

A PROVÍNCIA DO GRÃO-PARÁ EM UM PERÍODO DE ACELERADAS TRANSFORMAÇÕES (1840 A 1870)

THE PROVINCE OF GRAND PARA IN A PERIOD OF ACCELERATED CHANGE: (1840-1870)

Rogério Guimarães Malheiros
Genylton Odilon Rêgo da Rocha
Universidade Federal do Pará

Correspondência:

Programa de Pós-Graduação em Educação
Av. Augusto Corrêa, 01 – Guamá – Belém – PA - 66075-110
E-mails: rogeriomalheiros@yahoo.com.br / genylton@gmail.com

Resumo

Este artigo tem por objeto de discussão e análise o processo de transformações políticas, econômicas e sociais ocorridos no território da Província do Grão-Pará, no período de 1840 a 1870, de forma que privilegiamos a questão que, em meio a essas transformações, a Instrução Pública e, por conseguinte, 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.

Palavras-chave: Instrução Pública; Modernidade; Província do Grão-Pará.

Abstract

This article's purpose is to discuss and analyze the process of political, economic and members in the territory of 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, the Public Instruction and therefore teacher training were elected by the political class and bastardizes the province, as the mechanisms propagators of modern ideals of order, progress and civilization.

Keywords: Public Education; Modernity; Province of Grand Para.

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 [...].¹

Tratar dos ideais de modernidade que permearam as relações sociais na Província do Grão-Pará, no século XIX, acaba por ratificar que esta questão se apresenta como um tema incessante e, diversas vezes, revisitado pela historiografia nacional, em diferentes épocas, como mecanismo para desvelar as dimensões de uma sociedade. Nesta perspectiva, pretendemos por meio desta discussão apreender as influências do pensar europeu no cotidiano político e social da Província do Grão-Pará, onde se configura o *locus* espacial e temporal para os debates acerca da institucionalização do processo de formação de professores na mencionada Província, o que acabaria por moldar uma mentalidade para a constituição de um ideal de progresso e civilização nos discursos e ações do poder público do período, que também esteve em meio as prerrogativas políticas e sociais referentes a constituição do Brasil enquanto nação, uma vez que também privilegiaremos as medidas do governo imperial para a integração econômica e social da região amazônica ao restante do país por meio de medidas como a criação da Província do Amazonas, a introdução da navegação a vapor e a abertura do Rio Amazonas para a navegação internacional.

A historicidade moderna, por essa forma, permite-nos a compreensão das práticas interpretativas e de constituição dos ideais de progresso e civilização a uma práxis social dos políticos e intelectuais paraenses do período aludido, o que acabaria por estabelecer os parâmetros teóricos dos enunciados presentes em suas falas, discursos e Relatórios apresentados à Assembleia Legislativa provincial.

Não queremos aqui ratificar uma posição de transplantação de conceitos, projetos e hábitos europeus para a Província do Grão-Pará ou mesmo para o Império do Brasil, mas sim de tratá-los como algo externo que, no processo de constituição de mentalidades políticas e sociais, passaram a influenciar suas concepções por meio da resignificação.

Neste artigo pretendemos ainda demonstrar que as influências no pensar dos políticos, intelectuais e administradores da Província do Grão-Pará, na constituição de seus ideais de progresso, civilização e modernidade, não eram exclusivas do velho continente, mas também do novo, ou seja, neste período depreendemos também certa influência do modelo educacional dos Estados Unidos da América no discurso de Domingos Soares Ferreira Penna, notável político, etnógrafo, geógrafo, arqueólogo e professor residente na Capital da Província do Pará, que por meio de suas aspirações acerca da instrução pública para o Império e para a Província do Pará, chama a atenção para o “modelo” estadunidense de ensino e acaba por influenciar uma colegialidade intelectual que o acompanhava.

¹ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 13.

Situamos nosso trabalho como uma contribuição para a história da educação do Pará e, por conseguinte, do Brasil, pois temos como premissa o trabalho de historiador, que nos direciona a estabelecer as especificidades das representações de outras épocas, neste caso, as décadas de 1840 a 1870 na Província do Grão-Pará, sem procurar compreender seus significados a partir de padrões ou conceitos atuais. Ou seja, procuramos estabelecer nossas análises a partir do que Lucien Febvre (1970) denominou de “instrumental intelectual” de uma época.

Assim, analisar os discursos e representações construídas pelas elites dirigentes e intelectuais da Província do Grão-Pará, no século XIX, demanda-nos uma compreensão do contexto em que elas são produzidas, haja vista que, assim como as autoridades e intelectuais paraenses, os dirigentes do Império também pautavam seus discursos em temas como civilização, progresso, ordenamento e na constituição de uma população pautada em novos hábitos, o que, na concepção dos mesmos, só poderiam ser alcançados por meio da instrução pública e, por conseguinte, pelo processo de formação de professores, o que estaria intimamente ligado ao que Berman classificou como paradoxo da vida moderna.

1. Ordem, Civilização e Progresso como elementos propulsores da modernidade

A promoção de uma ordem social e de mecanismos para alinhar o Império do Brasil ao nível de civilização alcançada por nações, em especial de países europeus, mas também dos Estados Unidos da América, como necessários para o progresso do Brasil, fora a égide discursiva dos políticos e administradores do Império. Discursos estes que também estiveram presentes entre os políticos e administradores da Província do Grão-Pará, haja vista que a todo o momento, em seus Relatórios, artigos e publicações em geral, estavam sempre se reportando a esses ideais de modernidade, progresso, ordem e civilização.

Neste momento, os parâmetros de civilização e progresso de um país eram associados ao nível de desenvolvimento econômico alcançado por ele e de sua capacidade produtiva, o que, segundo o historiador Ilmar Mattos,² acabou por permear as ações e discursos da classe dominante do Império, os “saquaremas”, evidenciando que para a expansão de seus quadros e de suas perspectivas, os mesmos teriam que estabelecer e manter uma ordem e promover mecanismos para a civilização.

Nesta perspectiva, a ordem significava a organização da sociedade dentro das representações existentes entre os políticos imperiais, de uma hierarquia social definidora de papéis e funções diferenciadas e reservadas para cada grupo, de acordo com as posições por elas ocupadas, o que, segundo Ilmar Mattos, caracterizaria a formação do Estado Imperial brasileiro.³

² MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. Rio de Janeiro: ACCESS, 1994, pp. 238-274.

³ Idem.

A civilização, neste sentido, está para além de se garantir ao Estado Imperial à ordem, como concebida acima, mas consistia em estabelecer o primado da razão, por meio, especialmente, da instrução, o que significaria superar “[...] a ‘barbárie dos Sertões’ e a ‘desordem’ das Ruas”.⁴

Para esta elite do Império, os saquaremas, o resultado desta difusão da razão na sociedade, por meio da instrução pública, resultaria na constituição de um espírito de associação, bem como pela adesão, por parte desta sociedade, aos projetos políticos da Corte.

Para Ilmar Mattos, a civilização representaria, na concepção dos saquaremas, de um lado, o alcance da ordem, por outro, consistia na incorporação, por parte da população livre e pobre e da escrava, de noções como o princípio de respeito às leis e às autoridades e de trabalho operoso e rentável. Com isso, para a elite dirigente do Império, após o processo de promoção da ordem e da civilização, portanto, é que a sociedade estaria apta a usufruir dos benefícios do progresso, o qual representaria o triunfo final daquelas duas noções, ordem e civilização, consubstanciadas nas melhorias materiais e morais que lhes seriam proporcionadas.

Neste contexto, a instrução pública ganha destaque como elemento propulsor destes ideais de ordem, progresso e civilização presentes nos discursos da elite dirigente imperial. As discussões tecidas durante as Assembleias Constituinte e Geral Legislativa, no ano de 1823, ratificam que os ideais de instrução como dever do Estado, que acabaram por permear o debate em torno da implementação de um sistema de instrução pública no Brasil, estiveram centralmente ligados ao que Condorcet havia teorizado no período revolucionário francês, mas que acabou por se contrastar com os propósitos do governo imperial, que era o de promover uma educação que atendesse os interesses da elite brasileira.⁵

Assim, após esta percepção inicial, evidenciamos que os modelos de instrução europeia ganham destaque entre esta classe dirigente, em especial o modelo francês, que chegam ao Brasil por meio dos intelectuais nacionais que, após viagens realizadas aos “grandes centros” europeus, como França e Inglaterra, trazem consigo ideias e modelos lá vigentes. A Europa, neste momento, como bem pontuou René Remond, era o exemplo de modernidade a ser seguido.⁶

Segundo Jeffrey Needel, 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 houvesse de melhor em termos de civilização, onde o modelo educacional e de formação de professores oriundos

⁴ Ibid., p. 245.

⁵ XAVIER, Maria Elizabete S. Prado. *Poder político e educação de elite*. 3.ed., São Paulo: Cortez: Autores Associados, 1992; FRANÇA, Maria do Perpétuo Socorro de Souza Avelino de. *Raízes históricas do ensino secundário público na Província do Grão Pará: o Liceu Paraense*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Educação – UNICAMP – Campinas, 1997; MALHEIROS, Rogério Guimarães. *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) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação. Belém, 2012.

⁶ REMOND, René. *O século XIX (1815-1914)*. São Paulo: Cultrix, 2004.

desta região europeia, figuravam-se como os elementos que proporcionaram os níveis de modernidade e progresso alcançados por essas nações.⁷

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”.⁸

A modernidade, a partir da segunda metade do século XIX, apresenta-se como um conceito intimamente relacionado à estética, a mentalidade e aos costumes de uma dada sociedade. O próprio termo “modernidade” é lançado por Baudelaire na década de 1860, que, segundo Le Goff, “[...] 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’”.⁹

O filósofo Lefebvre identifica uma dualidade entre os termos “modernidade” e “modernismo”, enfatizando que

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 ao Modernismo; a segunda – interrogação e reflexão já crítica –, à Modernidade. As duas, inseparáveis, são dois aspectos do mundo moderno.¹⁰

Le Goff complementa o pensamento de Lefebvre afirmando que “[...] a modernidade é o resultado ideológico do modernismo”.¹¹ No entanto, refere-se mais a ideologia do inacabado, da dúvida e da crítica, ou seja, trata-se também de um incentivo ao novo, à criação, ao ineditismo. O que para Aron está relacionado “[...] a ambição, retomando a fórmula cartesiana, de ser mestre e possuidor da cultura, graças à ciência e à técnica”.¹²

O que também podemos perceber na própria concepção de refundação da sociedade francesa após a Revolução de 1789, onde o processo revolucionário se tornou o marco para a refutação dos velhos hábitos políticos e sociais presentes durante o Antigo Regime, onde a ideologia de uma instrução nacional, conforme as diferentes proposições e projetos tecidos por Condorcet, Lepelletier, Romme e Lakanal, acabavam por se coadunarem neste

⁷ NEEDEL, Jeffrey D.. *Belle Époque Tropical: Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

⁸ LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora UNICAMP, 2003, p. 185.

⁹ *Ibid.*, p. 194.

¹⁰ LEFEBVRE, H. *Introduction à La modernité*. Paris: Minuit, 1962, p. 10. Apud: *Ibid.*, 195.

¹¹ *Idem.*

¹² ARON, R. *Les désillusions du progrès*. Essai sur la dialectique de la modernité. Paris: Calmann-Lévy, 1969, p. 287.

ponto relativo a constituição do cidadão francês em detrimento da velha ordem estabelecida durante o Antigo Regime.¹³

O valor atribuído à cultura europeia se configurou também como uma aspiração em recriar nos principais centros do Império do Brasil um estilo de vida em consonância com os padrões europeus, que caracterizariam uma forte influência nos discursos e mecanismos legais de instrução pública e de formação de professores no século XIX.

Destarte, durante o período imperial brasileiro, a elite intelectual do império, mais especificamente a do Pará, procurava se aproximar e se apropriar das ideias pedagógicas francesas, com o intuito de dar legitimidade às medidas implementadas na área da educação, sendo significativo o número de estabelecimentos de ensino, principalmente na cidade cede da corte, nos quais o processo educacional privilegiava o modelo de instrução e cultura francesa.¹⁴

Neste contexto, no século XIX, podemos 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. Para Needel, “[...] a instrução seguia a receita da França da Restauração: humanista, conservadora e católica”, na qual os rapazes adquiriam uma formação intelectual e as moças o “verniz” e refinamentos necessários a uma boa esposa.¹⁵

Neste sentido, não podemos deixar de ressaltar que esta 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.

¹³ BAKER, Keith Michael. *The Old Regime and the French Revolution*. Chicago, 1987; _____. *Condorcet. From Natural Philosophy to Social Mathematics*. Chicago: 1975, BOTO, Carlota. *A escola do homem novo: entre o Iluminismo e a Revolução Francesa*. São Paulo: Ed. UNESP, 1996; CONDORCET, M. J. A. N. C., Marques de. *Cinco memórias sobre a instrução pública*. São Paulo: UNESP, 2008; _____. *Esboço de um quadro histórico dos progressos do espírito humano*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1993; _____. *Rapport et projet de décret sur l'instruction publique*, présentées à l'Assemblée Nationale, au non du Comité d'Instruction Publique. In: DUMAZEDIER, J. (Dir.). *La Leçon de Condorcet: une conception oubliée de l'instruction pour tous nécessaire à une république*. Paris: L'Harmattan, 1994; COUTEL, C. *À l'école de Condorcet. Contre l'orléanisme des esprits*. Paris: ellipses/éditions marketing S.A., 1996; _____. *Décembre 1792: les objections au Rapport sur l'instruction publique: réponses de Condorcet*. In: CREPEL, P.; GILAIN, C. (Dir.). *Condorcet, mathématicien, économiste, philosophe et homme politique: colloque international*. Paris: Minerve, 1996; _____. *Politique de Condorcet*. Paris: Payot & Rivages, 1996; SILVA, Sidney Reinaldo. Direitos humanos e instrução pública segundo Condorcet. *Educação em Revista*, Marília, v. 11, n.12, p. 1-18, Jan.-Jun. 2010; MALHEIROS, Rogério Guimarães. *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) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação. Belém, 2012.

¹⁴ NEEDEL, Jeffrey D. *Belle Époque... op. cit.*

¹⁵ *Ibid.*, p. 75.

2. A Província do Grão-Pará e seu “surto de modernização”

O naturalista inglês Henry Walter Bates, em sua segunda visita à capital da Província do Pará, cidade de Belém, no ano de 1859, afirmava que a mesma havia deixado de assemelhar-se a uma “aldeia cheia de mato, ameaçando ruína”. Bates havia realizado sua primeira visita à cidade de Belém na década de 1840, quando fez suas primeiras constatações acerca da mesma.¹⁶

Não iremos aqui nos deter no “eurocentrismo” exacerbado presente nas palavras do naturalista, mas sim no que o mesmo havia constatado enquanto mudanças socioespaciais da cidade de Belém. Neste contexto, podemos depreender que o naturalista constatou uma gama de ações do poder público para a ambientação da cidade, pautados nos modelos europeus, sobretudo, o parisiense.

Bates identificou ainda um acelerado aumento da população urbana de Belém, fato que atribuía à presença de uma gama de estrangeiros portugueses, madeirenses e alemães. O naturalista, em seu relato alude à situação que se encontravam às ruas da cidade no final dos anos de 1840, sem calçamento e cheias de pedras soltas e areia, contrastando-se com o que havia encontrado em 1859, já que as mesmas haviam sido “caprichosamente pavimentadas”. Quanto à arquitetura urbana, Bates afirmava que a maioria das casas da cidade de Belém de outrora, “velhas e desmanteladas”, tinham sido substituídas por “[...] belos edifícios construídos acima do nível da rua, com extensas e elegantes sacadas no primeiro andar [...]”.¹⁷

Também na década de 1840, o missionário protestante estadunidense Daniel Kidder, em sua visita à cidade de Belém, enfatizou que as ruas centrais da capital da Província do Pará não eram largas nem pavimentadas. Evidenciando 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”.¹⁸

Kidder enfatizou ainda as marcas deixadas na cidade pelo movimento cabano de 1835, afirmando que

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.¹⁹

Outro interessante relato fora o do o naturalista inglês Alfred Wallace, que no ano de 1848 esteve em Belém juntamente com Bates, que acabou por ratificar as observações feitas por este.

¹⁶ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no Rio Amazonas*. São Paulo: EDUSP, 1979, p. 21.

¹⁷ *Ibid.*, p. 296.

¹⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo, 1980, p. 183.

¹⁹ *Ibid.*, p. 184.

Segundo as observações de Wallace, a *Rua dos Mercadores*, “via principal” da cidade, 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”.²⁰

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”, o que denota uma diversidade cultural e de variações étnicas presentes na cidade neste período, diversidade esta que iria aumentar significativamente na segunda metade do século XIX, devido a inserção da região amazônica no processo de desenvolvimento socioeconômico propiciado pelo comércio gomífero, transformando a região em um polo atrativo para imigrantes de outras regiões do país e de outras nações.²¹

No ano de 1852, o naturalista Wallace retorna a Belém, isto é, aproximadamente 4 (quatro) anos após sua primeira visita, quando pode perceber mudanças urbanísticas significativas ocorridas no centro da cidade, novas ruas e prédios haviam sido estruturados na capital da Província do Grão-Pará, que passara ainda por um processo de embelezamento, haja vista que se tratavam de construções suntuosas e de grande porte.²² 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 ganhavam feições de *Boulevard*, ou seja, passavam a assemelham-se as grandes e largas ruas de Paris.²³

Podemos depreender, por meio dos Relatórios dos Presidentes da Província, que estas mudanças urbanísticas da capital da Província do Pará foram resultado de um significativo aumento da arrecadação fazendária da Província, que desde 1850 vinha crescendo ano após ano, o que seus administradores atribuem à grande contribuição da 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 do mesmo ano, em comparação ao que foi arrecadado no mesmo período durante o ano anterior, deveu-se à maior quantidade de gêneros levados do interior da Província ao mercado de Belém, além dos altos preços que estes estavam obtendo no comércio de exportação, especialmente a borracha.²⁴

²⁰ WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelos Rios Amazonas e Negro*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo, 1979, p. 19.

²¹ *Ibid.*, p. 20.

²² *Ibid.*, p. 240.

²³ *Ibid.*, p. 240.

²⁴ PARÁ, Governo da Província do. *Relatório apresentado pelo Exc.º Snr. Ângelo Custódio Corrêa, Presidente da Província do Grão-Pará a' Assembleia Legislativa Provincial*. Pará: Typographia Restaurada de Santos & Filhos, 1850, p. 75. Disponível em www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 30 de novembro de 2011.

Ana Maria Daou ressalta que, neste período, numerosos foram os relatos de estrangeiros que enfatizavam o processo de “europeização” da capital da Província do Grão-Pará, haja vista que apresentavam em seus relatos as intensas mudanças urbanas e estruturais que a cidade vinha passando, ou seja, apresentavam as descrições das novas construções, dos projetos arquitetônicos das ruas e da própria vestimenta das pessoas pertencentes à classe abastada da Província.²⁵

Para a historiadora Maria de Nazaré Sarges, este contexto de mudanças urbanísticas e de postura da elite local, refletiria mais tarde na política de afastar as famílias pobres do centro da cidade para áreas periféricas. Tratava-se da política de destruição dos cortiços existentes no centro de Belém, o que acarretaria no processo de despejo das famílias que os habitavam.²⁶

Em um contexto mais amplo, identificamos na historiografia nacional que 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.²⁷

A partir da segunda metade do século XIX o Brasil vivenciou o chamado “surto de modernização”, desencadeando-se inúmeras medidas políticas e sociais de profundas mudanças dos espaços públicos das cidades, do modo de vida das pessoas e a propagação de uma moral pautada no cientificismo. Podemos perceber ainda uma nítida política de segregação e controle social por meio dos códigos de posturas municipais.

Segundo Carlos Monarcha, na Província de São Paulo, por ocasião da implementação de medidas relacionadas a instrução pública, em especial pela criação da Escola Normal na Capital paulista, autoridades como os chefes de polícia e o inspetor público da cidade de São Paulo em 1873, evidenciavam que “[...] a educação deve ser difundida como uma das estratégias possíveis de combate à criminalidade, e como meio eficaz para a defesa da civilização [...]”.²⁸ De acordo com o mesmo autor, a eclosão de um “surto de de-

²⁵ DAOU, Ana Maria. *A belle époque amazônica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

²⁶ SARGES, Maria de Nazaré. *Belém: riquezas produzindo a belle-époque (1870-1912)*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

²⁷ Acerca destes elementos que assinalam à inserção do Brasil na era da modernidade, existe uma vasta bibliografia nacional e internacional que tratam mais especificamente destes elementos apresentados no texto deste artigo: CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na Belle-Époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986; BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido... op. cit.*; BRESCIANI, Maria Stella M. *Metrópoles: as faces do mundo urbano (as cidades no século XIX)*. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: Marco Zero, 1985, pp. 35-68; SARGES, Maria de Nazaré. *Belém: Riquezas... op. cit.*; MOURÃO, Leila. *Memórias da Indústria paraense*. Belém: FIEPA, 1989; HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema... op. cit.*; DIAS, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do fausto – Manaus (1890-1920)*. Manaus: Valer, 1999; GRAHAN, Richard. “1850-1870”. p. 143. In: BETHELL, Leslie (Ed.). *Brazil: Empire and Republic, 1822-1930*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987; 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*. *Revista Nossa História*. Ano 2 / nº 24, outubro de 2005; VIOTTI DA COSTA, Emília. *Da monarquia a república: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1994; FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. *Belém dos Imigrantes - história e memória*. Museu de Arte de Belém, 2004.

²⁸ MONARCHA, Carlos. *A Escola Normal da Praça – o lado noturno das luzes*. São Paulo: Editora da Unicamp, 1999, p. 81.

envolvimento” na cidade de São Paulo, ainda na primeira metade do século XIX, possibilitou a reforma de instituições que visavam salvaguardar a ordem moral, ou seja, a reforma da cadeia pública, hospício, leprosário e dos regulamentos de instrução pública, que com a inauguração da Escola Normal e do Instituto de Educandos e Artífices, promoveu uma “compartimentalização” da cidade.

Neste sentido, as mudanças vivenciadas no Império do Brasil em termos econômicos e sociais, como destacou Monarcha na Província de São Paulo, também estiveram presentes nos grandes centros amazônicos. Cidades como Belém e Manaus, neste período, começaram a se organizar, urbanizarem-se e a promover um processo higienizador de seus centros, fato este que esteve diretamente ligado a um ideal de progresso e modernização da *urbe*, que segundo Edinea Mascarenhas Dias, configurou-se como máxima nos discursos e ações dos executivos e legislativos municipais brasileiros, mais especificamente, amazônicos.²⁹

De acordo com a referida autora, na cidade de Manaus,

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.³⁰

A autora demonstra as contradições do discurso e a prática. Porque a justificativa para a implantação da rede de esgoto, a distribuição de água potável, a limpeza pública, a construção de matadouros, etc., fora a preocupação com a higiene privada, a saúde pública e a civilização. Porém, esta preocupação atendia apenas uma parcela da população, àquela que habitava o centro da cidade, enquanto que o restante dos cidadãos, os que residiam distante do centro, estavam fadados ao abandono do poder público.

Na cidade de Belém, capital da Província do Pará, segundo Maria de Nazaré Sarges, esta ideia de modernização da *urbe*, também esteve presente, pois a cidade começou a tomar forma de grande centro urbano, na segunda metade do século XIX, impulsionada pela ascensão do comércio gomífero, que começara a ser explorado ainda na década de 1840. “[...] a cidade procurou se modernizar, como que estivesse se preparando para ser o porto de escoamento da produção da borracha que, em dado momento, assumiu o segundo lugar na pauta de exportação brasileira”.³¹

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, estes administradores buscaram transformar esteticamente a cidade, pelo menos o seu centro, por meio da construção de edifícios, jardins, praças, cafés, pavimentação e calçamento de vias públicas.

²⁹ DIAS, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do fausto – Manaus (1890-1920)*. Manaus: Valer, 1999.

³⁰ *Ibid.*, p. 79.

³¹ *Ibid.*, p. 21.

José Coelho da Gama Abreu, o Barão de Marajó, em uma publicação de grande valor histórico para o percebimento de um olhar particular acerca das Províncias do Pará e do Amazonas, na década de 1880, apresenta-nos um valioso relato das especificidades amazônicas e seus contrastes em relação ao Império do Brasil, demonstrando-nos os “progressos” alcançados pela região, a partir da década de 1850 do mesmo século, por meio da introdução das embarcações a vapor, bem como as riquezas naturais que a região possuía, o que, segundo o autor, encontrava-se quase que completamente inexplorada, em especial as riquezas minerais.³²

Quanto à questão do projeto de modernização da cidade, o Barão de Marajó evidenciava, ainda na segunda metade do século XIX, que

Se o embellesamento material das cidades é prova do progresso e civilização, o ultimo decemnio o apresenta em grande escalla no Pará e Amazonas. As ruas de suas capitaes 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; [...].³³

Articulados a esse tipo de política, de modernização e embelezamento das cidades, estiveram presentes também os códigos de posturas municipais que, além de controlar as ações cotidianas dos cidadãos que circulavam, principalmente, pelo centro da cidade, também serviam como parâmetro de conduta do cidadão civilizado, que habitava uma cidade igualmente civilizada, o que Monarcha denominou de “compartimentalização” da cidade.³⁴

Essas contradições sociais das cidades, onde seus governantes procuravam lhes estabelecer os ares da modernidade, inspirados no modelo europeu, principalmente da França e Inglaterra, caracterizam-se como contradições de uma cidade, Belém, e de um país, Brasil, que se urbanizaram e se modernizaram contrastando com espaços e hábitos considerados “não civilizados”, haja vista que vários segmentos sociais que compõem o cotidiano das cidades e do interior do país, ainda na segunda metade do século XIX, também estavam presentes nas nuances sociais do que se apresentava enquanto moderno e civilizado.

Podemos depreender, por meio da historiografia brasileira e internacional, que a influência do pensar europeu no Brasil data dos tempos coloniais, porém se acentua mais ainda durante o segundo reinado, onde o nível de urbanização e vida cosmopolita alcan-

³² ABREU, José Coelho da Gama (Barão de Marajó). *A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil*. Lisboa: Typographia Minerva, 1883, 112p.

³³ *Ibid.*, p. 32.

³⁴ *Ibid.*, p. 32.

çado pelos brasileiros facilitaria uma maior conexão e interesse do Imperador e das elites econômicas brasileiras no mundo cultural do hemisfério norte.³⁵

No tempo de surto de modernização, ou como denominou Monarcha “surto de desenvolvimento”, o país refez seus sistemas de transportes, comunicação e produção industrial, propiciando a ascensão de uma nova classe social, a burguesia, fortemente influenciada pela internacionalização da economia capitalista, na medida em que era preciso criar condições concretas para a ampliação e reprodução do capital.

A exemplo de Belém e Manaus, no final do século todos os grandes centros já contavam com serviços de água, luz e gás, com estradas pavimentadas e com transporte urbano.³⁶ Haja vista que eram nestes grandes centros, no caso amazônico, que habitavam os seringalistas, comerciantes e financistas, que passaram a exigir amplas reformas urbanas.

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, acotovelaram-se, como bem pontuou Maria de Nazaré Sarges, com as especificidades amazônicas e com as tensões sociais geradas pela lógica capitalista em ascensão.³⁷

3. Aspectos econômicos da Província do Grão-Pará, algumas notas

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 innumeras 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 [...].³⁸

O Barão de Marajó, autor da epígrafe em destaque, membro da elite política da Província do Grão-Pará, que presidiu a Província do Amazonas na década de 1860 e, posteriormente, a do Pará na década de 1870, Bacharelou-se em Filosofia e Matemática na Universidade de Coimbra em Portugal, e filiado a Academia de Ciências de Lisboa, destacou-se por suas produções literárias acerca dos aspectos sócio-político-econômico das Províncias do Pará e do Amazonas, muito em função de sua trajetória política e administrativa nas duas Províncias do norte do Império do Brasil.

Neste sentido, torna-se salutar nos reportar a esta figura política e intelectual do período em questão, segunda metade do século XIX, uma vez que nos fornece um signi-

³⁵ GRAHAN, Richard. *Politics and Patronage in Nineteenth-Century Brazil*. Stanford: Stanford University Press, 1990.

³⁶ VIOTTI DA COSTA, Emilia. “1870-1889”. In: Leslie Bethell (Ed.). *Brazil: Empire... op. cit.*, p. 191-213.

³⁷ *Ibid.*, p. 191-213.

³⁸ ABREU, José Coelho da Gama (Barão de Marajó). *A Amazônia... op. cit.*, p. 18

ficativo relato socioeconômico da região amazônica a partir da década de 1850, por meio da obra intitulada “A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brasil”, 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 em questão.

O Barão de Marajó, na mencionada obra, dedica-se em demonstrar as especificidades amazônicas, suas riquezas e progressos alcançados desde os anos de 1850, de forma que reclama a falta de observância do Governo Central do Império do Brasil acerca das contribuições econômicas e cultural que a região vinha depositando à fazenda e a sociedade nacional, além de suas potencialidades inexploradas no campo mineral, evidenciando a falta de reconhecimento do progresso social e econômico que a região vinha alcançando, haja vista que tratavam a região de forma preconceituosa e com certo desprezo, o que para o autor, justificaria os discursos emancipacionistas. No entanto, o mesmo defendia o fortalecimento do Império e o reconhecimento das potencialidades das duas Províncias amazônicas, que deveriam estar unidas ao restante do Império, mas que fossem respeitados e reconhecidos os seus valores.

Os progressos e 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 que delimitamos para nossa investigação, 1838 a 1871. Por meio destes relatórios e outras fontes publicadas no período, podemos depreender que houve uma significativa elevação na arrecadação da Província do Pará desde a década de 1840, o que os Presidentes e autoridades constituídas atribuíram ao crescente comércio da borracha, que anualmente vinha crescendo de forma bem acentuada. Fato que podemos evidenciar por meio dos números apresentados no “Relatório dos negócios da Província do Pará”, que sintetizamos por meio do quadro a seguir:

Quadro 01
Receitas da Alfândega do Pará (1840 – 1864)

Quadriênios	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: PARÁ, Governo da Província do. *Relatório dos Negócios da Província do Para*. Pará: Typographia de Frederico Rhossard, 1964, pp. 59-60.

Tratam-se de números que demonstram as receitas da alfândega paraense, mas que não evidenciam apenas o comércio gomífero, e sim os variados produtos exportados pelo porto de Belém, que somados chegam às cifras em destaque no quadro acima. Não estamos deslocando a importância atribuída ao comércio gomífero no período, pelo contrário, queremos apenas elucidar que além da borracha, as exportações de outros produtos também estavam contribuindo para a fazenda provincial, a exemplo do cacau, arroz, castanha do Pará, algodão, couros, guaraná, madeira, entre outros.

A partir do significativo aumento da arrecadação alfandegária da Província do Pará, conforme quadro de nº 1, podemos depreender que as ações de reforma urbanísticas e embelezamento da cidade de Belém, neste período, estiveram intimamente ligadas a esta crescente arrecadação da fazenda provincial, bem como as novas exigências da classe enriquecida por meio deste 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, possibilitando, na década de 1880, a elevação da tesouraria da Província do Pará à categoria de 1ª Classe, pela Câmara dos Deputados do Império. Sendo que a tesouraria da Província de São Paulo, de notável importância devido ao comércio cafeeiro e do porto de Santos, neste período, ocupava a categoria de 2ª classe. O que causou uma reação dos políticos e imprensa paulistana, que reivindicavam para si esta elevação de categoria e não à Província do Pará, haja vista que consideravam a economia paraense “ephemera” e “passageira”, o que o periódico paraense “Diário do Gram-Pará” classificou como “despeito”.³⁹

Acerca desta questão, 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, o que justificaria a prioridade alfandegária do Pará em relação à de São Paulo. Esta questão da categoria a que deveria ocupar cada Província rendeu ainda intensos debates entre a imprensa paraense e a paulistana, haja vista que nas duas Províncias foram publicados no ano de 1882 diversos artigos que se dedicavam a questão, os de São Paulo questionando a concessão ao Pará e os de Belém respondendo as críticas feitas pelos paulistanos e defendendo a economia da Província, que, vale ressaltar, crescia anualmente.⁴⁰

Sem dúvidas, o porto de Belém se destaca no cenário nacional, tornando-se um dos portos mais movimentados do Império, muito em função das exportações da goma elástica que cada vez mais fora demandada por países de vários continentes, o que acabava por refletir em outros setores da economia interna da Província que, especialmente a partir da década de 1850, passou a ter a sua economia em pleno crescimento, provocando também um aumento na presença de estabelecimentos comerciais na capital.

Segundo dados presentes na fala do Presidente da Província do Pará, Manoel de Frias e Vasconcellos, dirigida à Assembleia Legislativa da Província em 1 de outubro de

³⁹ DIÁRIO DO GRAM-PARÁ. *S. Paulo e Pará*. Belém: Typographia Commercial; Typographia d’A Estrela do Norte, 31 de agosto de 1882.

⁴⁰ ABREU, José Coelho da Gama (Barão de Marajó). *A Amazônia... op. cit.*, p. 43.

1859, o número de indústrias na Capital da Província, naquele ano, era de 744 estabelecimentos.⁴¹ Já em 1871, o número desses estabelecimentos saltou para 1.055, segundo o relatório do Presidente Abel Graça, o que denota um significativo aumento na quantidade desse tipo de estabelecimento, além de demonstrar a dinamicidade econômica na Capital da Província neste período.⁴²

Na comparação entre os dois Relatórios dos mencionados Presidentes da Província do Grão-Pará, percebemos ainda um significativo aumento no número de tipografias na Capital, que em 1859 contava apenas com 4, em 1871 passou a contar com 8, o que simboliza o cosmopolitismo exacerbado da elite residente na capital paraense da época, ávida em conhecer e se informar acerca de outros países e sobre os fatos transcorridos na corte brasileira.

Fato que podemos observar apenas na capital da Província, pois para o Secretário Geral da Província Ferreira Penna e o Presidente Couto de Magalhães, no Relatório dos Negócios da Província do Pará, apresentado à Assembleia Legislativa provincial em 15 de agosto de 1864,

[...]. 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 instrucção, são os meios de fazer apparecer a industria; são lentos é certo, mas são tambem os unicos e seguros.⁴³

Couto de Magalhães e Ferreira Penna chegam a esta conclusão após viagem realizada por Ferreira Penna ao interior da Província, a “zona do Tocantins”, quando constatou a abundância dos recursos naturais e a relação social dos indivíduos com a natureza, percebendo que a industrialização não interessava àquelas pessoas que habitavam esta porção do território da Província. Com isso, o Presidente atribui à instrução pública o papel de, além de promover a civilização, também o de proporcionar a constituição de uma mentalidade industrial entre os cidadãos da Província do Pará, haja vista que identificava que estes não possuíam, naquele momento, uma preeminente necessidade de promover a

⁴¹ PARÁ, Governo da Província do. *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.

⁴² PARÁ, Governo da Província do. *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.

⁴³ PARÁ, Governo da Província do. *Relatório dos Negócios da Província do Pará eleabora do 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.

industrialização da Província, muito em função, como bem observou Ferreira Penna, dos recursos naturais disponíveis para sua subsistência.

Retomando a questão sobre a crescente arrecadação alfandegária da Província do Pará, percebemos ainda que houve na cidade de Belém um significativo aumento no número de habitantes e no custo de vida dos mesmos, fato que podemos notar nos relatos do naturalista Bates, quando afirma que “no reverso da medalha”, ou seja, em contrapartida as volumosas intervenções urbanísticas da cidade e a sua crescente economia, seus habitantes tiveram que pagar mais caro para se obter gêneros alimentícios, como farinha de mandioca, banana, laranja, entre outros, além de pagarem igualmente mais caro por seus alugues, pois, a especulação imobiliária e a produção de alimentos, que se tornou insuficiente para garantir o abastecimento do mercado interno, acabaram por fazer parte deste novo momento que a cidade estava vivenciado.⁴⁴

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

[...] do preço extraordinário a que tem subido a borracha, e consequentemente do emprego quase exclusivo dos braços na sua extração e fabrico, à ponto de nos ser preciso actualmente receber de outras Provincias generos de primeira necessidade, e que dantes produziamos até para fornecer-lhes.⁴⁵

O naturalista Walter Bates, em sua segunda visita à Belém, no ano de 1859, elucidou que este fato apresentado pelo então Presidente da Província Sebastião do Rego Barros, na época, esteve intimamente ligado ao fato do crescente aumento da população de Belém, e como bem pontuou o Presidente, devido também ao exclusivismo dos “braços” para a atividade de extração da goma elástica, provocando certa crise na produção de gêneros alimentícios na Província. Fato este que podemos notar nas sucessivas Falas, Discursos e Relatórios dos administradores da Província.

Por ocasião desta crise de produção agrícola, no Relatório do Presidente Angelo Thomaz do Amaral, datado de 4 de maio de 1861, a solução encontrada pelos legisladores provinciais fora no sentido do ensino das técnicas de produção agrícola, ou seja, segundo o Presidente Angelo Thomaz do Amaral, 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 instituem na Província o ensino agrícola, por meio da fundação da Escola Rural D. Pedro II, com o intuito de “[...] tirar a agricultura da rotina que a entoperce, e desenvolver a lavoura da

⁴⁴ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no...* op. cit., p. 297.

⁴⁵ PARÁ, Governo da Província do. *Falla que o Exm.º Snr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros, Presidente desta Província, dirigiu á Assembléia Legislativa Provincial na abertura da mesma Assembléia, 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.

canna de assucar, o fabrico d'este, e a criação do gado, para que é tão própria esta região [...]”⁴⁶.

A ser implantada na fazenda provincial “Pinheiro”, situada na confluência dos rios “Maguary com o Guajará”, tratava-se de 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 gravallhes 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 applicação desses principios, desenvolvendo-os convenientemente.⁴⁷

Quanto ao aumento da população de Belém, em decorrência da produção gomífera, Robin Anderson afirma que entre os anos de 1849 a 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.⁴⁸

4. 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. [...].⁴⁹

A navegação a vapor, desde o final do século XVIII e início do XIX, obteve sucessivos melhoramentos técnicos, além de, *a pari passu*, ganhar espaços como meio de transporte de pessoas e mercadorias em diversos países de diferentes continentes. Questão esta ratificada por Rosa Acevedo Marin, quando afirma que a virada do século XVIII marcaria uma profunda mutação na sociedade europeia, cujos efeitos repercutiriam, progressivamente, entre os demais continentes. Fato este, que segundo a mesma autora, estaria alicer-

⁴⁶ PARÁ, Governo da Província do. *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.

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ ANDERSON, Robin Leslie. *Following Curupira: Colonization and migration in Pará, 1758 to 1930*. As a Study in a Settlement of the Humid Tropic. California: University of California, 1976, p. 69 (Tese de Doutorado em História).

⁴⁹ ABREU, Henry Walter. *Um naturalista no... op. cit.*, p. 9.

çado 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 [...]”.⁵⁰

A introdução desta tecnologia como meio de transporte, seja de pessoas ou de mercadorias, encurtava significativamente as distâncias, ou seja, tornava as viagens mais rápidas e seguras, desobstruindo os obstáculos para a promoção do progresso econômico de uma região, possibilitando um maior desenvolvimento socioeconômico para a mesma, haja vista que o transporte não estava mais condicionado a necessidade de ventos favoráveis para que a viagem ocorresse da forma mais breve possível.

Em contraste a navegação à vela, o transporte a vapor, inicialmente, requeria elevados investimentos para sua promoção, no entanto, sua adoção acabou por se diferenciar, não apenas por encurtar as distâncias, mas também pela sua capacidade de transportar um maior volume de carga, com a vantagem de apresentar menor risco de perda destas, proporcionando, assim, uma relação favorável entre os custos e benefícios deste transporte, que, após sua disseminação pelos rios da Amazônia, tornar-se-ia bem mais em conta do que o transporte à vela, haja vista que, além da velocidade, possui ainda grande capacidade de transporte de pessoas e de mercadorias.

No Brasil a adesão a este tipo de transporte data ainda do início do século XIX, no entanto, a região amazônica passa a contar com os navios a vapor somente a partir da segunda metade do mesmo século, apesar de sua introdução na região já ter sido objeto de discussão durante sessões do parlamento brasileiro, ainda na década de 1820, que estaria em consonância com o projeto de desenvolvimento econômico da região, seu povoamento e sua manutenção como território pertencente ao Império do Brasil, haja vista que fora nesta década que a região amazônica passou a compor o Império brasileiro, já que antes era um Estado, assim como o Brasil, política e administrativamente vinculado à Coroa portuguesa, isto é, como colônia desta nação na América.⁵¹

A capital da Província do Pará, neste contexto, destaca-se como o porto de chegada e de partida destas embarcações, seja para o interior da região, percorrendo os rios e bacias amazônicas, ou para o exterior, haja vista que o porto de Belém, a partir de 1850, passa a ser um destacado entreposto comercial do Império do Brasil.

Rosa Acevedo Marin 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, estas com capacidade de transporte de 258.115 tonela-

⁵⁰ MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. Poder do NAEA, maio de 2004, p. 2.

⁵¹ Acerca da questão do processo de adesão do Pará ao Império do Brasil, bem como acerca da crise do Império Português na América, conferir: MACHADO, André Roberto de Arruda. *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. E sobre um mais pormenorizado debate acerca da introdução da navegação à vapor na região amazônica, conferir: GREGÓRIO, Vitor Marcos. *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.

das.⁵² O que demandaria, segundo esta autora, um processo de modelação 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 [...]”.⁵³

Com esta aviltante situação física dos trapiches de Belém, a administração provincial decide realizar uma intervenção no porto, de forma que viabilizasse a construção de um novo cais e do prédio da Alfândega, que como bem pontuamos anteriormente, vinha proporcionando volumosas cifras à fazenda provincial.⁵⁴ As rendas da Alfândega, em particular, permitem ilustrar de maneira ainda mais clara como o comércio provincial estava crescendo durante o século XIX, especialmente a partir da sua segunda metade, quando os volumes exportados de borracha aumentam, bem como os preços por que a mesma era vendida.

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.⁵⁵

É a partir da década de 1850 que constatamos uma intensificação dos progressos econômicos da região amazônica, em particular, os da Província do Grão-Pará, o que acabava por chamar a atenção de outras nações, em especial os Estados Unidos da América, que estavam interessados em explorar as riquezas da região. Ante esse contexto, esta nação promove uma pressão política para a abertura da navegação internacional do Amazonas, obrigando, por essa forma, o Governo Imperial a promover ações que garantissem a efetiva presença da administração imperial na região.

Uma das medidas tomadas pelo Império brasileiro foi a criação da Província do Amazonas, por meio da Lei nº 582, de 5 de setembro de 1850, bem como 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.⁵⁶

⁵² MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *Civilização do rio... op. cit.*, p. 3.

⁵³ *Ibid.*, p. 4.

⁵⁴ PARÁ, Governo da Província do. *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 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.

⁵⁵ MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *Civilização do rio... op. cit.*, p. 4.

⁵⁶ Os debates acerca da criação da Província do Amazonas vinham se arrastando desde a década de 1820, quando no ano de 1826, o deputado representante da Província do Pará, Romualdo Antônio de Seixas, apresentou um projeto que versava acerca desta questão. Após os debates, análises e alterações realizadas pela comissão de estatística da Câmara, a proposição de projeto do deputado do Pará entrou em discussão

A partir desta intervenção estatal para a promoção da navegação a vapor no rio Amazonas, em 1852, por meio da aprovação do Decreto de nº 1.037, de 30 de agosto, oficializou-se a normativa legal que garantia a concessão, por parte do governo, de uma subvenção pecuniária mensal, além de um exclusivismo desta atividade concedida a Irineu Evangelista de Souza, que deveria vigorar pelos trinta anos subsequentes. Irineu Evangelista de Souza, que posteriormente receberia o título de Barão de Mauá, em contrapartida, se comprometeria em fundar 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, e ainda se comprometer em fundar e a manter colônias nas margens do mencionado rio.⁵⁷

Para o historiador Vitor Gregório, “[...] 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 [...]”. Companhia esta de propriedade de Irineu Evangelista de Souza.⁵⁸

Podemos notar, por meio da leitura dos Anais da Câmara dos Deputados, que a discussão acerca da subvenção e exclusivismo concedidos ao senhor Irineu Evangelista de Souza fora objeto de intensos debates entre os Deputados no ano de 1853, haja vista que acreditavam ser um obstáculo para o desenvolvimento econômico da região, ou seja, concebiam que a livre concorrência seria o melhor caminho para o progresso das Províncias do Grão-Pará e do Amazonas.⁵⁹

Por efeito das pressões internas e externas, o poder Executivo imperial revogou a concessão de exclusivismo da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em explorar a navegação a vapor na região, por meio de um novo contrato oficializado pelo Decreto de nº 1.445, de 2 de outubro de 1854, onde a Companhia abria mão do privilégio de exclusivismo, mas comprometendo-se em operar duas novas linhas além das já existentes e a fundar doze novas colônias que se somariam as sessenta previstas no Decreto anterior. Em compensação, o governo oferecia setenta territórios de duas léguas quadradas cada um e terrenos de marinha devolutos.

na Assembleia imperial apenas no ano de 1828, quando fora aprovado em primeira e segunda discussão, enquanto que somente em 1832 seriam retomados os debates em terceira discussão. Neste mesmo ano, aprovou-se a suspensão dos debates, haja vista que os deputados requeriam naquele momento que o governo remetesse novas informações sobre o assunto, o que não ocorreu. Já no ano de 1839, um novo projeto foi apresentado por outro deputado do Pará, João Cândido de Deus e Silva. Passando a ser objeto de debate entre os deputados no ano seguinte, 1840, tendo sido aprovado na Câmara e remetido para o Senado, apenas em junho de 1843. No Senado, no entanto, o projeto fora discutido somente em 1850, quando foi rapidamente aprovado. O que demonstra a relevância que adquiriu o assunto naquele momento de conjuntura externa favorável a sua aprovação (GREGÓRIO, 2008, p. 281-295).

⁵⁷ ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, sessão de 11 de julho de 1853, pp. 152-153. Disponível em <http://www2.camara.gov.br/publicacoes>. Acesso em: 5 de dezembro de 2011.

⁵⁸ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX*. Nova Economia. Belo Horizonte, 19(1)185-212, janeiro-abril de 2009, p. 196.

⁵⁹ 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.

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 [...]”.⁶⁰

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, são retomados na Câmara dos Deputados e pelos Senadores, onde o senhor Irineu Evangelista de Souza obteve a prerrogativa que fosse cancelada as obrigações de sua Companhia em fundar colônias na região amazônica, haja vista que se tornara uma tarefa dispendiosa e com poucos resultados positivos, e que a subvenção oferecida pelo Governo imperial, passasse de trinta e um para trinta e cinco contos de réis.⁶¹

Para conseguir esta significativa vitória entre os Deputados e Senadores do Império, Irineu Evangelista de Souza utilizou os balancetes de sua Companhia, onde havia a demonstração que a mesma atuava com prejuízos financeiros 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.

Já na década de 1860, o debate acerca da navegação do rio Amazonas é retomado pelos Deputados e Senadores, haja vista que a exploração desta demonstrara nos últimos dez anos, que se tratava de uma atividade rentável. Os Deputados e Senadores chegam a esta conclusão após observarem que a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas na década de 1860 obteve um significativo aumento de sua atividade, de forma que puderam observar que o número de passageiros desta aumentava ano após ano, bem como a quantidade de carga transportada por seus vapores. Além de terem observado que o número de linhas e de portos conduzidos pela Companhia também se multiplicou, demonstrando a prosperidade obtida pela Companhia, cuja renda, em 1867, era dez vezes maior do que fora em 1853.⁶²

Depreendemos desta forma, que a introdução da navegação a vapor na Amazônia, no caso da Província do Grão-Pará, está intimamente ligada ao próspero comércio desta Província, haja vista que a arrecadação alfandegária do Pará aumentava ininterruptamente a partir dos anos de 1850, o que nos leva a concatenar estas questões econômicas e estruturais ao processo de desenvolvimento sociocultural ocorrido no Pará da segunda metade do século XIX.

⁶⁰ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DO IMPÉRIO, 14 de maio de 1855, pp. 35-37. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/imperio.html>. Acesso em: 5 de dezembro de 2011.

⁶¹ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DO IMPÉRIO, 6 de maio de 1858, pp. 56-58. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/imperio.html>. Acesso em: 5 de dezembro de 2011.

⁶² SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia (1800-1920)*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980; GREGÓRIO, Vitor Marcos. *O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX*. Nova Economia. Belo Horizonte, 19(1)185-212, janeiro-abril de 2009; _____. *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.

Fato este que propiciaria aspirações da classe enriquecida da Província por uma instrução capaz de civilizar o povo, promover a ordem, corroborar com o progresso e estabelecer os ares de modernidade nos grandes centros amazônicos, o que demandaria ações para a promoção da formação de professores, encarados, nesse momento, como elementos indispensáveis para a promoção dos ideais políticos de ordem, civilização e progresso.

A criação de uma Escola Normal na capital da Província do Grão-Pará despontava, justamente, desta premissa socioeconômica que garantiria os recursos necessários para sua implantação, que para além das questões educacionais e de formação de professores, 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 abastarda da Província, isto é, o de disseminar, entre os cidadãos do Grão-Pará, os ideais de ordem, progresso e civilização.

O que, segundo Araújo, Freitas e Lopes, fora uma premissa que acabou por caracterizar os mais variados projetos, de diferentes Províncias do Império do Brasil, de criação e consolidação das Escolas Normais, uma vez que praticamente em todos os casos, houve uma ambiência política, econômica e social que suscitaram a instalação de uma Escola Normal, que já havia despontado, ainda na primeira metade do século XIX, como modelo de instituição destinada ao preparo específico de professores, que logo repercutiu no Grão-Pará, haja vista que o primeiro ensaio legalista de institucionalização de uma Escola Normal nesta Província data do ano de 1839.⁶³

No caso particular do Grão-Pará, iremos perceber que neste mesmo período do chamado *boom* da borracha, inicia-se uma série de discursos provenientes 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, de forma que percebemos ainda prerrogativas discursivas acerca da necessidade de formação de professores para garantir o ensino eficiente no interior dos estabelecimentos que possuíam esse propósito, configurando-se como propagadores das luzes, da moral e da razão, de caráter eminentemente cientificista.

Outra relevante medida do Governo imperial, como bem salientou o Barão de Marajó, fora a 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 seu Relatório apresentado a Assembleia geral legislativa de 1864, já se posicionava acerca desta questão, afirmando que

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

⁶³ ARAÚJO, José Carlos Souza; FREITAS, Ana Maria Gonçalves Bueno de; LOPES, Antônio de Pádua Carvalho (orgs.). *As Escolas Normais no Brasil: do Império à República*. Campinas, SP: Editora Alínea, 2008.

grande influência tem de exercer nas relações comerciais do país, e na prosperidade das Províncias ribeirinhas.⁶⁴

Para o Ministro, a abertura do rio Amazonas para navegação de embarcações oriundas das nações “que estão em paz com o Império” representaria mais um mecanismo que o Governo imperial poderia proporcionar às Províncias do norte para o desenvolvimento de suas potencialidades econômicas.

Nesta legislatura, a Província do Grão-Pará fora 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 forte apoio da maioria dos Deputados, principalmente os representantes das Províncias do Pará e do Amazonas, no ano de 1867, que por meio do Decreto de nº 3.920, de 31 de julho, fora regulamentado a forma pela qual a navegação das embarcações pertencentes a outras nações deveria ser realizada no rio Amazonas e seus afluentes, que a partir de então passaram a receber embarcações de diferentes nacionalidades, o que fora recebido com grande entusiasmo pelas classes dirigentes das Províncias do norte, haja vista que acreditavam ser uma medida essencial para o contínuo progresso econômico que região vinha alcançando desde os anos de 1850.

No entanto, a medida só fora oficializada, solenemente, no dia 7 de setembro de 1867, data em que o Brasil comemorava quarenta e cinco anos de sua independência política de Portugal, e, além da simbologia da data, a própria cerimônia também fora repleta de simbologias, visto que foi realizada no exato ponto de encontro do rio Amazonas com o Oceano Atlântico.⁶⁵

A imprensa paraense noticiou a ação do Governo imperial com grande empolgação e entusiasmo. No periódico belenense *Diário do Gram-Pará*, de grande circulação na Província, em sua edição de 7 de setembro de 1867 havia as seguintes expressões:

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 mysterio.
Abriu-se, admirae!⁶⁶

⁶⁴ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS, 1864, p. 20.

⁶⁵ 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, pp. 1-2.

⁶⁶ DIÁRIO DO GRAM-PARÁ. *A abertura do Amazonas*. Belém: Typographia Commercial; Typographia d'A Estrela do Norte, 7 de setembro de 1867.

“A abertura do Amazonas”, de autoria de Joaquim Serra, fora o título dado a esta saudação ao dispositivo legal que garantia a navegabilidade das embarcações de diferentes nações no rio Amazonas, o que representou, não só para a imprensa da Província, mas para a classe abastarda desta, novos horizontes para seus negócios e promover 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 formariam a *The Amazon Steamship Company*.⁶⁷ Que, em contraste com a antiga Companhia, a nova possuía investimentos quase que totalmente internacional, além de, a partir de 1874, ano de sua fundação oficial, manter 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*.⁶⁸

Destarte, o ritmo da cidade de Belém passava a adquirir gradativamente novas perspectivas econômicas e sociais, oriundas, principalmente do comércio gomífero, que também esteve na tônica dos discursos dos que desejavam ver o rio Amazonas aberto à navegação de embarcações de diferentes nações. Ou seja, a introdução das embarcações a vapor na Amazônia permitiu encurtar as distâncias, aumentar a capacidade produtiva da goma elástica, por meio de um eficiente meio de transporte, que além de ser mais rápido, também poderia transportar enormes quantidades do produto, proporcionando maiores lucros para os que se ocupavam dessa atividade, e ainda um aumento da arrecadação da Província, com crescentes cifras para a fazenda provincial, viabilizando as reformas urbanísticas e culturais da cidade, o que estaria em estreita relação com os ideais de modernidade em voga no período.

Neste contexto, havia um claro movimento político e social entre a classe dirigente da Província que, para além das mudanças urbanísticas, pretendiam também evidenciar o elemento humano, no sentido do desenvolvimento e propagação das luzes, isto é, do homem civilizado à luz dos pressupostos iluministas da razão, da moral e do cientificismo. Deste modo, a instrução e a política de formação de professores seriam reconhecidamente os mecanismos de propagar os ideais de ordenamento, civilização e progresso dos políticos e autoridades administrativas, entre os pretensos cidadãos da Província do Grão-Pará, o que também está estritamente ligado a constituição de um modelo nacional de instrução e de formação de professores à luz dos pressupostos teóricos e metodológicos do que vinha sendo desenvolvido na Europa, a exemplo das escolas normais, que se constituíram como modelo nacional de formação de professores e como forma de normatizar e padronizar o ensino nas escolas do país.

* * *

⁶⁷ CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, pp. 481-482.

⁶⁸ SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia (1800-1920)*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980, p. 58.

*Artigo recebido em 22 de novembro de 2012.
Aprovado em 17 de abril de 2013.*