

OS IDEAIS DE ORDENAMENTO, CIVILIZAÇÃO E PROGRESSO NA PROVÍNCIA DO GRÃO-PARÁ EM UM PERÍODO DE ACELERADAS TRANSFORMAÇÕES (1840-1870)

Rogério Guimarães Malheiros*
Genylton Odilon Régo da Rocha**

RESUMO

Este artigo tem por objetivo discutir e analisar o processo de transformações políticas, econômicas e sociais ocorridas na Província do Grão-Pará, no período de 1840 a 1870, em meio a transformações como a introdução da navegação a vapor na região, a abertura do Rio Amazonas à navegação internacional e o crescimento da economia gomífera. Neste contexto, a instrução pública e a formação de professores foram eleitas, pela classe política e abastada da província, como os mecanismos propagadores dos ideais modernos de ordenamento, progresso e civilização entre os cidadãos, em especial entre aqueles que circulavam pelo centro da capital, cidade de Belém.

PALAVRAS-CHAVE: *Economia. Instrução Pública. Modernidade. Província do Grão-Pará.*

Ser moderno é viver uma vida de paradoxo e contradição. É sentir-se fortalecido pelas imensas organizações burocráticas que detêm o poder de controlar e frequentemente destruir comunidades, valores, vidas (BERMAN, 1988, p. 13).

Os ideais de modernidade que permearam as relações sociais na Província do Grão-Pará, no século XIX constituem um tema por diversas vezes revisitado pela historiografia nacional, em diferentes épocas, orientada pelo propósito de desvelar as dimensões de uma sociedade. Esse trabalho tem por foco as influências do pensar europeu no cotidiano político e social da Província do Grão-Pará, *locus* de debates acerca da institucionalização do processo de formação de professores. Esses debates acabaram por moldar uma mentalidade para a constituição de um ideal de progresso e civilização que se refletiram nos discursos e ações do poder público não apenas no plano local. Eles se situam em meio às discussões sobre os parâmetros políticos e sociais para a constituição do Brasil enquanto nação e no contexto das medidas adotadas pelo governo imperial para a integração econômica e social da região amazônica ao restante do país, como a criação da

* Mestre em Educação pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Email: rogeriomalheiros@yahoo.com.br.

** Professor da Universidade Federal do Pará (UFPA). Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP). Email: genylton@gmail.com.

Província do Amazonas, a introdução da navegação a vapor e a abertura do Rio Amazonas para a navegação internacional.

A historicidade moderna permite compreender as práticas interpretativas e de constituição dos ideais de progresso e civilização na práxis social dos políticos e intelectuais paraenses do período aludido e estabelecer os parâmetros teóricos dos enunciados presentes em suas falas, a exemplo dos discursos e relatórios apresentados à Assembleia Legislativa provincial.

Ao contrário de ratificar a visão corrente de que conceitos, projetos e hábitos europeus foram simplesmente transplantados para a Província do Grão-Pará e para o Império do Brasil como um todo, o presente trabalho irá tratá-los como algo externo que, no processo de constituição de mentalidades políticas e sociais, foram resignificados pelos pensadores locais. As novas formas de pensar dos políticos, intelectuais e administradores da Província do Grão-Pará, os seus ideais de progresso, civilização e modernidade, não eram exclusivamente oriundos do velho continente. Depreende-se, também, certa influência do modelo educacional dos Estados Unidos da América. Domingos Soares Ferreira Penna, notável político, etnógrafo, geógrafo, arqueólogo e professor residente na capital da Província do Pará, discursa sobre suas aspirações relativas à instrução pública para o Império e para a Província do Pará e chama a atenção para o “modelo” estadunidense de ensino.

O presente trabalho apresenta-se, pois, como uma contribuição para a história da educação do Pará e, por conseguinte, do Brasil, nas décadas de 1840 a 1870. As análises estão pautadas pelo que Lucien Febvre denominou “instrumental intelectual” de uma época. Deste modo, os discursos e representações construídas pelas elites dirigentes e intelectuais da Província do Grão-Pará, no século XIX, só podem ser compreendidas no contexto em que foram produzidas.

As autoridades e intelectuais paraenses, bem como os dirigentes do Império pautaram seus discursos em temas como civilização, progresso, ordenamento e apontavam para a necessidade de constituição de uma população orientada por novos hábitos. Essas concepções apontavam para a ampliação da instrução pública e, por conseguinte, para o investimento no processo de formação de professores, o que estaria intimamente ligado ao que Berman (1988) classificou como paradoxo da vida moderna.

ORDEM, CIVILIZAÇÃO E PROGRESSO COMO ELEMENTOS PROPULSORES DA MODERNIDADE

A promoção de uma nova ordem social e de mecanismos para alinhar o Império do Brasil ao nível de civilização já alcançado por outras nações, em especial por países europeus, mas, também, pelos Estados Unidos da América, era propagandada como condição necessária para o progresso do Brasil na égide discursiva dos políticos e administradores do Império. O mesmo argumento esteve presente nos discursos de políticos e administradores da Província do Grão-Pará, como pode ser observado em relatórios, artigos e outras publicações que sempre se reportavam aos ideais de modernidade, progresso, ordem e civilização.

Naquele momento, os parâmetros de civilização e progresso de um país eram associados ao nível de desenvolvimento econômico e à capacidade produtiva, parâmetros estes que, segundo Ilmar Mattos (1994, p. 238-274), acabaram por permear as ações e discursos da classe dominante do Império, os saquaremas, que entendiam a ordem e a civilização como condições para a expansão de seus quadros e de suas perspectivas. O ideal de ordem, nesta perspectiva, significava a organização uma hierarquia social definidora de papéis e funções diferenciadas e reservadas para cada grupo,

de acordo com as posições por elas ocupadas, o que caracterizaria a formação do Estado Imperial brasileiro. E a civilização, muito mais do que garantir a ordem ao Estado Imperial, consistia em estabelecer o primado da razão, por meio, especialmente, da instrução, com o intuito de superar a “barbárie dos Sertões” e a “desordem” das ruas (MATTOS, 1994, p. 245). Para os saquaremas, a difusão da razão na sociedade, por meio da instrução pública, resultaria na constituição de um espírito de associação, bem como na adesão, por parte da sociedade, aos projetos políticos da Corte.

A civilização representaria, na concepção da elite imperial, a difusão da ordem e a incorporação, por parte da população livre e pobre, como também dos escravos, de princípios como o respeito às leis e às autoridades e da noção de trabalho operoso e rentável. O triunfo final da ordem e da civilização, portanto, tornaria a sociedade apta a usufruir dos benefícios do progresso, consubstanciado em melhorias materiais e morais.

A instrução pública ganhou destaque como elemento propulsor dos ideais de ordem, progresso e civilização nos discursos da elite dirigente imperial. As discussões tecidas durante as Assembleias Constituinte e Geral Legislativa, no ano de 1823, ratificam o ideal de instrução como dever do Estado, que acabou por permear o debate em torno da implementação de um sistema de instrução pública no Brasil. Esse ideal, centralmente ligado ao que Condorcet havia teorizado no período revolucionário francês, acabou por contrastar com os propósitos do governo imperial, de promover uma educação que atendesse tão somente aos interesses da elite brasileira.¹

Os modelos de instrução europeia ganharam destaque entre os membros da classe dirigente. Em especial o modelo francês, que chegou ao Brasil por meio dos intelectuais nacionais que, após viagens realizadas aos “grandes centros”, como França e Inglaterra, trouxeram consigo ideias e modelos lá vigentes. A Europa, neste momento, como bem pontuou René Remond (2004), era o exemplo de modernidade a ser seguido. Segundo Jeffrey Needel (1993), essa influência, que marcou de modo indelével o segundo Reinado, pode ser observada no planejamento urbano, na arquitetura, na literatura, nas instituições de ensino, na moda, nos hábitos da elite. A França e a Inglaterra apresentavam-se aos brasileiros do século XIX como exemplo de tudo o que havia de melhor em termos de civilização. E o modelo educacional e de formação de professores figurava nos discursos modernizadores como determinantes para o progresso alcançado por essas nações.

Jacques Le Goff identifica os termos “modernismo”, “modernização” e “modernidade” como uma herança histórica da querela acerca da dualidade antigo/moderno. Segundo o referido historiador, “a Revolução Industrial vai mudar radicalmente os termos da oposição no par antigo/moderno, na segunda metade do século XIX e no século XX” (LE GOFF, 2003, p. 185). Efetivamente, modernidade, desde a segunda metade do século XIX, é um conceito intimamente relacionado à estética, à mentalidade e aos costumes de uma dada sociedade. O termo “modernidade”, lançado por Baudelaire na década de 1860, “dá ao significado de moderno uma nuance que o liga aos comportamentos, costumes e decoração”. “Cada época”, diz, “tem o seu porte, o seu olhar, o seu gesto” (LE GOFF, 2003, p. 194).

Lefebvre identifica uma dualidade entre os termos “modernidade” e “modernismo”:

A modernidade difere do modernismo, tal como um conceito em via de formulação, na sociedade, difere dos fenômenos sociais, tal como uma reflexão difere dos fatos [...]. A primeira tendência – certeza e arrogância – corresponde

¹ Cf. Xavier (1992), França (1997), Malheiros (2012).

ao Modernismo; a segunda – interrogação e reflexão já crítica –, à Modernidade. As duas, inseparáveis, são dois aspectos do mundo moderno (LEFEBVRE apud LE GOFF, 2003, p. 190).

Le Goff complementa o pensamento de Lefebvre: “A modernidade é o resultado ideológico do modernismo”. No entanto, refere-se mais à ideologia do inacabado, da dúvida e da crítica, ou seja, trata-se também de um incentivo ao novo, à criação, ao ineditismo. Para Aron, o conceito está relacionado “à ambição, retomando a fórmula cartesiana, de ser mestre e possuidor da cultura, graças à ciência e à técnica” (ARON, 1969, p. 287).

Na concepção de refundação da sociedade francesa após a Revolução de 1789, quando o processo revolucionário se tornou o marco para a refutação dos velhos hábitos políticos e sociais do Antigo Regime, a ideia de uma instrução nacional, conforme as diferentes proposições e projetos tecidos por Condorcet, Lepelletier, Romme e Lakanal, acabou por se coadunar no ponto relativo à constituição do cidadão francês, em detrimento da velha ordem estabelecida durante o Antigo Regime.²

No Brasil Imperial, o valor atribuído à cultura europeia se configurou como uma aspiração em recriar, nos principais centros do país, um estilo de vida em consonância com os padrões europeus, aspiração esta que se fez refletir nos discursos e mecanismos legais de instrução pública e de formação de professores. Destarte, a elite intelectual do império, mais especificamente a do Pará, procurou se aproximar e se apropriar das ideias pedagógicas francesas, com o intuito de dar legitimidade às medidas implementadas na área da educação. É significativo o número de estabelecimentos de ensino, principalmente na cidade sede da corte, nos quais o processo educacional privilegiava o modelo de instrução e cultura francesa. Pode-se constatar, por meio da historiografia nacional e pela análise dos dispositivos legais que normatizavam a instrução pública, a orientação francesa nas escolas, na formação dos professores e nos livros elaborados para a educação de crianças e jovens. De acordo com Needel (1993, p. 75), “a instrução seguia a receita da França da Restauração: humanista, conservadora e católica”, na qual os rapazes deveriam adquirir formação intelectual e as moças o “verniz” e refinamentos necessários a uma boa esposa.

A concepção de modernidade também trouxe consigo a ideia de uma sociedade baseada na razão, no cientificismo, na industrialização, na produção de novas tecnologias, na internacionalização do mercado, no fortalecimento dos Estados nacionais e seus mecanismos de controle social e, principalmente, na refutação de antigos hábitos sociais.

A PROVÍNCIA DO GRÃO-PARÁ E SEU “SURTO DE MODERNIZAÇÃO”

O naturalista inglês Henry Walter Bates realizou uma primeira visita à cidade de Belém na década de 1840. Em sua segunda visita à capital da Província do Pará, no ano de 1859, afirmou que a cidade havia deixado de assemelhar-se a uma “aldeia cheia de mato, ameaçando ruína” (BATES, 1979, p. 21).

Não iremos aqui nos deter no “eurocentrismo” exacerbado das palavras do naturalista, mas, sim, nas mudanças socioespaciais, por ele apontadas, ocorridas na cidade de Belém. O naturalista constatou uma gama de ações do poder público votadas à ambientação da cidade, concebidas em conformidade com os modelos europeus, sobretudo o modelo parisiense. Em seu relato, alude à situação encontrada no final dos anos de 1840: ruas sem calçamento e cheias de pedras soltas e areia, o que contrastava com as vias “caprichosamente pavimentadas”, encontradas em 1859. Quanto à arquitetura urbana, Bates afirmava que a maioria das casas da cidade de Belém de outrora,

² Cf. Baker (1975); Boto (1996); Silva (2010); Malheiros (2012).

“velhas e desmanteladas”, tinham sido substituídas por “belos edifícios construídos acima do nível da rua, com extensas e elegantes sacadas no primeiro andar”. Bates identificou, ainda, um acelerado aumento da população urbana de Belém, fato que atribuía à presença de estrangeiros (portugueses, madeirenses e alemães) (BATES, 1979, p. 296).

Também na década de 1840, esteve em visita à cidade de Belém o missionário protestante estadunidense Daniel Kidder, que enfatizou o fato de que as ruas centrais da capital da Província do Pará não eram largas nem pavimentadas. O seu relato evidencia, ainda, que as “casas de grande porte” eram numericamente reduzidas e ocupavam poucas ruas da cidade, haja vista que as demais estavam “repletas de casinhas insignificantes e feias” (KIDDER, 1980, p. 183). O missionário destacou, ainda, as marcas deixadas na cidade pelo movimento cabano, de 1835: “Quase todas as ruas têm casas pontilhadas de balas ou varadas por projéteis de canhão. Algumas foram apenas ligeiramente avariadas, outras quase que completamente destruídas. Dentre estas últimas algumas foram restauradas, outras abandonadas” (KIDDER, 1980, p. 184).

Outro interessante relato veio do naturalista inglês Alfred Wallace, que, no ano de 1848, esteve em Belém, juntamente com Bates, e que acabou por ratificar as observações feitas por este. Segundo as observações de Wallace, a Rua dos Mercadores, “via principal”, onde se encontravam quase todas as “boas lojas da cidade”, tinha apenas alguns poucos trechos de calçamento, que, de tão pequenos, serviam “apenas para tornar comparativamente mais desagradável o resto da caminhada sobre pedras irregulares ou areia fofa”. Quanto ao restante das ruas da cidade, o naturalista afirmava que eram muito estreitas e cheias de “pedras extremamente toscas”, ou de “areia fofa e lamaçais” (WALLACE, 1979, p. 19).

Em geral, os habitantes da capital da Província do Pará, segundo Wallace, eram de diversas origens, desde o “inglês corado”, o “pálido americano”, o “português trigueiro”, “o brasileiro robusto”, “o negro jovial” e o “índio de ar impassível e físico atlético”, além de “uma centena de gradações e misturas” (WALLACE, 1979, p. 20). Esta diversidade étnica iria aumentar significativamente na segunda metade do século XIX, devido à inserção da região amazônica no processo de desenvolvimento socioeconômico propiciado pelo comércio gomífero, o que transformou a região em polo atrativo para imigrantes de outras regiões do país e de outras nações.

No ano de 1852, Wallace retornou a Belém. Em um intervalo de apenas 4 anos, pôde perceber mudanças urbanísticas significativas, especialmente no centro da cidade. Novas ruas haviam sido abertas e construções suntuosas e de grande porte haviam sido edificadas na capital da Província do Grão-Pará, que passou, ainda, por um processo de embelezamento (WALLACE, 1979, p. 240). As principais ruas da cidade que, na década de 1840, conforme as observações de Daniel Kidder, eram, em geral, estreitas, a partir da década de 1850 ganharam feições de *boulevard*, à semelhança das grandes e largas ruas de Paris.

Ana Maria Daou (2000) ressalta que, neste período, numerosos foram os relatos de estrangeiros que enfatizavam o processo de “europeização” da capital da Província do Grão-Pará. Constavam, de seus relatos, referências às intensas mudanças urbanas e estruturais pelas quais a cidade vinha passando, como o aparecimento de novas construções, a existência de projetos arquitetônicos para a organização das ruas e até a adoção de uma nova maneira de vestir pela classe abastada da província.

Entretanto, como destaca Maria de Nazaré Sarges (2002), as mudanças urbanísticas e de postura da elite local, tiveram como reflexo a definição de uma política de afastamento das famílias

pobres do centro da cidade, empurrando-as para áreas periféricas. A destruição dos cortiços do centro de Belém, com o despejo das famílias que os habitavam, é a consequência mais evidente dessa política.

Os Relatórios dos Presidentes da Província permitem depreender que as mudanças urbanísticas da capital foram resultado de um significativo aumento da arrecadação fazendária da Província do Pará, que, desde 1850, vinha crescendo ano após ano, fenômeno que os seus administradores atribuem à grande exportação da goma elástica.

No Relatório de 1850, por exemplo, o Presidente Ângelo Custódio Corrêa evidencia que o aumento das rendas durante o primeiro semestre daquele ano, em comparação ao que foi arrecadado no mesmo período do ano anterior, deveu-se à maior quantidade de gêneros levados do interior da Província ao mercado de Belém e dos altos preços que a produção local, especialmente a borracha, alcançavam no comércio de exportação.

Em um contexto mais amplo, elementos como a industrialização, a divisão técnica do trabalho, a urbanização, a constituição de uma elite nacional, entre outros, assinalam a inserção do Brasil na era da modernidade.³ A partir da segunda metade do século XIX o Brasil vivenciou o chamado “surto de modernização”, o que desencadeou inúmeras medidas políticas e sociais votadas à modificação dos espaços públicos das cidades, do modo de vida das pessoas, bem como à propagação de uma moral pautada no cientificismo. Pode-se perceber, ainda, uma nítida política de segregação e controle social, concretizada por meio de códigos de posturas municipais.

De acordo com Monarcha (1999), a eclosão de um “surto de desenvolvimento” na cidade de São Paulo, ainda na primeira metade do século XIX, possibilitou a reforma de instituições que visavam salvaguardar a ordem moral, como a cadeia pública, o hospício e o leprosário. Essas medidas, juntamente com os novos regulamentos de instrução pública, a inauguração da Escola Normal e do Instituto de Educandos e Artífices, promoveram uma “compartimentalização” da cidade. Em 1873, quando foram implementadas novas medidas relacionadas à instrução pública, em especial a criação da Escola Normal da capital da província, autoridades como os chefes de polícia e o inspetor público, defenderam que “a educação deve ser difundida como uma das estratégias possíveis de combate à criminalidade, e como meio eficaz para a defesa da civilização” (MONARCHA, 1999, p. 81).

Assim como na Província de São Paulo, as mudanças econômicas e sociais vivenciadas no restante do país também estiveram presentes nos grandes centros amazônicos. Cidades como Belém e Manaus começaram a se organizar, mediante a urbanização e higienização de seus centros, de acordo com o ideal de progresso e modernização da *urbe*, que, segundo Edinea Mascarenhas Dias (1999), configurou-se como máxima nos discursos e ações dos poderes executivos e legislativos municipais brasileiros e, mais especificamente, amazônicos. Entretanto, no tocante à cidade de Manaus, como explica Dias, fica evidente a contradição entre o discurso e a prática:

A rede de esgotos, que se apresenta como uma das prioridades básicas nas propostas políticas de saneamento da cidade, além de não atender à população dos bairros afastados, leva anos para ser implantada, abrangendo apenas parte do centro da cidade, mas obedecendo as últimas exigências da moderna engenharia sanitária (DIAS, 1999, p. 79).

³ Acerca destes elementos que assinalam à inserção do Brasil na era da modernidade, existe uma vasta bibliografia nacional e internacional. Cf. Chaloub (1986); Bresciani (1984/1985); Sarges (2002); Mourão (1989); Hardman (1988).

A justificativa para a implantação da rede de esgoto, a distribuição de água potável, a limpeza pública, a construção de matadouros etc., foi a preocupação com a higiene privada, a saúde pública e a civilização. As ações estiveram voltadas, entretanto, para apenas uma parcela da população, aquela que habitava o centro da cidade. Quanto aos demais cidadãos, aqueles que residiam distante do centro, esses estavam fadados ao abandono por parte do poder público.

Também na cidade de Belém a ideia de modernização da *urbe* esteve presente como destacou Maria de Nazaré Sarges. A cidade começou a tomar forma de grande centro urbano, na segunda metade do século XIX, impulsionada pela ascensão do comércio gomífero, ainda na década de 1840. Transformar a capital paraense em um ponto de referência da civilização na Amazônia passou a ser o direcionamento das elites e dos administradores provinciais. Para tanto, buscaram transformar esteticamente a cidade, pelo menos o seu centro, por meio da construção de edifícios, jardins, praças, cafés, além da pavimentação e calçamento de vias públicas.

José Coelho da Gama Abreu, o Barão de Marajó, em uma publicação de grande valor histórico tem um olhar particular acerca das Províncias do Pará e do Amazonas, na década de 1880. Em um valioso relato sobre as especificidades amazônicas e seus contrastes em relação ao Império do Brasil, Abreu (1883) procura demonstrar que os “progressos” alcançados pela região, a partir da década de 1850, decorreram da introdução das embarcações a vapor e das riquezas naturais que a região possuía e que, até então, encontravam-se quase que completamente inexploradas. Sobre o projeto de modernização das capitais amazônicas, o Barão de Marajó argumenta:

Se o embelesamento material das cidades é prova do progresso e civilização, o ultimo decennio o apresenta em grande escalla no Pará e Amazonas. As ruas de suas captaes se calçam pelos methodos mais aperfeiçoados, a edificação antiga é substituída por outra, mais luxuosa, mais elegante, mais commoda, elevam-se vastos edificios públicos, a água potável é introduzida em quantidade bastante para melhorar largamente as condições hygienicas a facilidade de cauducção barata pelos tram-ways anima e dá vida a todos os bairros (ABREU, 1883, p. 32).

Articulados às políticas de modernização e embelezamento das cidades, códigos de posturas municipais foram aprovados com o objetivo de controlar as ações cotidianas dos cidadãos, principalmente os que circulavam pelo centro da cidade. Os códigos de postura serviam como parâmetro para a conduta do cidadão civilizado, que habitava uma cidade igualmente civilizada.

Os governantes procuravam trazer para as cidades os ares da modernidade, inspirados em modelos europeus, principalmente da França e da Inglaterra. Mas em Belém como em outras cidades do Brasil, a urbanização e modernização dos centros contrastava com outros espaços, hábitos e segmentos sociais considerados “não civilizados”, em um processo de “compartimentalização” urbana.

Como se pode depreender, da historiografia brasileira e internacional, a influência das formas de pensamento europeias no Brasil, cuja origem pode ser situada nos tempos coloniais, se acentua mais ainda durante o segundo reinado, quando o nível de urbanização e o ideal de vida cosmopolita alcançado pelos brasileiros vieram facilitar uma maior conexão, em consonância com os interesses do Imperador e das elites econômicas brasileiras sobre a cultura do hemisfério norte (GRAHAN, 1990).

Durante o surto de modernização – ou “surto de desenvolvimento”, como denominou Monarcha – o país refez seus sistemas de transportes, comunicação e deu início a uma produção industrial, o que propiciou a ascensão de uma nova classe social, a burguesia. Fortemente

influenciada pela internacionalização da economia capitalista, essa burguesia atuou no sentido de criar condições concretas para a ampliação e reprodução do capital.

Habitadas por seringalistas, comerciantes e financistas, que passaram a exigir amplas reformas urbanas, Belém e Manaus, a exemplo do que acontecia em outros grandes centros, já contavam com serviços de água, luz e gás, com estradas pavimentadas e com transporte urbano (COSTA, 1987, p. 191-213).

Em especial a capital da Província do Grão-Pará, na segunda metade do século XIX, sofreu diversas intervenções do poder público, com claro intuito de alinhar a cidade aos costumes e hábitos dos grandes centros europeus, reconhecidamente modernos e civilizados. No entanto, como bem pontuou Maria de Nazaré Sarges (2002) os administradores tiveram que contar com as especificidades amazônicas e com as tensões sociais geradas pela lógica capitalista em ascensão.

ASPECTOS ECONÔMICOS DA PROVÍNCIA DO GRÃO-PARÁ

As duas Províncias de que tenho tratado são sem duvida de entre todas as que compõem o grande Império do Brazil as que mais prometterdo futuro apresentam; a riqueza do sollo, as innumeradas vias fluviaes, a diversidade de seus productos naturaes, o augmento rapido de suas cidades e populações, o sempre crescente numero de vapores e navios que demandam seus portos são seguros prenuncios que em dois ou três decemnios a Amazônia será uma digna emula das primeiras Províncias do Império (ABREU, 1883, p. 18).

O Barão de Marajó, autor da epígrafe em destaque, membro da elite política da Província do Grão-Pará, presidiu a Província do Amazonas na década de 1860 e a do Pará na década de 1870. Bacharelou-se em Filosofia e Matemática na Universidade de Coimbra, em Portugal, e foi filiado à Academia de Ciências de Lisboa. Destacou-se por sua produção literária, na qual destacou aspectos sócio-político-econômicos das Províncias do Pará e do Amazonas, dos quais se fez conhecedor em função de sua trajetória política e administrativa nas duas Províncias do norte do Império do Brasil.

Esta figura de grande expressão política e intelectual deixou um importante retrato da situação socioeconômica da região amazônica, a partir da década de 1850, em obra intitulada **A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil**, publicada, em Lisboa, no ano de 1883. Trata-se de um olhar individual, porém permeado de ideologias políticas constituídas a partir de suas relações sociais com uma colegialidade política, intelectual e administrativa das províncias referenciadas no seu texto.

O Barão de Marajó se dedica a demonstrar as especificidades amazônicas, suas riquezas e os progressos alcançados desde os anos de 1850, e reclama a falta de observância do Governo Central do Império do Brasil quanto às contribuições econômica e cultural da região para a fazenda e a sociedade nacional. O autor alerta para as potencialidades inexploradas, no campo mineral, e evidencia a falta de reconhecimento sobre o progresso social e econômico que a região havia alcançado. A forma preconceituosa e o desprezo com que era tratada eram, para o autor, justificativas para os discursos emancipacionistas. No entanto, o Barão de Marajó defendia o fortalecimento do Império e o reconhecimento das potencialidades das duas Províncias amazônicas, que, respeitadas e reconhecidas em seus valores, deveriam estar unidas ao restante do país.

Os progressos e as potencialidades da região amazônica, evidenciadas pelo Barão de Marajó, também são perceptíveis nos discursos presentes nos Relatórios dos Presidentes da Província do Grão-Pará, no período de 1838 a 1871. Por meio destes relatórios e de outras fontes publicadas no período, podemos depreender que houve uma significativa elevação na arrecadação da Província do Pará desde a década de 1840, fenômeno que os Presidentes e autoridades constituídas atribuíram ao crescente acentuado do comércio da borracha. Esse crescimento pode ser comprovado pelo “Relatório dos negócios da Província do Pará”, cujos números encontram-se sintetizados na Tabela 1

Tabela 1- Receitas da Alfândega do Pará (1840-1864)

Quadrilênios	Receitas Médias
1840 – 1844	277:178\$609
1844 – 1848	454:902\$312
1848 – 1852	635:077\$313
1852 – 1856	1.131:993\$089
1856 – 1860	1.320:557\$126
1860 – 1864	1.960:121\$673

Fonte: Governo da Província do Pará. **Relatório dos Negócios da Província do Pará**. Pará: Typographia de Frederico Rhossard, 1964, p. 59-60.

Os dados demonstrativos das receitas da alfândega paraense não dizem respeito apenas ao comércio gomífero, e sim aos variados produtos exportados pelo porto de Belém, que contribuíam para a composição da fazenda provincial, a exemplo do cacau, do arroz, da castanha do Pará, do algodão, do couro, do guaraná, da madeira, entre outros.

As ações de reforma urbanística e embelezamento da cidade de Belém estiveram intimamente ligadas ao crescimento da arrecadação alfandegária da Província do Pará e atendiam às exigências da classe enriquecida por meio do volumoso comércio, com destaque para as exportações da borracha, que, em dado momento, chegou a ocupar o segundo lugar das exportações brasileiras para o exterior. Na década de 1880, a elevação da tesouraria elevou a Província do Pará à categoria de 1ª Classe pela Câmara dos Deputados do Império, enquanto que a tesouraria da Província de São Paulo, de notável importância devido ao comércio cafeeiro e do porto de Santos, ocupava a categoria de 2ª classe. Os políticos e a imprensa de São Paulo reagiram com a alegação de que a economia paraense era “ephemera” e “passageira”, alegação o que o periódico paraense “Diário do Gram-Pará” classificou como “despeito”.⁴

O Barão de Marajó adentra no debate e evidencia que, no exercício de 1881 a 1882, a alfândega de Belém rendeu 9812:393\$704, enquanto que a do porto de Santos rendeu 6517:329\$872, uma diferença de 3295:063\$832 que justificaria a primazia alfandegária do Pará em relação à de São Paulo. A questão da categoria que seria utilizada para classificar cada província rendeu ainda intensos debates entre a imprensa paraense e a paulistana. Nas duas províncias foram publicados, no ano de 1882, diversos artigos que se dedicavam ao assunto: os de São Paulo questionavam a concessão do primeiro lugar ao Pará enquanto os de Belém respondiam às críticas com o argumento de que a economia da Província crescia anualmente (ABREU, 1883, p. 43).

⁴ *Diário do Gram-Pará*. “S. Paulo e Pará”. Belém: Typographia Commercial; Typographia d’A Estrela do Norte, 31 de agosto de 1882.

Sem dúvidas, o porto de Belém alcançou lugar de destaque no cenário nacional. Tornou-se um dos portos mais movimentados do Império. O crescimento do comércio de goma elástica, produto cada vez mais demandado por países de vários continentes, acabou por se refletir em outros setores da economia da Província, especialmente a partir da década de 1850, como pode ser constatado pelo aumento na presença de estabelecimentos comerciais na capital.

O Presidente da Província do Pará, Manoel de Frias e Vasconcellos, apresentou à Assembleia Legislativa da Província, em 1 de outubro de 1859, dados relativos ao número de indústrias na capital. Naquele ano, eram 744 estabelecimentos.⁵ Já em 1871, o número de estabelecimentos industriais saltou para 1.055, segundo o relatório do Presidente Abel Graça, o que denota a dinamicidade econômica na capital da Província.⁶

Os dois Relatórios evidenciam, ainda, um significativo aumento no número de tipografias na capital – eram apenas 4 em 1859 e, em 1871, passaram a ser 8. O crescimento da atividade tipográfica são o símbolo do cosmopolitismo exacerbado da elite residente na capital paraense, ávida em conhecer e se informar acerca de outros países e sobre os fatos transcorridos na corte brasileira.

Entretanto, no Relatório dos Negócios da Província do Pará, apresentado à Assembleia Legislativa provincial em 15 de agosto de 1864, o Secretário Geral da Província Ferreira Penna e o Presidente Couto de Magalhães destacam:

A industria é o resultado do esforço da intelligencia do homem para satisfazer uma necessidade que aparece. Portanto, em quanto não existir a necessidade, não haverá razão para que exista a industria. [...]. Crear necessidades, civilizando o povo e dando-lhe instrução, são os meios de fazer apparecer a industria; são lentos é certo, mas são tambem os unicos e seguros.⁷

Couto de Magalhães e Ferreira Penna chegam a esta conclusão após viagem realizada por Ferreira Penna ao interior da Província, mais especificamente à “zona do Tocantins”, ocasião em que constatou a abundância dos recursos naturais e a relação social dos indivíduos com a natureza. Para Penna, a industrialização não interessava àquelas pessoas que habitavam esta porção do território da Província. Decorre daí a compreensão, manifestada pelo Presidente, de que a instrução pública deveria ser ampliada com o intuito de promover a civilização e proporcionar a constituição de uma mentalidade industrial entre os cidadãos da Província do Pará, conformados com os recursos naturais que lhes garantia a subsistência.

Belém conheceu, também, um significativo aumento no número de habitantes e, por conseguinte, no custo de vida. O relato do naturalista Bates (1979, p. 297) alerta para o “reverso da medalha”: em contrapartida às volumosas intervenções urbanísticas e ao crescimento da economia, os habitantes da cidade tiveram que pagar mais caro para obter gêneros alimentícios,

⁵ Governo da Província do Pará. Falla dirigida a Assembléa Legislativa da Província do Pará, na segunda sessão da XI legislatura, pelo Exm.º Sr. Tenente-Coronel Manoel de Frias e Vasconcellos, Presidente da mesma Província, em 1 de outubro de 1859. Pará: Typographia Commercial de A. J. R. Guimarães, 1859. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 30 de novembro de 2011.

⁶ Governo da Província do Pará. Relatório apresentado a Assembléa Legislativa Provincial na segunda sessão da 17.ª Legislatura, pelo Dr. Abel Graça, Presidente da Província, em 15 de agosto de 1871. Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 1871. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 30 de novembro de 2011.

⁷ Governo da Província do Pará. Relatório dos Negócios da Província do Pará elaborado pelo Secretário Geral da Província Domingos Soares Ferreira Penna, e apresentado pelo Presidente Couto de Magalhães à Assembléa Legislativa Provincial, em 15 de agosto de 1864. Pará: Typographia de Frederico Carlos Rhossard, 1864, p. 07. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 30 de novembro de 2011.

como farinha de mandioca, banana, laranja, entre outros. Além disso, viram-se às voltas com a carestia dos aluguéis. A especulação imobiliária e a insuficiência da produção de alimentos para garantir o abastecimento do mercado interno acabaram por fazer parte deste novo momento que a cidade estava vivenciando.

Neste contexto, o Presidente da Província do Pará, Sebastião do Rego Barros, em fala dirigida à Assembleia Legislativa provincial, datada de 15 de agosto de 1854, evidenciou

o preço extraordinário a que tem subido a borracha, e consequentemente do emprego quase exclusivo dos braços na sua extração e fabrico, a ponto de nos ser preciso actualmente receber de outras Províncias generos de primeira necessidade, e que dantes produziamos até para fornecer-lhes.⁸

Para Walter Bates, este fenômeno estava ligado ao aumento da população de Belém. De fato, em decorrência da produção gomífera, como acentua Robin Anderson (1976, p. 69), entre os anos de 1849 e 1872, o número de habitantes da cidade de Belém saltou de 16.337 para 30.050, o que denota que a cidade se tornou a principal referência para a exportação da borracha, atraindo cada vez mais pessoas interessadas em lucrar com este comércio. Mas, como bem pontuou o Presidente, deve-se, também, levar em consideração, para explicar a crise de abastecimento, o exclusivismo dos “braços” para a atividade de extração da goma elástica, o que provocou uma crise na produção de gêneros alimentícios na Província. Esse argumento se faz presente nas sucessivas falas, discursos e relatórios dos administradores da Província.

O Relatório do Presidente Angelo Thomaz do Amaral, datado de 4 de maio de 1861, volta a tratar da crise de produção agrícola e discute a eficácia da solução encontrada pelos legisladores provinciais: o ensino das técnicas de produção agrícola. Efetivamente, por meio das Leis nº 372, de 18 de outubro de 1860, e nº 379, de 3 de novembro do mesmo ano, os legisladores provinciais haviam instituído, na Província, o ensino agrícola, a ser ofertado pela recém criada da Escola Rural D. Pedro II, com o objetivo de “tirar a agricultura da rotina que a entoperce, e desenvolver a lavoura da canna de assucar, o fabrico d’este, e a criação do gado, para que é tão própria esta região”.⁹

A escola, que deveria funcionar na fazenda provincial “Pinheiro”, situada na confluência dos rios “Maguary com o Guajará”, era uma

fazenda escola, mais pratica do que theorica, mais especulativa do que experimental, e destinada a formar trabalhadores, operarios, feitores e administradores para os estabelecimentos ruraes; liga os educandos primeiro que tudo á pratica dos trabalhos, mas ensinando-lhes a ler grava-lhes logo na memoria os principios da agricultura; e já nos campos do trabalho, já em conferencias durante os serões, mostra-lhes a verdade e a aplicação desses principios, desenvolvendo-os convenientemente.¹⁰

⁸ Governo da Província do Pará. Fala que o Exm.º Snr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros, Presidente desta Província, dirigiu á Assembléa Legislativa Provincial na abertura da mesma Assembléa, no dia 15 de agosto de 1854. Pará: Typographia da Aurora Paraense, Imp. Por J. F. de Mendonça, 1854, p. 40. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 30 de novembro de 2011.

⁹ Governo da Província do Pará. Relatório do Exm.º Senr. Angelo Thomaz do Amaral, Presidente da Província do Gram-Pará ao Exm.º Vice-Presidente Olyntho José Meira, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma. Pará: Typographia de Santos & Irmãos, 1861, p. 13. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 30 de novembro de 2011.

¹⁰ Governo da Província do Pará. Relatório do Exm.º Senr. Angelo Thomaz do Amaral, Presidente da Província do Gram-Pará ao Exm.º Vice-Presidente Olyntho José Meira, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma. Pará: Typographia de Santos & Irmãos, 1861, p. 13. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 30 de novembro de 2011.

O PROGRESSO VEM A VAPOR

A abertura do Amazonas em 1867 [...], marca uma era notável na história d'estes povos, assim como marcára a criação da Companhia de navegação e commercio do Amazonas, fazendo sulcar as águas d'aquelle outro mar mediterraneo pelo primeiro barco a vapor. Póde calcular-se a extensão que tem tomado o commercio amazonico pelo numero de vapores que hoje cortam aquellas aguas, ou seja com a bandeira Brasileira, ou com a das nações ribeirinhas, ou com a das nações da velha Europa (ABREU, 1883, p. 9).

Rosa Acevedo Marin (2004) afirma que a virada do séculos XVIII- XIX marcou uma profunda mutação na sociedade europeia, cujos efeitos repercutiriam, progressivamente, entre os demais continentes. Essa mudança, segundo a autora, estaria alicerçada em “um conjunto de descobertas técnicas, apoiadas sobre um volume enorme de capitais, [o que] provoca uma revolução do sistema produtivo e da circulação das mercadorias” (MARIN, 2004, p. 2). Neste contexto, entre o final do século XVIII e o início do XIX, a navegação a vapor obteve sucessivos melhoramentos técnicos e ganhou espaço como meio de transporte de pessoas e mercadorias em diversos países de diferentes continentes.

As embarcações a vapor encurtavam significativamente as distâncias porque tornavam as viagens mais rápidas e seguras, destruindo obstáculos à promoção do progresso econômico de uma região. Em contraste com a navegação à vela, o transporte a vapor, inicialmente, requeria elevados investimentos. Mas as novas embarcações podiam transportar um maior volume de carga, com um menor risco de perda, o que ocasionou a sua disseminação.

No Brasil, a adesão à navegação a vapor data ainda do início do século XIX, mas a região amazônica passou a contar com os navios a vapor somente a partir da segunda metade do mesmo século. A introdução do novo sistema de transporte na região tinha sido objeto de discussões durante sessões do parlamento brasileiro, ainda na década de 1820, quando se alertou para a necessidade de um projeto de desenvolvimento econômico da região, seu povoamento e sua manutenção como território pertencente ao Império do Brasil.¹¹

A partir de 1850, o porto de Belém torna-se um destacado entreposto comercial do Império do Brasil e a capital da Província do Pará destaca-se como o porto de chegada e de partida de embarcações, seja para o interior da região, percorrendo os rios e bacias amazônicas, seja para o exterior. Marin (2004, p. 3) destaca que, entre as décadas de 1840 e 1880, o movimento de embarcações no porto de Belém saltou de 78, com capacidade de transporte de 11.252 toneladas, para 292 embarcações, com capacidade de transporte de 258.115 toneladas. Este aumento no número de embarcações demandou, segundo a autora, a remodelação dos “muitos trapiches de madeira que operavam em Belém e o velho cais da marinha, e, ainda, acrescentar prédios e armazéns para depósito das mercadorias” (MARIN, 2004, p. 3)

Frente à aviltante situação física dos trapiches de Belém, a administração provincial decidiu realizar uma intervenção no porto, de forma a viabilizar a construção de um novo cais e do prédio da Alfândega, que, como já foi pontuado anteriormente, vinha proporcionando volumosas cifras à fazenda provincial.¹²

¹¹ Sobre a adesão do Pará ao Império do Brasil no contexto de crise do Império Português na América, cf. Machado (2006). Para um pormenorizado debate acerca da introdução da navegação à vapor na região amazônica, cf. Gregório (2008).

¹² Governo da Província do Pará. Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Conego Manoel Jose de Siqueira Mendes, Primeiro Vice-Presidente da Província do Pará, passou a administração da mesma ao Excelentíssimo Senhor Presidente João Alfredo

Marin também destaca como a navegação a vapor serviu de estímulo ao comércio provincial, especialmente a partir da segunda metade do século XIX, quando os volumes e os preços da borracha exportada aumentaram:

Com o vapor, a duração das viagens experimentou considerável redução. Enquanto o vingador tomava 12 dias de Belém a Manaus, sobre um percurso de 862 milhas, os vapores da Companhia de Navegação venciam esse trajeto em 4 dias. De Belém a Breves o trajeto era realizado a vela em cinco dias o que caía para 14 horas utilizando barco a vapor. O frete era necessariamente inferior: 290 réis no lugar de 400 por arroba de cação saindo de Santarém para Belém, e de 242 réis para 320 arrobas conduzidas de Breves para Belém. Começa um processo crescente de centralização e controle da atividade comercial com a instalação de grandes firmas comerciais e de transporte (MARIN, 2004, p. 4).

O progresso econômico da região amazônica, em particular da Província do Grão-Pará, a partir da década de 1850, acabou por atrair a atenção de outras nações, em especial os Estados Unidos da América, que se mostraram cada vez mais interessados em explorar as riquezas da região. A pressão política do governo americano para a abertura da navegação internacional do Amazonas levou o Governo Imperial a promover ações que garantissem a efetiva presença da administração imperial na região. Entre as medidas adotadas destaca-se a criação da Província do Amazonas, por meio da Lei nº 582, de 5 de setembro de 1850, e a elaboração da Lei nº 586, de 6 de setembro do mesmo ano, que autorizava o governo imperial a promover a navegação a vapor no Rio Amazonas mediante oferta de subvenções pecuniárias.¹³

A partir da intervenção estatal para a promoção da navegação a vapor no Rio Amazonas, por meio do Decreto nº 1.037, de 30 de agosto em 1852, oficializou-se a normativa legal que garantiu a concessão, por parte do governo, de uma subvenção pecuniária mensal. Além disso, foi concedido o exclusivismo da atividade, pelos trinta anos subsequentes, a Irineu Evangelista de Souza, que posteriormente receberia o título de Barão de Mauá. Em contrapartida, o Barão se comprometeu com a fundação de uma companhia de navegação e comércio que nunca operasse com capital inferior a 1.200 contos de réis, de forma que esta companhia mantivesse linhas regulares de vapores entre as principais cidades da região. Evangelista de Souza se comprometeu, ainda, a fundar e a manter colônias nas margens do Rio Amazonas.¹⁴ Para Gregório (2009, p. 196), “sobre essas bases, foram inauguradas as primeiras linhas regulares de vapores do rio Amazonas, em janeiro de 1853, mantidas pela Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas”, propriedade de Irineu Evangelista de Souza.

Corrêa de Oliveira, em 2 de dezembro de 1869. Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 1869. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em 30 de novembro de 2011.

¹³ Os debates acerca da criação da Província do Amazonas vinham se arrastando desde a década de 1820. No ano de 1826, o deputado Romualdo Antônio de Seixas, representante da Província do Pará, apresentou projeto de lei que versava acerca da questão. Após os debates, análises e alterações realizadas pela Comissão de Estatística da Câmara, o projeto entrou em discussão na Assembleia Imperial, no ano de 1828, e foi aprovado em primeira e segunda discussão. Somente em 1832 foram retomados os debates em terceira discussão. Os debates foram interrompidos, naquele mesmo ano, porque os deputados requeriam que o governo remetesse novas informações sobre o assunto. No ano de 1839, um novo projeto foi apresentado por outro deputado do Pará, João Cândido de Deus e Silva. Esse novo projeto foi objeto de debates entre os deputados no ano seguinte e aprovado na Câmara e remetido para o Senado, apenas em junho de 1843. No Senado, o projeto foi discutido somente em 1850, quando foi rapidamente aprovado, o que demonstra a relevância que adquiriu o assunto naquele momento de conjuntura favorável à sua aprovação (cf. GREGÓRIO, 2008, p. 281-295).

¹⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de julho de 1853, p. 152-153. Disponível em <http://www2.camara.gov.br/publicacoes>. Acesso em: 5 de dezembro de 2011.

A leitura dos Anais da Câmara dos Deputados revela que a subvenção e o exclusivismo concedidos ao senhor Irineu Evangelista de Souza foram objeto de intensos debates entre os deputados, no ano de 1853, haja vista que alguns desses deputados acreditavam que o privilégio concedido se constituía em obstáculo para o desenvolvimento econômico da região. Esses deputados concebiam que a livre concorrência seria o melhor caminho para o progresso das Províncias do Grão-Pará e do Amazonas.¹⁵

Por efeito das pressões internas e externas, o poder Executivo imperial revogou a concessão de exclusivismo da Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas na exploração da navegação a vapor na região. Um novo contrato foi oficializado pelo Decreto nº 1.445, de 2 de outubro de 1854. Segundo esse novo contrato, a Companhia abria mão do privilégio de exclusivismo e assumia os compromissos de operar duas novas linhas além das já existentes e de fundar doze novas colônias, que viriam a somar com as sessenta previstas no Decreto anterior. Em compensação, o governo ofereceu setenta territórios, de duas léguas quadradas cada um, e terrenos de marinha devolutos. Com a oficialização deste novo contrato, o ministro do Império, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, acreditava que “as intenções do poder Legislativo ficarão satisfeitas do melhor modo que era possível”.¹⁶

Conforme os Relatórios do Ministério do Império do ano de 1858, os debates sobre os empreendimentos que a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas deveria realizar foram retomados na Câmara dos Deputados e pelos Senadores. Como resultado desses debates, Irineu Evangelista de Souza obteve o cancelamento da obrigação, imposta à sua Companhia, de fundar colônias na região amazônica, com o argumento de que a tarefa se tornara dispendiosa e com poucos resultados positivos. Obteve também o aumento da subvenção do Governo imperial, que passou de trinta e um para trinta e cinco contos de réis.¹⁷

Para conseguir esta significativa vitória entre os deputados e senadores do Império, Irineu Evangelista de Souza utilizou os balancetes de sua Companhia, nos quais ficavam demonstrados os prejuízos financeiros acumulados desde a assinatura do contrato de 1854. Assim, em 10 de outubro de 1857, por meio do Decreto de nº 1.988, oficializou-se uma nova reforma no contrato da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.

Na década de 1860, o debate acerca da navegação do Rio Amazonas foi retomado pelos deputados e senadores, que observaram que a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas obteve um significativo aumento de sua atividade. Efetivamente, o número de passageiros aumentava ano após ano, bem como a quantidade de carga transportada por seus vapores. Além disso, o número de linhas e portos administrados pela Companhia também se multiplicou, o que comprovava a prosperidade da Companhia, cuja renda, em 1867, era dez vezes maior do que em 1853.¹⁸

A introdução da navegação a vapor na Amazônia, em especial na Província do Grão-Pará, está, portanto, intimamente ligada ao próspero comércio desta Província. O aumento ininterrupto da arrecadação alfandegária, a partir dos anos de 1850, levou, por outro lado, a mudanças estruturais e socioeconômicas que afetaram principalmente a capital em toda a segunda metade do século XIX.

¹⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 1º de agosto de 1853, p. 7-8. Disponível em <http://www2.camara.gov.br/publicacoes>. Acesso em: 5 de dezembro de 2011.

¹⁶ Relatório do ministério do império, 14 de maio de 1855, p. 35-37. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/imperio.html>. Acesso em: 5 de dezembro de 2011.

¹⁷ Relatório do ministério do império, 6 de maio de 1858, p. 56-58. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/imperio.html>. Acesso em: 5 de dezembro de 2011.

¹⁸ Cf. Santos (1980) ; Gregório (2008; 2009).

A nova classe de ricos da Província passou a pleitear uma instrução capaz de civilizar o povo, promover a ordem, corroborar com o progresso e estabelecer os ares de modernidade. Esse novo modelo de instrução demandou a realização de ações de formação de professores, tidos, nesse momento, como elementos indispensáveis para a promoção dos ideais políticos de ordem, civilização e progresso.

A criação de uma Escola Normal na capital foi resultante, justamente, desta premissa e das condições socioeconômicas, que garantiriam os recursos necessários para a sua implantação. Além das questões educacionais e de formação de professores, a Escola Normal figurava-se como uma instituição capaz de gerar uma mentalidade industrial entre os cidadãos da Província, haja vista que promoveria a formação de professores alinhados ao projeto da classe abastada e se encarregaria de disseminar, entre os cidadãos do Grão-Pará, os ideais de ordem, progresso e civilização. O primeiro ensaio legalista de institucionalização de uma Escola Normal nesta Província data do ano de 1839. Na opinião de Araújo, Freitas e Lopes (2008), as mesmas premissas que orientaram a sua implementação estiveram presentes nos vários projetos de criação e consolidação das escolas normais, em diferentes províncias do Império do Brasil. Pativamente em todos os casos, houve uma ambiência política, econômica e social que justificava os projetos. No Grão-Pará, essa ambiência pode ser situada em torno do chamado *boom* da borracha.

O discursos advindos da classe dirigente da Província, bem como de renomados intelectuais que residiam no Pará, sobre a necessidade da promoção da instrução pública na Capital e no interior da Província, apontavam para a necessidade de formação de professores, considerados propagadores das luzes, da moral e da razão, de caráter eminentemente cientificista.

Nesse mesmo contexto, situa-se a relevante medida do Governo imperial, salientada pelo Barão de Marajó, de abertura do Rio Amazonas para a navegação internacional, a partir de 1867. O Ministro do Império, Pedro de Alcântara Bellegarde, que ocupava a pasta da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa em 1864, se posicionou acerca desta questão:

A abertura do rio Amazonas ao comércio das nações que estão em paz com o Império, é certamente um dos fatos que o governo imperial mais deseja ver realizado, e de que espero os mais felizes resultados. Entretanto não depende somente dele, mas principalmente de medidas de competência da assembléia geral legislativa, apressar um acontecimento que tão grande influência tem de exercer nas relações comerciais do país, e na prosperidade das Províncias ribeirinhas.¹⁹

Para o Ministro, a abertura do Rio Amazonas para a navegação de embarcações de nações “que estão em paz com o Império” representaria mais um estímulo ao desenvolvimento das potencialidades econômicas das províncias do norte.

Nesta legislatura, a Província do Grão-Pará foi representada por deputados reconhecidamente atuantes em prol dos interesses das Províncias do norte. Entre eles, estavam Tavares Bastos, Tito Franco de Almeida e Domingos Antônio Raiol, todos a favor da abertura internacional para a navegação do Amazonas.

Com o forte apoio da maioria dos Deputados, principalmente dos representantes das Províncias do Pará e do Amazonas, no ano de 1867, por meio do Decreto de nº 3.920, de 31 de

¹⁹ Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1864, p. 20.

julho, foi regulamentada a navegação de embarcações pertencentes a outras nações. Assim, o Rio Amazonas e seus afluentes passariam a receber embarcações de diferentes nacionalidades, o que foi recebido com grande entusiasmo pelas classes dirigentes das Províncias do Norte, que acreditavam ser um estímulo ao contínuo progresso econômico que a região vinha alcançando desde os anos 1850. A medida só foi oficializada, solenemente, no dia 7 de setembro de 1867, data em que o Brasil comemorou os quarenta e cinco anos de sua independência política em relação a Portugal. Além da data, a cerimônia foi repleta de tantas outras simbologias, tendo sido realizada no exato ponto de encontro do Rio Amazonas com o Oceano Atlântico.²⁰

A imprensa paraense noticiou a ação do Governo imperial com grande empolgação e entusiasmo. O periódico belenense *Diário do Gram-Pará*, de grande circulação na Província, em sua edição de 7 de setembro de 1867, fez a seguinte conclamação:

Nações do mundo, várias. Entrae, sede bem vindas, Às plagas amazônicas Imensas,
ricas, lindas!
Missão audaz e bélica. Não é que aqui vos traz... Vindes saudar o Império, Saudar
vindes a paz!
Com o vento brincam os rutilos, Bizarros pavilhões, As variadas flâmulas. De
inúmeras nações!
Recebe-vos com júbilo. O povo brasileiro: Na guerra altivo, indômito, Na paz
hospitaleiro!
Bem vindos sejam os hóspedes! O rio é franco, entrae! O colossal mystério. Abriu-
se, admirae!²¹

“A abertura do Amazonas”, de autoria de Joaquim Serra, foio título dado a esta saudação ao dispositivo legal que garantiu a navegabilidade das embarcações de diferentes nações no Rio Amazonas, o que representou, não só para a imprensa, mas também para a classe abastada da província, novos horizontes para seus negócios, mediante a inserção do Pará no cenário internacional da economia capitalista.

Já no ano de 1871, pouco mais de três anos após a abertura para a navegação internacional do Rio Amazonas, Irineu Evangelista de Souza foi autorizado pelo Governo imperial a repassar sua Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas para empresários ingleses, que viriam a formar a *The Amazon Steamship Company*. (CALDEIRA, 1995, p. 481-482). Em contraste com a antiga Companhia, a nova contava com capital quase que totalmente internacional e, a partir de 1874, ano de sua fundação oficial, manteve um velado monopólio no campo da navegação a vapor na região amazônica até, praticamente, a primeira década do século XX, quando foi substituída pela *Amazon River* (SANTOS, 1980, p. 58).

CONCLUSÃO

A cidade de Belém adquiriu, gradativamente, ao longo da segunda metade do século XIX, novas perspectivas econômicas e sociais, resultantes, principalmente, do sucesso do comércio gomífero, sucesso este sempre presente na tônica dos discursos dos que desejavam ver o Rio

²⁰ Cf. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da décima terceira legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas, 1868, p. 1-2.

²¹ *Diário do Gram-Pará*. “A abertura do Amazonas”. Belém: Typographia Commercial; Typographia d’A Estrela do Norte, 7 de setembro de 1867.

Amazonas aberto à navegação de embarcações de diferentes nações. A introdução das embarcações a vapor na Amazônia permitiu encurtar as distâncias e aumentar a rentabilidade do comércio da goma elástica, por meio de um eficiente meio de transporte, que além de ser mais rápido, também poderia transportar enormes quantidades do produto. Os lucros crescentes dos que se ocupavam dessa atividade levaram a um significativo aumento da arrecadação da Província, o que viabilizou a realização de reformas urbanísticas e o desenvolvimento cultural da cidade, em estreita relação com os ideais de modernidade em voga no período.

Neste contexto, o movimento político e social da classe dirigente da Província apontava não apenas para as mudanças urbanísticas. Almejava-se evidenciar o elemento humano, no sentido do desenvolvimento e da propagação das luzes e do ideal de homem civilizado, concebido à luz dos pressupostos iluministas da razão, da moral e do cientificismo. A instrução e a política de formação de professores foram reconhecidos como os principais mecanismos de propagação dos ideais de ordenamento, civilização e progresso entre os cidadãos da Província do Grão-Pará. A realização de ações neste sentido, por parte das autoridades provinciais, está ligada à constituição de um modelo nacional de instrução e de formação de professores espelhado em modelos europeus. As escolas normais, nascidas nesse contexto, sintetizam o ideal e o modelo adotado nas várias regiões do país.

THE IDEALS OF ORDER, CIVILIZATION AND PROGRESS IN THE PROVINCE OF GRAND PARA IN A PERIOD OF ACCELERATED CHANGE (1840-1870)

ABSTRACT

This article aims to discuss and analyze the process of political, economic and members occurred in the Province of Grand Para, in the period from 1840 to 1870, so that we focus on the issue that in the midst of these changes, such as introducing the steam navigation in the region, opening international navigation of the Amazon River and the growing of the latex economy, the Public Education and therefore teacher training were elected by the political and rich class of the Province, as the mechanisms of modern ideals of propagators planning, progress and civilization among the citizens of the province, especially those circulated through the center of the city of Belém.

KEY-WORDS: *Economics. Modernity. Public Instruction. Province of Grand Para.*

REFERÊNCIAS

ABREU, J. C. da G. [Barão de Marajó]. **A Amazônia:** as Províncias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil. Lisboa: Typographia Minerva, 1883.

ANDERSON, R. L. **Following Curupira:** Colonization and migration in Pará 1758 to 1930 as a study in a settlement of the humid tropic. Tese (Doutorado em História). California: University of California, 1976.

ARAÚJO, J. C. S.; FREITAS, A. G. B.; LOPEZ, A. P. C. (Orgs.). **As escolas normais no Brasil: do Império à República.** Campinas: Alínea, 2008.

ARON, R. **Les désillusions du progress.** Essai sur la dialectique de la modernité. Paris: Calmann-Lévy, 1969.

BAKER, K. M. **Condorcet: Form Natural Philosophy to Social Mathematics**. Traduction M. Nobile. Chicago: The University of *Chicago* Press, 1975.

_____. **The Old Regime and the French Revolution**. Chicago: The University of *Chicago* Press, 1987.

BATES, H. W. **Um naturalista no Rio Amazonas**. São Paulo: Edusp, 1979.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

BOTO, C. **A escola do homem novo: entre o Iluminismo e a Revolução Francesa**. São Paulo: Ed. Unesp, 1996.

BRESCIANI, M. S. M. Metrôpoles: as faces do mundo urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, v. 5, n. 8/9, p. 35-68, set. 1984/ abr. 1985.

CALDEIRA, J. **Mauá: empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CHALHOUB, S. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na Belle-Époque**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

COSTA, E. V. da. 1870-1889. In: BETHELL, L. (Ed.). **Brazil: Empire and Republic, 1822-1930**. Cambridge: Cambridge University Press, 1987. p. 191-213.

DAOU, A. M. **A belle époque amazônica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

DIAS, E. M. **A ilusão do fausto: Manaus (1890-1920)**. Manaus: Valer, 1999.

FRANÇA, M. do P. S. de S. A. de. **Raízes históricas do ensino secundário público na Província do Grão Pará: o Liceu Paraense**. Dissertação (Mestrado em Filosofia e História da Educação) – Faculdade de Educação, Universidade de Campinas. Campinas, 1997.

GRAHAN, R. **Politics and Patronage in Nineteenth-Century Brazil**. Stanford: Stanford University Press, 1990.

GREGÓRIO, V. M. **Uma face de Jano: a navegação do Rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)**. 2008. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

_____. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. **Nova Economia**, v.19, n.1, p. 185-212, jan.-abr. 2009.

HARDMAN, F. F. **Trem Fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

KIDDER, D. P. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

LE GOFF, J. **História e memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

MACHADO, A. R. de A. **A quebra da mola real das sociedades: a crise política do antigo regime português na Província do Grão-Pará (1821-1825)**. 2006. Tese (Doutorado em História Social) – FFLCH, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

MALHEIROS, R. G. **Formação de professores na Província do Grão-Pará: os discursos de seus administradores acerca da necessidade de se instaurar uma Escola Normal**. Dissertação (Mestrado em Educação) – Instituto de Ciências da Educação, Universidade Federal do Pará. Belém, 2012.

MARIN, R. E. A. **Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX**. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, 2004. [Papers do NAEA, n. 170]

MATOS, I. R. de. **O tempo Squarema**. Rio de Janeiro: Access, 1994.

MONARCHA, C. **A Escola Normal da Praça – o lado noturno das luzes**. São Paulo: Editora da Unicamp, 1999.

MOURÃO, L. **Memórias da indústria paraense**. Belém: Fiepa, 1989.

NEEDEL, J. D. **Belle Époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

PESSANHA, Andréa Santos. Em nome do progresso: uma sociedade criada por figuras ilustres na Corte lutou pela imigração europeia como forma de preparar o Brasil para o trabalho livre e “aprimorar” os nacionais. **Nossa História**, ano 2, n. 24, out. 2005.

REMOND, R. **O século XIX (1815-1914)**. São Paulo: Cultrix, 2004.

SANTOS, R. A. de O. **História econômica da Amazônia (1800-1920)**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SARGES, M. de N. **Belém: riquezas produzindo a belle-époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

SILVA, S. R. Direitos humanos e instrução pública segundo Condorcet. **Educação Revista**, v. 11, n.12, p. 1-18, jan.-jun. 2010.

WALLACE, A. R. **Viagens pelos rios Amazonas e Negro**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979.

XAVIER, M. E. S. P. **Poder político e educação de elite**. 3.ed. São Paulo: Cortez: Autores Associados, 1992.