

A CIDADE DE BELÉM E SEU PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO: ASPECTOS HISTÓRICOS, ECONÔMICOS E SOCIAIS ACERCA DA CONSTITUIÇÃO DOS IDEAIS DE PROGRESSO E CIVILIZAÇÃO (1840 – 1870)

Rogério Guimarães Malheiros, Genylton Odilon Rêdo da Rocha

RESUMO

Este artigo se propõe a estabelecer um diálogo historiográfico acerca da constituição dos ideais de ordenamento, civilização e progresso na cidade de Belém, Província do Pará, de forma que iremos abordar o processo de remodelamento urbano e social que a cidade passou a conviver a partir dos anos de 1850. Tratava-se de uma adequação sócio-espacial aos preceitos modernos europeus. Para tanto, dialogaremos com as questões econômicas que viabilizaram os recursos necessários para tal empreendimento, como o comércio e exportação da borracha, a introdução da navegação a vapor na Amazônia e a abertura à navegação internacional do Rio Amazonas, que estiveram em meio às diversas ações políticas e administrativas de embelezamento e da formação do elemento humano civilizado.

Palavras-Chave:

Amazônia; Cidade de Belém; reforma urbana.

ABSTRACT

This paper proposes to establish a dialogue about the constitution of historiographical ideal planning, civilization and progress in the city of Belém, Pará province, so we will address the process of remodeling urban and social that the city has to live from year 1850. It was an adjustment for socio-spatial precepts modern Europeans. Therefore, dialogaremos economic issues that enabled the resources needed for such a venture, such as trade and export of rubber, the introduction of steam navigation on the Amazon and openness to international navigation of the Amazon River, which were among the various political actions beautification and administrative and training of civilized human element.

Keywords:

Amazon, City of Belém, urban reform.

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

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.

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 a organização socio-espaciais de suas cidades por meio da resignificação.

Deste modo, analisar as 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 destes, 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 (op. cit.) classificou como paradoxo da vida moderna.

Le Goff (op. cit., p. 185) 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”.

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 (1863, apud LE GOFF, 2003) na década de 1860, que, segundo Le Goff (op. cit., 194), “[...] 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’”.

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 (LEFEBVRE, 1962).

Le Goff (Id., Ibid.) complementa o pensamento de Lefebvre afirmando que “[...] a modernidade é o resultado ideológico do modernismo”. 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 (1969, p. 287), está relacionado “[...] a ambição, retomando a fórmula cartesiana, de ser mestre e possuidor da cultura, graças à ciência e à técnica”.

O que também podemos perceber na própria concepção de refundação da sociedade francesa no pós 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 ponto relativo a constituição do cidadão francês em detrimento da velha ordem.

O valor atribuído à cultura europeia configurou-se 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.

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 sede da corte, nos quais o processo educacional privilegiava o modelo de instrução e cultura francesa. Para Needel (Ibid., p. 75), “[...] 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.

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, o que iremos tentar demonstrar, especificamente, na Província do Grão-Pará, a partir de 1850, pois esteve intimamente relacionada a essa concepção de reformulação dos hábitos sociais cotidianos e modernização de seus espaços urbanos. Para tanto, utilizaremos fontes primárias, como os Relatórios dos Presidentes da Província, que ratificam estas mudanças urbanísticas da capital da Província do Pará como resultado de um significativo aumento da arrecadação fazendária da Província, que desde 1850 vinha crescendo ano após ano, o que atribuíram à grande contribuição da exportação da goma elástica. No Relatório de 1850, por exemplo, o Presidente Ângelo Custódio Corrêa evidenciara 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 (PARÁ, 1850, p. 75). Além de fotografias da época, que demonstram as mudanças no espaço urbano de Belém, e a historiografia, sempre indispensável para embasar nossas análises e conclusões.

1.1. A Província do Grão-Pará e a ideia de modernização urbana e social

O naturalista inglês Bates (1979, p. 21), em sua segunda visita à capital da Província do Pará, cidade de Belém, no ano de 1859, afirmava que esta 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 do espaço urbano e social da capital paraense.

Não iremos aqui nos deter no “eurocentrismo” exacerbado presente nas palavras do naturalista, mas sim no que este havia constatado enquanto mudanças socioespaciais da cidade de Belém. Deste modo, 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, entre eles, muitos 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 estas 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 [...]” (Id., Ibid., p. 296).

Também na década de 1840, o missionário protestante estadunidense Kidder (1980, p. 183), 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 elas estavam “repletas de casinhas insignificantes e feias”.

Kidder (Ibid.) 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 (Id., Ibid., 1980)

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

Em geral, os habitantes da capital da Província do Pará, segundo Wallace (Ibid., p. 20), 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.

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 (Id., Ibid., p. 240). As principais ruas da cidade que na década de 1840, conforme as observações de Kidder (Ibid.), 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.

Daou (2000) ressalta que, neste período, numerosos foram os relatos de estrangeiros que enfatizavam o processo de "europeização" da capital da Província do Grão-Pará, 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.

Para Sarges (2000) 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.

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.¹

¹ 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 desta dissertação. Ver: CHALHOUN, 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 desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; BRESCIANI, Maria Stella M. Metrôpoles: 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 produzindo a Belle-Époque (1870-1912). Belém: Paka-Tatu, 2002; 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. Rio de Janeiro: ACCESS, 1994; DIAS, Edineia Mascarenhas. "A Aldeia modernizada: constituição das políticas urbanas". In: 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 URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

Segundo Monarcha (1999) 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 [...]” (MONARCHA, 1999, p. 81). De acordo com este autor, a eclosão de um “surto de desenvolvimento” na cidade de São Paulo, ainda na primeira metade do século XIX, possibilitou a reforma de instituições que visavam salvaguardar a ordem moral, 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 (1999) 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 Dias (1999), configurou-se como máxima nos discursos e ações dos executivos e legislativos municipais brasileiros, mais especificamente, amazônicos.

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 (DIAS, 1999).

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

COSTA, Emilia. Da monarquia a república: momentos decisivos. São Paulo: Brasiliense, 1994. 6ª. Ed.; FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. Belém dos Imigrantes - história e memória. Museu de Arte de Belém, 2004.

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 Sarges (2002), 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 (SARGES, 2002).

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.

Abreu (1883), 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, 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 (Cf. ABREU, 1883).

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

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

Articulados a esse tipo de política, de modernização e embelezamento das cidades, estiveram presentes 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 (1999) denominou de “compartimentalização” da cidade.

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 alcançado pelos brasileiros facilitaria uma maior conexão e interesse do Imperador e das elites econômicas brasileiras no mundo cultural do hemisfério norte (Cf. GRAHAN, 1990). No tempo de “modernização”, ou como denominou Monarcha (1999) “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 (Cf. VIOTTI DA COSTA, 1987). 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 Sarges (op. cit.), com as especificidades amazônicas e com as tensões sociais geradas pela lógica capitalista em ascensão.

Essas mudanças urbanísticas e sociais foram registradas por fotógrafos e artistas que as retrataram por meio de fotografias e pinturas, ao longo da segunda metade do século XIX. Como exemplo, selecionamos algumas imagens que conseguem exemplificar essas mudanças urbanas que a cidade vinha passando, de forma que nelas há o olhar do artista sob as formas das ruas da cidade, os trilhos de bondes, destacando, nesses cenários, os tipos sociais que circulavam nesses espaços cotidianamente.

Na análise do corpo documental fotográfico fica evidente o quanto os grupos sociais tornaram-se foco dos profissionais que circularam em Belém no período aludido. As imagens fotográficas, aqui escolhidas, retratam aspectos da cidade e fazem parte de um projeto que tinha por objetivo selecionar cenas dessa modernidade, para serem exibidas por meio dos instrumentos de propagandas nos anos finais do século XIX e início do XX.



Figura nº 01 - Estrada do Pará. Felipe Augusto Fidanza. Província do Pará, 1875 (Carte de Visite 6,3 x 8,9 cm.) Coleção Alphons Stübel. Acervo Leibniz-Institut Für Länderkunde.

In: PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908). Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFPA), 2006.



Figura nº 02 - Estradas do Pará. Felipe Augusto Fidanza. Província do Pará, 1875 (Carte de Visite 5,9 x 9,8 cm) Coleção Alphons Stübel. Acervo Leibniz-Insritut Für Länderkunde.
In: PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908). Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFGPA), 2006.



Figura nº 03 - Foto do Largo das Mercês, em Belém, ca. 1875. Coleção Derby: cortesia do Museu de Ciências da Terra do Departamento Nacional de Produção Mineral.
 In: PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908). Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFPA), 2006.

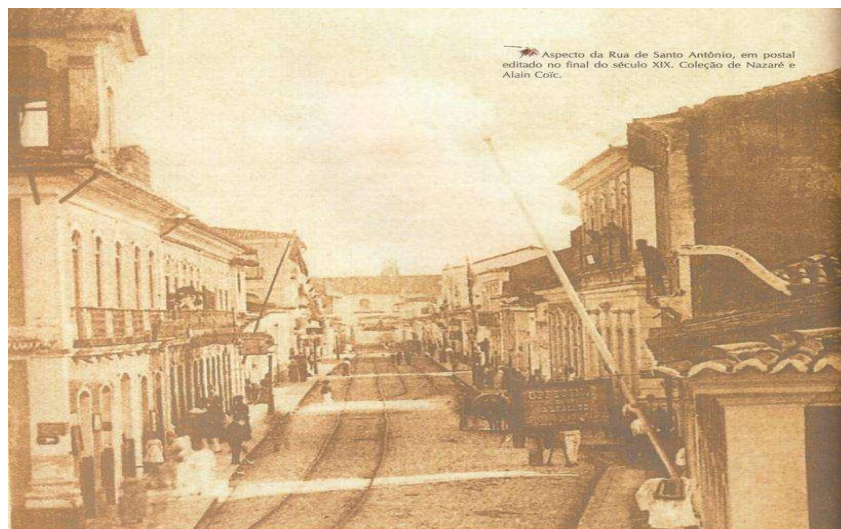


Figura nº 04 - Aspecto da Rua Santo Antonio, área comercial de Belém, em postal editado no final do século XIX. Coleção de Nazaré e Alain Coïc. Nesta imagem podemos perceber as mudanças urbanísticas que ocorreram na cidade ao longo da segunda metade do século XIX, com destaque para as pessoas que circulavam pela cidade, os trilhos do bonde e para a arquitetura das edificações.
 In: PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908). Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFPA), 2006.

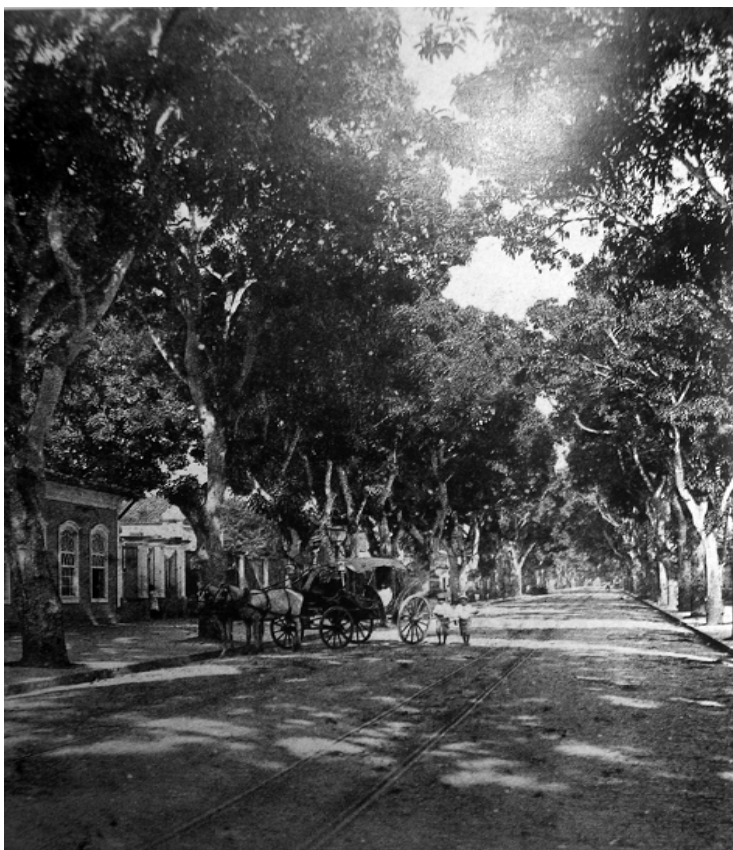


Figura nº 05 - Felipe Augusto Fidanza, Boulevard da República, Belém, 1880.

In: Ferrez, Gilberto. *A fotografia no Brasil: 1840-1900*, Rio de Janeiro: Funarte/Pró-Memória, 1985, p.120. Nesta fotografia podemos perceber a preocupação pelo embelezamento das vias, por meio do calçamento, alargamento e arborização das mesmas. Nesta imagem ganha destaque também os trilhos dos bondes da cidade, que inicialmente eram de tração animal. No entanto, a partir 1906 passou a se movido à eletricidade, instalados pela empresa *Pará Electric Railways and Lighting Company* que iniciou a instalação do sistema em 15 de agosto de 1906 e o inaugurou no ano seguinte, na antiga estação da Independência, com a presença do intendente Antônio Lemos, do Governador Augusto Montenegro e dezenas de outras autoridades. A partir da inauguração, outras linhas foram sendo criadas, considerando que além de representar uma das invenções da modernidade, este serviço surgiu em razão das necessidades básicas de uma cidade que se desenvolvia e se dinamizava. Cf. SARGES, Maria de Nazaré. *Belém: Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)*. Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 107-108.



Figura nº 06 - Felipe Augusto Fidanza, *Igreja das Mercês* (20,5 x 14,0 cm) *Álbum de Belém. Pará 15 de novembro de 1902.*

Fonte: Acervo da Seção de Obras Raras da Fundação Cultural do Pará "Tancredo Neves". Nesta fotografia temos a Igreja das Mercês ao lado direito, fundada ainda no século XVII, pela Ordem Religiosa dos Mercedários, onde podemos perceber que as ruas da cidade, diferentemente do que os viajantes haviam retratado durante suas visitas durante a primeira metade do século XIX, como Wallace (1979); Bates (1979) e Kidder (1980), que destacaram a falta de pavimentação e calçamento das ruas de Belém, diferentemente do que observamos nesta fotografia de Fidanza do final do século XIX e início do XX, onde nos é apresentado vias pavimentadas, com calçamento e prédios de grande relevância arquitetônica.



Figura nº 07 - Cabocla. Felipe Augusto Fidanza. Província do Pará, 1869-1875 (*Carte de Visite* 5,5 x 9,2 cm.). Coleção Alphons Stübel.

Fonte: Acervo Leibniz-Institut Für Länderkunde. Disponível em: <http://www.ifl-leipzig.com>. Acesso em: 13 de junho de 2012.



Figura nº 08 - Cafusa. Felipe Augusto Fidanza. Província do Pará, 1869-1875 (*Carte de Visite* 5,5 x 9,2 cm.). Coleção Alphons Stübel.

Fonte: Acervo Leibniz-Insirut Für Länderkunde. Disponível em: <http://www.ifl-leipzig.com>. Acesso em: 13 de junho de 2012.



Figura nº 09 - Arara-Índia do Rio Negro. F. A. Fidanza. Província do Pará, 1873 (*Carte de Visite* 5,5 x 9,2cm.). Coleção Alphonse Stübel.

Fonte: Acervo Leibniz-Institut Für Länderkunde. Disponível em: <http://www.ifl-leipzig.com>. Acesso em: 13 de junho de 2012.

Este cenário, como tantos outros, estiveram nos álbuns e relatórios utilizados como instrumentos de divulgação e propaganda de Belém. O recorte selecionado pelos fotógrafos fez da fotografia um testemunho das maneiras de ver e pensar a cidade, evidenciando as práticas cotidianas daqueles que faziam parte do cenário urbano.

Os registros fotográficos de Felipe Augusto Fidanza revelam a existência de sujeitos sociais excluídos que foram se ajustando à modernidade, transformando-se em personagens nas principais vias da cidade de Belém. Cenas cotidianas e tipos sociais registrados sutilmente pelas câmeras fotográficas que estavam a serviço da propaganda do governo que pretendia divulgar uma cidade moderna.²

O referido fotógrafo procurou retratar também índios e mestiços da Amazônia. De modo geral, esses profissionais manipularam as imagens, explorando-as

² Sobre a obra de Felipe Augusto Fidanza, Cf.: PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. *Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908)*. Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFPA), 2006. E sobre a fotografia no período oitocentista, Cf.: FERREZ, Gilberto. *A fotografia no Brasil: 1840-1900*, Rio de Janeiro: Funarte/Pró-Memória, 1985; Vasquez, Pedro Karp. *O Brasil na Fotografia oitocentista*, São Paulo: Metalivros, 2003. URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

comercialmente, “[...]coisificando-os como verdadeiros modelos-objetos, reforçando ainda mais as curiosidades do país tropical. Essas imagens seguiam a tradição dos “tipos”, em voga naquele momento [...]”, prestando-se à divulgação do selvagem, do exótico ou do diferente no exterior (KOSSOY; CARNEIRO, 2002, p. 193).

Cumpramos destacarmos na Figura nº 08 o fato da “cafusa” estar descalça, apesar de bem vestida, o que nos leva a inferir que se tratava de uma “escrava de ganho”, que circulava pelo centro da cidade para comercializar produtos de seus senhores.

As imagens fotográficas de Belém, em especial as Figuras de nº 01 e 02, foram registradas por Fidanza, de forma que retratam as ruas da cidade. Na primeira, as vias urbanas que fazem parte do cruzamento da *Travessa das Mercês*³ com a *Rua XV de Novembro* em direção ao *Boulevard da República*.⁴ O foco central é uma carroça e, do lado esquerdo, visualiza-se uma construção suntuosa datada ainda do período colonial e pessoas que transitam por essas ruas; do lado direito, o carro de tração animal que servia para transportar os passageiros pela cidade em frente à Igreja das Mercês; e, ao fundo, um navio no porto da Baía do Guajará.

Trata-se de ilustrações que procuram demonstrar um olhar sobre as vias urbanas do centro da cidade, demonstrando ainda sua percepção sobre os estilos arquitetônicos que Belém apresentava à época. O que nos leva a inferir que o fotógrafo não estava simplesmente produzindo material para comercializar, mas verdadeiros documentos que registraram a cidade no seu cotidiano e seus vários estilos arquitetônicos. Ao mesmo tempo, identificou os tipos de transportes e pessoas que circulavam pelas vias da cidade.

Especificamente sobre a Figura de nº 02, podemos perceber o registro das ruas do centro da cidade, onde se desenvolviam as atividades comerciais de Belém, de forma que podemos observar o cruzamento da *Rua da Cadeia*⁵ com a *Travessa das Mercês* e o início da *Rua de Santo Antonio*, onde em primeiro plano, se avistam os carros usados como transportes da população local, à esquerda e à direita os tipos de construções arquitetônicas presentes na cidade. O principal ângulo selecionado por Fidanza é o lado esquerdo da Rua da Cadeia e, a partir do olhar do fotógrafo, visualiza

³ Travessa das Mercês foi denominada por passar ao lado da Igreja das Mercês, construída em 1640, mudou, posteriormente de nome, para *Travessa Frutuoso Guimarães* em homenagem a Joaquim Frutuoso Guimarães Pereira Guimarães, médico e vereador da capital. Essas informações estão disponíveis em: www.hcgallery.com.br/cidade4.htm

⁴ Atual Avenida Boulevard Castilho França.

⁵ Essa Rua foi chamada inicialmente, como bem pontuou WALLACE, 1979, p. 19, de Rua dos Mercadores, depois, Rua da Cadeia e atualmente, Rua João Alfredo, em homenagem ao presidente da Província do Pará, que esteve à frente do Governo da Província no período compreendido entre os anos de 1869 e 1870.

algumas pessoas, entre elas, uma mulher com traje de “sinhá”. Cenário esse que também fora objeto na Figura de nº 03.

No conjunto das imagens que selecionamos anteriormente, procuramos evidenciar a cidade de Belém, na segunda metade do século XIX e início do XX, de forma que pudéssemos perceber que esta passou por diversas transformações que previam a reestruturação de seu espaço urbano e a reformulação de sua arquitetura. Essas reformas idealizadas pelos governantes faziam parte de um projeto de civilização e modernização da sociedade brasileira, apresentando, como questão principal, a necessidade de uma nova espacialidade urbana e arquitetônica, que reorganizasse simbolicamente a cidade, o que fora ainda complementado pelos Códigos de Posturas Municipais, que, como bem evidenciamos anteriormente, procuravam moldar as ações cotidianas dos cidadãos que circulavam pela cidade, em especial pelo seu centro, o que Monarcha (1999) denominou de “compartimentalização” da cidade, onde para circular pelo centro desta, seria necessário estar devidamente trajado e ser consciente das normativas que a regulamentavam (Cf. SARGES, 2002).

1.2. Aspectos econômicos da Província do Grão-Pará

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

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, pois ele nos fornece um significativo 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 Brazil”, publicada em Lisboa

URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

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 do Pará e Amazonas.

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, já que tratavam a região de forma preconceituosa e com certo desprezo, o que para o autor, justificaria os discursos emancipacionistas. No entanto, este 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, 1840 a 1870. 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)

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

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

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" (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, agosto de 1882, p. 1).

Acerca desta questão, o Barão de Marajó (op. cit. p. 43) 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.

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

URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

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 1859, o número de indústrias na Capital da Província, naquele ano, era de 744 estabelecimentos (Cf. PARÁ, 1859). 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 no período (Cf. PARÁ, 1871).

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 ratifica o cosmopolitismo 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.

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 destes, fato que podemos notar nos relatos do naturalista Bates (1979, p. 297), 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, dentre 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.

O Presidente da Província 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 Províncias

generos de primeira necessidade, e que dantes produziamos até para fornecer-lhes (PARÁ, 1854).

Bates (1979) em sua segunda visita à Belém, no ano de 1859, elucidou que este fato apresentado pelo então Presidente da Província Sebastião do Rego Barros, à 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 que podemos notar nas sucessivas Falas, Discursos e Relatórios dos administradores da Província. E quanto ao aumento da população de Belém, Anderson (1976, p. 69) 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.

1.3. O progresso vem a vapor

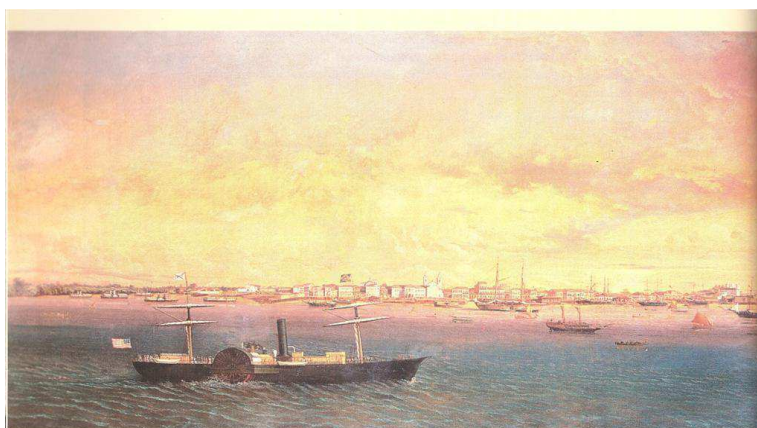


Figura nº 10 - Imagem de Belém do Pará – vista da Baía do Guajará, em pintura a óleo sobre tela executada por Lion Righini, ca. 1868. Museu da Universidade Federal do Pará. Reprodução de autoria de Otávio Cardoso. Nesta obra de grande valor histórico, podemos perceber o destaque ao navio à vapor com a bandeira dos Estados Unidos da América em primeiro plano e ao fundo inumeras outras embarcações e o porto da cidade de Belém no ano de 1868.

In: 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 (1838 – 1871). Dissertação de Mestrado – Instituto de Ciências da Educação da UFPA, 2012.

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 extenção que tem tomado o commercio amazonico pelo numero de vapores que hoje cortam aquellas aguas, ou seja com a bandeira Brazileira, ou com a das nações ribeirinhas, ou com a das nações da velha Europa. [...] (ABREU, 1883).

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 Marin (2004, p. 2), quando afirma que a virada do século XVIII marcaria uma profunda mutação na sociedade europeia, cujos efeitos repercutiriam, progressivamente, entre os demais continentes. O que, segundo esta autora, estaria alicerçado 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 [...]” (Id., Ibid.).

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 óbices para a promoção do progresso econômico de uma região, possibilitando um maior desenvolvimento socioeconômico, 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, porque 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

URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

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.⁶

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.

Marin (op. cit. p. 3) destaca que entre as décadas de 1840 e 1880, o movimento de embarcações no porto de Belém saltou de 78, com capacidade de transporte de 11.252 toneladas, para 292 embarcações, estas com capacidade de transporte de 258.115 toneladas. 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 [...]” (Idem, p. 4).

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 (Cf. PARÁ, 1869).

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

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

⁶ 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.

URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

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 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.⁷

Para o historiador Gregório (2009, p. 196), “[...] sobre essas bases, foram inauguradas as primeiras linhas regulares de vapores do rio Amazonas, em janeiro de 1853, mantidas pela Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas [...]”. Companhia esta de propriedade de Irineu Evangelista de Souza.

A introdução da navegação a vapor na Amazônia, no caso da Província do Grão-Pará, está intimamente ligada ao próspero comércio desta Província, porque 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 urbano e sociocultural ocorrido na cidade de Belém durante a segunda metade do século XIX. O que também 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 no 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,

⁷ 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 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 (Cf. GREGÓRIO, 2008, p. 281-295).

figurava-se como uma instituição capaz de gerar uma mentalidade industrial entre os cidadãos da Província, pois promoveria a formação de professores alinhados ao projeto da classe abastada da Província, isto é, o de disseminar, entre os cidadãos do Grão-Pará, os ideias de ordem, progresso e civilização.

O que, segundo Araújo, Freitas e Lopes (2008), 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.

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 assembleia geral legislativa, apressar um acontecimento que tão grande influência tem de exercer nas relações comerciais do país, e na prosperidade das Províncias ribeirinhas. (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS, 1864).

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.⁸

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 mystério.
Abriu-se, admiraee! (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 1867).

⁸ Cf. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da décima terceira legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas, 1868, pp. 1-2.
URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

“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 abastada desta, novos horizontes para seus negócios e promover a inserção do Pará no cenário internacional da economia capitalista.

Questão esta que podemos observar por meio da apreciação da Figura de nº 10, uma vez que a mesma enfatiza em primeiro plano um Navio à vapor com a bandeira dos Estados Unidos da América e, em segundo plano, a grande movimentação de embarcações na Baía do Guajará, porto de Belém, o que denota a importância atribuída pelo artista à medida do Governo Imperial em normatizar a navegação internacional do rio Amazonas, bem como a dinâmica econômica da Província do Grão-Pará no período.

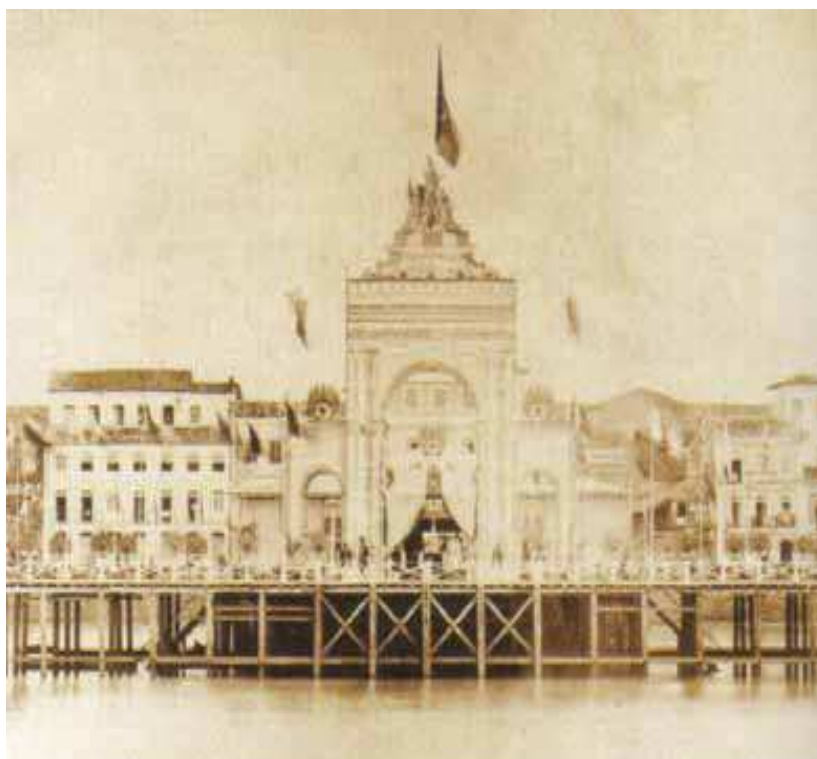


Figura nº 11 - Felipe Augusto Fidanza: Arco Triunfal Construído pela Companhia do Amazonas Para recepcionar o Imperador Pedro II em Belém (vista da Baía do Guajará). Província do Pará, 1867 (Albúmen, 23 x 30 cm.).

In: PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908). Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFPA), 2006.



Figura nº 12 - Felipe Augusto Fidanza: Arco Triunfal Construído pela Companhia do Amazonas Para receber o imperador Pedro II em Belém (vista de terra-firme) Província do Pará, 1867 (Albúmen, 23,0 x 30,0cm).

In: PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908). Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFPA), 2006.

Quanto as figuras de nº 11 e 12, estas retratam a importância atribuída à abertura do rio Amazonas a navegação internacional pelo Governo da Província do Grão-Pará, haja vista que organizaram grande cerimonial de oficialização da medida do Governo Central do Império. Para essa solenidade fora construído um “arco triunfal” pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, onde seria recepcionado o Imperador do Brasil, D. Pedro II.

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*, (CALDEIRA, 1995, pp. 481-482). 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* (SANTOS, 1980, p. 58).

Considerações finais

Em meio a essas prerrogativas econômicas, políticas e sociais, o ritmo da cidade de Belém passava a adquirir, gradativamente, novas perspectivas, que, alicerçadas, principalmente no comércio gomífero, na abertura do rio Amazonas à navegação de embarcações de diferentes nações e na política educacional da Província, fundava uma nova organização sócio-espacial da Cidade que deveria estar alinhada aos grandes centros europeus, como forma de se garantir uma cidade e população pautadas nos ideais de ordenamento, progresso e civilização.

Ou seja, a introdução das embarcações a vapor na Amazônia, a abertura à navegação internacional do rio Amazonas e a crescente produção da goma elástica viabilizaram as reformas urbanas e culturais da cidade, bem como do próprio cidadão paraense, pois ocasionaram o aumento da arrecadação alfandegária e, por conseguinte, financiaram as obras e instituições necessárias ao embelezamento da cidade e para a formação do homem civilizado à luz do modelo europeu.

Em síntese, havia na Província do Grão-Pará um claro movimento político e social entre a classe dirigente da Província que, para além das mudanças urbanísticas, pretendiam também evidenciar o elemento humano, o cidadão, no sentido do desenvolvimento e propagação das luzes, isto é, com base na razão, na moral e no cientificismo iluminista. A instrução e a política de formação de professores, deste modo, seriam reconhecidamente os mecanismos de propagar os ideais de civilização e progresso dos políticos e autoridades administrativas entre os pretensos cidadãos da Província. E é neste contexto que situamos a criação da Escola Normal do Pará, que precisou desta ambiência política, econômica e social para ser criada, já que houve, ainda na primeira metade do século, no final da década de 1830, a primeira tentativa de se implantar uma Escola Normal no Pará.

A modernidade da Província do Grão-Pará, portanto, estaria intimamente relacionada às mudanças no cenário urbano e social, na própria industrialização da cidade de Belém e, principalmente, na mudança dos velhos hábitos da população, já que, o termo "modernidade" estaria relacionado a, como bem pontuou o historiador

Le Goff (op. cit., 194), “[...] uma nuance que o liga aos comportamentos, costumes e decoração. ‘Cada época’, diz, ‘tem o seu porte, o seu olhar, o seu gesto’”.

Referências

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

ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/publicacoes>. Acesso em: 15 de dezembro de 2012.

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 (Tese de Doutorado em História).

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.

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

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

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

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;

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

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na Belle-Époque**. São Paulo: Brasiliense, 1986;

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

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

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

DIAS, Edinea Mascarenhas. **“A Aldeia modernizada: constituição das políticas urbanas”**. In: _____. A ilusão do fausto – Manaus (1890-1920). Manaus: Valer, 1999, pp. 69-92.

FERREZ, Gilberto. **A fotografia no Brasil: 1840-1900**. Rio de Janeiro: Funarte/Pró-Memória, 1985; Vasquez, Pedro Karp. *O Brasil na Fotografia oitocentista*, São Paulo: Metalivros, 2003.

URBANA, v.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

FIGUEIREDO, Aldrin Moura de. **Belém dos Imigrantes - história e memória.** Museu de Arte de Belém, 2004.

GRAHAN, Richard. "1850-1870". p. 143. In: BETHELL, Leslie (ed.), *Brazil: Empire and Republic, 1822-1930*. Cambridge: Cambridge University Press. 1987;

_____. **Politics and Patronage in Nineteenth-Century Brazil.** Stanford: Stanford University Press. 1990.

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.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a modernidade na selva.** São Paulo: Companhia das Letras, 1988; MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema.* Rio de Janeiro: ACCESS, 1994;

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.

KOSSOY, Boris; CARNEIRO, M. Luiza Tucci. **O Olhar Europeu.** São Paulo: EDUSP, 2002.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** Tradução Bernardo Leitão [et al.]. 5ª ed. – Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2003.

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.

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 (1838 – 1871).** Dissertação de Mestrado – Instituto de Ciências da Educação da UFPA, 2012.

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.

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

MOURÃO, Leila. **Memórias da Indústria paraense.** Belém: FIEPA, 1989;

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.

PARÁ, Governo da Província do. **Falla dirigida a Assembléia 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. Versão disponível na Internet, *site* www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 13 de janeiro de 2012.

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. Versão disponível na Internet, *site* www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 13 de janeiro de 2012.

PARÁ, Governo da Província do. **Relatório apresentado a Assembléia 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. Versão disponível na Internet, *site* www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 13 de janeiro de 2012.

PARÁ, Governo da Província do. **Relatório Dirigido a Assembléia Legislativa da Província do Pará na segunda sessão da XII Legislatura pelo Exm.º Sr. Dr. Francisco de Araujo Brusque, Presidente da mesma Província, em 17 de agosto de 1861.** Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 1861. Versão disponível na Internet, *site* www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 13 de janeiro de 2012.

PARÁ, Governo da Província do. **Relatório dos Negócios da Província do Para. Pará: Typographia de Frederico Rhossard, 1964.** Versão disponível na Internet, *site* www.crl.edu. Acesso em: 15 de janeiro de 2012.

PARÁ, Governo da Província do. **Relatório dos Negócios da Província do Pará elabora do pelo Secretário Geral da Província Domingos Soares Ferreira Penna, e apresentado pelo Presidente Couto de Magalhães à Assembléia Legislativa Provincial, em 15 de agosto de 1864.** Pará: Typographia de Frederico Carlos Rhossard, 1864. Versão disponível na Internet, *site* www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 15 de janeiro de 2012.

PARÁ, Governo da Província do. **Relatório que o Excelentíssimo Senhor Coronel Miguel Antonio Pinto Guimarães, segundo Vice-Presidente da Província, dirigio a Assembléia Legislativa Provincial, no dia 15 de agosto de 1869, por ocasião da abertura da segunda sessão da 16.ª Legislatura da mesma Assembléia.** Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 1869. Versão disponível na Internet, *site* www.crl.edu/areastudies/LAMP/index.htm. Acesso em: 13 de janeiro de 2012.

PEREIRA, Rosa Cláudia Cerqueira. **Paisagens urbanas: fotografias e modernidades na cidade de Belém (1846-1908).** Dissertação (Mestrado). Belém: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia (PPHIST/IFCH/UFPA), 2006.

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;

URBANA, V.5, nº 7, out.2013 - Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... - CIEC/UNICAMP

RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DO IMPÉRIO, 14 de maio de 1855. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/imperio.html>. Acesso em: 15 de janeiro de 2012.

RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DO IMPÉRIO, 6 de maio de 1858. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/imperio.html>. Acesso em: 13 de janeiro de 2012.

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

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2002;

VIOTTI DA COSTA, Emilia. **"1870-1889"**. In: Leslie Bethell (ed.). *Brazil: Empire and Republic, 1822-1930*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, pp. 191-213.

_____. **Da monarquia a república: momentos decisivos**. São Paulo: Brasiliense, 1994. 6ª. Ed.;

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