

O Movimento do Porto: A entrada de embarcações estrangeiras nos meados da Belém oitocentista.

MÁBIA ALINE FREITAS SALES*
WILLIAM GAIA FARIAS**
LEILA MOURÃO***

Viagem das coisas e das idéias

O conceito de civilização indica com clareza, em seu uso no século XIX, que o processo de civilização – ou, em termos mais rigorosos, uma fase desse processo – fora completado e esquecido. As pessoas apenas querem que esse processo se realize em outras nações, e também durante um período, nas classes mais baixas de sua própria sociedade. Para as classes alta e média da sociedade, civilização parece firmemente enraizada. Querem acima de tudo, difundi-la e, no máximo, ampliá-la dentro do padrão já conhecido. (ELIAS, 1994: 113)

A Europa experienciou desde o final da Idade Média as mudanças nos conceitos que viriam a culminar no século XVIII no que se denomina civilização, entendida como hábitos, posturas e comportamentos peculiares do homem civilizado ocidental. Cortesia (Idade Média), civilidade (séc. XVI e XVII) e civilização (XVIII) são as três etapas do que Norbert Elias chamou de processo civilizador, caracterizado pela evolução do comportamento dos povos ocidentais em um período de longa duração. Esse processo não ocorreu da mesma forma em todos os lugares, pois enquanto na França o processo civilizador se constituiu basicamente em torno de elementos como a economia e a política, na Alemanha relacionava-se civilização a atividades de erudição, religião, arte e filosofia.

No século XIX o conceito de civilização estava consolidado em países como Alemanha, Inglaterra e, sobretudo em França de acordo com um conjunto específico de situações históricas. Franceses e ingleses poderiam dizer aos alemães que elementos tornavam o conceito de civilização a representação da “auto-imagem nacional” (ELIAS, 1994: 25). A partir de então era possível disseminar a civilização para outras nações ou para lugares pouco antes navegados em que a própria idéia de nação era claudicante, como era o caso do Brasil.¹ A província do Pará até 1823 cambiava entre fazer parte do Império ou continuar mantendo relações diretas com Portugal.

* Mestranda em História pelo Programa de pós-graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará. E-mail: mabiahistoria@bol.com.br.

** Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense, professor da Faculdade de História e

Mesmo com a adesão do Pará a independência os laços com a antiga metrópole estavam enraizados e não apenas com Portugal. O movimento do porto demonstra que a relação da Província com Inglaterra, França e Estados Unidos era intensa. Frequentemente aportavam no cais belenense embarcações dessas nacionalidades trazendo vestimentas, medicamentos, alimentos, ferragens e tantas outras mercadorias que compunham o cotidiano das casas, do trabalho, do lazer de uma parte da população. Entretanto, o que está em questão não é apenas a disseminação das mercadorias como meros objetos, mas os valores que a elas estavam agregados como procedentes de nações civilizadas.

A partir de 1840 houve um incremento contínuo no fluxo das navegações, em um momento em que o Pará pode desfrutar de um contexto de “reflorescimento econômico” no pós Cabanagem (LOPES, 2006: 40). Este reflorescimento possibilitou a relação mais intensa entre a Província e as cidades de Lisboa, Porto, Boston, Nova York, New Haven, Salem, Liverpool, Londres, Sète, Havre, Marselha, Nantes, entre outras cidades de Portugal, França, Inglaterra, e América do Norte. Logo, os efeitos da Revolução Industrial, em se tratando de objetos materiais, ou os resultados das descobertas científicas como medicamentos ligados ao tratamento de certas doenças específicas ou mesmo produtos de primeira necessidade como era o caso de alimentos, como açúcar e sal, eram destinados ao Pará.

Até o final do século XVIII o movimento das embarcações que atravessavam o Atlântico com destino a capitania do Grão-Pará ainda era incipiente e estava restrito a Portugal, além dos navios ligados ao tráfico de escravos.² Mesmo com o aumento da

do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará. E-mail: wgaia@ufpa.br.

*** Doutora em Ciências: Desenvolvimento Socio-Ambiental pela Universidade Federal do Pará, professora da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará. E-mail: miranda.mourao@bol.com.br.

¹ Há idéias controversas acerca da formação da América Latina de modo geral. De um lado há os que acreditam que na América Latina a identidade nacional já existia anteriormente ao surgimento dos estados independentes. Por outro lado, há os que compreendem a criação do Estado como o ponto inicial para a criação da nação. Richard Graham afirma que no Brasil o estado levou a formação de uma nação. Ver: GRAHAM, Richard. *Construindo uma nação no Brasil do século XIX: Visões novas e antigas sobre classe, cultura e estado*. Diálogos. DHI/UEM, v. 5, n. 1, p. 11-47, 2001. Considera-se que após o surgimento do estado, a construção da nação se deu de forma bastante lenta. Sendo o número de entradas de embarcações estrangeiras muito maior que as entradas nacionais já pressupõe que o contato com outros países era mais comum do que com o próprio império brasileiro e que, portanto a idéia de nação como uma identidade comum não estava estabilizada.

² A partir de 1755 com a criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, destinada a

exportação do cacau no início do século XVIII um ou dois navios por ano ancoravam no porto (ALDEN, 1974: 28). Já nas décadas de 1780-1800, lembrava Baena, “o número de navios dedicados a exportação no Pará havia saltado de 12 ou 13 para 25 (RICCI, 2003: 169).”

O movimento fluvial marítimo só viria a aumentar com a abertura dos portos as nações amigas, pois “começão a vir os Inglezes e mercadejar, e a estabelecer-se no Pará” (BAENA, 1969: 273). De acordo com Baena, a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 abriu aos portugueses, americanos e as outras nações a “comunicação mercantil”, e conseqüentemente “a fonte mais caudal de riqueza e prosperidade, constituindo fácil e pèrvio o comércio de seu riquíssimo torrão a todos os povos civilizados” (BAENA, 1969: 273). O fim do exclusivismo colonial iria levar os comerciantes ingleses que se estabeleceram no Pará “a operar com a Europa, sendo mais tarde ampliada para abranger os Estados Unidos e as Antilhas” (SANTOS, 1980: 27).

A dinâmica de visitas de embarcações estrangeiras mudou expressivamente após 1808. O porto de Belém foi visitado com freqüência nos anos joaninos³ e entre 1808 e 1821 foi registrado o ancoramento de 534 embarcações, uma média de 41 anualmente (VIEIRA JUNIOR; BARROSO, 2010: 195). Com o fim das guerras peninsulares em 1815 houve um aumento da entrada de embarcações estrangeiras, especialmente inglesas, norte americanas e francesas, com uma diminuição das embarcações lusitanas, sobretudo a partir de 1818 (VIEIRA JUNIOR; BARROSO, 2010: 115). Nesse sentido, o número de chegadas, mesmo considerando a retração lusitana alargou-se depois de 1815 em um processo que poderia ser ininterrupto se a Cabanagem não tivesse desestabilizado a Província. Entre os anos de 1821 e 1836 o Pará passou por um período de estagnação, envolvendo problemas concernentes a produção, ao comércio, além de outras dificuldades.

Ainda em 1835 o “comércio estava em ponto morto,” e os “navios não se aventuravam a entrar num porto dominado por rebeldes.” Nos anos de 1836 e 1837 entraram 66 embarcações de procedência estrangeira (CRUZ, 1996: 113). Enquanto no período joanino a média era de 41 embarcações por ano, o último ano da cabanagem e o

incrementar o tráfico, houve um considerável aumento na introdução de escravos e conseqüentemente na entrada de embarcações. Ver: SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. 3ª Ed. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005, p. 55.

³ Período entre 1808 e 1821.

posterior demarcou uma média de 33 embarcações/ano. Apesar do arrefecimento, não é tão significativo quanto nos anos mais intensos da Cabanagem.

Segundo Ernesto Cruz, “vem exatamente do ano de 1840 a restauração da paz, do comércio e da indústria, proporcionando a todos os habitantes da capital e do interior perspectivas mais acalentadoras” (CRUZ, 1996: 115). Nessa perspectiva foram tomadas medidas para a melhoria do comércio e do movimento portuário, sem criar problemas aos que pretendiam mercadejar, sendo esta a pauta de deputados, militares e presidentes de Província (LOPES, 2006: 39).

É certo que essas perspectivas demoraram anos para se estabelecer definitivamente. Mas a intensificação contínua do movimento do porto após 1840 demonstra a busca da normalidade com o abastecimento da província com os mais variados produtos. Assim como é possível inferir que o aumento desse fluxo significou a superação das perdas empreendidas pela Cabanagem – no tocante a produção de alimentos ou simplesmente a possibilidade de adquirir mercadorias consideradas civilizadas. Também é notório que o contato intenso do Pará com países estrangeiros não se deu apenas em função do processo conhecido como Belle Époque a partir de 1870 e tão pouco com o início da exportação da borracha a partir de 1850.

Entre 1840 e 1870 incidiu uma regularidade no contato entre o porto do Pará e os estrangeiros, sendo muito mais expressivo do que a relação do Pará com o Rio de Janeiro, capital do Império. Embora o fluxo de entrada de embarcações seja constante depois de 1840, esses contatos já eram incisivos desde a abertura dos portos. Há um processo de continuidade que liga o Pará a Europa e a América do Norte para além do grande ciclo da borracha.

Um dos fatores que colaborou fortemente para a circulação intensa de embarcações entre a Província do Pará e a Europa foram às monções (HOLANDA, 1990), muito mais favoráveis as viagens transatlânticas que nacionais, particularmente as oriundas do Rio de Janeiro. Os ventos e as correntes marítimas contribuíram para que o extremo norte estivesse muito mais ligado a Lisboa que ao Sul do continente americano (MACHADO, 2006: 83). Desde a colônia, esses fatores naturais foram fundamentais para compreender “os condicionamentos políticos que a geografia econômica impôs a colonização” (ALENCASTRO, 2000: 59) e a “reorganização administrativa do Brasil colonial e que provocou, desde 1621, a separação das

capitanias do Maranhão e do Grão-Pará do estado do Brasil” (GADELHA, 2002: 74). A questão geográfica era fundamental porque “o mar era a via de comunicação (...) da época” (MACHADO, 2006: 84).

Antes dos meados do século XIX raras embarcações nacionais conseguiam chegar a Província do Pará. Somente “as sumacas – barcaças pequenas de dois mastros – conseguiam sair da Bahia, de Pernambuco, ou mais do Sul, e bordejar na tornaviagem do Pará e do Maranhão” (ALENCASTRO, 2000: 58). Até 1850, “os ventos e as correntes marítimas tornavam quase impossível a viagem do Sul para o extremo-norte do Reino do Brasil antes do advento do barco a vapor” (MACHADO, 2006: 83). Ainda assim, em 1855, momento em que os vapores já eram comuns, o jornal Treze de Maio registrou apenas uma embarcação vinda do Rio de Janeiro para esta Província, enquanto entraram 50 embarcações vindas da Europa, sem considerar as embarcações italianas, belgas, holandesas e espanholas que aqui não são objeto de análise.

Dessa maneira, os produtos importados oriundos das navegações de longo curso têm um sentido geográfico, econômico, social, e simbólico, que está relacionado de um lado à necessidade de produtos no cotidiano de pessoas não obrigatoriamente abastadas e de outro a ostentação, o refinamento e a busca da distinção social⁴ por alguns grupos da elite local⁵ que objetivavam enquadrar-se no conjunto da modernidade nacional.

No primeiro caso podem ser destacados, para efeito de exemplificação, alguns alimentos – sal, açúcar, banha –, materiais de trabalho – ferragens, enxadas, foices e pregos. No segundo, manteiga, tecidos, roupas, chapéus de senhora, vinhos, louças, instrumentos musicais, livros e obras de ouro eram preponderantes. De todo modo, é possível perceber a frequência dessas entradas de importados e inferir sobre as utilidades das coisas materiais aliadas a disseminação de valores, significados e

⁴ Bourdieu destaca a não arbitrariedade da produção simbólica na vida social, afirmando o seu caráter de legitimação das forças dominantes que são expressas através dos gostos de classe e estilos de vida, criando, dessa forma, a distinção social e reafirmando o poder simbólico. Para saber mais, ver: BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Lisboa: Difusão Editorial LTDA, 1989.

⁵ Entende-se por elite grupos que ao longo do tempo conseguiram acumular, riquezas, bens e prestígio, seja através de investimentos individuais ou no estabelecimento de relações familiares ou de alianças. Considerando essa noção, no Pará existiam basicamente três atividades que propiciavam acumulação de riqueza e todas estavam interligadas: a agricultura, o extrativismo e o comércio, sendo a atividade mercantil o principal ramo da economia no acúmulo de riqueza. Não coincidentemente é a atividade relacionada ao fluxo de importados. Cf. BATISTA, Luciana Marinho. *Muito Além dos Seringais: Elites, Fortunas e Hierarquias no Grão-Pará, c. 1850-1870*. Dissertação (Mestrado em História Social). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

modismos. Portanto, houve para além da viagem das coisas, a viagem das idéias. Idéias estas que foram construídas em um tempo longo com o processo civilizador e que aportaram no Pará em escunas, galeras, iates, brigues, patachos e vapores.

A história e a historiografia já identificaram o movimento dessas coisas e dessas idéias há bastante tempo. Alguns perceberam no calor do momento, ainda no século XIX, outros ao longo do XX e ainda outros no XXI. Antonio Baena ainda na década de 1830 em um trabalho de sistematização de informações sobre a Província do Pará mostrava os quadros de importação entre os anos de 1789 e 1827. Embora não estivesse tratando especificamente de importações estrangeiras, mas também de importações nacionais, os produtos estrangeiros aparecem com predomínio.

Em 1915 Manoel Barata ao narrar sobre a antiga produção e exportação do Pará, traçou um quadro comparativo entre os anos de 1773 e 1818 demonstrando os principais produtos exportados e seus valores. Relacionou a exportação e a importação do Pará com Portugal e constatou que no decurso desse período saia mais produtos dos Portos do Pará do que entrava.

Ernesto Cruz na ocasião do centenário da Associação Comercial do Pará na década de 1960 também dedicou uma parte de seu livro “História da Associação Comercial do Pará” à importação de mercadorias estrangeiras traçando um paralelo entre a entrada dessas embarcações com as nacionais, bem como os valores destinados a cada uma delas.

Tabela 1 - Importações de Portos Estrangeiros e Nacionais para o Pará (1836-1840)

Período	Portos Estrangeiros	Portos Nacionais
1836-1837	689: 497\$400	1. 130: 605\$333
1838-1839	852: 657\$625	485: 587\$044
1839-1840	899: 577\$233	659: 761\$488

CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial do Pará*. 2ª Ed. Belém: Editora Universitária. UFPA, 1996.

No último ano da Cabanagem e no posterior as importações nacionais eram quase o dobro das embarcações estrangeiras. Mas a partir de 1838 a importação estrangeira aumentou em escala crescente como se verá na segunda parte do artigo. No entanto, mesmo que os valores despendidos em produtos vindos de portos extra-nacionais entre 1838 e 1840 tenham aumentado, o acréscimo não é tão grande, o que corrobora a idéia de que o período da Cabanagem não foi propício a entrada dessas

mercadorias, mas que quanto mais se distanciava do 13 de maio de 1836 mais as embarcações estrangeiras encontravam os portos abertos para sua ancoragem.

Ainda neste traçado dos principais autores que em algum momento histórico tocaram, mesmo que pontualmente, no tema relacionado à importação de mercadorias, que em boa parte atravessavam o Atlântico com destino ao Pará, destaca-se Roberto Santos. Ele acentua em um estudo publicado em 1880 que:

em 1820 sete galeras e 53 embarcações de diversas tonelagens trouxeram a esta Província mercadorias francesas, inglesas, portuguesas (...), que teriam constituído o início de uma era nova e mais próspera, se as comoções internas e as agitações políticas não tivessem quase extinguido completamente as relações e o movimento comercial (SANTOS, 1980: 27).

Provavelmente, a quantidade de embarcações, apontadas por este autor, que chegaram ao Pará em 1820 seja condizente com a realidade, pois de acordo com estudos recentes “somando as naus francesas, inglesas e portuguesas, depois de 1815, tem-se um total de 252 visitas” (VIEIRA JUNIOR; BARROSO, 2010: 198). Assim, 53 embarcações mais sete galeras para o penúltimo ano do período joanino pode ter demarcado o fim de um período próspero, que veio a ser restaurado paulatinamente depois de 1840. Possivelmente, as embarcações que intercambiavam o comércio de mercadorias, podem ser algumas das que faziam parte também do tráfico de escravos, ao mesmo tempo em que integravam o comércio clássico de mercadorias nas décadas de 1830 e 1840.

Vicente Salles entre tantos objetos abordados não deixou de mencionar as grandes mudanças pelas quais passou a Província antes do cosmopolitismo que marcou a Belle Époque. Para ele, operou uma revolução nos usos e costumes dentro da vintena de 1850 e 1870, vinda nos vapores do comércio internacional. Notou que

para nós, e os outros povos que na mesma época recebiam, em grandes doses, essas lições de cultura e civilização, povos ainda voltados para o modelo reitor de sua formação histórica, nada disso é superficial, fútil ou mundano (...). Recebíamos evidentemente, já prontos para o consumo os pacotes da cultura européia (SALLES, 1980: 188).

Dentro dos pacotes da cultura européia estavam as porcas, as mazurcas, contradanças próprias para festas particulares, música impressa e instrumentos modernos. “A navegação a vapor, já estava estabelecida, colocava no mercado consumidor produtos oriundos de Lisboa e Paris” (SALLES, 1980: 191). O alvorecer de

novos hábitos segundo Salles ocorreu simultaneamente a reativação do Teatro Providência no final da década de 1840 que era a mais tradicional casa de espetáculos de Belém até a inauguração do Teatro da Paz.

O relato de alguns aspectos ocorridos antes da expansão da economia gomífera por Barbara Weinstein, em uma obra publicada em 1993, ratifica a presença freqüente dos importados antes do boom da borracha. Lembra que “embora os aviadores distribuíssem alguns produtos locais, o grosso de suas mercadorias vinha de Belém, onde os artigos paraenses tinham de concorrer com as importações da Europa” (WEINSTEIN, 1993: 63).

Estudos mais recentes da primeira década do século XXI fizeram apontamentos importantes envolvendo a circulação e o consumo de importados. O “Anteato da Belle Époque” foi um termo empregado por Geraldo Mártires Coelho para designar o período de 1850 a 1870. Para ele, “avançados os anos de 1850, um sem-número de bens de consumo que saíam das fábricas européias (...) passaram a constar da oferta de lojas estabelecidas em Belém” (COELHO, 2005a: 203). Nesse sentido, esse seria o princípio de um processo que seria alavancado com a abertura do rio Amazonas ao comércio internacional em 1867.

A década de 1850, nesse sentido pode ser considerada como o tempo instaurador das relações entre segmentos elitizados da sociedade de Belém do Pará e as representações, as linguagens recolhidas às cadeias de uma cultura mundializada, alimentadoras, por sua vez, de práticas tomadas como ritos civilizacionais (COELHO, 2005a: 204).

Luciana Marinho analisou as fortunas de Belém e constatou que grande parte da concentração de riqueza em Belém estava relacionada à ampla participação nos negócios mercantis. A autora associa o crescimento desse tipo de concentração às grandes transformações pelas quais passou a capital da Província a partir da década de 1850, afirmando que houve um progressivo aumento da importância comercial desde o início dos negócios gomíferos (BATISTA, 2004: 116-117).

Com um recorte que também inicia na década de 1850, Sidiana Macêdo analisou as principais fontes de abastecimento alimentício na Belém da segunda metade do século XIX. Identificou que os alimentos que abasteciam a capital provinham dos

sertões,⁶ de outras Províncias do Império e do estrangeiro, dando uma importância não secundária a manteiga inglesa, ao bacalhau português, aos vinhos franceses, ao trigo e ao sal norte americanos no consumo da população belenense. Classificou alguns alimentos como de primeira necessidade e outros para atender “os gostos mais apurados, em função dos novos padrões de consumo que passam a vigorar na capital” (MACÊDO, 2009).

Muitos dos objetos das casas como os móveis e os utensílios eram importados. Antonio Valente percebeu essa presença não apenas nos periódicos da época como também nos inventários. Uma parte da riqueza dos inventariados constava de produtos importados duráveis e aplicações em atividade de comércio, ramo este que teve um desenvolvimento vertiginoso nos meados do século XIX e era dominado por negociantes notadamente portugueses, ingleses e americanos. Nesse estudo que compreende toda a primeira metade do oitocentos fica evidente o cenário de uma cidade que alimenta expectativas em relação a novos meios de prosperidade. “O porto de Belém veria crescer o fluxo de navios vindos de todas as partes do mundo” (GUIMARÃES, 2006: 103).

Do movimento das embarcações estrangeiras

As cidades que sentiram a prosperidade e a transformação nos costumes, na fisionomia física eram capitais que tinham portos. Montevidéu, Buenos Aires, Panamá, La Habana, San Juan de Porto Rico, Rio de Janeiro, todas tinham portos marítimos em contato direto com o exterior. Essas mudanças mais intensas ocorreram no final da segunda metade do século XIX e início do século XX. O Rio de Janeiro, por exemplo, começou sua transformação durante o período imperial e prosseguiu durante a República à medida que crescia sua população (ROMERO, 2004, 250-251). De acordo com Luiz Felipe de Alencastro “forjou-se no Rio de Janeiro – capital política, econômica e cultural do país – um padrão de comportamento que molda o país pelo século XIX afora e o século XX adentro” (ALENCASTRO, 1997: 23).

A província do Pará, por sua vez, experimentou muitas mudanças, algumas delas possibilitadas pela presença do porto desde muito cedo, o que demonstra que a

⁶ Sertão é um termo cunhado por vários autores para se referir ao interior.

Província era privilegiada por sua posição geográfica e pelas relações diretas que estabeleceu com a metrópole desde a colônia.

Na década de 1840, os bens de consumo que constituíram o cenário do conjunto da modernidade nacional, com ênfase no Rio de Janeiro, começaram entrar de forma mais regular no cais belenense. E, muitos produtos que na segunda metade do século XIX só haviam entrado em poucos sobrados do Rio de Janeiro, Recife e Bahia, na década de 1840 já estavam presentes em anúncios de jornais da província do Pará. Um exemplo destes é o piano, “a mercadoria fetiche dessa fase econômica e cultural” (ALENCASTRO, 1997: 45-46). No ano de 1841 o jornal divulgava a venda de dois pianos fortes, “sendo um muito lindo chegado ultimamente” e outro usado.⁷

Os portos, então, possibilitaram no Rio de Janeiro como no Pará a admissão de um mercado de hábitos de consumo, e os objetos para além de significar apenas uma aquisição favorecida pelo comércio de longo curso, propiciou a inserção de elementos simbólicos de uma modernidade endossada pela expansão da civilização. O “padrão de comportamento” para usar o termo de Alencastro que predominantemente moldou a Província não adveio da capital do Império, mas diretamente dos centros civilizacionais.

A fim de perceber o patamar dessa expansão observou-se o movimento de entrada no porto de Belém entre os anos de 1840 a 1856⁸, em um dos principais periódicos da época, tanto de embarcações nacionais quanto de estrangeiras. Além disso, foram mapeadas as entradas bem como os produtos referentes a Portugal⁹ no ano de 1857, considerando que este ocupava o segundo lugar na pauta das importações pela Província do Pará, superado apenas pelos Estados Unidos, como mostra a tabela 2. O objetivo primordial é comparar a frequência da visita ao porto posterior a 1840 com o período anterior com o fim de verificar se a mudança foi realmente significativa.

Entre 1840 e 1856 a entrada de embarcações estrangeiras teve um crescimento consideravelmente contínuo do ponto de vista quantitativo e simbólico, pois além do porto ser mais visitado, os anúncios das mercadorias tornaram-se constantes, permitindo a construção social de sentidos a partir da apropriação dos textos. Nesses textos

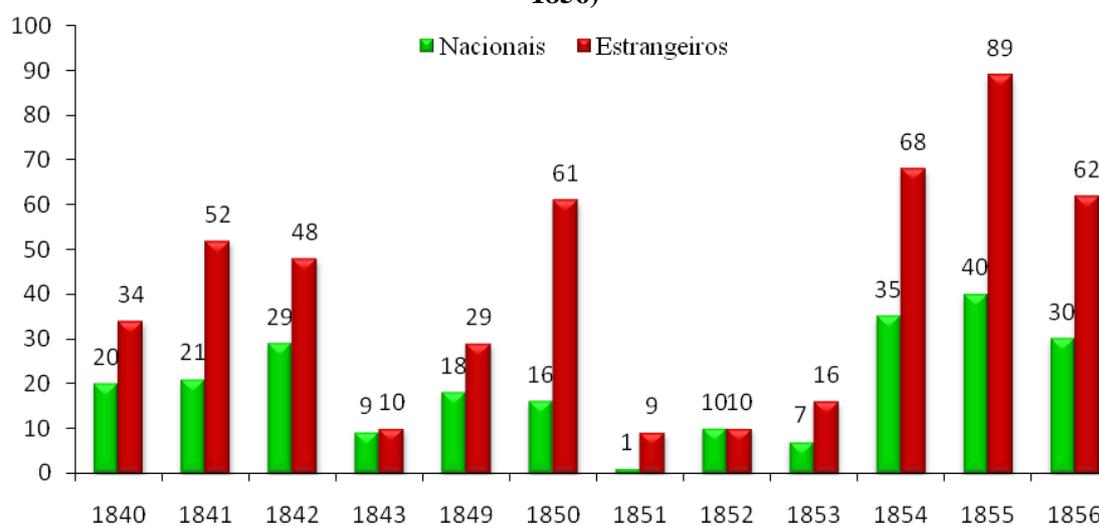
⁷ Grêmio Literário Português. Jornal Treze de maio, 7 de abril de 1841, n. 92, p. 551.

⁸ O intervalo estudado é esse em função da disponibilidade do jornal estudado que não contempla o recorte da pesquisa inteiro, 1840-1870.

⁹ Os dados são relativos a Portugal porque esse tipo de fonte (Manifesto de Importação) referente aos Estados Unidos não foi encontrada.

publicados, além dos pianos fortes noticiava-se a chegada de remédios da América e de Portugal como o “elixir contra lumbrigas”¹⁰; geléia de marmelo e outros doces de calda em latas vindas de Lisboa¹¹; lenços de seda para mãos e pescoço de senhoras da última moda oriundos da Inglaterra¹²; bonés para meninos e homens e sapatos franceses,¹³ além de incontáveis outras mercadorias que eram divulgadas quase que cotidianamente. Do ponto de vista quantitativo o gráfico abaixo mostra a entrada das embarcações de portos nacionais e estrangeiros.

Gráfico 1 – Embarcações Nacionais e Estrangeiras entradas na Província do Pará (1840-1856)



Fonte: Biblioteca Fran-Paxeco. Grêmio Literário Português. *Jornal Treze de maio*, 1840-1856.¹⁴

As viagens estrangeiras para o Porto do Pará foram em todos os anos levantados superiores as nacionais. As saídas dos portos do Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco, Bahia e Maranhão, de onde o Pará mais importava, não superaram em nenhum ano analisado as embarcações vindas do estrangeiro. Nesse sentido, o contato da Província com os mercados externos é bem visível. Se considerarmos que uma parte dos produtos aportados eram alimentos, a noção comumente ratificada de que era preciso importar

¹⁰ Grêmio Literário Português. *Jornal Treze de maio*, 7 de julho de 1840, n. 117, p. 660.

¹¹ Grêmio Literário Português. *Jornal Treze de maio*, 22 de junho de 1842, n. 217, p. 978.

¹² Grêmio Literário Português. *Jornal Treze de maio*, 15 de setembro de 1849, n. 21, p. 4.

¹³ Grêmio Literário Português. *Jornal Treze de maio*, 21 de setembro de 1842, n. 243, p. 1082.

¹⁴ Anos que estão incompletos e os meses contemplados – 1843: jan/abril; 1849: maio/dez; 1851: jan/abr; 1852: mar/dez; 1853: out/dez. Os anos de 1844, 1845, 1846, 1847 e 1848 não estão disponíveis para consulta.

em função do deslocamento da mão-de-obra que antes era dedicada na produção de alimentos para os seringais, já pode ser pelo menos parcialmente desmistificada, uma vez que em 1840 – ano em que não havia exportação de borracha em grande escala – tantos os alimentos quanto outras categorias de produtos já chegavam a Província com grande constância.

Na década de 1850 houve um aumento na exportação da borracha, o que alargou o poder de compra dos produtos importados. Nos anos de 1854, 1855 e 1856 aumentou o consumo desses produtos, porém o que se importava na década de 1840 não era irrisório. As viagens, então, aumentaram proporcionalmente a expansão dos negócios da borracha, embora não se possa relacionar o consumo dos produtos importados somente a isto, uma vez que na década de 1840 já se importava muito, assim como no período joanino.

Ao confrontar as décadas de 1840 e 1850 com o levantamento do tempo joanino constata-se que o “trânsito fluvial-marítimo” tornou-se mais intenso (VIEIRA JUNIOR; BARROSO, 2010). De 1808 a 1821 chegou ao Grão-Pará 534 embarcações. De 1840 a 1856 foram registradas a visita de 488 embarcações. A aparência de decréscimo é falsa, haja vista que apesar dos periódicos abrangerem o período de 16 anos o intervalo de 1844-1848 não foi contabilizado e os anos 1843, 1849, 1851, 1852 e 1853 não foram arrolados em todos os seus meses. Conseqüentemente, o resultado não é definitivo, e é notável que as visitas estrangeiras a esta Província foram bem mais numerosas do que foi possível contabilizar. Além disso, como a fonte trabalhada são os periódicos é possível que muitas entradas não tenham sido incluídas, por esse tipo de fonte não ter um caráter formal ou oficial.

Quanto aos portos de onde mais provinham as embarcações eram os Americanos, Portugueses, Ingleses e Franceses. Além desses, a Província também recebia embarcações Hamburguesas, Dinamarquesas, Belgas e outras em escala bem menor. É importante ressaltar que as embarcações por terem uma nacionalidade não estavam impedidas de fazerem o transporte de pessoas e mercadorias de outros lugares. A tabela abaixo exhibe as procedências das embarcações que se destinavam a Província do Pará não indicando necessariamente as suas nacionalidades.

**Tabela 2: Procedência das Embarcações entradas no Porto de Belém entre 1840 e 1856
(em números absolutos)**

ANO	Portos	Portos Estrangeiros			
	Brasileiros	Americanos	Portugueses	Ingleses	Franceses
1840	20	14	12	5	3
1841	21	21	17	5	3
1842	29	23	17	3	5
1843	9	7	2	-	1
1849	18	10	12	6	1
1850	16	25	13	14	9
1851	1	5	1	1	2
1852	10	6	2	1	1
1853	7	9	4	1	2
1854	35	34	16	14	4
1855	40	39	19	15	16
1856	30	21	15	15	11

Fonte: Biblioteca Fran-Paxeco. Grêmio Literário Português. Jornal Treze de maio, 1840-1856

De 724 embarcações arroladas 236 eram nacionais e 488 estrangeiras, ou seja, se o contato da Província com todos os portos nacionais era menos da metade das entradas estrangeiras, a relação com a capital do Império não era das mais regulares. Apenas as 214 entradas americanas quase superam todas as embarcações nacionais. Já os portugueses fizeram 130, os ingleses 80 e a França 58 viagens.

Os americanos em 1840 lideram com pouco mais de 40% do total de viagens, e em 1856 continuam na cabeceira com aproximadamente 34%. É notável que os produtos americanos são geralmente os produtos de primeira necessidade, como o sal, o trigo e as ferragens. Por outro lado, os franceses no ano de 1840 ocupam o último lugar no total de entradas e terminam o ano de 1856 tendo conseguido um relativo aumento atingindo pouco mais de 17% das viagens. No outro extremo, os produtos franceses simbolizam em uma classificação de valores, a difusão da própria civilização e, embora, eles traduzam esse simbolismo, uma parcela muito pequena da sociedade podia consumir os chapéus, as finas sedas, os instrumentos musicais que eram as mercadorias mais comumente oriundas da França.

No período joanino 55% das visitas eram portuguesas, 34% tinham nacionalidade inglesa, 17% eram americanas e as francesas somavam 6% (VIEIRA JUNIOR: BARROSO, 2010: 196-197). Não é de espantar a presença maior de

embarcações portuguesas, uma vez que o Brasil era colônia de Portugal. No entanto, mesmo depois da independência é notável que os laços continuaram fortes, só perdendo para os americanos que tinham um interesse evidente nos negócios da borracha, travando inclusive sérias discussões, desde o ano de 1826, com o governo imperial em torno da liberação do Amazonas para a navegação interna (GREGÓRIO, 2008).

É possível saber a partir dos países que mais comerciavam com Belém os portos de onde saíam as embarcações. Das saídas contabilizadas, o porto que mais tinha contato com o Pará era o de Nova York com 95 saídas. Ocupando o segundo lugar estava Lisboa com 86 viagens, o terceiro Salem somando 74 viagens e a cidade de Liverpool teve 65 embarcações saídas de seu porto rumo ao cais belenense. Além desses, os portos mais importantes de onde Belém recebia mercadorias com mais frequência em ordem do número de viagens eram Porto, Boston, Havre, Nantes, New Haven, Sète, Marselha, Cardiff, Londres, Gibraltar e por último Ilhas Malta, Glasgow, Swansea e Bordeaux, com apenas 1 saída cada um.

Em 1857 entraram 19 navios de nacionalidade portuguesa, 16 eram provenientes de Lisboa, 2 do Porto e 1 de Nova York.¹⁵ Traziam variadas mercadorias dentre alimentos, ferragens, cabos, calçados, candeeiros, sevo, chapéus de senhora, chumbo, cômodas, cadeiras, drogas, fazendas, livros, louças, obras de latão, cobre, ouro e prata, vinhos, violas e periódicos, entre outros produtos que fazem parte das necessidades cotidianas e outros que são eminentemente símbolos de distinção social.

Para falar apenas de alguns, os alimentos como o açúcar, carne, farinha e sal eram considerados produtos indispensáveis, exceto a carne, pois a maioria da população comia peixe da região. É de se considerar que a província mesmo produzindo em quantidade considerável açúcar e farinha precisava importar para atender as suas necessidades, haja vista que a maioria da população consumia esses produtos. Em contrapartida, o azeite, doce, vinho bacalhau, castanha, nozes, ameixas eram consumidos por um grupo seletivo (MACÊDO, 2009), uma parte dele composta por portugueses que migraram com grande intensidade para a província a partir da década de 1850.

Até a instalação da iluminação a gás em 1864, “o azeite e o sebo eram os combustíveis usados, não existindo regularidade na iluminação pública (CRUZ, 1952:

¹⁵ Grêmio Literário Português. Manifesto de Importação, 1857.

116). Esses produtos que abasteciam os candeeiros eram vindos não somente de Portugal, mas também de outros países. As louças, por sua vez, eram objetos extremamente requintados e eram provenientes, sobretudo de Portugal e da Inglaterra. Eram objetos para os quais o acesso era raro e poucas famílias puderam adquiri-los antes de 1850 (GUIMARÃES, 2006).

As violas se encontravam presentes no Grão-Pará desde as primeiras décadas do século XX (GUIMARÃES, 2006: 153). Rebeca, flauta e violão apareciam como os instrumentos europeus mais comuns no país até os meados do XIX, ao contrário da harpa, cítara, cravo e o piano que circularam pouco antes deste período (ALENCASTRO, 1997: 45). Porém, a partir de 1850 “o comércio de música e de instrumentos musicais já se estabelecera” (SALLES, 1980: 267), mas estes eram importados pertencentes a poucos.

Os livros no período colonial tinham um uso limitado. Em Portugal a produção e movimentação dos livros foram limitadas pelas imposições da inquisição (SCHWARCZ, 2002). Na colônia, os limites eram muito maiores. Foi com a Revolução Constitucional do Porto em 1820 que foi garantida a criação da imprensa e a circulação de obras literárias (COELHO, 1989). Depois disso, era comum encontrar anúncio de vendas de livros, tendo eles se tornado “um negócio como outro qualquer nos quadros da economia mundializada da cultura” (COELHO, 2005b).

Os periódicos estavam sempre a bordo dos navios informando o que acontecia em várias partes do mundo. Na medida em que entravam as embarcações as notícias eram atualizadas, sobretudo os acontecimentos políticos. Os jornais criaram um verdadeiro intercâmbio entre o mundo da propaganda civilização e outro que aspirava ser cosmopolita, mas as vezes era provinciano. Era a civilização que descortinava a contradição, como por exemplo, a manutenção do trabalho escravo negro.

Seja qual for o objeto descrito, o considerado supérfluo ou o indispensável, representa um item que agrega a Província do Pará as transformações que aconteceram em outras partes do Brasil e do mundo, especialmente as que foram privilegiadas com os portos. Os portos eram aonde primeiro chegava o novo em matéria de alimentos, vestimentas, leituras, utensílios domésticos e até mesmo o combustível para iluminar a cidade. De maneira tal como o uso da faca, do garfo e do lenço à mesa, foram aos poucos sendo enquadrados em algumas partes até se tornarem imperativos (ELIAS, 1994), também ouvir um bom som de instrumentos, adquirir talheres em prata, ler bons

livros e se manter sempre ligado com as últimas notícias e modismos europeus era estar condizente com a civilização. E quem não podia desfrutar desses elementos simbólicos propiciados pelas navegações de longo curso? Usava o sal para salgar, o açúcar para adoçar, o candeeiro para alumiar... Mas também isso não é simbólico? Talvez..., desde que viesse pelo mar.

Referências

ALDEN, Dauril. *O significado da produção de cacau na região da Amazônia no fim do período colonial: um ensaio da história econômica comparada*. Belém: UFPA/NAEA, 1974.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “Vida privada e ordem privada no Império”. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. (org). *História da vida privada no Brasil. Império: a corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 11-93.

_____. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das letras, 2000.

BAENA, A. L. M. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. 2ª Ed. Belém: UFPA, 1969.

BARATA, Manoel. *Formação Histórica do Pará* (Coleção Amazônica). Belém: Editora Universitária: UFPA, 1973.

BATISTA, Luciana Marinho. *Muito Além dos Seringais: Elites, Fortunas e Hierarquias no Grão-Pará, c. 1850-1870*. Dissertação (Mestrado em História Social). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Lisboa: Difusão Editorial LTDA, 1989.

COELHO, Geraldo Mártires. *Letras e Baionetas: novos documentos para a história da imprensa no Pará*. Belém: Cultural Cejup, 1989.

_____. *Anteato da Belle Époque: Imagens e Imaginação de Paris na Amazônia de 1850*. In: Revista Cultura do Pará. v. 16, nº. 2, julho/dezembro, 2005, p. 199-215.

_____. *O violino de Ingres: Leituras de História Cultural*. Belém: Paka-Tatu, 2005.

CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial do Pará*. 2ª Ed. Belém: Editora Universitária. UFPA, 1996.

_____. *Procissão dos Séculos: Vultos e Episódios da História do Pará*. Belém: Imprensa Oficial, 1952.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Jorje Zahar, 1994.

GADELHA, Maria Regina A. Fonseca. *Conquista e Ocupação da Amazônia: A fronteira norte do Brasil*. Estudos Avançados. v. 16, nº 45, mai/ago, 2002, p. 63-80.

GIMARÃES, Luiz Antonio Valente. *As casas & as coisas: Um estudo sobre a Vida Material e Domesticidade nas moradias de Belém – 1800-1850*. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia). Belém: Universidade Federal do Pará, 2006.

GRAHAM, Richard. *Construindo uma nação no Brasil do século XIX: Visões novas e antigas sobre classe, cultura e estado*. Diálogos. DHI/UEM, v. 5, n. 1, p. 11-47, 2001.

GREGÓRIO, V. M. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social). São Paulo: USP, 2008.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 3ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

LOPES, Siméia de Nazaré. “*Casas de Negócios, Tabernas e Quintais: O controle social sobre os agentes do comércio no pós-Cabanagem*”. In: Revista Estudos Amazônicos. v. 1, n.º. 1, Jul./Dez., 2006, pp. 39-54.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira. *Daquilo que se come: Uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia). Belém: Universidade Federal do Pará, 2009.

MACHADO, José Roberto de Arruda. *A quebra da mola real das sociedades: A crise política do Antigo Regime Português da Província do Grão Pará (1821-25)*. Dissertação (Mestrado em História Social). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

RICCI, Magda. “*O Fim do Grão-Pará e o Nascimento do Brasil: Movimentos sociais, Levantes e Deserções no Alvorecer do Novo Império (1808-1840)*”. In: PRIORE, Mary Del; GOMES, Flávio dos Santos (orgs). *Os Senhores dos Rios*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. 2 ed. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2004.

SALLES, V. *A Música e o tempo no Grão-Pará*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1980.

_____. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. 3ª Ed. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.

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

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *A Longa Viagem da Biblioteca dos Reis*. Do terremoto de Lisboa à Independência do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

VIEIRA JUNIOR, A. Otaviano; BARROSO, Daniel. S. *História de “movimentos”: embarcações e população portuguesas na Amazônia Joanina*. R. Bras. Est. Pop. v. 27, n. 1, jan./jun., 2010.

WEINSTEIN, Barbara. *A borracha na Amazônia: Expansão e Decadência (1850-1920)*. São Paulo: Edusp, 1993.