Nova Friburgo), também trabalhou na firma como caixeiro. Pereira de Almeida era detentor de enorme influência na Corte. Fora deputado da Real Junta de Comércio e Navegação do Reino e conselheiro do Rei D. João VI, por Decreto de 21 de março de 1821. Era também proprietário da Fazenda Ubá, em Vassouras, de onde adveio o título de seu posterior baronato, outorgado por D. Pedro I. Na crise econômica que assinalou o fim do Primeiro Reinado, a Casa Pereira de Almeida, símbolo do antiquado capitalismo mercantil português, falira, e Irineu liquidou as dívidas do patrão com seu maior credor, o britânico Richard Carruthers.

DO YOU SPEAK ENGLISH, IRINEU?

Admitido na empresa de importação e exportação do escocês Richard Carruthers em 1830, como “parte das dívidas”, Irineu aprendeu inglês e contabilidade e se aperfeiçoou como comerciante.

Descobriu que, se aliasse o conhecimento do complexo mercado brasileiro que possuía às libras esterlinas de que dispunha o britânico, a firma seria extremamente bem sucedida. Em 1836, aos 23 anos, tornou-se gerente e, por conta de suas habilidades e dedicação, em seguida, sócio da empresa. Carruthers, percebendo o potencial de Irineu, iniciou-o na Maçonaria, abrindo para o pupilo um caminho quase ilimitado de progresso social. Carruthers retornou à Grã-Bretanha em 1839, para desfrutar uma merecida aposentadoria, deixando para

Irineu os negócios da empresa no Brasil, permanecendo, porém, ainda como sócio.

OUSADIA: DE COMERCIANTE A INDUSTRIAL

Em 1840, ocorre o divisor de águas na vida de Irineu. Ao visitar a Inglaterra em busca de capitais, ele conheceu as fábricas e siderúrgicas e deparou-se com a Segunda Revolução Industrial. Concluiu que o Brasil, um país agrário-exportador, para atingir o progresso, deveria trilhar o caminho da industrialização.

As condições econômicas foram proporcionadas pelas já mencionadas Tarifa Alves Branco e Lei Eusébio de Queirós. Mas como a industrialização seria possível?

Em 1807, com o Bloqueio Continental decretado por Napoleão, os ingleses re-

solveram proibir o tráfico de escravos para conter a produção de açúcar das Antilhas e, assim, tentar diminuir os estoques do produto que não conseguiam vender. Dessa forma, o grande capital aplicado no tráfico foi rapidamente transferido para o setor industrial inglês. Tal fato também poderia ocorrer no Brasil, compreendeu Irineu, num momento em que o tráfico internacional era combatido pela Royal Navy, e a Inglaterra estava mais interessada em abrir a África aos seus produtos.

Nessa época, Irineu obteve junto ao governo a concessão do fornecimento de tubos de ferro para a canalização do Rio Maracanã, na cidade do Rio de Janeiro em 1845. Mas como um comerciante produziria ferro?

Do complexo do Visconde de Mauá saíram mais de 72 navios em 11 anos, entre os quais as embarcações brasileiras utilizadas nos conflitos platinos e as embarcações para o tráfego no Rio Amazonas

Encerrou a Casa Carruthers & Co. e, no ano seguinte, adquiriu uma pequena fundição situada na Ponta da Areia, em Niterói, província do Rio de Janeiro. Mal se distinguia de uma oficina artesanal. Irineu chamava o negócio de embrião daquilo que queria montar: uma fábrica ao estilo inglês, organizada e com grande produção.

No ano seguinte, o Estabelecimento de Fundação e Companhia Estaleiro da Ponta da Areia já multiplicara por quatro o seu patrimônio inicial, tornando-se o maior empreendimento industrial do País, empregando em seus anos de funcionamento mais de mil operários (brasileiros livres, imigrantes e alguns poucos escravos especializados) e produzindo navios, caldeiras para máquinas a vapor, engenhos de açúcar, guindastes e prensas, além de peças de artilharia, postes para iluminação e canos de ferro para águas e gás. Desse complexo saíram mais de 72 navios em 11 anos, entre os quais as embarcações brasileiras utilizadas nos conflitos platinos e as embarcações para o tráfego no Rio Amazonas. O estaleiro foi destruído por um incêndio em 1857 e reconstruído três anos mais tarde.

As adversidades de recrutamento de mão de obra e fornecimento de matéria-prima foram vencidas com o conhecimento e a obstinação tão característicos de Irineu. A Tarifa Silva Ferraz (1860), legislação que reduziu as taxas sobre as importações de máquinas, ferramentas e ferragens, foi um duro golpe no estaleiro, o que provocou seu fechamento três anos mais tarde.

BANQUEIRO

Como forma de financiar seus empreendimentos, juntando o capital de terceiros, principalmente dos órfãos das aventuras africanas, Irineu organiza, em 1851, o segundo Banco do Brasil e, em 1852, funda a casa bancária Mauá, Mac Gregor & Cia., com filiais em Londres, Nova York, Buenos Aires e Montevidéu. Em 1857 funda o primeiro estabelecimento

estabelecimento bancário no Uruguai, o Banco Mauá Y Cia., com autorização para emitir papel-moeda e, na prática, ser o banco nacional uruguaio.

O Banco Mauá Y Cia. estendeu-se a Buenos Aires. Em 1864 ocorreu a primeira crise econômica no Segundo Reinado, consequência da especulação de investidores estrangeiros e agravada pelos altos custos da campanha no

Paraguai. Cinco bancos vão à falência. Dentre eles, em 1866, o Banco Mauá, Mac Gregor & Cia., que prospera, no entanto, no Prata.

Um aspecto curioso a ressaltar é que o escritor francês Júlio Verne, no romance *De la Terre à la Lune (Da Terra à Lua)*, escrito em 1873, cita o Banco Mauá Y Cia. entre as principais casas bancárias da América do Sul, com capacidade para financiar o empreendimento de uma viagem espacial, tal era sua estrutura e seu patrimônio.

FERROVIAS, SERVIÇOS PÚBLICOS E OUTRAS INICIATIVAS

A construção de ferrovias tornou-se um imperativo para conduzir até os portos



principais do Império os produtos tropicais de exportação. Em 30 de abril de 1854, era inaugurada a primeira estrada de ferro brasileira, a Imperial Cia. de Navegação a Vapor – Estrada de Ferro Petrópolis. Com seus vagões puxados pela locomotiva Baronesa, fazia um trajeto de 14,15 km (mais tarde ampliados para 15,19 km) entre o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, e a estação de Fragoso, na raiz da Serra da Estrela (Petrópolis). Fazia parte de um projeto ambicioso, pretendendo unir o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e depois a Minas Gerais, em um projeto que interligava os transportes marítimo, ferroviário e rodoviário (este através de diligências que percorriam a Estrada União & Indústria, primeira rodovia pavimentada do Brasil, entre Juiz de Fora, Minas Gerais e Petrópolis, inaugurada em 1861). Entretanto, tal ideia não se concretizou. Em reconhecimento, o imperador lhe outorgou o título de Barão de Mauá.

O Barão também participou da construção da segunda, terceira, quarta e quinta ferrovias do Brasil. Em Pernambuco, visando escoar a safra do açúcar, juntamente com capitalistas ingleses criou a Recife and São Francisco Railway Company.

Na terceira, a estatal Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil, Mauá investiu, mesmo sabendo que esta iria desfechar um golpe de morte em sua Estrada de Ferro Petrópolis. A quarta fora a Bahia and S. Francisco Railway. Obteve, ainda, os empréstimos necessários para construção da quinta ferrovia, a São Paulo Railway, a Santos-Jundiaí.

Ainda na área de transportes, Mauá organizou companhias de navegação a vapor no Amazonas e no Rio Grande do Sul. Posteriormente, em 1866, o Império concedeu a liberdade de navegação do Rio Amazonas a todas as nações, levando Mauá

a desistir do empreendimento, transferindo os seus interesses a uma empresa de capital britânico.

Fundou ainda uma companhia de gás para iluminação das ruas do Rio de Janeiro e organizou a empresa que lançou o primeiro cabo de telégrafo submarino entre o Brasil e a Europa, inaugurado por D. Pedro II em 1874, interligando o Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Belém ao Velho Continente. No dia 26 de junho, foi nobilitado com o título de Visconde com Grandeza de Mauá.

Criou também uma companhia de curtumes, uma de rebocadores a vapor, uma de diques flutuantes e a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico. Os direitos desta empresa foram transferidos para uma companhia de capital estadunidense, a Botanical Garden's Railroad (1866), que inaugurou a primeira linha entre o Jardim Botânico e Botafogo, em 1868.

FALÊNCIA

As iniciativas empresariais de vanguarda de Mauá não encontravam eco na estrutura econômica escravista e agroexportadora do Brasil. A concorrência hostil com empreendimentos estrangeiros, principalmente britânicos, e a falta de apoio do Estado Imperial e da República do Uruguai minaram seus projetos gradualmente.

De formação liberal e abolicionista, era visto como uma ameaça pela elite política.

Sua posição contrária à Guerra do Paraguai criou mais inimizades no governo. Abandonado pelo próprio imperador, Mauá vê-se obrigado cada vez mais a se associar com os empresários britânicos, resultando na falência ou venda de suas empresas por preços reduzidos. Entretanto, os prejuízos jamais foram repassados aos acionistas e sempre foram assumidos pelo

Visconde. Com o passar dos anos, Mauá foi se afundando em dívidas, pois sempre que não conseguia recursos para manter seus empreendimentos, fosse por meio de subscrições de ações ou do apoio financeiro do governo, lançava mão das reservas de sua base de operações: sua *holding* Banco Mauá & Cia.

Em 1873, sobreveio nova e mais aguda crise econômica, e Mauá pediu moratória, seguindo-se longa e custosa demanda judicial. No libelo “Exposição aos credores e ao público” (1878), Mauá faz um relato detalhado dos empreendimentos que criou a partir de 1846. De certa maneira, é sua autobiografia empresarial.

A falência, de acordo com Mauá, ocorreu principalmente por conta da resistência dos governos uruguaios e brasileiros, que não teriam procurado facilitar-lhe os negócios no difícil momento por que passava, mas, ao contrário, impuseram-lhe exigências momentaneamente insuperáveis. Outra causa, segundo Mauá, fora a decisão do Supremo Tribunal de Justiça, em 1877, de reconhecer o foro de Londres como competente para julgar sua ação contra a empresa S. Paulo Railway, devedora de soma considerável à empresa por ele dirigida. A justiça inglesa considerou prescrita a dívida, resultando em enorme prejuízo ao Visconde.

ATUAÇÃO POLÍTICA E FALECIMENTO

Foi deputado (Partido Liberal) pelo Rio Grande do Sul nas legislaturas de 1856, 1859-60, 1861-64, 1864-66 e 1872-73. Renunciou ao mandato em 1873 para atender aos seus negócios, ameaçados desde a crise

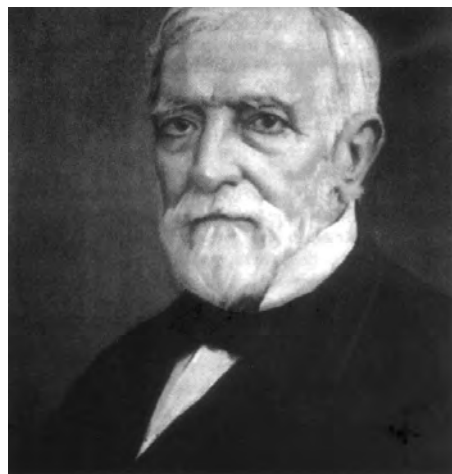
bancária de 1864. Foi defensor do abolicionismo. Apoiou os revolucionários farroupilhas contra a opressão do governo central da Regência e empenhou sua fortuna a pedido do Império para a defesa de Montevideu quando o governo brasileiro decidiu intervir nas questões platinas em 1850. Doente, acometido pelo diabetes, faleceu em 21 de outubro de 1889. No dia 15 de novembro, o Império do Brasil chegava ao seu ocaso.

Irineu Evangelista de Sousa é o Patrono da Marinha Mercante Brasileira

CONCLUSÃO

Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá, ascendeu social e economicamente pelos seus

próprios méritos, estudos e iniciativa. Visionário e pioneiro, fora incompreendido e contestado por uma sociedade agrária, escravocrata e arraigada a princípios econômicos e sociais obtusos. Foi precursor do liberalismo econômico onde o mercantilismo ainda era a tônica do discurso empresarial, da valorização do trabalho em uma sociedade em que este era degradante, e de práticas comerciais honestas onde as graças e a impunidade que advinham da



proteção de negócios escusos e nocivos ao Estado pelo poder público eram uma prática rotineira. Indubitavelmente, foi o primeiro capitalista brasileiro. Seu exemplo para nós está em seu brasão: “O trabalho persistente tudo vence”.

HOMENAGEM

Irineu Evangelista de Sousa é o Patrono da Marinha Mercante Brasileira, cujo dia é comemorado na data de seu nascimento, 28 de dezembro.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES>; Mauá, Visconde; Souza, Irineu Evangelista de; História do Brasil; Capitalismo; Marinha Mercante;

BIBLIOGRAFIA

- Caldeira, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- Chiozzo, Vitor. “D. Pedro II e a construção do Estado Nacional brasileiro”. *Revista de Villegagnon*. Rio de Janeiro: 2009.
- Gomes, Laurentino. *1808: Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil*. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2007.
- Schwarcz, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.