

**O COMÉRCIO INTERNO NO PARÁ
OITOCENTISTA: ATOS, SUJEITOS
SOCIAIS E CONTROLE ENTRE 1840-1855**

Siméia de Nazaré Lopes

Belém, PA

Novembro/ 2002

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
CURSO DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO DO DESENVOLVIMENTO-
PLADES

**O COMÉRCIO INTERNO NO PARÁ
OITOCENTISTA: ATOS, SUJEITOS
SOCIAIS E CONTROLE ENTRE 1840-1855**

Siméia de Nazaré Lopes

Dissertação apresentada com vista à obtenção do título de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Rosa Elizabeth Acevedo Marin.

Belém, PA

Novembro/2002

O COMÉRCIO INTERNO NO PARÁ OITOCENTISTA: ATOS, SUJEITOS SOCIAIS E CONTROLE ENTRE 1840-1855

Siméia de Nazaré Lopes

Dissertação apresentada com vista à obtenção do título de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Rosa Elizabeth Acevedo Marin.

Banca:

Prof.^a Dr.^a. Rosa E. Acevedo Marin (orientadora)

Prof.^a Dr.^a. Jane Felipe Beltrão (examinadora externa)

Prof. Dr. David Carvalho (examinador da casa)

Prof.^a. Leila Mourão (examinadora suplente)

Belém, PA

Novembro 2002

À minha saudosa mãe,
Inercila do Carmo.

AGRADECIMENTO:

Certa vez comprei um livro e o mostrei a um professor. Ele pegou o livro, o examinou com cuidado e me perguntou se eu conhecia a história daquele livro. A resposta foi negativa. Apenas sabia que naquele livro havia um artigo que me interessava muito, pelas análises que um dos autores apresentava. Então, o professor me devolveu o livro dizendo que “é sempre bom saber a história de um livro, para conhecermos as suas limitações, mas principalmente os seus avanços”. Esta dissertação tem uma história e os meus amigos a conhecem e ainda continuam participando dela. O meu agradecimento a todos eles que reconheceram as minhas “limitações” e me ajudaram a “avançar” esse desafio.

Agradeço a Deus, pelo eterno refúgio nos momentos de fraqueza e de alegria.

Aos meus colegas da turma de mestrado Aldo, Angela, Krishina, Clay, Emmanuel, Fernando, Marcelle, Nemézio e Neyleno pelas conversas descontraídas nos intervalos de aula e pelas preocupações que conseguimos compartilhar.

À dona Tereza e à Celina, por encurtar e facilitar a burocracia do PLADES. E aos dois rapazes da Xerox do NAEA, Adelson e Afonso, que sempre atenderam ao meu pedido desesperado para agilizar alguma cópia ou encadernação.

À professora Rosa, pela orientação de mais uma história de pesquisa concretizada. Pela atenção e paciência para discutirmos os “próximos lances do jogo de xadrez”, que ela sempre conhecia. Professora, a sua confiança no meu trabalho, quando passei por incertezas, foi fundamental e indispensável.

À Jane Beltrão, pela iniciação à pesquisa. Ao professor Flávio dos Santos Gomes, pelo incentivo e apoio para esse eterno descobrir da nossa história. Ao pesquisador Marcos Chor Maio, pelas observações e críticas pontuais ao meu ofício de historiadora. À Maria de Nazaré Angelo-Menezes, pela atenção e dedicação dispensadas à pesquisa.

À professora Maria Célia, pelas indicações propostas na qualificação do projeto. Ao professor José Carlos Barreiro, pelas referências de livros, documentos e possibilidades de análise sobre as camadas populares. Ao professor Carlos Gabriel Guimarães, pelas indicações sobre a companhia do Barão de Mauá. À professora Jimena Beltrão, pelas observações que pontuou sobre a análise do discurso.

A minha jornada de pesquisa nos arquivos e bibliotecas contou com o auxílio das funcionárias, eternas conhecedoras do labirinto que se abre diante o inusitado encontro com a fonte. Agradeço à dona Mara, Jesus e Goreth, companheiras do Arquivo Público do Estado do Pará. Ao Antonio, do setor de obras raras da Biblioteca Arthur Vianna –CENTUR. Na Primeira Comissão Demarcadora de Limites, agradeço à Ivete, pela paciência de procurar o mapa que só existia no meu trabalho e ao Francisco, digitador gráfico, pela paciência que se expressou no excelente trabalho nos mapas.

À Eliane e à Renata, amigas de várias histórias marcadas de deslizes, momentos lúdicos, aventuras e preocupações, amizade para além das graduações e pesquisas.

Aos amigos da COHAB André, Andressa, Darlan, Antonio e Cida pela atenção que me dedicaram.

Aos meus amigos que ficaram no Curso de História. Fábio, Manoel, Allanzinho, Marcell, Júnior, Keiler, Lígia, Eva, Claudio e France, Lucilene e Nélio. Aos que saíram Tedy e Andréa, Luciana, Marizinha, Sandra, Ilka e Ângelo, pelas andanças e histórias em que vocês me acompanharam fora da Federal.

Ao Mário Vítor, pela ajuda na elaboração do abstract.

Aos amigos que fiz Juliana e Luís Nelson da USP e ao Carlos, de Porto Alegre, pelo cuidado que tiveram comigo e pela hospedagem 5 estrelas.

Ao Alírio, argentino-campineiro-paraense, que dividiu comigo os momentos agradáveis, nas conversas descontraídas e nos encontros nacionais que participamos, ainda “te devo uma”. E isso não será um “projeto 12 anos”!

Às amigas Érika e Shirley, por estarem presentes nos descaminhos acadêmicos, profissionais e afetivos desde a graduação. O apoio e a torcida de vocês duas foi significativa para a conclusão da dissertação.

À dona Virgínia, agradável companhia num período de correria e solidão, a quem eu recorria para “me fazer companhia”.

À dona Raquel e à Vó, pelo seu cuidado incontestado ao me receberem em sua casa para concluir a redação deste estudo e por entenderem as minhas incertezas diante as dificuldades do mestrado. Ao Eduardo e à Solange, pela acolhida. E à Marluce, pela companhia.

À minha Amiga Keila, por estar sempre presente nos descaminhos que a minha história alvoreçada tende a desviar. Volta logo!

Aos Meus **Amigos e cúmplices** César, Luís e Edvan, de fato edificamos a História da nossa amizade em bases sólidas, num eterno *conta comigo*. Não os deixarei, mesmo que os nossos caminhos sigam em direções opostas, agora eu sei que elas sempre irão convergir de quatro pontos em comum.

À minha eterna **Amiga** Paty, presença acolhedora nas mais inusitadas Histórias que vivenciamos. Cuidado sincero que não se furtou aos ralhos necessários para “me espertar”.

Em casa houve uma história de apoio meio velada e indecisa, mas logo se fez presente e fundamental. Por isso, agradeço aos meus irmãos, José Carlos, André, Vera e Claudia pela ausência de paciência e por entenderem que a minha falta nas reuniões e conversas de família.

À minha cunhada Patrícia, “amiga da escola” a quem não tenho palavras para expressar o apoio dispensado.

Aos meus sobrinhos Leon, Gabig, João, Paula e... Beatriz, agora são cinco pupilas a quem devo agradecer e me desculpar por não ter tempo para “pegar o trenzinho”, mas agora vou correr para alcançá-los.

Ao meu Irmão Adalberto, não sei como expressar a importância que tiveste nessa fase da minha vida. Fomos cúmplices, companheiros e o teu incentivo foi, sem dúvida um porto seguro, nos momentos em que pensei “não vou conseguir”, te amo, Betinho. Nós conseguimos!

Ao Carlos, a minha **companhia-ideal**, pela nossa História de longa duração, pelo amor sincero, afeto e carinho que compartilhamos. Os debates, as críticas e a ausência foram apenas detalhes, aguardo pelo instante de te ver e receber a “recompensa, a prenda imensa dos carinhos teus”.

À minha mãe Inercila, pela pessoa que significou na minha História de vida e que me ajudou a conquistar os meus objetivos. A falta é muito grande, é insubstituível e que nos momentos de fraqueza e saudade nunca esqueci, “faça por ti que eu te ajudarei”. À senhora, mãe, dedico essa dissertação.

“Está pois demonstrado, que o comércio, ora vacilante, ora estacionário, ora morto até 1835, tem adquirido atividade e força, e que, se não houver causas que o façam perder a perspectiva brilhante que ostentou no último ano, e mês último dêle, um futuro bem próspero engrandecerá com rapidez esta Província desde muito, digna da sorte que a espera”.

(João Antonio de Miranda, 1840, p. 101).

O COMÉRCIO INTERNO NA SOCIEDADE PARAENSE OITOCENTISTA.

Siméia de Nazaré Lopes

RESUMO: Na segunda metade do século XIX, os discursos dos presidentes da Província do Pará enfatizavam os ideais de progresso econômico local, que seria alcançado através do restabelecimento dos negócios e do comércio entre as diversas vilas e cidades da região. Para isso, lançavam a proposta de se organizar o mercado interno e se instalar companhias de comércio e navegação a vapor para dinamizar essas atividades comerciais. Porém, essas idéias políticas também atentavam para a necessidade de se implementar o controle fiscal, diante da ação do comércio clandestino. A partir das fontes impressas e da historiografia sobre o tema, analisam-se essas idéias e políticas entendendo nelas os argumentos e as finalidades da implementação da navegação a vapor voltada para o abastecimento interno da província e para o incremento do comércio de exportação. O objetivo deste trabalho é estudar essas políticas sobre a navegação fluvial e a fiscalização das atividades comerciais que burlavam as ações do fisco, fato sobre o qual reincidentem as falas das autoridades da província.

PALAVRAS-CHAVES: Comércio interno, navegação a vapor, controle social, idéias de progresso, contrabando.

THE INTERNAL COMMERCE IN THE 800'S PARAENSE SOCIETY

Siméia de Nazaré Lopes

ABSTRACT: In the late XIX century, the speeches of the presidents of the provinces of Pará emphasized the ideals of local economic progress, which would be reached through the recovery of the business and commerce among the various villages and towns of the region. For this, they proposed to reorganize the internal market and settle down companies of commerce and steam navigation to encourage commercial activities. However, those political ideas also considered the necessity of establish and control, due to the actions of the smuggling commerce. Starting from press sources and from historiography about the theme, ideas and policies are analyzed taking into consideration the arguments and the objectives of the implementation of the steam navigation to the internal supplying of the province and to the increase of the export commerce. The objective of this work is to study the policies about river navigation and the control of the commercial activities which cheated the authorities of the provinces were directed to.

KEY WORDS: Internal commerce, steam navigation, social control, ideas of progress, smuggling.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO:	13
1. As idéias de progresso econômico na segunda metade do século XIX	24
1.1- <i>O livre comércio e a transformação dos meios de transporte.</i>	25
1.2- <i>Mercado interno e novos investimentos para uma sociedade em transformação:</i>	34
2- O “reflorescimento” da economia no Pós-Cabanagem	46
2.1- <i>A navegação interna e as políticas para implementá-la.</i>	53
2.2- <i>O comércio nas vilas do interior: tabernas e casas de “secos & molhados”.</i>	56
2.3- <i>O controle sobre o comércio fluvial: as medidas fiscais e os quintais.</i>	64
3. O Circuito do comércio clandestino	75
3.1- <i>As canoas ao “giro” e a circulação de mercadorias:</i>	82
3.2- <i>A circulação de pessoas e o controle sobre a equipagem das embarcações:</i>	97
4 - Criação das “modernas” Companhias de Comércio e Navegação no Pará	106
4.1- <i>Os debates políticos para a dinamização da navegação fluvial.</i>	108
4.2- <i>As propostas de colonização e controle da população livre pobre: projetos e debates.</i>	117
4.3- <i>A navegação de Barcos a Vapor: argumentos para a sua implementação.</i>	122
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS:	141
REFERÊNCIA DAS FONTES PRIMÁRIAS UTILIZADAS:	145
FONTES IMPRESSAS:	146
BIBLIOGRAFIA:	149

LISTA DE MAPAS:

Mapa dos Portos de desembarque	50
Mapa da relação das Coletorias da Província do Grão-Pará	72
Mapa dos pontos de escala de 1ª e 2ª linhas	134
Mapa dos pontos de escala de 3ª linha	135

LISTA DE QUADROS:

Quadro do Movimento do Porto de Belém, de embarcações provenientes de Portos do Exterior e de Portos Nacionais e a tonelagem.	40
Quadro do Movimento dos Navios no Porto de Belém 1848-1851	113

INTRODUÇÃO:

Não é raridade na farta documentação arquivística do Pará, a propósito do século XIX, encontrar cartas, ofícios, relatórios, decretos, regulamentos e portarias referentes ao movimento comercial da província. As linhas escritas por diversas autoridades informam sobre o interesse em controlar, disciplinar, legalizar, regulamentar, mensurar e aferir o *quantum* de mercadorias trocadas entre os agentes de uma economia sob o impacto de fatores conjunturais ou estruturais.

Desde o período colonial, um importante tráfego fluvial no rio e afluentes do Amazonas realizava-se em embarcações de pequeno porte (barcos, canoas), pertencentes aos colonos, comerciantes e sitiantes, que faziam o transporte de bens e pessoas entre Belém-Manaus e outras cidades (Macapá, Cametá, Santarém e Soure), satisfazendo as necessidades básicas da população. Na segunda metade do século XIX, esse quadro sofre algumas alterações, passando a se conferir nos rios da região três modalidades para o comércio de navegação, a saber: o marítimo realizado pela Companhia Americana de Paquetes com subvenção concedida pelo governo imperial, que mensalmente aportava na cidade de Belém levando café e goma elástica para os portos de Nova York; o costeiro, exercido pela Companhia Costeira sediada em São Luís do Maranhão, subvencionada pelo governo da província paraense, que pagava nove contos de réis para visitar periodicamente os portos da cidade de Belém, Vizeu, Bragança, Cintra e Vigia; e o fluvial, realizado por pequenas embarcações pertencentes aos pequenos comerciantes e lavradores e pelos vapores da Companhia do Amazonas, atuando com subvenções do governo imperial e provincial para ligar a cidade de Belém com as diversas vilas e cidades do interior e de Manaus.¹ As pequenas embarcações navegavam efetivamente, segundo as suas dimensões e a sua tonelagem, por todas as baías, rios e lagos da província do Grão-Pará, “desde o Cabo do Norte até o de Gurupi, visitando todas as povoações da costa e do interior”.²

As formas de controle sobre o comércio interno foram um dos motivos que influenciaram para a reflexão acerca dessa modalidade do comércio fluvial, que as autoridades classificavam como *clandestino*. No entanto, esta classificação ia de encontro ao alto grau de descrição de tais

¹ CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial no Pará*. Belém: Editora da UFPa, 1996, p. 108.

² PARÁ (Província). Presidente (ARAÚJO BRUSQUE) Relatório dirigido pelo Exc. Sr. Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque Presidente da Província à Assembleia Legislativa da Província do Pará na 2ª Sessão da XII Legislatura, em 17 de Agosto de 1861, Pará. Typ. do Diario do Gram-Pará, 1861, p. 13.

atividades. As autoridades detinham informações precisas sobre a atuação desse comércio: os rios por onde circulavam as canoas, os portos onde atracavam as embarcações para o abastecimento, a troca e os tipos de produtos, os horários de encontro, as pessoas que coadjuvavam e as mercadorias compradas e vendidas pelos regatões.

Em 1854, a Coletoria concedeu autorização aos fazendeiros do Marajó para exportar cabeças de gado para a Guiana Francesa (uma prática muito comum naquela região, mas que ocorria sem autorização da Coletoria). O consentimento foi dado pelo presidente da província desde que o fizessem “não somente pelo Porto de Chaves, mas também pelo Igarapé e pelo Arary”, onde havia um posto para fiscalização do embarque e desembarque. O coletor agiu com o intuito de obstar a prática comercial do contrabando, que ocorria em outros portos da ilha. Era de conhecimento do Presidente da Província que em certas fazendas no Termo de Chaves praticavam, sem licença, a exportação de gado para Caiena em barcos, ou em pequenas canoas de particulares, “que clandestinamente se empregão nesse tráfico, os quaes conduzem d’ali em retorno generos e mercadorias, e convindo por termo a um tal commercio, que não é permitido pela Legislação em vigor, e que gravemente prejudica os interesses tanto da Fazenda Geral como Provincial, e ao abastecimento de carnes a esta capital”. As autoridades determinavam, por isso, a necessidade de se empregar a maior vigilância possível para evitar os abusos. Devia-se fazer a apreensão das embarcações e de toda a carga nela encontrada, tanto na viagem de ida como na de volta. A apreensão estendia-se às pessoas da tripulação, que certamente seriam punidas como “contrabandistas”, caso não possuíssem a licença para mercadejar nos rios daquela região.³

O comércio clandestino apoiou-se basicamente em redes de relações sociais para a troca de mercadorias. O regatão, ao singrar pelos diversos rios, furos e paranás nos mais diferentes pontos e portos, tecia com quilombolas, pequenos produtores e comerciantes locais uma relação comercial alternativa ao abastecimento da população, entrelaçando-se num singular universo de trocas. Nessa relação estabeleciam-se formas de dependência e de reciprocidade, mas também surgiam conflitos e tensões entre esses atores sociais. As autoridades fiscais estavam atentas para as práticas do comércio clandestino, por não passar pelas ações de arrecadação e fiscalização do Estado e por tecer redes de relações entre diversos grupos da sociedade paraense.

Sobre a matéria as posições divergiam. De um lado, a elite tradicional paraense - políticos e comerciantes estabelecidos -, defensora da fiscalização e legalidade que favorecesse a expansão

³ APEP, FSPP, Códice 1231, 1270, Ofício 25.10.1854.

do comércio controlado pelos comerciantes regionais e locais sobre os diversos produtos dos altos rios; de outro, os defensores da instalação de companhias de comércio e navegação a vapor, que estariam associadas com capitais externos para viabilizar a circulação de produtos agrícolas e extrativos, mercadorias manufaturadas e pessoas.

Nesse contexto, a participação do regatão no novo quadro de reflorescimento econômico da região passa a ser discutida, assim como a combinação de medidas políticas. As interferências na economia da província foram efetivadas para exercer maior controle sobre as atividades mercantis. Entre elas, estava a atuação do regatão nesse novo momento de expansão do comércio interno, no qual o aproveitamento da navegabilidade dos rios esbarrava na impossibilidade de algumas embarcações a vapor trafegarem em rios de pequeno calado.

Entre 1840 a 1855 é possível ‘refazer’ algumas rotas de navegação descritas nos relatórios das autoridades e atentar para a teia de relações e os laços de solidariedade e interesses que se estabeleciam entre vários setores sociais. É importante observar que as fontes escritas que permitem essas análises foram produzidas pelas autoridades, portanto, os sujeitos e setores objeto deste estudo não imprimiram diretamente sua marca nesses documentos e somente estão personalizados pelo olhar do outro.

Nesse sentido, os métodos utilizados para a leitura e análise das fontes buscam entender as relações articuladas entre os grupos e o contexto social em que foram produzidas. Não se trata de enveredar pelo caminho do que *poderia ter* acontecido com esses sujeitos após a modernização e reflorescimento da economia paraense, mas analisar as diversas circunstâncias que os levaram a testemunhar de uma forma, e não de outra, assim como os acontecimentos de suas vidas relacionam-se entre si de “maneiras particulares e dentro de determinados campos de possibilidades”. Este é segundo Thompson, o objetivo da *explicação histórica*.⁴ Neste estudo, importou observar como esse momento de reflorescimento econômico (1840-1855) mobilizou as discussões políticas das autoridades, para viabilizar dois objetivos: primeiro, o escoamento da produção, através da utilização e controle das rotas de navegação fluvial; segundo, obstaculizar as relações comerciais entre pequenos produtores, negociantes, quilombolas e regatões, visando desfazer a rede social tecida por esses sujeitos.

Thompson afirma que a adoção de qualquer marco temporal coloca questões acerca de que acontecimentos e que relações de causa e efeito, de continuidade e descontinuidade

⁴ THOMPSON, E. P. *A miséria da Teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p. 61.

estabelecem-se a partir dele, “visto que toda narrativa tem que começar de algum ponto”.⁵ A tendência é focar apenas coisas novas. As datas muitas vezes aparecem como marco fundador, obedecendo as continuidades dos processos. Para compreender esse momento na sociedade paraense é necessário apresentar a economia local no pós-Cabanagem, apontando o ano de 1840 como marco cronológico inicial. Nesse momento, o comércio da província experimentou um processo de modernização da produção agrícola e extrativa paralela aos investimentos econômicos. A sociedade começa a retomar um tempo de “paz” que havia sido rompido pela revolta cabana.

Nessa perspectiva, interessa analisar o desenvolvimento do comércio e a singularidade da atuação dos agentes do comércio interno, no que diz respeito ao transporte de mercadorias e a circulação de pessoas na sociedade paraense na segunda metade do século XIX. Trate-se de um momento de instalação e expansão de companhias de comércio e navegação a vapor, que definiram como finalidade levar o progresso econômico para a Província do Pará. Esse ideal de progresso era compartilhado pelas autoridades que se afiliam a esse discurso. A partir da construção de uma interpretação histórica sobre os elos que as práticas comerciais entrecem com os diversos segmentos sociais no Pará, é possível destacar a organização de vertentes do comércio; analisar também como o comércio, impulsionado pela exploração e exportação de produtos extrativos e gêneros alimentícios, aproximou diversos agentes sociais num espaço de coerção, conflito, dependência, solidariedade e troca de informações, visando, em geral, a obtenção de vantagens nas transações econômicas.

Hobsbawm apresenta a ótica de uma “história vinda de baixo” na qual se procede a fazer perguntas aos documentos para saber analisar o que foi encontrado e “como essa informação deve se ajustar” na discussão pretendida. Porém esse “conjunto de material informativo pronto e à disposição” de análises segue a interpretação que o historiador é capaz de criar.⁶ Nesse sentido, quais as condições sociais que estão levando políticos, comerciantes e militares a se manifestarem sobre os meios de viabilizar o comércio fluvial da Província do Grão-Pará? Que formas de controle foram impostas aos que não participavam das decisões políticas? E qual foi a atuação do regatão no comércio da província?

⁵ THOMPSON, E.P. *Senhores e Caçadores: a origem da Lei Negra*; tradução, Denise Bottman. –Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 25.

⁶ HOBSBAWM, Eric. “A outra História – Algumas reflexões”. In: KRANTZ, Frederick (org). *A Outra História: Ideologia e Protesto Popular nos Séculos XVII a XIX*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, pp. 18-33, 1990, p. 20.

Na Amazônia do século XIX, a exportação dos produtos coletados nos altos rios e os gêneros cultivados nas redondezas da cidade de Belém estava em alta. A entrada de mercadorias propiciaria o crescimento econômico da província, que ocorreria através do aumento contínuo das trocas comerciais entre os produtos coletados e cultivados na região com os produtos manufaturados importados da Europa, Norte da América e das províncias limítrofes ao Grão-Pará. Mas a discussão chegava a um consenso sobre a utilização do comércio interno como importante motivador do progresso da sociedade. O comércio interno constituía-se em uma das principais áreas de intervenção dos Presidentes da Província, setor que reclamava por melhoras diante do abalo que a revolta cabana causou na economia, na política e na vida social. As autoridades passavam a discutir medidas a serem adotadas para animá-lo, paralelo à institucionalização de formas de controle das relações comerciais que os produtores diretos teciam com regatões e com outros segmentos que participavam de trocas comerciais e sociais. O mundo do comércio clandestino escapava ao controle das autoridades, que temiam pela politização do cotidiano da população, motivo constante de preocupação inclusive pela compra de pólvora e armas.⁷ Tanto que, diante a necessidade de abastecer com víveres e outras mercadorias os destacamentos militares espalhados pelo interior, o presidente da província consentiu o livre comércio com os índios Maués, mas ressaltava a exceção do “comercio de pólvora, e chumbo”, sobre o qual o alferes deveria ter a máxima vigilância.⁸

O Pós-Cabanagem é um momento de soerguimento econômico e social que contou com a constante vigilância e intervenção das autoridades, em especial no desenvolvimento das relações comerciais entre negociantes e pequenos produtores ao longo dos rios navegáveis da região. O controle sobre a abertura de “casas de negócio”⁹ onde quer que fosse, assim como a quantidade de tabernas em funcionamento em todos as vilas da província foram assuntos de ofícios e

⁷ Um fato comum é a denúncia de apreensão de armamento entre os cabanos e rebeldes capturados. Em uma diligência realizada pelo capitão João Francisco de Mello, nas cabeceiras do rio Itapicuruí, conseguiram apreender “sento e noventa e sette patações, huma mexa nova de salla, duas mangas de vidro, huma purção de ballas soltas, e alguns retalhos de fazenda nova em hum bahu, e huma Canoa gr^o”. Segundo o relato de uma cabana, que foi presa, a intenção dos rebeldes era atacar o acampamento do comando militar, para tanto haviam comprado pólvora de um cabo que era comandante de um destacamento. Avisava que os fez remeter “presos os escr^{os} de D. Maria do Carmo, Dom^{os} e Sebastião, q. forão presos servindo de espias dos Cabanos”. Mas a preocupação do capitão João Francis de Mello foi resultante da quantidade de pessoas envolvidas nesse plano. Além do soldado que vendia pólvora aos cabanos e de saber que os escravos escondiam a pólvora nas senzalas das fazendas, acusou a existência de alguns escravos combinados com os da fazenda de S^{ta} Maria “e os dessas com os Cabanos”. Exceto a canoa que poderia ser utilizada nas diligências, todo o armamento foi remetido ao comando (APEP, FSPP, Caixa 42, 1836).

⁸ APEP, FSPP, Códice 1112, Ofício 15.08.1840.

⁹ Expressão usada na Coleção das Leis da Província ao referir-se à abertura de tabernas e botequins na cidade e nas vilas próximas à cidade.

correspondências diversas entre os Presidentes da Província e os agentes do Fisco e das Coletorias. De fato, o conhecimento sobre essas práticas comerciais realizadas por pequenas embarcações e seus agentes também não escapou aos olhares atentos dos viajantes, que fizeram anotações pontuais sobre o mundo comercial.¹⁰

Bates narrou que “quase toda a comunicação com o interior era feita através de pequenas embarcações pertencentes a comerciantes que moravam em remotas cidade e vilas; raramente vinham, eles próprios, ao Pará,” pois confiavam as suas canoas e/ou montarias abastecidas com diversas mercadorias aos cuidados da sua equipagem, geralmente mestiços ou portugueses (BATES, 1979: 91). Avé-Lallemant, quando aportou em Santarém, ficou curioso para conhecer um certo comandante português de nome Miguel Antonio Pinto Guimarães, um “homem que se fez por si”, expressão utilizada pelo viajante para descrever a vida comercial do “velho Pinto Guimarães”, que conseguiu acumular uma grande fortuna aviando mercadorias em sua canoa, que ele mesmo pilotava pelos verdes rios do Tapajós, enquanto a sua equipagem “tapuia se entregava à pesca”¹¹ (AVÉ-LALLEMANT, 1980: 76).

No primeiro capítulo discute-se as idéias de progresso na segunda metade do século XIX, que foram pautadas pela motivação para aumentar a produção e a circulação de mercadorias, para a intensificação do intercâmbio entre as diversas nações, em síntese, para ampliar a economia nacional. Mas a produção de excedentes reclamava por melhorias estruturais para viabilizar a expansão econômica. A extensão das vias de navegação foi resultado desse período, no qual era necessário o escoamento de forma mais eficiente do que era produzido e comercializado. Por isso, o progresso técnico das indústrias acompanharia ao desenvolvimento dos meios de transporte, como a navegação a vapor e a construção de malhas ferroviárias que interligavam os centros produtores aos pontos de negociação e exportação mundial.

¹⁰ Cf: ADALBERTO, Príncipe da Prússia. Brasil: *Amazonas e Xingu*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1977. (Viagem realizada em 1842). AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo Norte do Brasil no ano de 1859*. Rio de Janeiro: INL, 1962. BATES, Henry Walter. *Um naturalista no Rio Amazonas*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979. (Viagem realizada entre 1848 e 1859). KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: províncias do Norte*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979. (Viagem realizada em 1839). MARCOY, Paul. *Viagem pelo Rio Amazonas*. (Tradução de Antonio Porro). Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas e da Universidade do Amazonas, 2001. SPIX, Johann Baptist von e MARTIUS. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1981. WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelo Amazonas e Rio Negro*. São Paulo: Ed. Nacional, 1939. (Viagem realizada entre 1848 e 1852).

¹¹ O “velho Pinto Guimarães” também tinha índias trabalhando em seus teares e mandava os seus escravos à coleta da seringa (AVÉ-LALLEMANT, 1980: 76).

Alvo freqüente das autoridades na Província do Grão-Pará foi o comércio realizado nos quintais de casas ribeirinhas, diante da facilidade proporcionada aos negociantes para aviar mercadorias, sem apresentar manifesto ou qualquer outra forma que expressasse a “legalidade” do ato. As medidas fiscais incluíram também o controle sobre o comércio fluvial, além da construção de algumas obras públicas com o intuito de embelezar o cais da cidade e a instalação de postos de fiscalização, por onde navegavam as embarcações com as mercadorias que iriam abastecer a cidade. Essas questões estão presentes no segundo capítulo.

No terceiro capítulo discute-se os revezes das ações fiscais em relação ao comércio realizado em canoas e/ou em outras pequenas embarcações, conhecido como comércio de regateio, que teve influência na sociedade provincial na segunda metade do XIX. Essa modalidade de comércio suscitou debates nos diversos setores da sociedade. Entre os defensores, surge o argumento de sua notória necessidade para o deslocamento de produtos e pessoas em direção à diversas áreas, já que a canoa de regatão era “uma loja ambulante, indispensável naqueles desertos imensos” para os produtores deslocarem sua produção até o comércio nas cidades (TAVARES BASTOS, 1975: 203). Outra visão desse comércio aponta para a importância “inconsciente” para alargar a fronteira geográfica e econômica, sendo o regatão “um ousado desbravador do espaço Amazônico, porém, exclusivamente voltado para o interesse do seu negócio”.¹²

Mas o regatão também foi amplamente criticado por sua “espoliação ao indígena” e a “negação ao pagamento dos impostos provinciais” cobrados pelas Recebedorias. Nesse caso, as críticas ao comércio de regateio não significam que nos relatórios apenas fosse negada a atuação deles no comércio interno. Alguns presidentes e autoridades defendiam essas práticas, desde que houvesse uma regularização das canoas e o cumprimento das exigências para mercadejar pelas vilas do interior, pois havia necessidade de se deslocar a produção local. Tendo em vista que, em função da “multiplicidade de rios, furos, igarapés e lagos que cortão o Território desta Província, está claro que os transportes se fazem, pela máxima parte, em embarcações de todas as dimensões”, sendo indispensáveis para a economia da província, como expôs Henrique de Beurepaire Rohan.¹³

¹² GOULART, José Alípio. *O Regatão: mascate fluvial da Amazônia*. Rio de Janeiro, Ed. Conquista, 1968, p. 33.

¹³ PARÁ (Província). Presidente (ROHAN) Relatório dirigido pelo Exc. Sr. Dr. Henrique de Beurepaire Rohan Presidente da Província à Assembleia Legislativa da Província do Pará na 2ª Sessão da XII Legislatura, em 15 de Agosto de 1856, Pará. Typ. Santos & Filhos, 1856, p. 52.

No quarto capítulo discute-se as políticas e a legislação para facilitar e, por vezes retardar, a instalação de Companhias de Comércio e Navegação a Vapor. O aumento da exportação de produtos extrativos requirava de meios mais dinâmicos, eficazes e regulares de transporte, que pudessem agrupar em seus fretes uma quantidade cada vez maior de produtos e, com isso, garantir o aumento no lucro das casas comerciais envolvidas na negociação dos gêneros extrativos para outros centros comerciais. O próprio abastecimento local de carne-verde e de outros gêneros que integravam a dieta básica da população esteve sujeitos à falta de regularidade dos transportes.

O comércio interno promoveu o aumento da extração, produção e exportação da castanha, do pirarucu, do peixe seco, do couro e da borracha em obra. Nesse caso, a borracha ainda não figurava no topo das exportações, posto que só vai ocupar após a década de 1860, quando as companhias já estavam instaladas na província, após delimitar os rios navegáveis como suas áreas de atuação. No entanto, durante a década de 1840 a 1850 é possível notar que outros produtos estão sendo comercializados para a Europa e América do Norte, dividindo com a goma elástica a sua importância no comércio de exportação¹⁴ (TAVARES BASTOS, 1975: 122).

códices do Arquivo Público do Estado do Pará, onde estão catalogados os ofícios e correspondências enviadas pelo Presidente da Província para as diversas autoridades,

O embasamento empírico para esse estudo encontra-se nas correspondências e nos ofícios¹⁵ cruzados entre os Presidentes da Província, as autoridades militares e os fiscais das recebedorias coletados no Arquivo Público do Estado do Pará (APEP), pertencentes ao Fundo da Secretaria do Presidente da Província (FSPP), apresentam diversos relatos que fazem referência ao comércio fluvial e às trocas comerciais nos portos da cidade de Belém, assim como as informações sobre o cotidiano das pessoas envolvidas nessa prática. Nas fontes estão presentes as visões das autoridades acerca do controle sobre o comércio de regateio e do ordenamento das casas comerciais, da cidade e das vilas e sítios próximos. Esse acervo constitui uma farta documentação que permitiu inferir sobre as práticas e movimentos do comércio interno na província do Grão-Pará, na segunda metade do XIX. Assim como, os relatórios dos presidentes da província e os jornais Treze de Maio.

¹⁴ Cf. OLIVEIRA FILHO, João Pacheco. “O caboclo e o brabo: notas sobre duas modalidades de força de trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX”. In: *Encontros com a Civilização Brasileira*. V. 11, 1979, pp. 101-147.

¹⁵ Documentação organizada em códices e caixas pertence ao Fundo da Secretaria da Presidência da Província.

Com base na **Coleção de Fallas e Relatórios de Presidentes e Vice-Presidentes da Província do Grão-Pará**¹⁶ e na Coleção das Leis da Província do Grão-Pará¹⁷ (CLPGP), discute-se como a administração provincial atuava nessa modalidade do comércio. Nessa documentação oficial é apresentado o quadro econômico da cidade, o crescimento das rendas e da alfândega e, principalmente, as medidas e ações orientadas para dinamizar o comércio interno, tais como a utilização da navegação fluvial, os projetos de instalação das Companhias de Navegação a vapor e o controle para a arrecadação de impostos. A navegação do grande rio é o eixo dos debates entre negociantes, representantes do Fisco e autoridades militares a respeito das disposições para o seu funcionamento.

Diferentes discussões foram veiculadas no **Treze de Maio**¹⁸. Esse jornal apresenta informações sobre as listas dos produtos e as mercadorias negociadas na capital, nas vilas, nas ilhas e nos altos rios. Na história das companhias de comércio e navegação observa-se que as autoridades preocupavam-se em aferir o *quantum* comercializado e regular as disposições sobre o abastecimento do mercado interno. Essa base de dados permite investigar as rotas privilegiadas nessa fase de expansão comercial.

Por tratar de rotas de navegação fluvial e dos pontos de negociação dessa economia, a utilização dos mapas¹⁹ permitiu visualizar os deslocamentos de agentes fiscais e dos sujeitos envolvidos nas práticas comerciais. Nos diferentes mapas apresentados foi possível delimitar a área de atuação do comércio fluvial e, conseqüentemente, discutir acerca do controle e da disposição dos portos de fiscalização sobre os diferentes rios, por meio da fixação de coletorias, alfândegas e mesas de rendas espalhadas por pontos estratégicos. O estudo realizado por Tavares Bastos ajudou nesse traçado.²⁰

¹⁶ Coleção foi organizada pela equipe do Projeto de Pesquisa sobre Colonização na Belém-Brasília, NAEA/UFGA, com base em exemplares dos Relatórios existentes no Museu Paraense Emílio Goeldi, Biblioteca Pública Arthur Vianna-CENTUR.

¹⁷ Organizada no Arquivo Público do Estado do Pará (APEP).

¹⁸ Jornal que circulou no período de 1840 a 1862, contratado pelo Presidente da Província para publicar discursos, legislação, decretos das autoridades (expediente do Governo), movimento dos portos (entrada e saída de embarcações), anúncios de vendas e movimento da Alfândega (importação e exportação de mercadorias e produtos). Esta documentação está arquivada na Biblioteca do Grêmio Literário e Recreativo Português (GLRP). Os anos de 1840 a 1854 estão disponíveis em fotocópia cedidas pela Prof^a. Dr^a. Rosa Acevedo Marin.

¹⁹ Os mapas foram cedidos pela Biblioteca da 1^a Comissão Demarcadora de Limites, na qual existe um vasto acervo cartográfico sobre a região norte, as questões de fronteiras e os limites referentes à livre navegação do rio Amazonas.

²⁰ TAVARES BASTOS, A. C. *O Vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatísticas, produção, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3^a ed. São Paulo, Ed. Nacional; Brasília, INL, 1975 (Brasília, v. 106).

A documentação relativa aos regatões e as suas áreas de atuação foi coletada em três naturezas diferentes de documentação, a saber: ofícios entre autoridades militares e a Presidência da Província; ofícios expedidos pelas Coletorias e Recebedorias e as Coleções de Leis da Província. A descrição de suas ações comerciais é produto da representação das autoridades, que está expressa na documentação coletada. Segundo Chartier, as representações são construídas aspirando uma universalidade, determinadas em função dos interesses dos grupos que as forjam, de forma a impor, ou tentar impor, suas concepções e valores.²¹ A representação das autoridades produz um discurso intrínseco ao seu *locus* social, do qual é produto.

Nesse sentido, os métodos utilizados para a leitura e análise das fontes buscam entender a mediação das relações articuladas entre os grupos e o contexto social em que se desenvolveram. A partir das práticas comerciais realizadas entre pequenos produtores e regatões, pode-se pensar nas várias interpretações que um texto pode ter, acusando variações nas diversas formas de abordagens, ou seja, como analisou Chartier (1990: 229) “compreender as séries de discurso em sua descontinuidade”.

As autoridades, por sua vez, deixaram *brechas* ao elaborar leis contra o comércio feito em canoas pelos rios do Pará. Com isso, as ações contrárias às disposições legais ocorridas na sociedade paraense eram consideradas “ilegais”. Nessa linha de reflexão é possível aproximar esse procedimento do estudo de Thompson quando analisa as discussões geradas na Inglaterra do século XVIII, referentes à instituição da ‘Lei Negra’ como uma defesa à propriedade privada. O objetivo de Thompson foi encontrar as razões que levaram os elaboradores da lei a declarar um estado de emergência para a aprovação da mesma. O autor afirma que o estatuto da lei possibilitou algumas *brechas* para os ‘Negros’ (como eram classificadas as quadrilhas de criminosos) por ter sido mal formulada, ocasionando confusões entre as autoridades na hora de sua aplicação (THOMPSON, 1987: 217-416).

No campo da investigação, pretende-se “examinar os pormenores mais negligenciáveis, e menos influenciados pelas características” do lugar que pertencem.²² Isto porque, as características mais vistosas são facilmente imitáveis. É o método indiciário proposto ao historiador da arte comparável à interpretação do detetive criado por Doyle, para descobrir o

²¹ CHARTIER, Roger. A História Cultural: entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1990, p. 16.

²² Afirmativa de Morelli para o historiador da arte de proceder a distinção dos quadros originais e as suas cópias, princípio do paradigma indiciário. GINZBURG, Carlo. “Sinais: Raízes de um paradigma indiciário”. *Mitos, Emblemas e Sinais: Morfologia e História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p. 144

autor de um crime. Eles se utilizam da observação de dados marginais mais negligenciáveis – tal como para o caçador a espreita de sua presa – para “remontar a uma realidade complexa” e dar lugar a uma narrativa. Na análise das fontes vale utilizar a percepção de “pormenores mais negligenciáveis”, num primeiro momento, para reconstruir a mediação das relações entre os diversos segmentos no contexto em que se forjaram (THOMPSON, 1987). Nesse caso, estabeleceu-se uma percepção acerca das disposições legais para o comércio interno, quem eram os sujeitos que perderiam com o comércio nos quintais e nas tabernas da região?

Escreve Paul Vayne que “o historiador refaz, nos documentos, a aprendizagem de um diplomata ou de um militar de outrora” para construir uma explicação da história.²³ No refazer da narrativa que foi proposta, enredou-se uma trama para o sentido que foi atribuído pelas autoridades às práticas comerciais entre os pequenos produtores diretos, os intermediários na distribuição dos produtos e os grandes comerciantes. A documentação listada permitiu inferir sobre o pensamento desses grupos a partir das visões que foram apresentadas nos relatos, ofícios e textos deixados pelas autoridades.

Thompson (1981: 50) considera que a inferência sobre o pensamento e atitude presentes em documentos, de forma alguma podem ser tratados como um amontoado de pequenas histórias separadas e sem relação. Deve-se analisá-las como se fossem “uma soma unitária do comportamento humano, cada aspecto do qual se relaciona com outros de determinadas maneiras, tal como os atores individuais se relacionam de certas maneiras”.

Invito aos meus leitores a acompanhar domínio dos comerciantes sobre as rotas de navegação e as redes de relações sociais tecidas através das práticas mercantis descritas pelas autoridades, que tiveram a capacidade de construir as bases da sociedade amazônica até pouco tempo. Diante dessas bases, foi possível alcançar, com grande intensidade, e desenvolver os mecanismos de exploração, submissão e dependência entre os grupos subordinados - produtores diretos, regatões, pequenos comerciantes - e os estratos dominantes, assim como o nivelamento dos produtores diretos numa relação de endividamento, coerção e conflito, mas ao mesmo tempo de interesses mútuos e de solidariedade entre os mais iguais entre os desiguais.

²³ VEYNE, Paul. *Como se escreve a história; Foucault revoluciona a história*. Trad. de Alda Baltar e Maria Auxiliadora Kneipp. 4ª ed. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1992, p. 83.

1. As idéias de progresso econômico na segunda metade do século XIX

No século XIX, a idéia de progresso econômico estava vinculada, entre outras coisas, ao volume e ao valor das trocas comerciais realizadas por cada país. A atividade mercantil surgia como condição de desenvolvimento das economias nacionais e de ampliação dos mercados, através do controle sobre a produção. No presente capítulo, discutem-se as idéias em voga sobre o desenvolvimento da Amazônia, que entendiam o fortalecimento do comércio interno como um fator importante, capaz de estimular o crescimento econômico da região, já que motivaria a circulação e a troca de mercadorias entre os países limítrofes.

Na Europa, idéias de ampliação dos mercados relacionavam-se à expansão das rotas comerciais e de aproximação das distâncias. Por meio da regulamentação dos mercados, governo e negociantes passam a conduzir o intercâmbio de mercadorias, que a produção em escala mundial disponibiliza para o comércio. O desenvolvimento do aparelhamento técnico e o aparecimento de máquinas a vapor também foram incentivos para fortalecer o domínio do capital mercantil sobre a produção.

No Brasil, esse desenvolvimento vai se refletir na circulação das mercadorias, favorecida pelo incentivo comercial à abertura de vias de comunicação e meios modernos de transporte que facilitassem o deslocamento da produção, assim como o barateamento no preço dos fretes, o que aumentaria as chances de lucro. No Sudeste, as precárias estradas onde circulavam as tropas de burros deram lugar às estradas de ferro e locomotivas, que asseveravam a regularidade de suprimento. Na Amazônia, essa transformação deu-se através da interferência do governo para subvencionar a instalação de companhias de comércio e navegação por barcos movidos a vapor, que dinamizaram a circulação de mercadorias para o mercado interno e para os portos da Europa e Estados Unidos.

1.1- O livre comércio e a transformação dos meios de transporte.

Desde o século XII a intensificação das transações comerciais disseminou seus efeitos sobre a sociedade. A introdução do dinheiro trouxe consigo uma transformação na economia natural, a simples troca de mercadoria por mercadoria passou a ser uma transação dupla, facilitando a troca e incentivando o comércio. Nas palavras de Leo Huberman, a “intensificação do comércio, em trocas, reage na extensão das transações financeiras”.²⁴ A facilidade no intercâmbio de mercadorias contribuiu para a expansão do comércio e, com isso, outros raios de produção se enquadraram nessa nova estrutura. Reflexo dessa expansão comercial pode ser vista no crescimento das cidades por onde as caravanas de mercadorias transitavam.

Apesar das grandes transformações decorrentes da expansão das relações comerciais entre diversos lugares, permanecia o controle por parte dos produtores diretos sobre as atividades comerciais. Medidas protecionistas tendiam ao favorecimento dos agricultores e, conseqüentemente, freavam as atividades mercantis. Os comerciantes passaram a questionar as teorias mercantilista de restrições às trocas de mercadorias, pois elas impunham limites ao comércio. A exposição de argumentos em defesa da “política que melhor traria riqueza e prosperidade ao país” misturava-se e, às vezes, até confundia os interesses individuais com os do país (HUBERMAN, 1986: 133).

A prosperidade assim referida expressava-se na condição de favorecer o comércio com outras nações, pois dele proveria a motivação para a produção local de excedentes em grande escala para trocar com as mercadorias estrangeiras, trazendo *vantagens mútuas* em igual oportunidade para os mercadantes. Todavia, as interferências feitas no comércio exterior retardavam a prosperidade por limitar os preços, as condições de oferta e a entrada dos produtos nos portos das cidades.

Dobb ressalta que a ampliação dos mercados facilitou a oferta dos suprimentos que eram produzidos para atender o comércio nos diversos lugares da região. Essa variedade garantia o abastecimento de produtos, e os disponibilizava para o consumo em outros locais, e nas

²⁴ HUBERMAN, Leo. *História da riqueza do homem*. Tradução de Waltensir Dutra. 21ª ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986, p. 26.

diferentes estações do ano mesmo naquelas, quando não poderiam ser adquiridos. A produção de excedentes e sua comercialização nos mais remotos pontos serviam para elevar o padrão de vida do produtor e assim obter seus ganhos como uma parcela desse aumento geral da produção e troca²⁵.

Os entraves e barreiras impostas ao intercâmbio de mercadorias passaram a ser sinônimo de decadência dos produtos nacionais; a constante entrada de produtos estrangeiros motivaria a troca de produtos pelo comércio local, e as imposições contrárias significavam um atraso para o progresso nacional. Segundo Polanyi, as freqüentes discussões para a adoção de controles e regulamentações na vida econômica tinham a justificativa de salvaguardar o funcionamento dos mercados.²⁶ Na constante luta pela eliminação das proibições e regulamentações nas indústrias, os Fisiocratas passaram a defender o comércio livre, com base na “inviolabilidade da propriedade privada”, visando ainda adquirir a liberdade para o uso da terra e, com isso, produzir e vender o que quisessem e onde desejassem. E diante das afirmações sobre riqueza e produtividade da terra, afirmavam que a “riqueza de um país não deve ser estimada como uma soma fixa de mercadorias acumuladas, mas sim pela sua renda, não como um estoque, mas como um fluxo” (HUBERMAN, 1986: 139).

Teorias políticas como o liberalismo tendiam a justificar o lucro, associando-o às vantagens que traria para o Estado. Por sua vez, ao Estado era atribuído o dever de “preservar a paz e proteger a propriedade”. O liberalismo defendia também a não intervenção direta na economia, pois esta seguiria um caminho natural, sendo inútil qualquer forma de controle. Desse modo, a livre concorrência asseguraria a permanência dos que melhor pudessem oferecer preços baixos e eficiência na prestação de serviços. De acordo com essa teoria, tão-somente os fortes negociantes teriam êxito no comércio livre. Em contrapartida, o monopólio de qualquer atividade “era uma violação da lei natural” (HUBERMAN, 1986: 197).

Maurice Dobb (1977: 333) afirma que essas teorias consideravam a lentidão na acumulação de capital como *limitação essencial do progresso econômico*, de tal maneira que “dada uma oferta adequada de capital e um desenvolvimento geral suficiente dos diversos ramos

²⁵ DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo*. Tradução: Affonso Blacheyre. Rio de Janeiro, Zahar, 1977, p. 114.

²⁶ POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens da nossa era*. Rio de Janeiro, Campus, 1980, p. 80.

da indústria, só a interferência de governos no comércio ou insuficiência de mão-de-obra poderiam congelar o progresso e torná-lo estagnação econômica”. A associação entre a liberdade de comércio e o progresso econômico estavam presentes nessas teorias, que não admitiam a interferência do Estado na estrutura da circulação das mercadorias e em todas as demais estruturas da sociedade. Por isso, condenavam a interferência do governo, pois cada setor que o governo procurasse estimular ou restringir se tornaria uma subversão. Adam Smith afirmava que o controle sobre a produção e o comércio não alcançaria o fim desejado se houvesse interferências do governo e justificava-se afirmando que “o controle retarda, ao invés de acelerar, o progresso da sociedade no sentido da verdadeira riqueza e grandeza; e diminui, ao invés de aumentar, o verdadeiro valor do produto anual de sua terra e trabalho” (SMITH, 1950: 369).

O desenvolvimento do comércio permitiu a acumulação de capital que a fase pré-capitalista (compra para o uso) não permitia. Entretanto, o questionamento acerca da acumulação desse capital, disponível para investimentos em outros setores, insiste na sua origem. Para Marx, esta acumulação primitiva foi produto:

“das descobertas de ouro e de prata na América, o extermínio, a escravização das populações indígenas, forçadas a trabalhar no interior das minas, o início da conquista e pilhagem das Índias Orientais e a transformação da África num vasto campo de caçada lucrativa são os acontecimentos que marcam os albores da era das produções capitalistas” (MARX, livro I: 868).

As transformações que ocorreram na Europa no final do século XVIII e início do XIX foram resultado de uma série de fatores que concorriam para o desenvolvimento da economia, principalmente na Inglaterra. A produção de mercadorias ganhava um ritmo intenso, em resposta à procura dos novos mercados, e achava lugar no próprio mercado interno, visto que a população da Inglaterra passava por um crescimento demográfico em função da queda na taxa de mortalidade, favorecida também pela revolução agrícola.²⁷

Esse contexto permitiu firmar as bases para a fixação de uma economia de mercado, na qual o mercador atuaria na compra, produção e venda de mercadorias, que passariam a ser

²⁷HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1979.

processadas cada vez mais rápido. O mercado agora compra o trabalho e a matéria-prima necessários para essa produção (POLANYI, 1980: 57). Nesse sentido, as revoluções técnica e agrícola, somadas ao crescimento da população, estavam correlacionadas e reagiam mutuamente. Para Huberman (1986: 174), “eram forças abrindo um novo mundo”.

Afirma Hobsbawm (1979: 102) que a segunda fase do industrialismo na Inglaterra obteve o seu desenvolvimento econômico consolidado nas indústrias de bens de capital, no carvão, no ferro e no aço. Após o momento de crise da indústria têxtil, duas razões convergiram para essa motivação. A primeira, a difusão da industrialização para o restante do mundo, favorecendo a criação de novos mercados para os bens de capital, contribuindo para o aumento da taxa de exportação da Inglaterra. A segunda, pela vasta acumulação de capitais para investimentos lucrativos, refletidos na construção de estradas de ferro e, posteriormente, na navegação movida a vapor.

As transformações acompanhadas pela revolução nos transportes justificam-se pelo aumento da produção em grande escala, tanto de manufaturados como de alimentos, visto que este aumento não teria muito significado se os comerciantes e produtores não pudessem levar esses produtos para os mercados que necessitassem deles. Concorrendo para a revolução econômica, houve a melhoria em todo o sistema de transporte, dada a necessidade de oferecer meios de locomoção e comunicação baratos, regulares e rapidez. Para tanto, fez-se a limpeza e abertura de canais, a construção de novas estradas para receber a ferrovia e o navio a vapor. Esta fase constitui-se numa revolução nos transporte, visto que impulsionou a abertura de novos mercados e a expansão dos antigos.²⁸

A transformação revolucionária ocorreu em todos os sentidos; a industrialização, mais avançada que a expansão algodoeira, alcançaria o cidadão nas áreas mais remotas do interior, visto que a construção de estradas de ferro permitia uma alteração na velocidade dos movimentos, na vida das pessoas e no próprio deslocamento natural das fábricas (HOBSBAWM, 1979: 102).

Para Dobb (1977: 316), a “essência da transformação estava na alteração do caráter da produção que em geral se associa à utilização de máquinas movidas por energia não-humana e

²⁸ No período entre 1830-1850, foram construídos 9.650 Km de estradas de ferro na Grã-Bretanha, o que representava um investimento concentrado e contínuo (HOBSBAWM, 1979: 101).

não-natural”. O que ocorreu foi a destituição da produção de qualquer dependência natural, houve uma modificação do espaço físico das fábricas, que ganharam a oportunidade de efetuar a sua instalação em locais independentes de quedas-d’água. O *locus* privilegiado tornaram-se as áreas próximas às minas de carvão²⁹. O processo coletivo de produção nas fábricas levou os homens a se adequarem ao ritmo e movimento impostos pelas máquinas (HOBSBAWM, 1979).

Escreve Hobsbawm (1979: 102) que esse movimento “fez surgir o conceito de uma rotina entrelaçadora que era, ao mesmo tempo, gigantesca, nacional, complexa e exata - simbolizada pela lista de horários de trens”. A partir de 1840, as transformações significaram um progresso técnico totalmente diferente das outras formas de atividade, na qual a estrada de ferro e o barco a vapor refletiam um “sinônimo de ultramodernidade”.³⁰

O desenvolvimento industrial refletia a necessidade de transportar a produção e a falta destes meios de transporte à vapor; em alguns casos, a dificuldade em acessá-los atuava como barreira ao crescimento econômico. Todavia, no momento em que as estradas de ferro passaram a fazer a ligação entre pontos, obedecendo a critérios de transporte e comunicação de forma racional, como das minas de carvão até a costa dos rios, os custos decorrentes dessa ampliação das malhas ferroviárias deveriam ser compensados pelas vendas dos produtos e pelo estímulo, cada vez maior, de sua produção.³¹ Diante a viabilidade desses investimentos outros grupos relacionados, ou não, à mineração, se interessaram em participar dos empreendimentos (HOBSBAWM, 1979: 104).

Grahan observa que, a partir de 1860, essa viabilidade de investimentos atuou na ampliação das linhas férreas da Inglaterra ligando entre si todos os grandes centros comerciais britânicos, estendendo o seu traçado sobre vastas áreas, tornado cada vez mais fácil o acesso de vendedores e negociantes de produtos manufaturados ingleses em outras terras.³²

²⁹ Tal como o deslocamento das fábricas, o comércio também se deslocara, transformando lugares sem importância econômica e as antigas vilas em cidades (HUBERMAN, 1986: 180).

³⁰ Hobsbawm (1979: 103) chega a comparar esse progresso técnico das máquinas movidas a vapor ao aparecimento da bomba atômica na 2ª Guerra Mundial.

³¹ A utilização de forma “racional” a que Hobsbawm (1968: 103) se refere está relacionada à construção de estradas de ferro nesse período de desenvolvimento. Para o autor, “muitas estradas construídas eram e continuaram a ser inteiramente irracionais segundo quaisquer critérios de transporte”, sem renderem lucros para os investidores.

³² GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil: 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 14.

A construção de estradas de ferro inspirou outros investidores e negociantes interessados em expandir o comércio não apenas em torno de suas cidades e sim buscar novos mercados. Para Hobsbawm (1979: 105), isso significa uma “justificativa racional”, que visava conseguir retorno para os investimentos, visto que investir em transporte seria “um novo meio de mobilizar a acumulação de capital, de todos os tipos, para fins industriais e, acima de tudo, uma nova e vasta fonte de emprego que representou, ademais um duradouro estímulo às atividades nacionais de bens de capital”.

A revolução nos transportes com as estradas de ferro e a melhoria do sistema de navegação a vapor viabilizaram a ligação de regiões distantes com o comércio e as fábricas, estimulando a produção de matéria-prima e a ampliação de mercados do setor urbanizado e industrial do mundo. Esta é considerada, além de uma revolução técnica, uma revolução na própria estrutura econômica, pois, a partir do barateamento do preço dos fretes, aumentou quantidade dos produtos transportados, otimizou-se o tempo e a disposição dos produtos estocados, além de ter se mantido a regularidade no abastecimento das mercadorias.

No Brasil, as discussões sobre o progresso econômico estiveram pautadas na associação entre a indústria e o comércio como sinônimos de riqueza para o país. Além disso, o rápido incremento financeiro que seguiu após 1850, principalmente do setor bancário, favoreceu a instalação de empresas de transporte fluvial, marítimo, linhas férreas e estradas de rodagem. Isso proporcionou o alargamento das áreas para o cultivo do café. Richard Grahan (1973: 37) observa que o desenvolvimento da economia passou a acompanhar os trilhos das ferrovias em direção ao interior paulista, o qual não dependia mais dos tropeiros e das precárias estradas³³ para o transporte da produção até os portos. O deslocamento do café para o oeste paulista favoreceu o crescimento da balança comercial e o incremento das cidades portuárias, assim como o fortalecimento dos novos grupos urbanos que se formaram.

Segundo Nícia Vilela Luz, o progresso técnico das indústrias da Europa paralelo ao desenvolvimento dos meios de transporte atuaram para estender a penetração da malha ferroviária para o interior do Brasil, assim como a instalação das linhas telegráficas, que

³³ A precariedade das estradas não só dificultava o alargamento das áreas para o cultivo, como contribuía para a perda da produção e redução dos lucros. Cf: FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1997, p. 61.

contribuíram “para mais um avanço na conquista dos mercados brasileiros pelas mercadorias estrangeiras”.³⁴

A construção de estradas de ferro e o aproveitamento das bacias fluviais marcam a ampliação das vias de comunicação em direção às áreas produtoras e constituem o momento de investimentos de capitais provenientes do mercado interno. Isso foi reflexo do período de “modernização” do Brasil, quando as transformações ocorreram principalmente nos sistemas de comunicação,³⁵ e do interesse econômico de expandir o transporte das mercadorias do interior até os pontos de comercialização e exportação.³⁶

Ao discutir sobre a revolução científica que a estrada de ferro representou para o progresso da Província do Rio de Janeiro, na segunda metade do XIX, Rabello (1996: 39) afirma que a disposição da malha ferroviária atendia aos interesses da economia, tudo para que os transportes conseguissem viabilizar os deslocamentos de uma “riqueza móvel”: o café. Mas como entender esse novo investimento que se firma após 1850, se ele é a própria negação dos empreendimentos capitalistas, visto que essa moderna economia se gesta no contexto da economia escravista?

Assim, é necessário observar dois aspectos dessa nova empresa: as ferrovias têm por finalidade *transportar* o café e não *produzir*, portanto a implantação das malhas justificava-se pela grande quantidade de riqueza transportada. Nesse sentido, as companhias de estrada de ferro dependiam da produção de café, por isso tornava-se viável a manutenção do sistema escravista para, com isso, garantir a constante produção de café para ser transportado. No entanto, diante das justificativas de ser necessário o emprego de mão-de-obra especializada nas ferrovias foi vetada a utilização de mão-de-obra escrava, sendo esta medida mais de caráter econômico (em função da disponibilidade de braços para o trabalho nas fazendas de café) do que técnico (RABELLO, 1996: 39). Assim, as ferrovias e as companhias de navegação tiveram a sua origem

³⁴ LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo. Difusão Européia do Livro, 1861, p. 38.

³⁵ Andréa Rabello afirma que a implantação de malhas ferroviárias no Rio de Janeiro significava outra oportunidade de lucro para os investimentos estrangeiros, pois os ingleses lucrariam com a venda do maquinário necessário e pelo monopólio técnico, sem ter que investir capitais na implantação nesse novo meio de transporte da economia do café Cf: RABELLO, Andréa Fernandes Considera Campagnac. *Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro: Ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Niterói: UFF, 1996. Dissertação de Mestrado, p. 36.

³⁶ MATOS, Odilon. “Vias de comunicação”. In: HOLANDA, Sergio Buarque de (dir.). *História Geral da civilização brasileira*, Tomo II, v. 2, São Paulo: Difel, 1974, p. 51.

dentro da estrutura escravista, embora tenham surgido como empresas capitalistas. Portanto, os investimentos na modernização dos transportes refletiam a necessidade de uma economia escravista investir em projetos capitalistas.³⁷

Rosa Acevedo afirma que o século XIX foi revolucionário pela combinação de fatores econômicos, influenciados pelas discussões de idéias e políticas que visaram incrementar a produção extrativista e agrícola da região amazônica. A extensão dos meios de transporte foi significativa nesse processo, pois viabilizou a comercialização de produtos em grande escala, assim como acelerou a ocupação da fronteira. A política liberal de modernização do transportes, que vigorou na segunda metade do oitocentos, esteve associada à introdução da navegação movida por barcos a vapor, a construção de estradas de ferro, a instalação de companhias de comércio, a entrada de capitais que acompanhavam esses empreendimentos, assim como os melhoramentos do complexo portuário para se adequar a esse novo processo na economia da província.³⁸

O progresso econômico do Pará ressentia-se de investimentos no setor dos transportes, para intensificar as trocas comerciais entre as províncias e os portos estrangeiros. Na província do Grão-Pará, as discussões estavam pautadas na necessidade de desenvolver o comércio, através da navegação fluvial, mas os investidores de Belém dificilmente conseguiriam alcançar cabedal suficiente que um empreendimento grandioso exigia, como seria a introdução de barcos movidos a vapor pelos rios da Amazônia.

Através da política de concessão de créditos às empresas interessadas no aparelhamento técnico das indústrias, Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, conseguiu privilégios e monopólios para explorar os vários serviços públicos que essa fase de modernização dos centros urbanos passou a oferecer em todo o Império. Além do telégrafo submarino e das companhias de iluminação a gás, realizou investimentos na construção de companhias de mineração, transportes terrestres e navegação a vapor. Diante a quantidade de investimentos e de capitais que conseguiu

³⁷ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II 1855-1865*. Petrópolis: Editora Vozes, 1982.

³⁸ ACEVEDO, Rosa. "Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX". Trabalho apresentado no I SITREAMA. Belém, 26-28 de março de 2002, p. 1.

mobilizar nos bancos do Brasil e da Europa, Mauá passou a deter um “poder paralelo ao do Estado”, pois conseguiu “sacudir a pesada superestrutura política do Brasil”.³⁹

Os investimentos de Mauá espalharam-se por diversos setores e regiões da província. Segundo a observação de Matos sobre o desenvolvimento das vias de comunicação, “1852 passou a representar a 2ª fase da história ferroviária do Brasil”, pois com a concessão de favores, privilégios e garantias de juros foi possível expandir a malha ferroviária em todo o Sudeste. Tanto que as ferrovias eram a garantia da circulação e melhor aproveitamento da produção cafeeira (MATOS, 1974: 50). Foi de interesse do Barão de Mauá organizar a navegação comercial dos principais portos do Império e o decreto nº 1.037 de 1852 o autorizava para isso, através da concessão “de privilégio exclusivo, por 30 anos para navegar a vapor do rio Amazonas” e seus afluentes, o que se efetivou depois de um ano com a “Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas”. Segundo Faria, a companhia de navegação levou o desenvolvimento para o Norte, reflexo da “missão civilizadora”, da qual o Visconde de Mauá foi instado a “encarregar-se” ao atuar em diversos setores da economia.⁴⁰

Após a revolução industrial, o aparelhamento técnico que se seguiu repercutiu principalmente no aumento da circulação de mercadorias, fruto da introdução e construção de estradas de ferro e da navegação a vapor, facilitados pela disponibilidade de capitais que o comércio interno passou a liberar com o fim do tráfico negreiro. Entretanto, o governo também atuaria nesse novo processo. Tal como um grande gerenciador de políticas, passou a garantir incentivos fiscais necessários para o desenvolvimento de companhias⁴¹ nos diversos portos e centros comerciais. Garantiu também, a concessão de subvenções e a certeza de lucros para os negociantes interessados na execução dos projetos, pois visava obter resultados favoráveis ao desenvolvimento da economia em todas as províncias do Império.

³⁹ BESOUCHET, Lídia. *Mauá e seu tempo*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978, p. 57.

⁴⁰ FARIA, Alberto. *Mauá: Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá (1813-1889)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Vol. 20, Brasileira, 1946, p. 186.

⁴¹ Segundo José Murilo de Carvalho, as despesas realizadas pelo governo central, na segunda metade do século XIX, atendiam aos interesses do setor agrário, que direta ou indiretamente investia na construção de estradas de ferro e em garantias para essas empresas. Visto que, atendendo aos interesses dos proprietários de fazendas agro-exportadoras, garantia a geração de rendas para o governo. CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem/O teatro das Sombras*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, Relume-Dumará, 1996.

1.2- Mercado interno e novos investimentos para uma sociedade em transformação:

A historiografia sobre a economia brasileira no século XIX há muito já superou as análises sobre uma economia “cíclica”,⁴² na qual a expansão e a retração da economia escravista estariam condicionadas aos ritmos do mercado externo e, portanto, complementar à economia da metrópole.⁴³ Atualmente na história econômica, as discussões estão voltadas para o desenvolvimento de um comércio interno e a existência de uma produção mercantil voltada para o abastecimento das diversas regiões. Em relação ao período colonial, João Luís Fragoso afirma que a economia não estaria, em sua totalidade, submetida aos movimentos do mercado externo, sendo mais complexa que uma *plantation*. Essa economia poderia aumentar suas receitas através da produção de gêneros destinados ao abastecimento do mercado interno, o que permitiria uma acumulação endógena.⁴⁴

Utilizando dados demográficos para o início do século XIX, Fragoso (1998: 129) verificou a existência de uma numerosa população livre empregada em outras formas sociais de produção não-capitalista, como atividades ligadas ao mercado interno. Essa análise permite pensar que o mercado voltado para o abastecimento interno também consegue gerir e sustentar as unidades agrário-exportadoras, na qual a mão-de-obra escrava não se concentra apenas nas *plantations*, mas também estava presente nas pequenas unidades de produções familiares, indicando a possibilidade de acumulação de riquezas no setor direcionado ao abastecimento interno. Nesse sentido, a riqueza acumulada poderia ser redistribuída na sociedade, direcionando este capital para investimentos em outros setores da economia. Essa produção agro-exportadora

⁴² Em seu estudo sobre a acumulação de riquezas em Manaus, Sampaio apresenta em debate três críticas sobre a noção de ciclos econômicos: 1) a idéia de que todo produto passará por um ciclo de ascensão e queda, alternado-se os produtos e as regiões produtoras; 2) a idéia de ciclo não leva em consideração a existência de produtos diferentes; 3) essa noção limita as outras atividades econômicas por não permitir a existência de outros produtos num mesmo momento da economia nacional (SAMPAIO, 1997: 71).

⁴³ As análises sobre essas abordagens da economia “cíclica” podem ser encontradas em: FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1967; PRADO JR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 1977; GORENDER, Jacob. *O Escravismo Colonial*. São Paulo, Ática, 1978; NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial, 1777-1808*. São Paulo, Hucitec, 1983; e SIMONSEN, Roberto C. *História Econômica do Brasil, 1500-1820*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1978.

⁴⁴ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª ed. ver. 1998, p. 21.

gestava-se num contexto de formas não-capitalistas de produção, porém o acesso à esfera capitalista de produção ocorria após a sua comercialização com os mercados internacionais.

Partindo das discussões iniciadas por Fragoso sobre a existência de um mercado interno capaz de acumular riquezas, Patrícia Sampaio analisa este processo para a sociedade manauara da segunda metade do século XIX. Com base nos inventários *post-mortem*, Sampaio apresenta uma sociedade em mudança diante do processo de acumulação dos grupos sociais que, para além do mercado exportador da borracha, estavam acumulando riquezas e fazendo investimentos na esfera da circulação interna de mercadorias. A autora constatou nos inventários analisados a presença de estoques de produtos e de embarcações utilizadas para mercadejar sua produção, além de relações pautadas no endividamento progressivo, em função dos mecanismos de crédito e da troca de mercadorias, criando um “mercado cativo”. Baseada em relatos de viajantes que passaram por Manaus, Sampaio analisou também a relação entre agricultura e extrativismo, atividades que eram complementares para os habitantes da região.⁴⁵

Esses grupos de pessoas, que os inventários “recuperam”, detinham uma ativa participação no comércio, estabelecendo relações comerciais estreitas entre as praças de Manaus e Belém, e as de Manaus com as cidades do interior, havendo uma constante transferência de capital da agricultura para o setor mercantil (SAMPAIO, 1997: 137). A partir de 1850, essa elite local passa a requisitar junto ao governo central a inserção da província nas relações com o mercado internacional, “sendo o comércio e as trocas pontos significativos da pauta de atuação de uma elite ainda incipiente”, antes dos “acontecimentos da borracha”.⁴⁶

Devido à carência de moeda em circulação, reproduzia-se um circuito mercantil simples, no qual as mercadorias se realizavam na esfera da circulação (M-D-M: quando o produtor troca valor de uso por valor de uso), ocorrendo práticas usurárias e monopolistas, característica do que Fragoso afirma ser o “circuito restrito de um mercado pré-capitalista”. Como resultado dessa carência monetária, a ação fiscal do Estado tornava-se mais presente, atuando de forma incisiva

⁴⁵ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. Os fios de Ariadne: tipologia de fortunas e hierarquias sociais em Manaus: 1840-1880. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.

⁴⁶ DAOU, Ana Maria. “Instrumentos e sinais da civilização: origem, formação e consagração da elite amazonense”. In: *História, Ciências, Saúde: Manguinhos*. V. 1, Suplemento, Setembro, 2000, p. 871.

sobre as atividades comerciais, aumentando taxas e impostos, agindo contra o comércio ilícito, a sonegação e o contrabando (SAMPAIO, 1997: 50-51).

A perspectiva de análise elaborada por Sampaio (1997: 157) reforça uma abordagem sobre a existência de um mercado pré-capitalista que, ao voltar-se para o abastecimento interno, estava acumulando riquezas, fazendo investimentos e se articulando com outros setores da economia da região amazônica. Para Sampaio, o setor agrícola gera rendas que não foram investidas no próprio setor, elas serão utilizadas na compra de mercadorias importadas de portos estrangeiros e que não têm relação com o setor agrícola (geralmente artigos de luxo e caros). Nesse sentido, ocorre o que Fragozo chamou de *inversão de capital*, por haver uma transferência de capitais do setor agrícola para a circulação de mercadorias.

De um modo geral, o desenvolvimento do mercado interno foi acentuado até 1850, quando o fim do tráfico negreiro causou uma alteração no funcionamento do comércio. Esse mercado desde o período colonial teve na introdução e compra de escravos africanos a principal fonte de lucro para a potente burguesia comercial detentora dos lucros auferidos pelo tráfico; atividade comercial cujas cifras giravam em torno de £19. 578. 900. Com a desarticulação do comércio escravista, os capitais utilizados na compra de escravos africanos logo foram disponibilizados para serem investidos e aplicados em vários outros setores da economia nacional, o que também impulsionou a indústria, fato notado pelo aumento do número de patentes expedidos no período de 1855 a 1860 para a cidade do Rio de Janeiro.⁴⁷

Reflexo dessa mudança foi a elaboração e aprovação do Código Comercial de 1850. Diante do crescente investimento de capitais - até então aplicados no tráfico - e de investimentos estrangeiros no país, principalmente inglês e francês, tornava-se necessário sistematizar a legislação comercial para “regulamentar a febre de negócios”. Segundo Marcello Basile, no período de 1850 a 1860 houve uma crescente solicitação de patentes, o governo autorizou o funcionamento de 155 companhias, sendo os setores bancários, de serviços públicos e de infra-

⁴⁷ PINTO, Virgílio Noya. “Balanço das transformações econômicas no século XIX”. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Brasil em Perspectiva*. Rio de Janeiro: 19ª ed. Editora Bertrand Brasil, 1990.

estrutura urbana os mais requisitados, “daí a importância da regulamentação das sociedades anônimas feita pelo Código”.⁴⁸

Além disso, os projetos para a construção de estradas de ferro no Sudeste do Brasil dificilmente contavam com o apoio de capitais ingleses, justificado pelas instabilidades políticas do período regencial. Além de problemas políticos, que inviabilizavam a organização de uma empresa gigantesca como a construção de estradas de ferro, acrescentavam-se os problemas econômicos e técnicos (EL-KAREH, 1982: 11). Com a hegemonia política saquarema, responsável pela consolidação do Estado Imperial, a partir da década de 1840, foram tomadas algumas medidas visando evitar as agitações políticas e restabelecer o princípio da ordem. Afirma Basile (2000: 247-249) que entre as decisões que marcaram esse “regresso” conservador em 1850 figuram: o fim do tráfico negreiro, a Lei de Terras (que tornava as terras inacessíveis aos imigrantes que viessem para trabalhar nas fazendas de café) e o Código Comercial.

As aplicações em vias de comunicação foram resultantes de investimentos que se intensificam a partir de 1850, em face da disponibilidade de capitais do tráfico negreiro, o que permitiu a sua conversão para alimentar outras forças produtivas no país, como o início do aparelhamento técnico e da industrialização.

Diante das pressões para o fim do tráfico atlântico de africanos e a conseqüente possibilidade desta atividade não retomar o mesmo fôlego alcançado nas décadas anteriores, o governo passou a “permitir o regresso de traficantes expulsos ou o livramento de presos [o que] significava estimular o emprego de suas fortunas em outros negócios”, entre eles o investimento no desenvolvimento da economia agrária e na modernização das cidades.⁴⁹

As cidades começaram a refletir esse momento de transformação. O setor de infraestrutura urbana acompanhou o processo de modernização, fruto desse período. Os centros comerciais receberam saneamento e companhias que se espalharam por várias províncias, interessadas em oferecer os serviços de abastecimento de água e iluminação a gás. Segundo Odilon Matos, esse desenvolvimento urbano vai se refletir, principalmente, nas vias de

⁴⁸ BASILE, Marcello. “O Império brasileiro: panorama político”. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2000, pp. 188-301.

⁴⁹ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000, p. 141.

comunicação, tais como o setor da navegação a vapor e de transportes terrestres, o que reforçou um “desenvolvimento material”.⁵⁰

Paralelo a essa mudança, os grandes centros comerciais constituíram-se em áreas de “expressivas intervenções no sentido da modernização dos serviços públicos e do reforço dos controles sociais”.⁵¹ A cidade passa por uma transformação que não se atem apenas à modernização urbana, mas lhe é atribuída uma nova função. Com a facilidade do deslocamento das pessoas, os centros urbanos que serviam de sede para o poder político e administrativo passam a ser o *locus* onde os grandes negócios comerciais são realizados, ocorrendo uma “harmonização entre o construir urbano e a lógica capitalista” com o intuito de facilitar e de promover a circulação e o consumo de produtos e alimentos.⁵²

Em 1836, o movimento portuário volta a “adquirir atividade e força”. Até então, durante a revolta cabana as embarcações com mercadorias consignadas pelos negociantes estabelecidos na capital e interior regressavam da província do Maranhão, evitando atracar nos portos do Grão-Pará. Em 1840, mesmo que nos relatórios dos Presidentes da Província fossem discutidas e apresentadas propostas de mudanças futuras para desenvolver a economia da cidade, era ainda o movimento portuário que dava a medida do progresso econômico. O movimento passou a ser avaliado pela grande quantidade de entrada e saída de embarcações nacionais e estrangeiras que retornaram aos portos desta província, após os períodos de agitação política.⁵³

Ernesto Cruz analisa o progresso econômico da região paraense a partir dos quadros de produtos exportados.⁵⁴ Em 1836, com a Cabanagem, esse quadro diminuiu devido o abandono de braços que, podendo trabalhar na economia e no progresso agrícola da região, ficaram à disposição da guerra, o que dificultou o abastecimento da cidade (CRUZ, 1996: 112). Após os anos de revolta, a economia recuperou seu crescimento através da coleta de produtos silvestres,

⁵⁰ MATOS, Odilon. “Vias de comunicação”. In: HOLANDA, Sergio Buarque de (dir.). *História Geral da civilização brasileira*, Tomo II, v. 2, São Paulo: Difel, 1974, pp. 42-59.

⁵¹ DAOU, Ana Maria. “Instrumentos e sinais da civilização: origem, formação e consagração da elite amazonense”. In: *História, Ciências, Saúde: Manguinhos*. V. 1, Suplemento, Setembro, 2000, pp. 867-888.

⁵² DIAS, Edineia Mascarenhas. *A Ilusão do Fausto: Manaus 1890-1920*. Manaus: Ed. Valer, 1999, p. 41.

⁵³ PARÁ (Província). Presidente (MIRANDA) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. João Antonio de Miranda Presidente da Província à Assembleia Legislativa da Província do Pará na 2ª Sessão da XII Legislatura, em 15 de Agosto de 1840, Pará. Typ. Santos & Menor, 1840, p. 80.

⁵⁴ CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial no Pará*. Belém: Editora da UFPa, 1996.

como a extração do cacau e da borracha para a exportação, o que possuía maior peso na balança comercial paraense.⁵⁵

A grande demanda de produtos silvestres para a exportação é inferida com base nos relatórios do movimento portuário,⁵⁶ nos quais o aumento na exportação do cacau, couros salgados, castanhas, guaraná, tapioca e borracha em obra se constituíram numa das razões do aumento dos produtos e das mercadorias para a Europa e América do Norte. A indústria de beneficiamento da borracha produziu sapatos, capas e chapéus cobertos de borracha para o mercado local e estrangeiro. No movimento de saída das embarcações nacionais e estrangeiras a exportação de pares de sapatos e chapéus cobertos de borracha foi bem acentuado.

É observado para o ano de 1840 a exportação de sapatos de borracha para Salém, Boston e Nova York, que variou entre 12.000 e 18.000 de pares (transportada em embarcações americanas); para o Maranhão foram 150 pares (transportado em embarcações brasileiras) e para Hamburgo e Londres saíram a 2.000 pares. Para o ano de 1841, 69.252 pares para Salém, Hamburgo, Nova York (embarcações americanas) e Maranhão (embarcação brasileira). É possível notar um aumento ainda maior para o ano de 1850, que contabilizou na exportação de 138.873 pares de sapatos de borracha. Porém, nos relatórios da presidência a existência de uma indústria artesanal de sapatos de borracha, quase sempre, é omitida. A indústria de sapatos logo desapareceu devido ao imposto cobrado sob a exportação no valor de 70% sobre o preço do

⁵⁵ Sobre a Cabanagem ver: RAIOL, Domingos Antônio. *Motins Políticos – ou a história dos principais acontecimentos políticos do Pará desde o ano de 1821 até 1835 (3vol)*. Belém: Ed. UFPa, 1970. MOREIRA NETO, Carlos Araújo. “Igreja e Cabanagem (1832-1849)”. In: HOORNAERT, Eduardo (org.). *História da Igreja na Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1992. DI PAOLO, Pasquale. *Cabanagem: a revolução popular da Amazônia*. Belém: CEJUP, 1990. SALLES, Vicente. *O Negro no Pará sob o Regime da Escravidão*. Brasília/Belém: Ministério da Cultura/SECULT/Fundação Cultural “Tancredo Neves”, 1988. A produção historiográfica tem apresentado novas perspectivas de análise acerca da Cabanagem. Esses estudos tratam da recuperação de abordagens sociais com um embasamento teórico voltado para a história social. Com isso, as fontes também foram reavaliadas devido a estas mudanças. Dentre essas novas propostas de análise cf: SAMPAIO, Aldo. *Do Ocaso ao Infinito: representações e símbolos da Cabanagem*. Monografia de conclusão do curso de Graduação e Bacharelado em História na UFPa. Belém: DEHIS/UFPa, 1998. PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Visões da Cabanagem: Uma revolta popular e suas representações na historiografia*. Manaus: Editora Valer, 2001.

⁵⁶ Na apresentação desse movimento de mercadorias que entraram e saíram dos portos da cidade observa-se que eram frequentes a importação de farinha de trigo, carne salgada, panos de algodão, lenços de seda, chapéus de palha, tabaco, charutos, aguardente, garrafas com cerveja, vinho, manteiga, bacalhau, louças e perfumaria e mercadorias estrangeiras consignadas por casas comerciais que abasteciam as lojas e vendas da capital e do interior (*Treze de Maio*, 1840-1855).

produto, que variava de 300 a 700 réis para cada par de sapato (*Treze de Maio*, 1840-1855; CRUZ, 1996: 96).

A fabricação de sapatos destinava-se em grande quantidade ao comércio local e estrangeiro; segundo Kidder (1979: 119), “são comuns no Pará essas fiadas de calçados suspensas sobre as canoas que descem os rios ou transportadas aos ombros dos que vão entregar às casas de comércio”.

João Antonio de Miranda, Presidente da Província, apresenta um quadro sobre o movimento portuário destacando o período de 1837 a 1840 (Quadro I). Apenas encostavam no porto de Belém 54 embarcações estrangeiras, e da navegação de cabotagem, 24, contabilizando um total de 78 embarcações trazendo 14.181 toneladas de produtos. O período de 1837-1838 apresentou uma retomada do movimento portuário e das atividades comerciais, com um curso ascendente, principalmente das embarcações vindas do exterior. Nesta fase observa-se um aumento mais acentuado no número de embarcações de origem estrangeira, em relação à navegação de cabotagem (PARÁ, 1840: 80).

Quadro I			
Quadro do Movimento do Porto de Belém, de embarcações provenientes de Portos do Exterior e de Portos Nacionais e a tonelagem.			
Procedência	Ano		
	1837/38	1838/39	1839/40
Do Exterior	54 embarcações 9.269 ton.	61 embarcações 9.336 ton.	65 embarcações 9.639 ton.
De Portos Nacionais	24 embarcações 4.912 ton.	22 embarcações 2.679 ton.	16 embarcações 1.613 ton.
Total de Embarcações e Toneladas	78 embarcações 14.181 ton.	83 embarcações 12.015 ton.	81 Embarcações 11.252 ton.

Fonte: PARÁ, 1840: 70-77.

No quadro de exportação apresentado por Ernesto Cruz para os anos de 1836 a 1840, a navegação no interior da Província cresceu tanto em relação à entrada de embarcações como a tonelagem comercializada. De 218 embarcações atracadas nos portos da cidade entre 1836-1837 com 3.642 toneladas de produtos, saltou para 465 embarcações com 7.637 toneladas de produtos

no período entre 1839-1840 (CRUZ, 1996: 60). O que reforça as afirmações de Grahan sobre o comércio interno, no qual o comércio costeiro era mais intenso com os portos estrangeiros do que entre as províncias, em função da precariedade das estradas e do controle do monopólio local dos comerciantes, que atuavam na exportação de produtos agrícolas e na importação da mão-de-obra e de produtos manufaturados (GRAHAN, 1973: 23).

Refletindo acerca do crescimento econômico para a Amazônia da segunda metade do século XIX, Bárbara Weinstein apresenta a economia de exportação da borracha como o principal fator capaz de gerar crescimento comercial e demográfico para a região, que tinha nas expedições coletoras para extrair substâncias naturais, em troca de outros produtos, a base da produção amazônica. Tanto que o fato da utilização da borracha numa indústria de tecnologia avançada e capitalizada “alicerçada no sistema primitivo de extração da borracha” constitui-se na distinção entre as outras áreas colonizadas, que se detinham na agricultura e na mineração. Weinstein não nega a existência das atividades agrícolas, mas em decorrências das dificuldades financeiras e da falta de mão-de-obra, dificilmente chegariam a comparar-se com as dimensões que foram alcançadas pelo extrativismo.⁵⁷

Weinstein observa que o progresso da borracha provocou uma grande diversidade de investimentos, facilitado pelo progresso comercial. O setor comercial passa a privilegiar as atividades não-produtivas em detrimento de investimentos em indústrias na região. Isso contribuiu para o crescimento do porto de Belém e do setor bancário, favorecendo outros investimentos direcionados à urbanização, transportes públicos e modernização da capital. Como resultado houve um desenvolvimento limitado à Belém, significando que, “na maior parte, o interior permaneceu intocado pelas mudanças que ocorriam na capital” (WEINSTEIN, 1993:102).

Na segunda metade do oitocentos, a prosperidade alcançada por Belém foi resultado do crescimento do comércio da borracha, visto que a expansão da coleta da borracha “deu origem a um sistema econômico e a um comércio exportador de proporções regionais verdadeiramente enormes”. Essa expansão permitiu que surgisse, como conseqüência de cada surto de exportação

⁵⁷ WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993, p. 25.

da borracha, um novo centro urbano importante, geralmente portuário. Weinstein (1993: 219-220) afirma que “Manaus foi evidentemente produzida pelo negócio da borracha”.

A proposta da autora é examinar as relações de produção e de troca comercial, nos seringais e para além deles, assim como as forças que impediam as transformações de tais relações econômicas. A autora centra a discussão na coleta da borracha e na comercialização deste produto para o mercado Norte Americano e Europeu. Considera ainda que a influência externa representou a transferência das exportações para o controle de firmas estrangeiras, o que resultou no fracasso da “comunidade mercantil amazônica”. Weinstein (1993: 16) acredita que o cenário geográfico foi um fator que inibiu a “racionalização” das técnicas e condicionou a atuação dos seringueiros e dos intermediários envolvidos na comercialização do produto.

Todavia, nessa fase de modernização dos transportes e de instalação de firmas comerciais para o desenvolvimento da economia, ocorre o interesse gradativo da elite mercantil de centralizar e de controlar o monopólio as atividades comerciais. Nesse sentido, “essa modernização contribuiu para a formação de uma elite mercantil poderosa vinculada à economia mercantil orientada para o mercado externo, -Europa e Estados Unidos - e, ainda, associada a setores menores atrelados ao mercado interno” (ACEVEDO, 2002: 1).

O governo cedia privilégios e concessões para os negociantes desenvolverem o abastecimento da cidade, comércio muito lucrativo, que nem sempre solicitava experiência no ramo. Para garantir o monopólio comercial, muitos contavam com as influências políticas entre o governo e os negociantes locais, que passam a proibir, através da legislação e de resoluções, o comércio erradio das canoas de regatão. Segundo Maria Sylvia Franco, o grupo dominante que se firmou com o crescimento da produção do café, indiretamente, utilizava o aparelhamento estatal, “através da identificação de seus próprios objetivos com os interesses nacionais”, tornando a burocracia mais um “instrumento eficaz de dominação”. Houve uma fusão dos interesses particulares com os do Estado, no qual a taxaço de impostos e a regulamentação do comércio estavam subordinadas aos anseios, mais do produtor e do comerciante, que aos do Governo.⁵⁸

⁵⁸ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1997, p. 114.

A facilidade das comunicações favorecia o alargamento do comércio através da distribuição de mercadorias para as mais diversas cidades, ampliando o relacionamento com outros comerciantes na mesma proporção. Por isso, Tavares Bastos (1975: 124) defendia a liberdade de navegação, entendendo que através dessa atitude se alargariam as transações da cidade e atrairia para os portos de Belém “o comércio do mundo com as Repúblicas Ribeirinhas”.

Em 1850, o quadro da província apresenta ausência de grandes casas comerciais, havia poucas companhias estrangeiras trabalhando na importação e exportação de produtos, uma reduzida atuação de comerciantes itinerantes portugueses, não havia uma associação comercial nem companhias de navegação a vapor (WEINSTEIN, 1993). Anterior a 1853, todas as tentativas de instalação de companhias de navegação a vapor fracassaram.

A extração da goma elástica dos seringais nativos da região altera o funcionamento do comércio paraense. Ferreira Reis (1956: 55) apresenta o cenário amazônico no Pós-Cabanagem como um novo *ciclo de trabalho* diante a capacidade de recuperação da economia para normalizar a vida e criar riquezas para a região, incrementando o comércio exportador. Para Reis, após o início da exploração gomífera, houve um revigoramento das finanças regionais, que somado ao surto econômico que se seguiu, teriam dinamizado o processo econômico compreendendo quatro elementos resultantes desse novo contexto: a grande produção de borracha, a navegação a vapor, a imigração de nordestinos e a abertura do Rio Amazonas à livre navegação.

A partir de 1850, esses elementos passam a modificar a estrutura do comércio paraense com produtos para a exportação, mão-de-obra para garantir a produção gomífera e a dinamização dos meios de transporte, que até então era feito em pequenas embarcações. Mas a falta de braços para outras economias contou muito para que as extrações da goma elásticas sofressem críticas, pois a borracha polarizava recursos de outros setores, sendo responsável “por um progressivo escasseamento de gêneros agrícolas” (OLIVEIRA, 1979: 119). Assim outras medidas foram pensadas para garantir mão-de-obra para trabalhar longe dos seringais.

A crítica presente no momento era contra o extrativismo que atraía os braços da província para a coleta da goma elástica, diante da constante necessidade da manutenção da produção que era exigida pelo mercado internacional; portanto, eram necessários novos braços para essa

atividade. No entanto, a imigração estava destinada à criação de colônias agrícolas, que seriam, ao mesmo tempo, “centros de progresso econômico e cultural” (WEINSTEIN, 1993: 141).

A participação e influência da comunidade portuguesa que, até 1850, detinha o controle do setor de importação, deslocou-se para outras áreas, atuando nas casas aviadoras (WEINSTEIN, 1993: 74-79). A comunidade mercantil paraense também se organizava para impulsionar o comércio e as políticas que facilitassem o escoamento da produção orientada para os grandes centros europeu e norte-americano. Entretanto, nos últimos anos do século XIX, a “comunidade mercantil” irá assumir um outro perfil. Essa comunidade resulta da articulação de agentes econômicos que defendem seus espaços numa fase de expansão comercial, agenciando políticas que lhe facilitassem o controle sobre as operações de exportação na região.

Tavares Bastos acreditava que as finanças tinham prosperado e que a borracha havia contribuído para esse progresso. Além da livre navegação, sugeria a gradual transformação da indústria extrativa para que, ao cessar este movimento comercial, a província pudesse oferecer outros produtos à exploração, o que não ocorreu. Pois a rede e o movimento comercial reanimado com a valorização da extração da borracha montou-se sobre antigas relações coloniais, através da extração e troca de mercadorias. No caso da borracha, esse setor teve um modelo complexo de comercialização, no qual o produto podia passar por diversas trocas até chegar ao seu último consumidor.

As comoções políticas do período regencial acabaram por refletir-se no setor econômico, causando a retração da produção e exportação de produtos silvestres. A segunda metade do oitocentos sintetiza a retomada das idéias e políticas liberais sobre o crescimento econômico via aumento das exportações para a economia da região. O progresso econômico pensado pelos presidentes da província seguiria esse crescimento, fruto do aumento no fluxo das exportações de produtos para os portos estrangeiros, assim como a própria circulação de mercadorias para abastecer o mercado interno. O desenvolvimento da navegação fluvial, através dos barcos movidos a vapor, foi um forte aliado dessa economia. As determinações políticas contaram para esse melhoramento que, ao utilizar a saída mais natural para o escoamento da produção no interior da província, foi capaz de mobilizar a economia ribeirinha para atuar nesse intercâmbio

comercial, visando não só o “reflorescimento” da economia, como também regular e organizar esse mercado para receber essas companhias de comércio e de transporte.

No entanto, o que se percebe é que esse crescimento foi efêmero e após o distanciamento da extração da borracha para outras vizinhanças, as elites comerciais ficaram reduzidas a um papel subordinado à economia industrial estrangeira, com maiores recursos financeiros e com melhor relacionamento comercial em seus mercados de origem (WEINSTEIN, 1993: 79).

A par da retomada do comércio, diversos interesses da elite mercantil foram contemplados com as concessões de subvenções às empresas de comércio e navegação. A partir de 1870, as alterações nesse pacto foram dadas pela intervenção do capital estrangeiro, que deslocou os comerciantes e empresários de navegação, como ocorreu com Irineu Evangelista de Souza. Outros empresários ficaram subordinados aos desígnios dos novos comandos a cargo das grandes firmas e casas comerciais de exportação.

2- O “reflorescimento” da economia no Pós-Cabanagem

Na década de 1840, uma das preocupações dos Presidentes da Província do Grão-Pará centrava-se na reestruturação do comércio interno e de toda a vida social. Isto porque as lutas de independência (1823) e a Cabanagem (1835) abalaram o movimento portuário, indicador das atividades de exportação e importação. Nos relatos de viajantes, o decréscimo da entrada e saída de embarcações estrangeiras e nacionais é enfatizado, indicando a diminuição das transações comerciais entre as pequenas vilas e a capital da província. Esse abandono das atividades comerciais foi reflexo do receio dos pequenos e grandes comerciantes de ter as suas fazendas, engenhos, armazéns e lojas saqueadas pelos rebeldes.

Em discurso à Assembléia Provincial, o presidente Andrea ressaltou que os efeitos dessa revolta ficaram visíveis na paralisação comercial na capital, tendo em vista que a mobilização dos trabalhadores para a luta no interior da província interferiu diretamente na circulação de mercadorias, na produção de alimentos e, conseqüentemente, no abastecimento local. Não houve um ponto do território que estivesse isento deste problema e Andréa escrevia:

“não me consta que alguma outra parte da província escapasse ao furor dos malvados, assim, foram destruídos a maior parte dos Engenhos e Fazendas, dispersos ou mortos os seus escravos, consumidos os gados de criação, e extinta até a sementeira dos gêneros mais precisos ao sustento ordinário; e há districtos aonde não deixaram vivo um só homem branco; e, por toda a parte se sente a falta de população de todas as classes”.⁵⁹

Patrícia Sampaio (1997: 55) afirma que as conseqüências da Cabanagem para a economia da Amazônia foram desastrosas. Além do problema que se apresentou com a falta de disponibilidade da mão-de-obra para trabalhar nas lavouras, ocorreram problemas de abastecimento, em função da baixa produção de alimentos e da paralisação das atividades comerciais. E mesmo após a retomada da cidade de Belém, em 13 de maio de 1835, a população custou para restabelecer as suas atividades cotidianas. Até porque, em algumas áreas do baixo Amazonas, ainda havia pontos com rebeldes reunidos. A troca de ofícios comunicando a

⁵⁹ PARÁ (Província). Presidente (ANDREA) Exposição com que o presidente da província do Pará Francisco José de Souza Andrea abriu a sessão da Assembleia Legislativa da mesma Província, no dia 2 de Março de 1838, Pará. Typ. Santos & Menor, 1838, p. 4.

existência de pontos com rebeldes em Ichituba (às margens do rio Tapajós) se estendeu até 1841, um ano após o Presidente da Província conceder anistia aos rebeldes que assentaram praça naquelas longínquas paragens.⁶⁰

Quando esteve na província em 1839, o viajante Kidder (1979: 168) ressaltou que nas casas da cidade ainda se percebiam os efeitos daquela revolta, como os furos de balas ou mesmo em total estado de abandono e destruição. Bates (1979: 25), outro viajante que esteve na província em 1848, descreve que, passados 12 anos da luta, a sociedade ainda não tinha restabelecido a confiança de outrora, a ponto dos moradores da cidade retornarem para suas chácaras localizadas nos arredores de Belém. Embora os prédios públicos, casas em estilo italiano, igrejas, praças e ruas estivessem em total estado de abandono, na cidade o comércio estava a “reflorescer” e, depois de seguir sua viagem pelo Tapajós e Alto Amazonas, Bates pode certificar-se de que o Pará era, de fato, a “mais florescente de todas as cidades portuárias brasileiras” até então visitadas.

Tavares Bastos (1975: 120) afirma que o “progresso do Pará avalia-se pelo das suas rendas”, e anima-se ao apresentar o movimento ascendente do porto da cidade que promete “maior e mais rápido florescimento”. Utiliza essa mesma expressão dos viajantes, mas para os anos posteriores, principalmente para os anos de 1863-64, diante dos excelentes resultados da circulação de mercadorias e do aumento no movimento dos portos da Cidade, que chegavam a movimentar mais de 15.000:000\$000 réis. O volume das importações e exportações superava as rendas anteriores, fato que o levou a afirmar que o porto do Pará não só seria parada obrigatória para o comércio ribeirinho, “como principalmente um verdadeiro empório do Amazonas, o armazém dos países limítrofes”. Desde que as autoridades adotassem medidas que conseguissem manter o equilíbrio na cessação de lucros visando o futuro do comércio.

Este reflorescimento estava relacionado ao fato de que Belém gozava da importância comercial de ser uma cidade portuária e os diversos produtos que recebia, em sua grande maioria, eram originários de produções existentes no interior da província, exceto o açúcar, cachaça, melado, fumo, algodão e borracha, que tinham os seus cultivos “nas vizinhanças da capital; a

⁶⁰ Os anistiados se apresentavam nos destacamentos de Santarém e Monte Alegre, levando consigo armas e munições para entregá-las aos comandantes. São inúmeras listas enviadas ao presidente da província, constando informações sobre a quantidade de “indivíduos dissidentes” que fugiram das áreas próximas ao Tapajós e se fixaram nas “Caxoeiras” (APEP, FSPP, Códice 1112: 30.09.1840). Depois, este povoamento que se fixou em Santa Ana vai servir de referência comercial para o comércio com o Mato Grosso.

maioria vem do interior que é aqui designado com o nome vago de sertão” (SPIX e MARTIUS, 1981: 32). Deste porto, alguns produtos seguiam para abastecer o mercado interno e outros se destinavam à exportação.

A respeito dos produtos comercializados entre os portos da cidade de Belém e os portos estrangeiros, escreve Ernesto Cruz (1996: 98) que os gêneros de maior valor econômico para as décadas de 1840 a 1850 eram o cacau, fumo ou tabaco, algodão, café, açúcar, goma elástica, aguardente de cana, arroz com casca ou pilado, azeite de diversos animais, baunilha, castanha, couros salgados e secos, cravo, farinha de mandioca e de tapioca, gado vacum, grude de peixe, cera de carnaúba, guaraná, mel de melaço, óleo de copaíba, redes de dormir, salsa parrilha entre outros.⁶¹ Porém, além do crescimento das exportações de goma elástica, outros produtos apresentam um aumento maior em seu volume de exportação, como o arroz com casca e a castanha.

As embarcações mantinham-se em direção ao porto de Belém, para onde escoava a produção da região dos altos rios em direção às vilas de Santarém, Cametá, Gurupá e da província do Rio Negro. Spix e Martius (1961: 27) apresentam detalhes sobre esse movimento:

“logo que chegam as canoas do comércio dessas regiões, animam-se as ruas da cidade, vêem-se índios, meios nus, atarefados a carregar os preciosos artigos para a alfândega e dali para os diversos armazéns espalhados pela cidade; fora dessa época, porém, não é a praça menos morta do que Maranhão, onde limitando-se quase que só a algodão e arroz, que recebe do interior, esses artigos são embarcados dos armazéns, situados junto do porto”.

Antonio Baena, em seu *Ensaio Corográfico* para o ano de 1839, ressaltava essa característica da região em relação ao comércio interno, que mobilizava grande parte da população. Pelos rios se realizavam as atividades comerciais em direção às longínquas paragens, através de barcos e canoas que “andão no maneiio das mercadorias” e mesmo no transporte de pessoas; afirmava ainda que o “uso de barcos he de moderna data: e na verdade são elles mais interessantes á navegação dos dilatados setoens da Província”. Nas observações de Marcoy (2002: 277), na bacia do Marajó circulavam centenas de embarcações num constante sobe e desce de acordo com as marés. Esses barcos ligeiros

⁶¹ Para encontrar o quadro contendo a relação de todos os artigos das exportações e importações dos portos de Belém em diferentes períodos ver: (SPIX E MARTIUS 1981; BAENA, 1839; ACEVEDO, 1985).

“parecem à distancia asas abertas de aves aquáticas. Eles vêm de furos, igarapés e paranás vizinhos carregados de arnota, borracha, mel, aguardente, noz de sapucaia ou óleo de andiroba, que levam até Santana, o maior povoado do Igarapé Mirim, de onde serão despachados para Belém”.

Segundo as observações de viajantes e políticos, essas pequenas embarcações transportavam um grande número de gêneros, suportando cargas que podiam ser de menos de mil até mais de 2 mil arrobas “e o número dos seus remeiros ordinariamente costumava ser de cinco índios nas de menos de mil arrobas, de sete índios nas de mil até duas mil arrobas, e de nove índios nas de mais de duas mil arrobas”.⁶²

Cientes sobre esse montante negociável nessas pequenas e médias embarcações, o presidente da província estipulou os regulamentos para a eficácia da atuação da Recebedoria das Rendas Provinciais, que estaria responsável pela “administração, arrecadação, fiscalização, distribuição e contabilidades das Rendas provinciais”. Andrea decretava à Assembléia no artigo 38 que

“todas as canoas que aportarem a esta cidade vindas de qualquer parte da Província, serão obrigados seus donos ou encarregados a apresentarem na Recebedoria o Manifesto ou Relação da Carga, que nellas conduzem, com as declarações da que tiver pago os Direitos de Miunças, devendo apensar as Guias, que isso certifiquem; e aquelles que o contrario fizerem, desembarcando taes gêneros sem manifestarem, serão reputados como extraviadores” (APEP, CLPGP, Tomo I, Parte 2^a, 1838).

Essa dispersão no desembarque de mercadorias foi uma constante, que não agradava aos coletores, o que tornava necessário estabelecer locais para esse trato comercial, onde estivessem às vistas dos fiscais da Recebedoria. Foi o que estabeleceu o inspetor de patrulhas aos coletores das rendas, em 1839. Por ordem verbal determinava “para não consentir-se Canoas carregadas de generos nos lugares, Igarapé da Almas, Reduto e Arsenal e quando encontradas nesses lugares, fossem apreendidos os generos e Canoas” (ver mapa com os portos de desembarque na página 50).

⁶² BAENA, Antonio Ladislau Monteiro. *Ensaio Corografico sobre a Província do Pará*. Pará: Typographia de Santos & Menor, 1839, p. 211.

O coletor informava ao Presidente Andréa que havia fixado os editais nos lugares públicos, onde costumavam desembarcar canoas

“e acontecendo hoje tornar-se no Igarapé das Almas huma Canoa com Farinhas, que he bem de persuadir que para alli foi com destino de extravio do que pertendo fazer Termo e enviar ao Juiz de Paz respectivo necessito para isto de Ordem de VEx^a. por escripto, visto que aquella intimação foi verbal afim de poder nella firma o respectivo Termo”.⁶³

Em 1839, o Presidente da Província Bernardo de Souza Franco sancionou a lei nº 43, para assegurar a comercialização, arrecadação e fiscalização dos gêneros transportados para os armazéns e casas comerciais estabelecidas na cidade de Belém. Para não haver dispersão no desembarque de qualquer tipo de gêneros agrícolas e o seu extravio de direitos às rendas provinciais, foi decretado no artigo 24 que “estes generos terão desembarque livre nos Portos do Sal, Ponte de Pedra, e Santo Antonio, ainda mesmo sendo Domingo ou dia Santo”.⁶⁴ Pois a proibição para o desembarque em outros pontos navegáveis do centro já havia sido editada, o que não asseverou o controle das autoridades sobre o desembarque das canoas em quaisquer portos da cidade. À Recebedoria interessava controlar os produtos que chegavam pelos rios Moju, Acará, Guamá e, principalmente, do rio Pará, que fazia a ligação com as vilas do interior da província. Por isso a constante intervenção no desembarque das canoas que retornavam dessas áreas, carregadas de produtos para abastecer o comércio da cidade.

Avé-Lallemant (1962: 55) também relatou sobre essa chegada diária de embarcações na frontaria da cidade, assim como a circulação de pessoas e o movimento intenso no cais da Ponte de Pedra, onde se descarregavam os produtos coletados no interior. A importância comercial da cidade de Belém consistia no fato dela suprir os estabelecimentos comerciais da região com os produtos que precisassem, além de coordenar “toda a atividade comercial no portentoso rio”.

Carlos Francisco Moura elaborou um estudo sobre essas embarcações utilizadas pelos colonos do Mato Grosso nos séculos XVIII e XIX. Em uma descrição sobre o comércio apresentada num relatório de 1876, especificava-se que:

“servem-se [os cuiabanos] nestas viagens, de canoas (igarités) do porte de 4.500 kilogramas, tripuladas com um piloto (...), hum remeiro e oito remadores. As embarcações têm uma construção especial e são apropriadas à passagem por entre pedras das cachoeiras. São de itaúba,

⁶³ APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 1838.

⁶⁴ APEP, CLPGP, Tomo II, Parte 1^a, 1939.

muito sólidas e leves, sem quilha nem leme, mas guarnecidas de um grande remo com 15 a 20 palmos de comprimento, cuja pá é de forma ablonga e ponta aguda, conservando-se atracado ao costado mediante uma forte correia de couro cru” (Apud Moura, 1996: 137).

Spix e Martius (1981) e Tavares Bastos (1975) descreveram sobre o montante de mercadorias que era transportado por estas embarcações, assim como alguns aspectos dessa economia que se realizava através da permuta. Spix e Martius (1981: 62) afirmam que a embarcação que os levaria da cidade para o interior da província:

“carregava novecentas arrobas e era bem menor que as comuns canoas de comércio, que trazem mercadorias do interior e transportam de três a cinco mil arrobas (...). As provisões de boca para a tripulação que constavam de vinte balaios de farinha d’água, trinta arrobas de pirarucu salgado, alguns barris de biscoitos, um barril de cachaça e seis balaios de sal, foram arrumados embaixo do convés da proa. Para nós, levávamos biscoitos, farinha, arroz, presunto, chouriço, carne salgada, manteiga, açúcar, café, chá, vinho, aguardente, medicamentos, munição tudo disposto embaixo da cabine. Levamos a demais, uma grande rede de pesca, e considerável quantidade de objetos, que nos haviam sido recomendado para permutar com os índios, isto é, machados, facões, canivetes, anzóis, espelhos de Nuremberg, tecidos de algodão grosseiro (branco, azul e listado), chitas e miçangas”.

Tavares Bastos (1975: 202), numa perspectiva diferente da que foi expressa pelos viajantes⁶⁵, falava dessa economia das canoas, que transportava em suas embarcações de “um a três contos de réis em gêneros”; considerava ainda um comércio pequeno e os impostos que cobravam eram excessivos e pouco rendiam aos cofres públicos, pois não compensavam as despesas com a fiscalização de suas canoas, por isso opinava pela abolição dos impostos para que somente “homens honestos” pudessem exercê-lo.

Pelos rios se transportavam as produções do interior em direção ao circuito mercantil realizado nos portos e armazéns da cidade. O controle sobre essas práticas comerciais entre pequenos produtores, comerciantes e regatões representou uma necessidade vital para os cofres provinciais, de forma a auferir os dividendos desse comércio para custear as reformas que a cidade precisava concluir para se adequar a esse quadro de “reflorescimento” comercial. Nesse caso, o controle das autoridades não passava apenas pelo *quantum* transportado pelos pequenos

⁶⁵ Avé-Lallemant (1980: 62) quando iniciou a sua viagem do Pará até Manaus fez referências sobre essas canoas de comércio; em suas palavras, estas embarcações “são enormes batelões, que podem carregar até 4.000 arrobas”.

produtores e comerciantes, mas também pelas formas com que essa produção, com frequência era negociada e aviada para o restante da população. Por isso, as autoridades e comerciantes passaram a centrar o controle nos pontos de comercialização, exigindo o pagamento de impostos, alvarás e licenças para as “casas de negócio” espalhadas pela região, diante da impossibilidade de efetuar esse controle sobre a circulação de mercadorias e de pessoas.

2.1- A navegação interna e as políticas para implementá-la.

A vida comercial de Belém se modernizava e ganhava impulso com novas rotas fluviais para o abastecimento da cidade. Para tanto, recriava-se no setor de comércio interno a necessidade de dinamizar a navegação fluvial, visando facilitar a circulação de gêneros e de pessoas, assim como promover a prosperidade do comércio da província. Todavia, antes que ocorresse a instalação de companhias de comércio e navegação a vapor, a navegação interna reclamava por melhorias, para que os afluentes e pequenos braços de rios fossem aproveitados para o mercado, visitando todas as povoações às margens dos rios e no interior da província.

Pode-se observar esse crescimento da vida comercial diante a descrição que Baena (1939: 274) fez sobre o comércio da cidade. No ano de 1839 havia: 20 negociantes matriculados, 16 negociantes estrangeiros, 72 lojas de fazenda, 126 tabernas, 5 pequenas lojas de ourives, 8 botequins, 5 bilhares, 15 lojas de sapateiro, 20 lojas de alfaiate, 8 lojas de barbeiro, 10 ferrarias, 9 lojas de marceneiro, 1 tanoa, 2 relojoeiros, 3 penteeiros, 1 caldeireiro e picheleiro, 1 funileiro, 19 seges e carrinhos, 4 “casas de pastos” assim chamadas e 2 casas parecidas com os armazéns da Boa-Vista, pedreiros e carpinteiros. Isso tudo, para uma cidade que contava com 12.500 almas.

A província experimentava um “reflorescimento” após a pacificação da população. Medidas foram tomadas para conduzir a melhoria do comércio e do movimento portuário, sem embaraços aos que objetivavam mercadejar. Esta foi a pauta principal adotada pelos diversos presidentes da província, assim como por deputados e militares. Na sessão da Câmara do dia 25 de abril de 1840, Bernardo de Souza Franco, em discurso pronunciado para a posse do Dr. João Antonio de Miranda, destacou entre os diversos pontos apresentados a preocupação com o restabelecimento dos negócios e do comércio da região após a Cabanagem (*Treze de Maio*, n.º 7, 03.07.1840).

Porém, precisava-se realizar benfeitorias na entrada da cidade como o calçamento e pavimentação de ruas, adotar medidas fiscais para garantir o direito às rendas públicas, assim como a reestruturação dos portos para controlar este reflorescimento do comércio. O argumento consistia em agilizar a limpeza dos canais, lagos e igarapés, com o intuito de conseguir transformá-los em vias de transporte para os barcos e canoas, impulsionar a navegação interna e:

“facilitar a descida por elles dos gêneros, que abundar, podem na grande bacia abraçada pelos dois grandes Rios Amazonas, e Prata, e seus afluentes, que virão a ser canaes por onde desçãõ immensas riquezas, e na Província do Pará os depósitos, e portos de embarque da mor parte delles, e por tanto huma das mais florescentes do Império” (PARÁ, 1839: 12).

Foi orçada para o ano de 1839 a quantia de 2.000\$000 réis para a limpeza da “várzea do Rio Tapajós, a fim de facilitar o trânsito das canoas da Província de Cuiabá”, que os presidentes da província passaram a incentivar. Autorizava ainda ao governo “despender as sobras das Rendas com a construção de um Caes desde o Fortim até o Castello” (APEP, CLPGP, Tomo II, Parte 1ª, 1839). No ano de 1840, teve início o trabalho de melhoramento das calçadas, assim como a colocação dos lampiões da iluminação pública, porém as obras do cais ainda não tinham dado início. João Antonio de Miranda reclamava do atraso na realização dessas obras públicas para a conclusão do prolongamento do Forte do Castelo. As obras de limpeza do canal de Igarapé-Mirim não apresentavam melhoras. Acrescentando a esse estado o barro, o capim e o pau que contribuíam para diminuir ainda mais o fundo do canal, impediam que barcos de maior porte navegassem em direção àquela localidade, visto que “só pequenas embarcações o podem atravessar”. Geralmente o atraso na conclusão das obras estava relacionado à falta de erário nos cofres públicos, por isso o Presidente da Província sugeria que após a realização das obras cobrassem uma contribuição às embarcações para a manutenção dos canais, rios e igarapés navegáveis (PARÁ, 1840: 86).

Devido ao aumento do movimento portuário fazia-se necessário a aplicação de alguns melhoramentos na orla da cidade, principalmente no cais da marinha (que até 1840 ainda aguardava a liberação de capitais). Houve o interesse, por parte dos presidentes da província, de elaborar estudos acerca da navegabilidade dos diversos rios, com o intuito de receber embarcações de grosso calado, diferentes das embarcações que trafegavam pela região. Na maioria das vilas do interior não havia estradas nem pontes que fizessem a ligação com os portos

da capital, sendo essas vias de comunicação “inteiramente supérfluas. As fazendas e terrenos cultivados estão todos à margem dos rios e todas as comunicações se fazem por agoa em barcos e canoas”.⁶⁶

Medidas ligadas diretamente à navegação dos rios do interior da Província retomavam as discussões dos presidentes.⁶⁷ Dentre as medidas a serem adotadas, novas rotas seriam criadas e os traçados das antigas reclamavam por reparos e melhorias para ampliar as interligações da capital entre as outras cidades da província, as vilas do interior e até mesmo entre os países vizinhos. Tornava-se necessário transpor os rios internos da província para conseguir estender a navegação, e isso se faria, na afirmação do Presidente da Província, “logo que batêssemos as águas do Tocantins, Tapajós, Madeira, Arinoz e Jurema, navegação em fim mais fácil, que a do Rio Doce na Província de Minas” (PARÁ, 1840: 78).

Foi pensando nessas mudanças que o Presidente da Província, João Antonio de Miranda (PARÁ, 1840: 91), sugeriu a construção de uma praça para alojar o mercado público, local onde todos os tipos de mercadorias pudessem ser negociados com maior comodidade aos que para aquele centro fossem mercadejar, mas principalmente seria um lugar onde a polícia municipal exerceria a total vigilância sobre o que seria comercializado.

Em 1843, com as obras do cais da marinha iniciadas “com notável adiantamento”, outras obras deveriam ser implementadas e concluídas, visto que a arrecadação e a fiscalização dos direitos públicos precisavam ser efetivadas, e a reforma dos portos contribuiria para isso. O discurso do Presidente José Thomaz Henriques (PARÁ, 1843: 6) ressaltava essa importância, pois no interior da província pouco se arrecadava de impostos, pois a “repressão do contrabando, e do extravio de direitos” contribuiria para o melhoramento da arrecadação dos impostos e como isso sanaria os abusos que incorriam sobre a receita tributária. Por isso a conclusão das obras do cais era tão importante para a cidade, tanto que depois de iniciada a construção próxima à Ponte de Pedra, houve uma queda no preço dos imóveis ao redor do cais, o que apontava a “cessação e dificuldade do contrabando” naquela área.

⁶⁶ APEP, FSPP, Códice 1112, 27.07.1840.

⁶⁷ Em um ofício ao comandante da expedição ao Amazonas é comunicado os esforços dos coletores das rendas para vigiar os rios e o contínuo tráfego de embarcações, no entanto, ressalta o comandante do rio Itaqui que: “tendo este rio de seis p.^a sette legoas (de curso) hefácil haver alguns accultos sem que cheguem a m.^a noticia” (APEP, FSPP, Códice 1113, Rio Itaqui 08.01.1840). Diante disso, tornava-se possível o circuito de canoas sem o asentimento dos coletores e comandantes militares; e, em função dessa extensão do curso dos rios, os portos de fiscalização perdiam a sua eficácia.

Para que não houvesse obstáculos naturais à navegação do “comércio miúdo” e estendesse a navegação fluvial entre as vilas, ficou determinado no Código de Posturas do Município de 1848 que aos “moradores dos rios, e igarapés, ou canaes deverão desembaraça-los na parte correspondente às suas terras de páos, raízes, galhos de arvores e outras couzas, que tendão a obstruí-los, ou a embarcar a livre navegação”; ao infrator, aplicariam a multa de 10\$000 reis (APEP, CLPGP, Tomo X, Parte 1ª, 1848).

No relatório de 1857, o Presidente Henrique de Beaurepaire Rohan, passava ao próximo presidente as obras públicas que poderiam dar início durante a sua administração. Sobre a obra entre a cidade e Cameté relatava a respeito do canal de Igarapé-Mirim,

“que comunica o rio Mojú com o Muritú-Pucú. Este canal é já antigo, e por elle navegação canoas; mas não está disposto para o transito de barcos a vapor, sobre tudo por causa de certas sinuosidades, que são, aliás, fáceis de destruir. Convenientemente preparado, seria de maior vantagem, porque tornaria as villas de Mojú e Igarapé-Mirim pontos de escalas de muito interesse, não só para a Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas, como para os habitantes daquelles lugares” (PARÁ, 1857: 10).

Com isso, antes que ocorresse a ampliação das rotas internas para a navegação, as autoridades deveriam proceder a desobstrução de canais, o que ajudaria a efetivar a modernização dos pontos, facilitando o deslocamento até as casas comerciais e os portos da cidade. Todavia, outras questões pontuavam essa política para dinamizar a utilização dessas estruturas para o mercado. Nesse sentido, a arrecadação fiscal dava seguimento a essa política de melhoramentos de infraestrutura para a navegação e para o centro comercial.

2.2- O comércio nas vilas do interior: tabernas e casas de “secos & molhados”.

Diante da necessidade de manter o controle sobre as atividades comerciais nos portos da cidade e no interior das vilas, as autoridades provinciais e municipais se esmeravam em tentar conter esse movimento, pensando nos prejuízos que a falta de tributos poderia trazer à Alfândega. Havia diversos tipos de negócios, o realizado nas tabernas e “casas de secos & molhados” espalhadas pelas vilas ao longo dos rios navegáveis e das cidades portuárias como Belém,

Santarém, Manaus; e o realizado por meio de “canoas de regateio” que dominava rios, igarapés, furos e lagos.

Pensando no controle sobre o comércio realizado nas vilas do interior, o presidente Andrea sancionou a lei nº 12 de 05 de maio de 1839, na qual estabelecia os impostos para os estrangeiros que “não pertençam á Nação reconhecida” que se destinassem a “ter cazas, ou lojas com negocio, nem mascatear por qualquer forma sem licença previa” desta província. De acordo com os artigos 3º, 4º e 5º, fazia saber aos estrangeiros interessados em abrir estabelecimentos comerciais que ficariam sujeitos às seguintes disposições:

“Art. 3º. Alem dos dispostos nos artigos precedentes ficão sujeitos aos seguintes impostos”:

§1º. De 100\$000 réis por cada huma caza, ou loja de fazendas seccas, ou molhadas por grosso, ou attacado.

§2º. De 80\$000 reis por cada huma loja de fazendas a retalho, e miudezas.

§3º. De 60\$000 reis cada huma Taberna ou Botequim.

§4º. De 40\$000 reis por cada huma Padaria, ou Caza de Pasto.

§5º. De 100\$000 reis por cada huma Loja Ambulante.

Art. 4º. Quando se reunirem em uma só Caza os objetos acima especificados, cobrar-se-hão os impostos correspondentes á cada hum deles.

Art. 5º. Fica desde já vedada á taes Estrangeiros a venda de carnes verdes” (APEP, CLPGP, Tomo I, Parte 1ª, 1838).

Com isso, o governo iniciava a determinação dos impostos destinados ao comércio na cidade, tanto como a organização para receber negociantes estrangeiros. O pagamento dos impostos do artigo 4º gerava dúvidas no momento em que faziam a requisição da licença. Os negociantes marroquinos Simão Benjó & Irmão solicitaram licença à Recebedoria para “poderem vender em huma Loja fazendas Secas por atacado, e a retalho, e generos molhados somente inteiro”⁶⁸. De acordo com o referido artigo, a licença custaria 280\$000 reis, visto que pagariam por três imposições (fazendas secas por atacado, e a retalho, e gêneros molhados por atacado), além dos 50\$000 reis de impostos anuais que as “Lojas de fazenda a retalho, e miudezas” deveriam pagar. Por isso, os negociantes com estabelecimentos comerciais burlavam as cobranças da Recebedoria afirmando o contrário ou o menor nos despachos que enviavam.

O administrador da Recebedoria cobrou ao francês Estevão Amaro o “imposto de Leilão e Modas, do anno passado e presente, da caza que naquele anno tinha no Largo do Palácio, e ao

⁶⁸ APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: sem data.

presente na Rua Santo Antonio”. Estevão Amaro respondeu ao administrador que não pagaria, “porque não reputava a sua caza como tal (...) e sim Loja”. Diante do que lhe foi respondido, o administrador não soube qual atitude tomar, pois não estava com autorização para fechar a loja, tão pouco fazer a “tomadia nas fazendas, estas tem pago os Direitos”.⁶⁹ Ficou o assunto à espera da resolução do Procurador Fiscal.

Outros ofícios de comerciantes que se recusavam a pagar impostos continuavam a circular entre os despachos do presidente e à recebedoria, que voltou a informar ao presidente que:

“tendo mandado fazer lançamento como Cazas de Modas, da Loja de Cardulo Candido de Gusmão Borrvalho, onde se encontra a venda todos os objetos de Modas e venda também Chapelinhos e enfeites, feitos por sua Senhora, o dito Cardulo diz que julga não dever pagar o Imposto, por que aquelles enfeites são feitos no interior de sua Casa: Sobre isto pesso intelligência a VEx^a, assim como que se digne declarar-me quaes cazas que devo reputar de Modas para meu governo no lançamento e cobrança de direitos”.⁷⁰

A justificativa de Cardulo Borrvalho inquietou o administrador, pois argumentou que a sua mulher “não é modista, mas he huma Senr^a. Brasileira bem prendada e que os enfeites que faz elle os depozita, na sua Loja, allegando que as não vende á Janela, nem esta sobre o Balcão”. Diante do exposto concluía o seu argumento para não pagar o imposto alegando que “quem não vende bebidas à Porta da Rua ou à Janela, e os tiver em hum armazém, no Quintal a pezar de as vender não deve pagar o imposto”.⁷¹ Essas dúvidas seguiram com frequência para a Recebedoria, por isso que Souza Franco (PARÁ, 1839: 9) sugeriu a diminuição das taxas para licenciar as “casas de negócio”, por serem onerosas aos negociantes tanto na cidade, como no interior.

Assim, o processo para a instalação de estabelecimentos comerciais no interior ficaria sob a tutela das Câmaras Municipais que agenciariam os locais e os tipos de produtos que deveriam ser aviados aos fregueses. Isso garantiria a cobrança de impostos sobre essas tabernas, porém no

⁶⁹ APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 20.07.1838 e anexo.

⁷⁰ APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 24.07.1838.

⁷¹ APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 26.07.1838. Ao final do ofício, o administrador reclamava das queixas que B. Harmard e Diniz Crouan, que se julgavam no mesmo caso, e não podendo ao administrador “fazer excepções”. Ainda sobre a falta de pagamento que as casas comerciais deviam fazer na Recebedoria, o administrador expôs a sua duvida o que “tem proposto alguns Negociantes que não querem pagar a taxa de vinte mil reis de seus armazens onde disem ter só serveja”, mas não sabe se cerveja pode ser considerada “espirituoza”. Os donos de armazéns se esquivam do imposto, e quando o fazem pagam apenas 50\$000 reis, mesmo que tenham dois ou três armazéns (APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 14.07.1838).

artigo 6º ficava proibido “aos mesmos estrangeiros o commerciar nas villas, e mais lugares da Província”, o que seria uma atividade estritamente urbana. Todavia, Souza Franco (PARÁ, 1839: 9) ressaltou que os estrangeiros apresentavam brasileiros como caixeiros de suas lojas para o trato no interior.

O comércio realizado com os produtores do interior dos altos rios ganhava a configuração de ser, entre os diversos pontos da província, o mais lucrativo para a Recebedoria da Capital, em termos de oferta e circulação de produtos. Como afirmou Spix e Martius (1981: 32), dessas áreas é que aportavam, diariamente, as embarcações entulhadas com diversos gêneros para o abastecimento da cidade e os com destino certo para os portos estrangeiros.⁷²

As autoridades responsáveis pelo controle fiscal perseguiram o contrabando pelo duplo crime que ele representava. Além de burlar o fisco, o contrabando tecia relações econômicas com os negros aquilombados e regatões, conhecedores dos rios da região e que abasteciam as tabernas com diversos gêneros⁷³. Por isso, as autoridades solicitavam que fosse efetivada uma contagem em todas as vilas da província constando quantas “cazas há de venda nesta freguezia, e a quem ellas pertencem, enquanto a quantd^e dos gêneros postos a venda são fazendas Seccas, e molhadas”.⁷⁴ Diante dessas informações, a Câmara Municipal poderia lançar os impostos com maior rigores, assim como ter conhecimento sobre as práticas comerciais nessas vilas e quem delas participavam adquirindo o resultado o furto.

São comuns nos relatórios das autoridades e nas descrições dos viajantes do século XIX referências às tabernas e casas de negócio como espaços de ócio e de receptação de furto. Segundo José Carlos Barreiro, a historiografia tende a negar esses espaços de politização do cotidiano sem lhes atribuir a relevância social e política, nos quais se entrecruzam culturas e extensas redes de produção autônoma que não estão vinculadas a um patrão.⁷⁵

⁷² Em relação ao controle sobre as transações comerciais, Dobb (1977: 118) afirma (para o século XII) que o controle servia para beneficiar a cidade em suas transações entre o campo e os comerciantes estrangeiros. A cobrança de taxas de mercado proporcionava uma fonte de renda segura para as autoridades, pois “como as autoridades tinham o direito de regulamentar quem podia comerciar e quando o devia fazer, possuía também um poder considerável de inclinar a balança de todas as transações de mercado em favor dos residentes urbanos”, isso quando não as limitava para seus próprios cidadãos; nesse caso, “a cidade manifestadamente possuía considerável poder de influenciar as relações de troca em sua própria vantagem”.

⁷³ GOMES, Flávio dos Santos. *História de Quilombolas: Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

⁷⁴ APEP, FSPP, Cód. 1114: 22.01.1840.

⁷⁵ BARREIRO, José Carlos. “E. P. Thompson e a historiografia brasileira: revisões, críticas e projeções”. In: *Revista: Projeto História*, São Paulo, nº 12, out/ 1995, p. 70.

Para Peter Lineaubaugh, certos usos costumeiros dos trabalhadores ingleses no século XVIII abonavam algumas práticas que, aos olhos das autoridades, eram verdadeiras infrações, o que motivou inúmeras tentativas de combater e punir aqueles que as praticavam. Era o caso da apropriação por parte dos trabalhadores portuários de parte das cargas dos navios, como o tabaco trazido da América. Durante a operação de descarregamento do produto, parte do tabaco costumava ser retirado e vendido, e o dinheiro dividido entre os trabalhadores do porto de Londres. Essa ação era qualificada pelas autoridades como furto. Houve então a prisão e enforcamento de alguns trabalhadores acusados desse tipo de conduta; tentou-se também implantar uma força policial para apreender mercadorias apropriadas e deter acusados. Essas medidas repressivas desencadearam a reação do “proletariado do rio” contra tais tentativas de criminalização dessa prática costumeira do transporte marítimo. Entre o final do XVIII e princípios do XIX, a campanha contra os “furtos” nos descarregamentos dos navios ganharia maior abrangência. Nesse contexto, marcado pela “decolagem” do comércio naval transatlântico, fazia-se necessário conter o extravio de lucros representado pelos costumes dos trabalhadores da área portuária do rio Tâmisa. Os administradores das companhias navais e as autoridades portuárias passaram então a reformar o espaço do porto, retirando as moradias ribeirinhas, pontos tradicionais de recepção de cargas apropriadas pelos trabalhadores. Ao mesmo tempo, finalmente foi posta em ação uma força policial na área portuária para combater os “roubos”.⁷⁶

No Pará, esse “comércio de travessia” foi considerado proibido no Código de Posturas. Nessa prática comercial ilícita,

“as pessoas, que em tal se empregarem pelas praias, portos, e subúrbios das Cidades, e Villas, ou mesmo forem ao encontro das canoas, afim de mercadejar gêneros, commestiveis, e mais produtos, fazendo o monopólio delles para depois tornarem a vendel-os ao publico” (APEP, CLPGP, Tomo X, Parte 1ª, 1848).

Nesse sentido, o controle imposto pelo Código também atingia essa atividade comercial, comum no porto da cidade, pois o monopólio que os atravessadores mantinham afetava o comércio dos negociantes estabelecido próximo aos portos da cidade de Belém, por isso a negação a quem o praticasse.

⁷⁶ Cf. Lineaubaugh, Peter “Crime e Industrialização na Inglaterra do século XVIII”. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (Org.). *Crime, Violência e Poder*. São Paulo:Brasiliense, 1983, pp. 119-135.

Em 1847, foi entregue ao Subdelegado João Wilkens de Mattos uma relação com o Código de Posturas, para obstar essas possíveis práticas nas tabernas da cidade. No artigo 23 expressava que a polícia não devia permitir nas tabernas, armazéns e botequins “ajuntamentos de pessoas sem comprarem, quer seja de dia, ou de noite, e para evital-o farão que as sobreditas cazas se fechem as nove horas da noite até amanhecer, excepto as estalagens”. Assim como no artigo 77 ficava proibido “vender em loja, nem mesmo em particular a escravos, ou pessoas de suspeita, armas offensivas de qualquer natureza que sejam” (*Treze de Maio*, nº 678, 13.02.1847).

Segundo Barreiro (1995: 75), as tabernas serviam como lugares de “tensão entre a pulsão do coletivo e a disciplina imposta pela instituição”, por terem os seus significados discutidos e recriados cotidianamente. Os pontos d’água também figuravam em motivo de controle para as autoridades, não só pelo abastecimento, mas por serem espaços de convívio social e de constante troca de informações.⁷⁷ Nesses casos, os fiscais da coletoria agiam, também no “policciamento de costumes”, sendo de interesse das autoridades dirimir seus espaços de atuação, seja através de práticas que estimulassem o trabalho, seja na interferência episódica das condições para liberarem a instalação de novos pontos comerciais fora das vilas.

Na apreciação das Câmaras sobre o Código de Posturas Municipais, versando no artigo 87, ficou estipulado que “ninguém poderá ter venda fixa, ou ambulante de fazendas secas, ou molhadas, generos, commestiveis, ou outros misteres, sem que previamente se tenham munido de licença da Câmara respectiva até o fim de Agosto”. Aos comerciantes que não apresentassem as licenças, quando solicitadas, ficavam obrigados a requerê-las “dentro de quinze dias depois de condenados, sob a pena de incorrer em reincidências”, a multa aplicada variava entre pagar o do dobro do valor da licença, ou ficar em detenção por oito dias. Os artigos seguintes enfatizam o controle que se voltava para esses estabelecimentos, nos quais ratifica-se a importância de ter em mãos o alvará de licença fiscal, quando solicitados. Isso valia para os donos, administradores e

⁷⁷ Os pontos d’água eram os igarapés, os rios ou poços públicos. Segundo Bates, “nesse local é lavada toda a roupa da cidade, trabalho esse que é feito por um bando de tagarelas escravas negras; aí também são enchidas as carroças de água, constituídas de pipas sobre rodas, puxadas por bois. De manhãzinha, quando a luz do sol tem de romper às vezes através de uma ligeira névoa e tudo goteja devido à umidade, essa parte da cidade se enche de animação”(1979: 14). Frequentemente, os viajantes comparavam a prática do banho e da sesta, após as refeições, à ociosidade, fruto da idéia de modernidade associada aos costumes europeus, mas que representa a descrição de um fato comum: a falta de controle das autoridades sobre esses espaços públicos. Cf: BELTRÃO, Jane Felipe. “*Belém de outrora, em tempo de cólera, sob olhares impertinentes e disciplinadores*”. *Annaes do Arquivo Público do Estado do Pará*, Belém, 3 (1), 1997, p. 225.

caixeiros de “cazas de venda”, fixa ou ambulante e oficinas, assim como para os donos de canoas de regatão (APEP, CLPGP, Tomo X, Parte 1ª, 1848).

Freqüentemente, as lojas ambulantes eram confundidas com as canoas de regatão. O Presidente da Província apresentava as explicações para diferenciar um e outro comércio: “lojas ambulantes só se devem entender as que, contendo os mesmos objetos de commercio das lojas são com tudo condusidas de uns para outros lugares por qualquer maneira, não se devendo considerar como taes as cazas de regatão, visto acharem-se estas prohibidas por lei” (APEP, CLPGP, Tomo XVI, Parte 2ª, 1854). Entretanto, os mesmos impostos que se cobravam para as canoas de regatão cobravam-se para as lojas ambulantes, como na lei nº 43, art. 23, § 27, que cobrava imposto anual de “cincoenta mil réis por Lojas ambulantes e canoas de regatoens” (APEP, CLPGP, Tomo II, Parte 1ª, 1839).

Ao tratar do comércio de regatão e das lojas situadas no interior, Tavares Bastos (1975: 200) argumentou que a imposição que sofriam com a cobrança de impostos excessivos era prejudicial “à prosperidade daquela região”. Segundo o autor, o valor desses impostos seria repassado para as mercadorias, prejudicando o acesso da população à compra de certos produtos.

As lojas de “secos & molhados” pagavam impostos provinciais e municipais, que eram justificados pelas autoridades como uma das possíveis formas de assegurar que os tapuios não sofreriam espoliações desses comerciantes – como defendiam as autoridades. Porém, Tavares Bastos (1975: 201) ressalta que os comerciantes estabelecidos nessas paragens não eram diferentes dos regatões e dos donos de lojas no trato com o tapuio, pois também prevalecia o lucro mercantil de comprar barato e vender caro. A diferença desses negociantes estabelecidos no interior se apresentava no gozo de influências políticas que exerciam junto às autoridades provinciais, tendo facilmente atendidas suas exigências de monopólio sobre o comércio.

A regulamentação sobre essas “cazas de venda” no interior da província foi resultado do controle para tentar evitar o comércio de regatão. A resolução de número 182 determinava que as pessoas interessadas em abrir tais estabelecimentos “fora dos limites das cidades, Villa, e Freguesias”, só receberiam o consentimento após declarar perante as respectivas Câmaras Municipais

“os fundos com que tem de as costear, e prestado fiança á multa a que ficão sujeitas, só poderão estabelece-las nos lugares que tiverem sido designados pelas mesmas Camaras, em conformidade do artigo 7º. Essas Cazas pagarão o imposto Provincial de 40\$000 Réis, e o Municipal de

16\$000 Réis por alvará de licença” (APEP, CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850).

Essas medidas destinavam-se a obstar o comércio em canoas de regatão e “se não desviem as outras do fim que lhes he permitido”, isto é, as embarcações empregadas no transporte de mercadorias, gêneros e gado, no serviço de lavradores, fazendeiros, engenhos, fábricas e engenhos e na extração de óleos, salsa e outros produtos naturais. Assim ficava a cargo das câmaras municipais dispor sobre essas casas. As câmaras deveriam marcar os limites e lugares onde permitiriam “abrir-se as Cazas de Venda declaradas no artigo 5º” (APEP, CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850).

Um dos motivos da baixa arrecadação fiscal aos cofres da coletoria era a falta de pagamento das casas comerciais do interior da província, pois os proprietários em posse da licença para negociar não efetuavam os pagamentos da referida licença e demais impostos. A interferência mais comum, notada nas correspondências ente as autoridades e as Câmaras Municipais, registrava-se na legislação para a liberação de licenças para a abertura de casas de venda. Tanto que, na legislação de 1847, determinava-se às Câmaras que não autorizassem licença às casas de venda para comerciarem, “ou quaesquer outras, sem que os requerentes juntem documentos de haverem pago os competentes impostos Provinciais e Municipais, a que estiverem sujeitos pelas ditas casas”, alertando aos fiscais que as pessoas que abrissem, “ou continuarem a ter aberta casa de venda, ou quaesquer outras sem as licenças e pagamento de imposto competente, pagarão o duplo do que deverião pagar” (APEP, CLPGP, Tomo IX, Parte 1ª, 1874). Caso apresentado, com certa freqüência, nos ofícios trocados entre coletores e as autoridades fiscais, pois muitas das casas se valiam de requerer as licenças e não efetuarem o pagamento das mesmas, após a sua liberação.

Em 1855, o inspetor Tenreiro Aranha ressaltava este problema que foi apresentado ao Presidente da Província em Circular, na qual determinava:

“que haja de dar as necessárias providencias para que seus fiscaes não tolerem que se abram cazas de commercio em seus respectivos districtos, ou continuem a negociar no seguinte anno financeiro sem que seus donos lhes exhibam conhecimento de recibo, pelo qual mostrem haverem pago os respectivos impostos e taxas” (ARANHA, 1855, anexo nº 6).

Nesse sentido, o controle sobre o local das “casa de negócio” e os regatões assumia uma forma legal de garantir aos comerciantes da cidade e aos donos de firmas aviadoras a oferta daqueles gêneros, assim como impedir a concorrência nesse comércio tão lucrativo que se operava nos sertões.

2.3- O controle sobre o comércio fluvial: as medidas fiscais e os quintais.

Ao assumir a presidência da Província em 1839, Bernardo de Souza Franco expressava em seu relatório que os trabalhos realizados em sua administração “concorrerão para a inteira pacificação, progresso e prosperidade da bella província”. Para tanto, questionava a forma como se dava a distribuição dos impostos, e para tornar a cobrança eficaz sugeria que houvesse “nelles maior igualdade, e não sejam mui leves sobre certos generos e mui pezados sobre os outros”. Enfatizava não só a necessidade da eficácia na cobrança das décimas das casas de comércio e de diminuir o valor das taxas dos impostos sobre os produtos exportados, como também a necessidade de favorecer a navegação interna dos rios em direção ao Alto Amazonas. A eficácia dessa cobrança arrecadaria para a receita tributária uma considerável quantia, tendo em vista que desde 1836 esses impostos não eram arrecadados, originando um déficit de 39:383\$989 réis para o ano financeiro de 1839. E para os devedores convinha decretar que a cada vencimento a dívida sofreria acréscimo de 1% sobre o total (PARÁ, 1839: 3-9).

Sobre a distribuição de impostos, o negociante Francisco Pereira, de Muaná, declarava ao presidente Jozé Thomaz Henriques estar “comovido com o estado decadente” da vila, pois os “Direitos Subcarregados pelo arrematante dos Direitos Provinciais” recaíam apenas sobre os “fracos moradores deste Districto”, atrapalhando o desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria. O negociante afirmava que “as vendas, parte dellas fixando-se com Direitos de Balcões, Direitos Municipaes, e outros q. inteiram^{te}, ferem e aniquilão seus poucos fundos, amiaçados de pagam^{to}”. Os impostos autorizados pelas Leis Provinciais não podiam ser alterados pelos arrematantes e deviam ser aplicados a todos os distritos do Grão-Pará; na explicação apresentada ao presidente, Francisco Pereira descreve a situação das outras vilas e o comércio que as favorece e afirma que:

“Eu Ex^{mo} Senr entendo q. taes Direitos de vendas, deverão se entender conforme as forças, e Circunstâncias das Villas por que esta não pode competir com as de Cametá, Vigia, Macapá, Cachoeira, e outras que seu Comercio da Correspondência p^a taes Direitos; Não digo (...) q. p^r este motivo deixem os Negociantes, Lavradores, e outros de satisfazerem Direitos, mais sim sejam d’alguma maneira modificados”⁷⁸.

No entanto, reclamações sobre o valor dos impostos não eram atendidas. Independentes das atividades comerciais com outras praças, como o citado por Francisco Pereira, a evasão fiscal era recorrente, até mesmo nos estabelecimentos da cidade. Por isso a sugestão de acrescentar multa de 1%. Esse acréscimo sobre o vencimento justificava-se pelas reclamações dos administradores da Coletoria, pois os negociantes nacionais ou estrangeiros dificilmente apareciam naquela repartição para quitar os impostos. Foi o que oficiou Antonio Marcos ao presidente Andréa, informando que “até hoje [11 de Julho] nenhum tem aparecido a fazer semelhante pagamento, e como a Lei lhe não impõem pena pelo não fazerem, naturalmente esperão que eu mande fazer lançamento, e depois os avize dez a doze vezes para a final virem pagar”. Porém, havia poucos empregados na repartição, nesse período seis dos empregados estavam de licença, cabendo ao administrador suprir essa falta, que dificilmente “tem sido possível vencer”.⁷⁹

Político e comerciante da cidade de Belém, Bernardo de Souza Franco (PARÁ, 1839: 9) tinha conhecimento da ineficácia da arrecadação de impostos sobre as lojas ambulantes e canoas de regateio que negociavam nos rios. Afirmou que o valor de 100\$000 réis anuais para liberar a licença para as lojas e canoas era pesado demais, o que deveria ser reduzido pela metade. Todavia, a estipulação de taxas e impostos dificilmente alcançaria o efeito desejado. Em meio ao caudaloso curso dos rios, a fiscalização sobre esse comércio implicaria a adoção de políticas fiscais e de controle social mais enérgicas sobre a comercialização.

O conjunto de decretos e medidas implantadas pelas autoridades interferiria⁸⁰ na vida dos pequenos produtores e comerciantes que atuavam nesse comércio, modificando hábitos, limitando deslocamentos e impedindo o estabelecimento de relações econômicas e sociais.

⁷⁸ APEP, FSPP, Ofícios Diversos Caixa 91: 1843.

⁷⁹ APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 1838.

⁸⁰ Thompson (1998) infere que muitos dos costumes praticados e reconhecidos pela comunidade acabam assumindo qualidades legais, como um direito reconhecido pelos seus pares. Tanto que, quando na Inglaterra do século XVIII os patrícios tentaram interferir nas práticas de mercado e no tempo de trabalho dos plebeus, estes se opuseram, visto que essas práticas de mercado capitalistas feriam os seus costumes.

Diariamente, as pessoas utilizavam-se das canoas⁸¹ para negociarem nos rios as mercadorias para o seu abastecimento, da mesma forma que negociavam com regatões os produtos cultivados em suas pequenas roças e coletados na floresta; ou mesmo o fruto do contrabando de gêneros alimentícios - carne-verde, farinha, arroz, feijão, milho e mandioca.

A respeito das trocas comerciais, Bates (1979: 114) narra um encontro que teve, quando estava entre Pará e Amazonas, com um negro livre chamado Lima, proprietário de uma pequena canoa. Acompanhado de sua mulher, Lima descia o rio rumo à Santarém com a finalidade de trocar “a sua produção de fumo por mercadorias européias. A canoa era comprida e rasa, e estava tão carregada que sua borda quase chegava ao nível da água”. Avé-Lallemant (1980: 65), em sua viagem no vapor “Marajó”, tratou desse pequeno comércio: em Breves observou o trabalho de Dona Maria, uma índia que morava no canal Tajapurú, que viajava “sozinha numa canoa, um grande negócio com artigos que recebe do Pará. Rema só, por todos os pequenos igarapés, para vender seus artigos ou trocá-los, e deve ter junto a si uma fortuna”.

A vasta comunicação fluvial permitia esse livre trânsito de mercadorias entre as pequenas vilas e a cidade, os pequenos produtores tinham esse conhecimento e disso faziam proveito para aviar os alimentos que produziam. A maioria das propriedades rurais localizava-se nas margens dos rios, por onde transportavam a sua produção para o mercado⁸² (Kidder, 1979: 174) situado na

⁸¹ Bates observou que os nativos levavam uma “vida semi-aquática”, pois as casas e os pequenos povoados localizavam-se às margens dos rios. Por isso, “a montaria toma ali o lugar do cavalo, do burro ou do camelo de outras regiões. Além de possuir uma ou duas montarias, quase toda família tem uma canoa maior, a que dão o nome de igarité” (1975: 38).

⁸² A relação de regateio e de aviamento concorria conjuntamente com a atividade comercial efetivada sem a permissão da Fazenda Real. Roberto Santos explica o aviamento como modalidade de financiamento, no qual “o negociante sediado em Belém supria de mantimentos a empresa coletora das *drogas do sertão*, para receber em pagamento, ao fim da expedição, o produto físico recolhido”, caracterizado pelo autor como o “embrião” do mecanismo que impulsiona a economia amazônica SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia*. São Paulo, Editora T. A. Queiroz, 1980, p. 156. Para Weinstein (1993: 307), aviamento é o nome dado às mercadorias dos comerciantes (aviador) entregues aos seringueiros (aviado) a crédito ou em troca de borracha. Isso porque havia no aviamento uma moralidade espacial que envolvia as relações entre patrão e freguês. Esta relação de fidelidade e reciprocidade é central para entender essa sociedade que se forja a partir dessas relações de dependência, de laços familiares e afetivos, de créditos, empréstimos e endividamentos, que podiam comprometer até 40% das fortunas construindo “uma intrincada rede de fios ligando os indivíduos por esses laços” (SAMPAIO, 1997: 13). O aviamento era um ponto de união entre segmentos, cujas trocas se realizavam sem a mediação monetária. A atividade econômica da população era mediada pelo escambo ou a troca de produtos produzidos por outros gêneros alimentícios ou para uso doméstico. Portanto, mercadorias se realizam enquanto valor de uso, em que a moeda atua apenas como referência de valor. ARAMBURU, Mikel. “Aviamento, Modernidade e Pós-Modernidade no interior Amazônico”. In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. ANPOCS, n.º 25, ano 9, junho, 1994, pp. 83-99. As mercadorias vendidas à crédito reafirmavam as formas de trapaça e coerção na relação entre seringueiro e negociante e, deste com as casas aviadoras, estes mecanismos de crédito formam os elos da cadeia de endividamento, que nas observações de Fragoso, formam um “mercado cativo” (FRAGOSO, 1998: 176).

orla de Belém, ou para evitar o pagamento de impostos. Conseqüentemente, estes pequenos produtores atracavam em trapiches armados nos quintais das casas ribeirinhas próximas ao cais da cidade.

De fato essa agitação comercial nesses pontos descrita pelo viajante não era fato novo para as autoridades. O próprio Souza Franco (1839: 12), em 1839, chamou a atenção para essa atividade em seu relatório, no qual sugeriu a edificação de um cais para abrir uma nova rua na marinha da cidade para conseguir assim pôr “dique aos excessivos extravios de direitos” comuns nessa área. Além de “aformozear a cidade”, a importância da obra era proibir a:

“edificação de pequenas cazinhas, que por indiscupavel desleixo se tem consentido levantar nas marinhas da mesma (...). Com ella se diminue o extravio dos direitos públicos, difficil de obstar agora com tantas cazas cujos quintaes e cercados entrão pelo rio dentro, e dão segura guarida aos contrabandistas; e se só $\frac{1}{4}$ da perda de direitos for com ella evitado, teremos cada anno cerca de 20 contos de reis ganhos”.

Com isto, leis que pudessem coibir qualquer forma de negociação de gêneros e produtos que não passassem pelo Fisco foram, de alguma forma, executadas ou oficiadas entre as autoridades, visando controlar a comunicação que havia entre as casas da rua do Norte⁸³ e o mar, diante as denúncias da ocorrência de tais atividades comerciais.

Em 1843, o Presidente da Província, Manoel Paranhos da Silva Vellozo (PARÁ, 1843: 63), ao apresentar o déficit na receita provincial para o ano financeiro de 1843 e 1844, justificava-se com o argumento de que era constante o

“grande extravio de direitos, e he também certo que he difficilimo evitar o contrabando pela circumstancia de que passando o Rio pelos fundos de muitas cazas, e penetrando nos quintaes nas enchentes da maré, ali e a abrigo dos cercados e portões dos mesmos quintaes descarregão as embarcações os generos sem pagarem os competentes direitos” remediados apenas com a construção do cais da Marinha”.

Afirmando ser uma vantagem para a província a facilidade de suas comunicações fluviais, Kidder (1979: 171) enfatizou que na orla da cidade o movimento interno da “rua que corre em paralelo ao rio liga diversos pontos de desembarque (...) onde se transaciona quase todo o

⁸³ Atual Siqueira Mendes (Beltrão, 1997).

comércio local”. Mas como reter essa prática ilícita se cada quintal das casas à margem do rio servia como um porto?

Neste caso, refere-se a Lei de número 183 de 09 de dezembro de 1850. Enquanto na lei o governo estabelecia as disposições para o ano financeiro de Janeiro a Dezembro de 1851, na qual o artigo 14 autoriza, no §1º,

“a dar, a bem da fiscalização das rendas provinciaes, o necessario regulamento, estabelecendo providencias que vedem, que tenham communicação para o mar, as cazas que nos fundos para o mesmo mar tem cercas, portas, estivas, varandas onde não seja possível fazer-se a devida fiscalização e possão, nas horas de maré, encostar canôa, e fazer descarga” (APEP; CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850).

Em diferentes casos, os quintais das casas ribeirinhas constituíam um pequeno entreposto comercial dos mais visados para abastecer a população com gêneros alimentícios, difíceis de serem comercializados em algumas épocas do ano pela Fazenda Real. João Antonio de Miranda (1840: 98) reclama a falta de arrecadação das rendas, pois os coletores não prestam conta do que arrecadam e as pessoas não costumam encaminhar-se à Coletoria para pagar seus impostos de legados e heranças. Porém, o Presidente alerta, principalmente, para os extravios “provenientes em grande parte da facilidade, com que pelos quintaes, que deitão para o Rio, se introduzem nas enchentes as canoas carregadas de generos sujeitos ao imposto, e de que por este estratagem se salvão”.

A saída esperada para coibir esta prática seria a construção de um cais até o Forte do Castelo, onde seria “uma salvaguarda maravilhosa para a fiscalização dos direitos Nacionaes, ou Provinciaes”. Essa prática dificilmente seria controlada apenas com a construção de um cais, visto que as negociações com essas embarcações ocorriam sem rédeas próximas ao prédio da Coletoria,⁸⁴ sem haver controle. Em 21 de julho de 1854 o Presidente da Província, por meio de ofício, aprovava, no prazo de um mês a contar desta data, a demolição

“das cercas, portas, estivas, varandas e pontilhões que estabeleçam a communicação entre essas cazas e o mar, na certeza de que, findo este prazo, serão dadas as necessarias providencias para que seja *vedada* essa

⁸⁴ Atualmente, onde se localiza o Solar da Beira, na Castilhos França.

comunicação á custa d'aquelles proprietários ou moradores que tiverem deixado de assim o fazer” (APEP; CLPGP, Tomo XVI, Parte 2ª, 1854).

Com o mesmo teor desse ofício foi aprovado um artigo no Código de Postura da Câmara Municipal de Cametá, sob a justificativa de “aformoseamento da dita cidade, e da fiscalização da rendas geraes”; no entanto, não consta se houve a devida aplicação e controle sobre essas casas (APEP; CLPGP, Tomo XVI, Parte 2ª, 1854). Este comércio, em momentos alternados, passou, também a prover a população das vilas distantes e da cidade de Belém com gêneros alimentícios que a Real Fazenda alegava estar em falta. Essas trocas comerciais eram sempre descritas pelas autoridades como “contrabando”, despertando o maior empenho das autoridades para perseguí-los. Aos que fossem encontrados praticando o extravio de mercadorias e de direitos incorriam em multa de 100\$000 a 300\$000 reis na 1ª vez, em caso de reincidência pagariam de 300\$000 a 500\$000 reis. O dinheiro arrecadado com a multa seria destinado à Câmaras Municipais para o pagamento de obras públicas, e a outra metade para os denunciantes ou apreensores (APEP, CLPGP, Tomo XIII, Parte 1ª, 1851).

No entanto, em certos lugares, a comercialização entre regatões e pequenos produtores em quintais ou portos sem fiscalização tornava-se uma “porta franca para o contrabando especialmente de noite, occasião em que se desembarcão generos extraviados aos [direitos] com tanto escandalo”. Esta denúncia foi feita pelo Coletor da Rendas, que no curto período desempenhando este cargo ainda não tinha conseguido “huma arroba de carne secca vendo-se no [entanto] as tabernas sortidas deste genero não podendo atalhar estes e outros abuzos em danno dos interesses da Fazenda Publica”. Para tentar evitar esses desvios se dignava em pedir ao comandante “uma patrulha para ser empregada privativamente na vigilância da marinha para toda anoute, a qual não deve consintir desembarque algum de embarcação mesmo da habitaçoens”, sendo este o único meio para “melhor zelar e fiscalizar ao direito públicos”.⁸⁵ Para a fiscalização da Alfândega foi entregue uma embarcação para a ronda mercante pelos rios, “abordo devem hir dois ou mais guardas, um dos quaes deve ser o Commandante, e uma tripulação”.⁸⁶

Uma contra-ação foi proposta para melhorar a arrecadação dos impostos e fiscalizar essas práticas ilícitas para os cofres das rendas provinciais. Já que outras despesas seriam feitas para fiscalizar os gêneros sujeitos aos impostos, os coletores deveriam, também, se ater em suas

⁸⁵ APEP, FSPP, Códice 1113: 11.01.1840.

⁸⁶ APEP, FSPP, Ofício Caixa 76: 03.02.1841.

atividades nos portos da Coletoria. Em ofício de 28 de junho de 1844, constava que esses direitos provinciais eram:

“subtrahidos, desembarcando-se os generos a elles sujeitos accultamente pelos fundos das cazas da Rua do Norte, e outras que dão sobre o Rio, (...) autoriso a V. mc. Para fazer a despeza com a compra da Igarité (...), e com o costeio da mesma, dando V. mc., em execução (...) todas as ordens, e instruções adequadas á repartição competente para que esta providencia surta o effeito desejado e que se tem em vista, e não venha, sem que della resulte proveito, augmentar mais a despesa por descuido, omissão, ou relaxação da pessoa, ou pessoas, a quem tiver de ser incubida esta importante diligencia de evitar extravios” (APEP; CLPGP, Tomo VII, Parte 2^a, 1844).

Difícilmente os locais onde fixavam os portos de fiscalização das rendas eram construídos em pontos estratégicos, para efetuar a vistoria das embarcações. As pessoas práticas na navegação cortavam caminhos por canais pouco conhecidos, ou somente em período de cheia das águas, quando alguns rios tornavam-se navegáveis. Assim facilitavam-se os desvios da canoa, das mercadorias, dos direitos provinciais e de pessoas. Em um documento pode-se destacar essa mobilidade do comércio clandestino, no qual oficia Joaquim Ângelo Gonçalves que:

“na ponta de Magoari em hum igarapé por nome o Bebedouro da Glória, huma das Fazendas do Coronel Luis Antonio Gonçalves, foi prisioneiro huma canoa de hum marinheiro por nome José da Rocha, que as vezes persiste nesta cidade e o mais tempo pela Vigia, na cuja canoa achou-se hum escravo do casal do Ten. Cel. José Francisco, que a mais de hum anno andava aozente, e cujo se acha prezo, e igualmente hum indio por nome João Teles que vinha servindo de peluto ao dito Rocha, e como o dito sentio que o hião prizionar meteusse imediatamente pelo tabocaes, e como são matos muito cheios de espinhos teve tempo de se esconder, e só poderão sigorar os dois asima dittos e a canoa, treze alqueires de sal, seis de farinha, vinte e duas varas de panno de algodão, duas parroleiras, huma vazia, e outra com aguardente de cana, e huma corda de laçar gado que tudo fica em meu poder”⁸⁷.

Nota-se que os gêneros encontrados na canoa estavam sujeitos ao imposto. Pela quantidade recolhida, não poderiam ser apenas para a subsistência: por mais que o sal fosse utilizado como artigo para a subsistência local, era grande a demanda para a salga do pescado e

⁸⁷APEP, FSPP, Códice 783: 13.11.1824.

para a conserva de alimentos.⁸⁸ Não se descarta a possibilidade dessa mercadoria ser contrabandeada ou mesmo aviada nas casas de venda e tabernas das regiões próximas à cidade ou mesmo na Ponte de Pedra, que, segundo o presidente Jerônimo Coelho, era o principal porto de desembarque e para onde “affluem todas as canoas que trazem gêneros à venda” (PARÁ, 1847: 84).

Para que se efetuar a fiscalização e o pagamento de impostos, a Coletoria deveria impelir os negociantes que comparecessem ao prédio da repartição para lançar suas licenças, pois não havia um número suficiente de empregados que pudessem visitar as casas de venda para fazer a cobrança. O presidente Jerônimo Coelho reclamava sobre a despesa que o governo tinha com essas repartições encarregadas na arrecadação fiscal e contabilidade do erário, pois o Tesouro Público (contabilidade) e a Recebedoria (arrecadação) apresentavam um crescente quadro de despesas, pelos seguintes motivos: excessivo número de empregados (30 em ambas) e inexistência de melhoramento na fiscalização. Apresentava como proposta a redução indispensável “na profusão dos empregos desnecessários”, responsáveis pela absorção quase total das rendas que arrecadavam, insuficientes para a despesa com o pagamento de funcionários. Assim, retardavam-se o início e a conclusão de diversas obras públicas e de melhoramento dos portos pela irrisória quantia que restava (PARÁ, 1848: 6-8).

As coletorias estabelecidas na província oscilavam entre 64 e 68, as comarcas estavam distribuídas na seguinte forma: 25 na Capital, 6 em Macapá, 4 em Cametá, 4 em Bragança, 7 em Santarém, e 18 no Rio Negro (ver mapa sobre a relação das Coletorias no Pará a página 72). Mas nem todas as Coletorias contribuía para as rendas provinciais, em muitas não havia a prestação de contas em tempo hábil. Soma-se a isso outros dois problemas que concorriam entre si: havia a dificuldade de transporte para se chegar em algumas Coletorias, o que “inutilizava a inspeção fiscal”, e, em função dessa distancia, nem todas as repartições tinham empregados para ocupar o cargo de coletor ou agente fiscal, principalmente na comarca do Rio Negro, onde seis das Coletorias estavam vagas e apenas quatro apresentavam o rendimento - em outras “nem há quem queira aceitar o encargo de Collector” (PARÁ, 1848: 12).

⁸⁸ OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes. *A Construção Inacabada: a economia brasileira, 1822-1860*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001, p. 34.

Tavares Bastos (1975: 41-42) compartilhou dessa proposta ao notar que nessas repartições de arrecadação fiscal se oneravam mais os cofres públicos do que traziam rendimentos para a receita. Analisando o quadro da economia em 1863, argumentou sobre as providências que deveriam ser adotadas pelas autoridades para melhorar a arrecadação fiscal, caso a livre navegação do Amazonas fosse concretizada. Destacou a adoção de medidas fiscais e de uma política fluvial como “condições preliminares”. Defendeu também a fundação de postos militares nas áreas de fronteira, afirmando que haver necessidade de fortalezas, que poderiam ser dispensadas, pois a garantia da defesa e fiscalização ocorreria se houvesse o envio de dois ou três vapores ligeiros, “de uma construção especial, acomodados ao respectivo serviço, destinados às explorações, à política fiscal, à garantia da administração” e que ouvissem ao aviso de um telégrafo que ligaria o Pará à Macapá⁸⁹ (TAVARES BASTOS, 1975: 41).

Tenreiro Aranha, ciente da importância de controlar o comércio e fiscalizar a circulação de embarcações naquelas áreas, sugeria que:

“para sustentar se em todos os nossos rios é necessário e conveniente são os cruzeiros dentro dos rios navegáveis, ao menos no Rio Grande e Amazonas (...) outras medidas, como ia dizendo ainda são preciosas (...) uma é a fiscalização sobre o contrabando que podem fazer os estrangeiros das nações vizinhas (...) lá teve ocasião de conhecer a facilidade com que os estrangeiros podem introduzir os seus contrabandos. Não digo tanto pelo rio Negro, por onde as [sic] embarcação, mas pelo Solimões até a Villa de Ega, e descendo a fronteira de Tabatinga, por isso é que digo que o cruzeiro com vapores ali é preciso e estes barcos podem também servir para transporte e para a rebocagens, e assim animar navegação e o commercio” (*Treze de Maio*, n.º 848: 01.11.1848).

Nesse discurso, o deputado Tenreiro Aranha destacava a questão do contrabando fora das fronteiras nacionais. Todavia, por circularem pelas regiões de Tabatinga e Ega, essas

⁸⁹ Com base do quadro de Coletorias apresentado pelo presidente Jerônimo Coelho, Tavares Bastos elaborou uma relação dos fortes existentes, onde poderiam fixar pontos de fiscalização mais precisos para a arrecadação fiscal, sem onerar os cofres com novas instalações e empregados. Os pontos seriam: 1º- a Boca Meridional: a única permitida para o comércio, onde estava o forte da cidade do Pará, “que domina o porto”; 2º a Boca Setentrional: “a verdadeira entrada para o Amazonas”, onde o governo fundou Macapá e a fortaleza em boa localização, por ser o “caminho mais curto para as povoações do interior”. Porém, esse ponto tornava-se completamente inúteis para perseguir uma embarcação que conheça a topografia da área; 3º em Óbidos, oeste do Pará, onde existia um canal navegável e ao sul deste, separado por uma ilha, havia outro canal pequeno por onde passavam apenas igarités, sendo que nas enchentes do rio havia o trânsito de embarcações maiores, mas que ficavam fora do raio de alcance do mesmo forte. O que seria resolvido após a instalação de uma bateria e; 4º Tabatinga, fronteira com o Peru: não havia forte nem condições para dominar o canal. (TAVARES BASTOS, 1975: 41-75).

embarcações precisavam ser controladas e fiscalizadas. Embora Tenreiro Aranha manifestasse opinião favorável à livre navegação, não deixava de apresentar a necessidade de haver um controle sobre os rios para que o contrabando não interferisse na política de “animar a navegação”, por isso sugeria o emprego de vapores para efetuar a fiscalização sobre as embarcações.

Nesse quadro de reflorescimento comercial, observa-se que o governo e comerciantes estão agenciado as modificações necessárias para a exploração comercial em toda a província. A interferência política na organização da economia e da sociedade está associada ao momento de modernização dos meios de transporte, como será discutido no capítulo quarto. No entanto, o controle sobre o comércio clandestino ainda pautava as discussões para essa modernização, para obstar práticas comerciais ilícitas entre as vilas e as outras províncias. As embarcações e canoas de regateio deveriam passar por um ordenamento para que houvesse o controle sobre a circulação das mercadorias.

3. O Circuito do comércio clandestino

Freqüentemente, as autoridades informavam sobre a existência de comércio clandestino na Amazônia, fato que igualmente não passou despercebido nos relatos deixados pelos viajantes que estiveram na província em períodos alternados. Encontram-se referências sobre esse comércio nos ofícios trocados entre presidentes da Província e os comandos militares, além das inúmeras referências feitas às expedições para “bater” e destruir quilombos e/ou indicando a captura dos escravos fugidos e soldados desertores; havia também os avisos para controlar e acabar com o “comércio clandestino” realizado pelos regatões, atividade que ocorria nas áreas onde as autoridades dificilmente tinham livre acesso. A Recebedoria denominava “regatão” ao comércio realizado por comerciantes itinerantes não registrados pelo Fisco, e que negociavam seus produtos em pequenas canoas ou em outros tipos de embarcações pelos rios da Amazônia, abastecendo-as nos portos de Belém e vendendo suas mercadorias em diversas localidades.

Antonio Baena (1839: 212) escreveu observações sobre o comércio interno, nas quais pontuava a existência do comércio de regateio que se atinha nos rios próximos à cidade, de forma diferente da denominação formulada pela Recebedoria. Baena frisava que por aqueles rios giravam “alguns homens em pequenas canoas, que andão de Roça em Roça a vender os gêneros manufacturados para o consumo popular, e os mais necessários nos usos da vida. A estes homens dão o nome de regatão”. Nesse sentido, o regatão aparece como uma modalidade de mercador itinerante, que atua na circulação e distribuição de mercadorias no interior da província. Porém, Baena não se furta em detalhar sobre essa modalidade de comércio, muito freqüente da região, à vista de:

“quase todo o commercio do Sertão he erradio: os traficantes não fazem assento estável nas villas com o intuito de ali effetuarem as operações da sua industria⁹⁰ comercial, esperando que os lavradores conduzão os seus effeitos rurais: pelo contrario eles se reduzem a manter uma canoa tripulada de índios para girar os Sítios dos Lavradores, cuja maioria menos instruída está sempre exposta às fraudes mercantis, mais ainda furtivamente com os seus escravos, vendendo-lhes água-ardente, pela qual

⁹⁰ Geraldo de Oliveira (2001: 10) especifica que, por todo o século XIX, o termo “indústria”, por vezes, tinha sentidos muito amplos podendo significar “indústria oficial, manufatureira, fabril, agrícola e até comercial”. Assim, quando atribuíam o termo “Indústria Nacional” para discutir sobre a economia, fazia referência ao “crescimento articulado da agricultura, das ‘artes e manufaturas’ e dos meios de comunicação”.

elles tanto anhelão, e para a possuir não hesitão em roubar a seu senhor produtos do trabalho agrário”.

Vianna Moog afirma que os sírios se especializaram em tirar proveito do caboclo e dificilmente seriam pegos pelos agentes do fisco, isso porque o regatão viajava por todo o interior da província “abastecido de toda a sorte de mercadorias, assim de fazendas e miudezas como de ferragens e missangas, bebidas, quinino, conservas e cereais, nas praças de Belém, de Manaus ou de Itacoatiara, não há rio, lago, ou Paraná por onde não se aventure o regatão”.⁹¹

A reclamação para o abastecimento dos estabelecimentos comerciais da capital geralmente se pautava na pouca regularidade na entrega e nas condições em que chegavam os alimentos. Mas o problema consistia não só na insuficiência da oferta e na qualidade das mercadorias que se apresentavam para a venda, como também o preço ao qual a “classe pobre” não tinha como pagar. Isso se justificava, segundo o presidente Fausto de Aguiar, pelo fornecimento realizado por comerciantes que “sem obrigações convenientemente definidas, não consultam, quase todos, outra razão senão a de seus interesses”, o que diante da falta de acesso obrigava a população a procurar outra fonte de abastecimento, possivelmente as mercadorias do regatão.⁹²

As práticas comerciais fraudulentas apregoadas pelos regatões eram “tudo o que a elite tradicional detestava na comunidade mercantil, em contraste com os comerciantes mais ricos de Belém, cujos sólidos vínculos financeiros e sociais lhes permitiam obter uma fidalguia” (WEINSTEIN, 1993: 69). Todavia, dificilmente encontravam-se na cidade de Belém casas aviadoras que não empregassem canoas de regateio para o negócio nos altos rios.

Em 1842, duas embarcações pertencentes a Guimaraens & Tapajóz transportaram mercadorias da cidade de Belém para negociarem no porto de Santarém. Porém, foi solicitado que o pagamento da tonelagem transportada nas duas embarcações fosse efetuado não na capital, mas sim em Santarém. O presidente Souza Franco entendeu essa solicitação como uma *concessão* para aqueles negociantes, visto que:

⁹¹ MOOG, Vianna. *O ciclo do ouro negro: impressões da Amazônia*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1975, p. 80.

⁹² PARA (Província). Presidente (AGUIAR) Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Gram-Pará Exmo Snr. Dr. Fausto Augusto de Aguiar, na abertura da II Sessão Ordinária da Sétima Legislatura da Assembleia Provincial, no dia 15 de agosto de 1851. Para. Typ. Santos & Filhos, 1851, p. 26.

“todas as canoas, e barcos dos Districtos cujos direitos se arrematar, devem pagar nesta cidade os direitos se não apresentarem documento de terem feito no Districto, cujas rendas forão arrematadas, ou de que as canoas são de propriedade incontestável de pessoas nelle moradoras” (APEP; CLPGP, Tomo V, Parte 2ª, 1842).

Houve a *concessão* para a empresa Guimarães & Tapajós. O inspetor ficava ciente da licença, mas como notado anteriormente, exigia ao encarregado da embarcação a apresentação de manifesto listando as mercadorias transportadas antes de chegarem ao seu porto de destino. O que impedia essas canoas de serem ilícitas, já que não efetuaram as disposições que regem o regulamento fiscal, circulando livre e autonomamente?

Algumas canoas pertenciam a grandes firmas aviadoras de Belém, que se valiam de sua influência política para proteger a atuação de intermediários no lucrativo comércio. Weinstein (1993: 70) afirma que em 1877, quando o distrito de Breves tentou taxar o imposto em 150 mil-réis sobre as canoas de regateio e todos os barracões situados fora dos limites da cidade, as companhias de casas aviadoras enviaram petições à Câmara de Comércio de Belém, o que demonstra a ligação de regatões e tradicionais casas aviadoras localizadas na cidade de Belém, como Costa Tavares & Dias, M. J. Pereira & Cia e Silva Coimbra & Cia.

Embora comerciantes estabelecidos e regatões garantissem o abastecimento⁹³ da população, somente os primeiros foram considerados pelos políticos como capazes de promover essa ‘comunidade mercantil’ que simbolizava o progresso e a civilização da província. Contrário ao tráfico dos regatões, o inspetor João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha utilizava-se de comparações com o “mundo civilizado” para criticá-los, alegando que não havia referência a respeito desse tipo de comércio em países civilizados e que somente a pessoas com “certas habilidades se pode dar essa faculdade”, de acordo com o código marítimo de 31/07/1854 (PARÁ, 1854).

A propósito da lei nº 182 de 1850, que proibia o comércio de regatão nos rios da província, o Presidente da Província José Joaquim da Cunha, em sua exposição sobre a Legislação Provincial, questionava-a da seguinte forma:

⁹³ Nesse sentido, “abastecer significa suprir ou prover uma população dos gêneros necessários ou complementares a sua reprodução. As condições e formas de suprimento estão relacionadas com a base material de produção, as relações de troca e a organização de instituições políticas” (Ravena, 1996: 29).

“A ley que prohibiu o commercio dos Regatões exercido em geral por homens de fortuna estreita e de consciência larga tem sido illudida em algumas partes, acabou com o rendimento das licenças, que se lhas concedia, e privou de certos recursos a muitos indivíduos, que habitando a grandes distancias das povoações, são obrigados a ir a estas para venderem e comprarem o que lhes é necessário com mais despesa, incomodo, risco de vida, abandono de suas famílias ou pelo menos perda de tempo. Parece-me por tanto que este commercio não deve ser prohibido, mas sim regularizado, cassando-se as licenças em caso de abuso” (PARÁ, 1853: 18).

O comércio realizado pelos regatões não era criticado pelos políticos interessados em dinamizar a economia da região por sua função de abastecer as vilas distantes, pelo contrário. Tavares Bastos (1975) defendia a adoção do livre comércio por encurtar distâncias entre as pessoas que moravam em paragens muito afastadas e tinham que se deslocar até os centros urbanos para comercializar seus produtos. O deslocamento do pequeno produtor significava um prejuízo a mais, de maneira que o tempo gasto por ele era encurtado pelo regatão, e assim o pequeno produtor poderia se dedicar mais ao trabalho.

A crítica de Tavares Bastos ao comércio de regateio centrava-se na falta de tributos que ele deixava de pagar aos cofres públicos e os impostos não recolhidos referentes às canoas de regateio. Esse agente, para obter lucros, causava “embaraços” à liberdade comercial devido às espoliações a que, juntamente com os pequenos comerciantes, submetia aos índios. No entanto, para resolver este empecilho recomendava a extinção das taxas e impostos aviltantes que recaíam sobre regatões, porque pouco rendiam aos cofres das Províncias e não compensavam o trabalho gasto para cobrar e fiscalizá-lo.

Weinstein afirma que os funcionários do governo criticavam este comércio pelas vantagens que os regatões tinham sobre os grandes seringalistas ou comerciantes estabelecidos, levando mercadorias aos mais distantes pontos dos seringais e “vendendo por 20 o que vale 5 e por 5 o que vale 20”. A elite tradicional valia-se de represálias políticas para assegurar a sua posição na freguesia. O principal problema entre comerciantes estabelecidos e regatões consistia na ameaça que estes impunham ao monopólio dos grandes comerciantes (WEINSTEIN, 1993). A proteção comercial requerida pela elite comercial estava muito mais no *quantum* arrecadado nas diversas transações comerciais efetuadas entre o regatão e os pequenos produtores que pelo volume comercializado.

Couto de Magalhães (PARÁ, 1864: 13), presidente da província, defendeu como medida para conter essas reclamações e abusos, a liberação das taxas impostas ao comércio de regatão que se lançavam a aviar mercadorias nos seringais. Seu intuito era acabar com o monopólio dos regatões:

“entendo que o melhor meio de diminuir os males produzidos pelo comercio de regatão será o de facilita-lo completamente, permitindo a entrada pelos rios, e fazendo cessar o imposto, quase proibitivo e pesado que eles pagam, [pois] desde que existem pesados impostos sobre esse comércio; desde que os homens que vão para os seringais têm necessidade de comerciar com alguém, quem é que se anima a acompanhá-los? Unicamente essa classe de homens ousados, que pouco tendo a perder, fiam-se em sua nula posição social, atirando-se a tudo, porque tudo se lhes convertera em lucro”.

Para Goulart (1968: 137) pouco importava a contribuição que o pagamento das taxas e impostos conferidos ao comércio de regatão traria para os cofres provinciais, pois o que se objetivava, de fato, era “criar-lhes dificuldades com o intuito de desencorajá-los a continuar naquele tipo de comércio”, porque o seu trato impedia as tentativas de civilização aos indígenas e favorecia o contrabando. Por mais que os funcionários do Tesouro Público repreendessem o trânsito contínuo dessas canoas, dificilmente pode-se encontrar em suas correspondências a eliminação completa desse comércio.⁹⁴

Apesar de justificar que o comércio realizado pelo regatão não só podia se considerar imoral, como contrário à civilização, o próprio inspetor do Tesouro Público, João Baptista de Tenreiro Aranha, afirmou em relação à lei provincial nº 182 de 1850, que proibia o tráfico dos regatões, que, por um lado, a lei podia ser considerada:

“nociva ao giro do commercio e até contraria a liberdade garantida pela Constituição do Império, mas de outra parte em contrário se demonstra (...) a restricção de que senão opponha aos interesses publicos, e que o commercio licito, que se faz nos povoados, é o primeiro a reclamar a conveniência d’aquela medida, porque taes vehiculos, em vez de civilização, vão levar ao seio das famílias inermes e isoladas, pelos sítios do interior, a pratica de fraude e immoralidade, com que fazem jazer incommunicaveis imbuindo-lhes terrores, para que tenham as relações e os

⁹⁴ Na província do Amazonas, quando votaram pela eliminação do comércio de regateio, logo em seguida a disposição foi revogada, diante da necessidade da população se deslocar para outras vilas e transportar e comerciar a sua produção (GOULART, 1968: 52).

efeitos do commercio nos povoados, a seu contento e a melhor mercado” (CUNHA, 1854: 54).

O presidente Antonio Coelho de Sá e Albuquerque (1860: 32) via a espoliação que o regatão submetia o indígena como um “obstáculo” à civilização. O comércio desenvolvido por essa “nuvem de indivíduos” nas tribos e malocas era “escandaloso, ou antes, criminoso”. Justificava-se afirmando que esse comércio

“consiste quase sempre na permuta de agoardente e de objectos de insignificante valor por objectos de grande preço fabricados ou colhidos pelos índios (...) é sempre a permuta de 1 por 50. Os regatões mantendo com os índios estas relações commerciaes, com as quaes muitas vezes se tornão ricos dentro de pouco tempo, tem o maior interesse na existência d’esse monopólio, e para que elle nunca desapareça, procurão por todos os meios estabelecer pontos de antipatilha e de separação entre essas indígenas criaturas e as autoridades publicas ou cidadãos particulares residentes nos povoados”.

No relatório apresentado à Assembléia da Província, Francisco Carlos de Araújo Brusque (1862: 13) indignava-se ao sustentar que “a vontade do regatão é a lei”. A relação comercial entre os regatões e os índios foi apresentada com indignação pelo presidente, afirmando que os regatões “para logo os destina à colheita do Óleo, da Castanha, à extração da salsa e de outros produtos naturais; e quando passados 3 ou 4 mezes de ardio trabalho, regressa ao gremio da aldeia, elle lhes faz a conta de modo que o misero índio lhe fica devendo ainda”. Na conformidade do que foi confidenciado ao presidente por um índio, a permuta de mercadorias ocorria assim:

“No Gurupi um corte de calças de algodão ordinário, que custa nesta cidade de mil réis, é dado ao índio em troca de um pote de óleo de Cupahyba que contem de 1 canada e meia a 2 canadas, e que vale por conseguinte neste mercado 20\$000.

Uma arma de fogo ordinária no valor de 5\$000 réis é dada em troco de 3 potes de óleo.

Um barril de pólvora que custa 17\$000 réis e o equivalente de 8 potes de óleo, que valem 160\$000”.

No entanto, o próprio Araújo Brusque descreve que essa relação entre regatão e indígenas não se resume apenas à coerção, exploração comercial e passividade dos índios diante das trocas de mercadorias. Há outros aspectos envolvidos na crítica da “exploração” dos indígenas pelos regatões que precisam ser apontados, já que as autoridades não a faziam sem defender interesses

próprios. Os índios eram mão-de-obra também, o que tornava o contato necessário para viabilizar os projetos de civilização e as atividades econômicas na Amazônia. No entanto, o contato estabelecido pelos regatões com os indígenas não efetivava essa função, atendendo apenas aos interesses comerciais de comerciantes e indígenas. Segundo Sampaio (1997: 118), os discursos das autoridades revelam ambigüidades: “ao mesmo tempo em que defendem a necessidade de suprimir mecanismos cerceadores da liberdade de trabalho, reeditam práticas de tipo colonial”. No caso em questão, o comércio de regatão era visto pelas autoridades como cerceador da liberdade dos índios; no entanto, o Estado não deixou de adotar práticas que ocasionavam essa mesma consequência, como o recrutamento forçado de indígenas para os Corpos de Trabalhadores e para as tropas militares. Sobre isso, Wallace (1979: 41) escreveu que “os índios que desciam os rios trazendo seus produtos eram agarrados à força e obrigados a servir como soldados. Dava-se a isso o nome de ‘alistamento voluntário’, e tal estado de coisas durava há já alguns anos”. O que resultava na redução do comércio provincial, pois “o medo fazia com que os nativos evitassem descer até a cidade do Pará”. Além disso, os produtos coletados nas florestas tinham valor no mercado, porém ficavam sob o monopólio dos regatões, o que alijava os comerciantes legais do acesso a esses gêneros e da participação nos lucros.

Havia também a defesa de interesses mútuos das partes envolvidas, além de situações de conflito. Segundo o relato de Araújo Brusque, em outubro daquele ano, a aldeia de Traquateua foi cenário das “desavenças entre os índios e os regatões”, depois que dois negociantes seduziram e levaram para a sua companhia a mulher e dois índios, sendo que “Francisco Pacholo não quis entregar a mulher de Joaquim Pocú, que estava trabalhando com elle”. Após as “provocações, ameaças e alguns espancamentos” os índios se reuniram e mataram nove pessoas, entre elas os negociantes e sua equipagem (PARÁ, 1862: 14). No caso das trocas entre índios e regatões, deve-se levar em consideração que ambas as partes poderiam auferir ganhos e, quando isso não acontecia e se quebrava o acordo, havia o conflito.

Com esses argumentos a elite comercial foi favorecida com o controle do comércio, subvenções e créditos para as suas atividades. Esta elite reveste-se de competência e poder para discutir e delimitar a atuação do regatão nessa nova estrutura comercial. Em condição subordinada, os regatões serviriam como pequenas cadeias de ligação para aumentar o grande comércio da província paraense.

3.1- As canoas ao “giro” e a circulação de mercadorias:

O comércio clandestino, realizado em canoas ou em pequenas embarcações, cortava o imenso sertão amazônico e atava a sociedade “branca” com os indígenas, escravos e quilombolas. Além disso, mantinha teias de solidariedade, de dependência e de comércio com pequenos produtores, soldados desertores e escravos fugitivos, burlava as ações do fisco e das rendas públicas, evitando atracar suas canoas em portos fiscalizados. Eram justamente nesses portos que se adotaram algumas formas de controle para obstar as ações dos sujeitos envolvidos no comércio clandestino, porém não faltaram ofícios e relatos inteirando as autoridades sobre a existência de contrabando, seja na frontaria da cidade, seja nos portos do interior.

As embarcações atracavam nos trapiches e, lá mesmo, comercializavam os produtos originários dos altos rios, o que se tornou um cenário corriqueiro na orla da cidade. Porém, às embarcações que atracassem nos portos sem despacho recaia a apreensão⁹⁵ das mercadorias existentes na canoa. Ação que o administrador da Coletoria relatou ao presidente da província “sobre a apreensão feita em 17 e ½ Paneiros de Farinha, e humas quarta de Feijão que desembarcaram sem despacho e pagamento de direito, e bem assim do restante que estava a bordo da Canoa para ter o mesmo destino”.⁹⁶ Na noite do dia 22 de abril, o coletor das rendas da vila de Santarém apreendeu em uma canoa cinco alqueires de farinha, que imediatamente enviou ao Comandante Manoel Muniz Tavares o resultado da apreensão que executou. Segundo o coletor, a canoa pertencia a Joaquim Duarte do Rego e a farinha julga que “pretensão a huma mulher que vinha na ditta Canoa por nome Maria”.⁹⁷ O transporte de farinha nas canoas não significava extravio de direitos, porque este gênero não estava sujeito aos impostos. No entanto, a Câmara da capital determinava que se tomasse “as necessárias medidas para que o desembarque e

⁹⁵ As canoas e produtos apreendidos eram transportados à Coletoria, os infratores ficavam sujeitos à multa que variava entre 100\$000 e 500\$000 réis, destinando-se a metade desse valor para os responsáveis pela apreensão e a outra para as Câmaras Municipais (APEP, CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850).

⁹⁶ APEP, FSPP, Ofícios Caixa 46: 24.01.1838.

⁹⁷ APEP, FSPP, Códice 1113: 24.04.1840. Joaquim Duarte do Rego era um negociante de Cuiabá, que costumava descer o rio Tapajós para aviar mercadorias em Pinhel e Santarém, por onde circulava. Em março do mesmo ano, o comandante de Pinhel ordenava que o dito negociante lhe mandasse o ferreiro Damazo, que se achava engajado em sua canoa, a fim de efetuar o seu recrutamento nos serviços daquele comando (APEP, FSPP, Códice 1114: 27.03.1840).

a venda da farinha que vem ao mercado desta capital se faça nos pontos indicados por lei para a conferencia e desembarque dos gêneros que pagão direito”. Porém, determinava aos fiscais para que, “sem opôr o menor estorvo ao desembarque e venda d’aquêle genero aos consummidores, exijão de seus donos ou conductores uma declaração da quantidade delle que trazem ao mercado, e tomem disso as convenientes notas para lhes serem apresentadas”. Assim, procurava-se obstar a participação de atravessadores, “cuja acção continua em prejuízo da população” (APEP, CLPGP, Tomo XVI, Parte 2ª: Ofício 19.06.1854).

Na viagem para Barcelos, Wallace (1939: 30-31) teve um “aborrecimento”, pois ao atracar no porto as autoridades fiscais lhe exigiram a entrega de uma relação constando todas as mercadorias que eram transportadas em sua canoa, pois deveriam ser taxadas de acordo com a lei, a qual “não permitia que se transportasse coisa alguma pelo rio sem que se pagasse um pequeno imposto”. Quando chegou na Alfândega da Barra do Rio Negro, o viajante efetuou o pagamento da taxa “para cada artigo desembarcado, inclusive as peles de aves, os insetos, os jacarés empalhados, etc! A fiscalização foi tão demorada que já caíra a noite quando o último fardo foi posto no ancoradouro”.

O roubo e o contrabando de mercadorias se efetuavam nas diversas vilas da região, só que existia o local onde era feito o abate e o corte da carne para ser comercializado com os regatões, responsáveis pela distribuição do produto já trabalhado para as tabernas das freguesias e que, por vezes, as autoridades tinham conhecimento do local onde era feita tal atividade. Isso é o que sugere um ofício a respeito do roubo de gado em Joanes:

“os rubos de gados nesta ilha continuam já com o maior escandalo possível, em janeiro do corrente anno foi apreendido por hum mesmo fazendeiro huma igarité grande no rio Tartarugas carregada de carnes secas, e de moura, e trinta e tantos couros, forão entregues a seus donos o que pellos mesmos couros se vio pertencer-lhes, e a igarité inutilizou-se, os aggressores fugirão, e alguns moradores da villa de Vigia, segundo consta. Agora sucede ser encontrado no dia 15 do andante outro roubo em gado da propriedade do coronel Luis Antonio Gonçalves, e d’outros, entrando huma vaca da Fazenda Imperial, perpetrados por escravos fugidos, indios, e athe hum tal Guilherme ingles que por aqui vaga, sendo prezo unicamente hum cafuz escravo, que estava pastorando hum boi, e dous novinhos resto dos que já tinham morto, e conduzido”.⁹⁸

⁹⁸ APEP, FSPP, Códice 765, 22.02.1827. Para a década de 20 há várias referências sobre o mulato Gabriel, escravo do fazendeiro Antonio Joaquim de Barros, que possuía uma guia para a atividade de transportar gado e vendê-lo para as “tabernas” da cidade. No entanto, o mulato Gabriel foi acusado de “comprar gados baratos, e vender caro o que

O roubo de gado na região da ilha do Marajó era bem freqüente. O constante tráfego de embarcações por entre aqueles rios facilitava o contrabando de carne para diversos pontos da província, ampliando o envolvimento de outros segmentos sociais nessa atividade. Uma dessas rotas era pelo rio Tartaruga, muito utilizado para o contrabando de gado e conhecido pelas autoridades e fazendeiros locais. Por isso o constante interesse dos agentes do fisco em controlar os portos existentes naquela área, visando conter esse “escandalo”.

Sobre a fiscalização dos portos para o pagamento de direitos e obstar as práticas ilícitas de contrabando, o administrador da Tesouraria Provincial recomendava ao comandante militar do Marajó “que da sua parte concorra e dê todo o auxilio a prompta arrecadação dos Direitos Nacionaes”. Repetidamente os officios das autoridades militares acusavam a ocorrência de contrabando naquela região, com o objetivo de cobrar “com mais vantagem, e menos complicações, ou embaraços” as rendas nacionais, ordenando ao comandante que,

“como pratico da Ilha, escolha os lugares em que deve permitir-se o embarque do Gado, e o desembarque de quaesquer Generos para de então em diante se declarar objecto de tomadia todo o Gado, que for achado fora das suas Fazendas, chegando a outros lugares proprios para embarque clandestino, e objecto de tomadia todo o Gado embarcado antes das licenças determinadas” (APEP; CLPGP, Tomo I, Parte 2ª, 1838; Oficio 06.08.1838).

Outro detalhe deve ser salientado a propósito desse controle, que também visava guardar a propriedade privada da ação de ladrões de gado e do comércio de contrabando por eles praticados. Em 1839, o português Antonio Gomes d’Oliveira e o austríaco Pedro Recevich foram processados

“pelos crimes de cumplicidade de roubo, e contrabando por terem comprado a José Manoel, Pedro Alexandrino, e Apolinario de Moraes, carnes e couros extraviados dos direitos e roubados, a Francisco Ferreira, e outros a quem assassinarão em uma das Ilhas da Bahia de Marajó (...) o valor provável do danno sofrido pela parte de roubo julgo q. será,

traz”. Além de servir para transportar gado, a guia era usada para facilitar o contrabando de carne e couro pela região.

insolidum, de quinhentos mil reis, e pelos direitos extraviados cinquenta mil reis”.⁹⁹

Das informações do processo consta que o acusado Pedro Recevich era negociante “estabellecido com Lojas de Molhados na Rua da Boa Vista”. O réu José Manoel “vinha a Cidade algumas vezes vender Seringas”, de quem Recevich costumava comprar. O negociante Recevich declarou que comprara de José Manoel 15 arrobas de carne na importância de “trinta e quatro mil e seis centos reis” e “seis couros pelo preço de vinte dois mil e quatro centos reis”.

Já o outro acusado, o negociante português Antonio Gomes de Oliveira, era “estabelecido com Lojas de Bebidas no assougue velho”. Sobre o acusado José Manoel, Antonio Gomes de Oliveira declarou que o conhecia desde o tempo em que ele próprio servia “de Caixeiro de Joaquim da Rocha e Oliveira, por la hir o mesmo José Manoel vender Seringas”. O negociante afirmou em seu depoimento que o acusado lhe vendera 15 arrobas de “Carne secca e cinco couros salgados, pellos quaes generos pagoulhe a quantia de cinquenta e sete e oito centos reis”.

Nesse processo, foram arroladas cinco testemunhas. O lavrador Felipe da Costa Ferreira declarou que José Manoel havia vendido a carne e os couros aos dois acusados, Antonio Gomes de Oliveira e Pedro Recevich, “cuja compra havia feito debaixo de boa fé”. Os acusados perguntaram ao lavrador se considerava José Manoel “pessoa suspeita” para não se realizar negócios comerciais, ao que foi respondido que José Manoel era o “encarregado de uma feitoria de Anastácio José Cardozo” e que o mesmo se achava em condições, “assim como outro qualquer individuo em suas circunstancias, de se querer dedicar ao Comercio de Marajó, de poder negociar em Carnes secas, ainda em maior quantidade”. A segunda testemunha era o negociante português Pedro de Souza Lima, que tinha transações comerciais com os acusados. Em seu depoimento, declarou que teve conhecimento do furto da carga de Francisco Ferreira somente após a prisão de José Manoel, e afirmou que este não lhe parecia suspeito, pois “negociava com a família dos Cardozos”, conforme lhe dissera o próprio Francisco Ferreira, “muito tempo antes de ser assassinado”.¹⁰⁰

O capitão pernambucano Afonso de Albuquerque Mello foi arrolado entre as testemunhas, por ter sido o responsável pela prisão de José Manoel e apreensão da canoa e da carga roubadas.

⁹⁹ APEP, Juízo de Paz da Capital; Processo-Crime em que são réus Pedro Recevich e Antonio Gomes d’Oliveira, aberto em 19.07.1839.

¹⁰⁰ O processo-crime foi aberto para apurar uma denúncia de assassinato do comerciante Francisco Ferreira, porém a acusação não foi comprovada.

O capitão afirmou ter recebido a denúncia do crime pelo negociante José da Silva Maia, que solicitou auxílio para encontrar a canoa de Francisco Ferreira. A canoa estava no Engenho de Domingos Pereira Lima, em Curuçambá. Após a prisão dos acusados e apreensão da carga, “elle testemunha ordenou a elle Maia fosse pagar os Direitos da Carne, e Couros, e elle Português, e Austríaco, restituíssem a elle Maia os gêneros, ou vallor delles, pelo preço corrente”.

Outra testemunha foi o negociante português José da Silva Maia, que aviara a carga da canoa de Francisco Ferreira. José da Silva Maia desconfiou que José Manoel poderia ter cometido alguma “velhacaria” quando soube pela “gente da canoa do Pina” que a canoa que pertencia a Ferreira havia retornado do Marajó conduzida por José Manoel, Pedro Alexandrino e Apolinario de Moraes. Quando Maia falou a Antonio Gomes de Oliveira de sua desconfiança, este o informou que havia comprado de José Manoel 15 arrobas de carne seca e cinco de couros, o que fez aumentar as suas suspeitas. Porém, declarou que até que investigasse a sua desconfiança, “nenhuma suspeita podia haver, porquanto José Manoel he homem livre e claro, e qualquer individuo com pequeno negocio pode conduzir de Marajó maior purção de carnes e couros”. Os acusados perguntaram a José da Silva Maia se havia motivos para suspeitar que a carga comprada era roubada, este declarou que tinha transações comerciais com os acusados e o fato de ter visto os acusados conduzindo “de dia da taberna de Pedro Recevich, junto ao que tem deposito, bem deixa ver, e convencer, que da sua parte não podia haver conhecimento nem suspeitar das fraudes e roubos de José Manoel”.

José Manoel costumava vender produtos para os dois acusados, que eram negociantes e possuíam “lojas de molhados” em Belém, tanto que, quando roubou as mercadorias, foi diretamente oferecer aos dois comerciantes. Infere-se que durante o processo os negociantes, que foram acusados de furto, tentaram apresentar José Manoel como uma pessoa comum e que o fato de ser “homem livre e claro” não o desqualificava para negociar com Antonio Gomes de Oliveira e Pedro Rocevich. Caso contrário, reconhecer a improbidade desses pequenos negociantes seria lançar suspeita sobre a elite mercantil que participava das trocas comerciais que abasteciam suas lojas. Também a partir do depoimento das testemunhas, pode-se perceber essa intrincada rede de relações comerciais tanto na cidade, como no Marajó. Ao final do processo Antonio Gomes de Oliveira e Pedro Rocevich foram acusados por terem comprado carga contrabandeada, já que a carne e o couro foram “extraviados dos Direitos da Nação” e tiveram que pagar multa ao Fisco.

Comunicados sobre esse tipo de relação aparecem com frequência nos ofícios das autoridades. Tanto que, na lei nº 153 de 1848, sobre o Código de Posturas Municipais determinava aos “donos, ou administradores de qualquer casa de venda não consentirão ahi ajuntamento de mais de dois escravos, nem batuques, ou vozerias delles dentro da casa, ou em frente della”. Assim como se proibia o “ajuntamento de pessoas” em cantos, nas ruas, ou travessas “que venderem frutas, aves, peixes ou outro qualquer objeto”, aos infratores de ambos os casos incorreria a multa de mil réis e de dois mil, respectivamente (APEP, CLPGP, Tomo X, Parte 1ª, 1848). O objetivo era conter com mais rigor a expansão desse comércio e até mesmo controlar a população que freqüentava estas casas de venda nas vilas do interior da província, pois, tendo o pequeno comerciante a necessidade de explorar todas as fontes de lucro, geralmente comprava dos ladrões o resultado do furto (FRANCO, 1974: 75).

São freqüentes as informações sobre o roubo de gado na Ilha do Marajó em todo o período colonial e imperial, pois aquelas dilatadas regiões possibilitavam a dispersão das reses. Geralmente, as descrições das autoridades sobre o roubo são feitas nos locais onde os “roubadores de gado” matavam e talhavam as peças, visto que em retalho tornava-se mais fácil o repasse e a sua negociação, aceitando qualquer preço que lhes oferecessem pela mercadoria roubada, pois do gado se aproveitava não só a carne, como o sebo e o couro. Por isso, o Código de Posturas Municipais proibiu que se matasse ou esquarterasse “reses para o consumo público senão em matadouros públicos, onde haverá currais seguros para serem depositados os gados” (APEP, CLPPG, Tomo X, Parte 1ª, 1848).

Fausto Augusto de Aguiar, no relatório dirigido à Assembléia da Província, expressa a necessidade de conter essas ações. Na sua exposição sobre a tranqüilidade pública, apresenta o problema do roubo de gado da Ilha de Marajó, “ocupada quase toda por fazendas de criação”. A medida para conter esses desvios é através da perseguição de “vadios desertores, e escravos fugidos” pelos diversos pontos da ilha, com destacamentos da tropa regular, visto que “vivem internados nas extensas matas da Ilha, donde opportunamente sahem a perpetrar tais furtos” (PARÁ, 1852: 5).

Na fala de Manoel de Frias e Vasconcellos, presidente da província, registra-se uma observação sobre a facilidade e rapidez com que ainda ocorre o furto de gado na Ilha do Marajó. Essa autoridade afirmava que o roubo acontecia da mesma forma como se dava a condução, exportação e venda, sendo essa prática “um officio cômodo”. Além dessa prática, descobriu outra

mais “lamentável”: “os roubadores de gado não existem somente em Marajó, mas também nos barcos de condução, em vários pontos do extremo litoral da Província, e até n’este porto, em uma ou outra casa da capital!” (PARÁ, 1859: 7).

Portos de madeira às margens dos rios se confundiam com a paisagem da região. Por isso que, após 1836, a política alfandegária se volta para a infra-estrutura dos portos, para aumentar a arrecadação fiscal e o controle sobre as importações e exportações e, com isso, aumentar a base tributária das províncias (HONORATO, 2002: 166).

Com isso, buscava-se obstar o desvio de direitos que ocorriam com tanta freqüência nas proximidades dos portos de fiscalização. Não faltaram nos ofícios da Recebedoria reclamações dos empregados sobre a forma “ameaçadora” com que os agentes do contrabando se comportavam diante da apreensão de suas mercadorias. Indignados, os guardas daquela repartição relatavam ao presidente da província sobre a apreensão de gêneros extraviados, os embaraços e insultos que estavam sujeitos “na execução de suas obrigações”.¹⁰¹

O extravio de direitos não se limitava apenas aos produtos transportados pelas canoas que evitavam atracar nos portos indicados pela Coletoria. As ruas do centro comercial da capital não ficaram isentas dessas práticas que, tal como ocorriam com as canoas, não tinham hora para acontecer. Foi o que relatou o administrador sobre a tomada que o guarda Manoel Toscano de Vasconcellos fez de “hum rolo de Panno, sem sello e sem o bilhete q’ de costume se dá para a sua condução à Recebedoria, e, por conseguinte extraviado aos direitos”. Esta apreensão ocorreu às 7 horas da manhã, quando o guarda Manoel Toscano de Vasconcellos viu José Gonçalves, soldado da infantaria de polícia em companhia de uma mulher, que carregava o rolo de pano, na travessa d’Água de Flor, próxima ao curro público. O administrador acusou José Gonçalves de utilizar a baioneta, que trazia em seu poder, para ferir o guarda, “alem dos insultos e impropérios” que desferiu ao guarda depois que o apunhalou.¹⁰²

Segundo André Curcino Benjamim, guarda da Recebedoria, na noite do dia 19 de outubro de 1838, foi denunciado por um preto o desembarque de carnes secas que ocorria, com freqüência, no beco do “Amélis”. Com o intuito de coibir aquela infração, o guarda chegou horas antes e ficou na espreita “até que veio aproximando para terra huma montaria carregada de generos para desembarcar, mas por fim sentindo-me os da dita montaria recusarão

¹⁰¹ APEP; FSPP, Caixa 46, 20.10.1838.

¹⁰² APEP; FSPP, Caixa 46, 16.04.1838.

repentinamente”. Quando o guarda deu ordem para que “encostassem à terra”, um homem pardo de nome Thomaz, o qual comandava o desembarque, com altivez lhe respondeu “que elle não obedecia, passando emfim a tal excesso, que até chegou a ameaçar-me si eu com elle teimasse”. Nesse momento, chegou o furriel do corpo policial que o ajudou a apreender a canoa e os gêneros nela existentes. O pardo Thomaz foi prezo, após se jogar ao mar.¹⁰³

No Regulamento para a fiscalização dos direitos provinciais determinava-se aos empregados das repartições publicas que seriam

“considerados extraviados, apreendidos, e julgados os generos que desembarcarem sem despacho, e os que se acharem já desembarcados em qualquer ponto do litoral desta Cidade excedentes dos que embarcaram com despacho. Aquelles generos porém que tendo sido manifestados se encontrarem de mais o acto da conferencia ficarão somente sujeitos ao Pagamento do dobro dos respectivos direitos” (APEP; CLPGP, Tomo VIII, Parte 2ª, Ofício 20.07.1846).

Bates (1979: 61) fez uma observação sobre o abastecimento dessas canoas com cautchu, salsaparrilha ou óleo de copaíba que eram coletados pelas “pessoas de classe baixa” e vendiam para os negociantes, quando estes voltavam dos altos rios para abastecer-se na cidade. Era fato comum o negociante pagar pela licença para transportar mercadorias e, ao passar por outros portos, abastecer a sua embarcação com diversos tipos de gêneros, sem para isso pagar mais impostos. Isso valia não somente para embarque de mercadorias, como também para as canoas empregadas nesse trato que desviavam dos agentes do fisco; de tudo se valia para burlar o pagamento de taxas.

As pessoas envolvidas nesse comércio sempre encontravam formas de despistar a fiscalização, usavam de estratégias para não serem pegadas ou mesmo aproveitavam da própria topografia da região, onde os furos e paranás serviam de caminho alternativo para não passarem pelos portos de fiscalização¹⁰⁴ (LOPES, 1999: 56). Sabendo das trocas ilícitas constantes no porto

¹⁰³ APEP; FSPP, Caixa 46, 20.10.1838.

¹⁰⁴ A fiscalização sobre as embarcações e canoas empregadas no comércio interior estava sob a responsabilidade da Recebedoria da Capital, onde o Inspetor vistoriava e despachava as mercadorias após o pagamento dos respectivos impostos. Nas diversas vilas e cidades do interior esta fiscalização recaía nas Coletorias Provinciais, nessa repartição os coletores dos portos vistoriavam os despachos e manifestos para notificar à Recebedoria as mercadorias que chegavam aos portos ou saíam com destino à Recebedoria. Essa fiscalização, de forma diferente, também se empregava à circulação de pessoas entre os lugares do interior e da capital.

de Santarém, o Coletor das Rendas oficiou ao Comandante da Expedição ao Amazonas, que tendo conhecimento dos:

“abuzos em danno dos interesses da Fazenda Publica se não por via de noturnas rondas requisito (...) [que] se digne prestar-me huma patrulha para a toda a noite, aqual não deve consintir desembarque algum de qualquer embarcação mesmo das habitações (...) enquanto consulto as Thesourarias sobre algum outro meio mais apropriado”¹⁰⁵.

Algumas das ações a serem executadas a respeito do regatão convinham aos negociantes que entrassem nos municípios desta província, ancorassem suas embarcações no porto das Vilas “porque ficando elles com suas canoas pelas bocas dos lagos dalli expedião diversas montarias, e igités ao negócio”, o que, não sendo possível o coletor observar essa atividade, podiam escapar da localidade sem pagar os 50\$000 réis de cada uma das canoas que “botassem ao negócio”.¹⁰⁶

As medidas visando controlar essas embarcações para impedir a realização do contrabando são repetidamente mencionadas nos relatórios, ofícios, decretos e leis provinciais. O capitão do destacamento militar do Rio Preto informava ao Tenente Manoel Muniz Tavares que da província de Cuiabá, com freqüência, “dessem canoas a virem negociar do districto do meu commando com os gentios da nação Maués”, as quais não traziam a licença das autoridades daquela província, tampouco procuravam as Coletorias do interior para retira-la, e pagar os direitos “que pela Lei Provincial estão marcados”. O capitão se desculpava por não conseguir

“obstar semelhante abuso pela dificuldade que há de subir as Caxoeiras, e mesmo pela falta de Embarcações próprias p^a isso, (...) afim de evitar que continue-se aparecer contrabandistas que não só roubão os Direitos da Nação, como cauzão immenso prejuízo aos negociantes deste Rio”¹⁰⁷.

A ação fiscal da província esteve empenhada em combater esta prática ilícita e de forma veemente perseguiu este tipo de comércio. Para isto aumentou as taxas de impostos, tentando fechar o cerco contra os regatões. Por vezes, os negociantes utilizavam a própria legislação para escapar desse pagamento de 50\$000 réis para por *cada uma canoa* ao giro.

Mesmo assim, geralmente os oficiais solicitavam esclarecimentos sobre o que determinava a legislação, como ocorreu com o alferes no distrito de Faro. Ele informava ao

¹⁰⁵ APEP; FSPP, Códice 1113: 11.01.1840.

¹⁰⁶ APEP; Códice 1112: 17.07.1840.

¹⁰⁷ APEP; FSPP, Códice 1127: 02.06.1841.

comandante que naquele distrito “tem entrado diversas Canoas Grandes vindas de Gurupá, e Cametá, e de outras partes cujas canoas vem carregadas de negócios trazendo o conhecimento de terem pago 50\$000 R^s de sua canoa”. O pagamento da licença valia para negociar em qualquer vila da região, desde que elas fossem apresentadas aos fiscais nos portos das vilas. Porém, a dúvida do alferes consistia na atitude desses negociantes de, ao chegarem nessas vilas, colocarem “outra canoa ao giro de negocio debaixo daquelle conhecimento o que eu não tenho consentido em quanto não obtenho esclarecimento”.¹⁰⁸ Às embarcações que negociassem dentro do Termo na capital recaía o pagamento de 12\$000 réis, sendo obrigatório constar no documento que a licença concedida se limitava ao comércio na capital, “para evitar as duvidas, que tem aparecido em prejuízo das rendas dos outros Municípios da província” (APEP; CLPGP, Tomo IV, Parte 2^a, Ofício 10.12.1841). Porém, nem todas as embarcações ficavam detidas nos portos, pois, antes de apresentarem os documentos que a Coletoria solicitava, já haviam atracado em outros portos e realizado o seu comércio.

O inspetor provincial buscava introduzir melhorias para vistoriar as diversas embarcações, oficializando que os encarregados das mesmas estavam obrigados, no prazo de 24 horas da chegada no porto, a apresentarem o manifesto e livro de carga, e somente despachar as mercadorias que transportassem para os portos de destino, após o coletor realizar o despacho à carga e obter ordem para o desembarque dos produtos (APEP; CLPGP, Tomo IV, Parte 2^a, Ofício 01.12.1841).

No entanto, ocorria que as embarcações e canoas nem sempre se deslocavam para o interior da cidade e, quando o faziam, despachavam as mercadorias e gêneros sujeitos aos impostos nos quintais das casas ribeirinhas. Diante dessa situação, o manifesto que deveria descrever apenas a qualidade da carga que era transportada pelas embarcações passou a ser mais preciso em suas informações, para evitar “embaraços” ao pequeno comércio. Para tanto, os agentes do fisco passaram a exigir aos mestres, cabos e donos das embarcações que efetuassem a matrícula de suas canoas,¹⁰⁹ a qual deveria “ser feita das que navegam da Capital pela

¹⁰⁸ APEP, FSPP, Códice 1112: 29.09.1840.

¹⁰⁹ Através de edital, o Inspetor do Arsenal de Marinha e Capitão do Porto da Província do Grão-Pará anunciava que: “tendo de fazer o arrolamento das embarcações do trafico do Porto e rios navegáveis, e a matricula dos individuos nella empregados, em conformidade do que dispõem os artigos do Regulamento das Capitania dos Portos (...) assim o faço publico pela segunda vez e de novo convido os Snrs. Proprietários ou seus legítimos representantes, ou mestres e arres de tais embarcações, para que munidos dos competentes títulos compareçam nesta Capitania” (*Treze de Maio*, nº 661, 12.12.1846).

Recebedoria¹¹⁰ (...) e das que se empregam na navegação do interior para outras partes do mesmo, pelos collectores da Rendas Provinciaes”. Caso não estivessem habilitados seriam multados na quantia de 100\$000 réis (APEP; CLPGP, Tomo IX, Parte 1ª, 1847).

Cabia à Guarda Policial auxiliar o administrador da Coletoria na fiscalização, “ronda e vigia das marinhas”. Segundo as “Instruções”¹¹¹ para esse serviço, os guardas deviam cumprir as seguintes disposições: 1- “as rondas das marinhas igualmente seguirão do lugar da divisa do serviço (...) com ordem de intimarem aos encarregados das canôas que chegarem de outros districtos, que se vão apresentar ao Senr. Delegado de polícia”, efetuar a fiscalização sobre a tripulação dessas canoas, pois freqüentemente serviam de transporte para escravos fugidos e soldados desertores¹¹²; 2- “as rondas da Villa e as da marinhas que durante o dia fizerem alguma apreensão de objeto, ou objetos extraviados os pagamentos de Direitos conduzillos-há immediatamente ao respectivo Senr. Colletor das Rendas Publicas, devendo testemunhar o facto da apreensão”. Porém, essas instruções dificilmente resolveriam essas questões de tomada de gêneros extraviados, após o pagamento do competente direito. Tanto que o comandante rogava ao coletor das rendas de Macapá a “protecção legal ao Soldado de Linha Jozé Mariano Conceição, que tendo hontem apreendido o cidadão Hilário Jose Ferreira Lisboa onze mãos de milho, e porque VS^a as mandou restituir”¹¹³. Na resposta ao ofício o coletor Julião da Fonseca Leitão justificava a sua impossibilidade em atender ao solicitado por ser o dito Ferreira “avençado nesta Colectoria pelo pagamento annual dos direitos dos gêneros de sua lavoura e das que fabricar no seu Engenho, e como convencionou comigo para poder desembarcar livremente os seus gêneros”, por isso o coletor não podia “proceder contra elle, nesta occasião”¹¹⁴

O dispositivo para organizar a fiscalização e a arrecadação tributária repercutiu no Regulamento enviado pelo presidente Manoel Paranhos da Silva Vellozo, em 1846, às estações fiscais. Extravio aos direitos provinciais eram considerados “todos os gêneros que existirem nas

¹¹⁰ Porém o Inspetor requisitava que as embarcações de comércio interno, “não sejam desembaraçadas sem que primeiro apresentem documentos da Recebedoria de rendas internas, pelos quais se mostre que pagarão os impostos a que são sujeitas de 4:800 rs, (...) e de 540 réis por cada pessoas da equipagem” (APEP; CLPGP, Tomo IX, Parte 2ª, 13.07.1847).

¹¹¹ APEP, FSPP, Ofícios, Caixa 113: 05.04.1848.

¹¹² Este assunto será tratado na próxima seção deste capítulo.

¹¹³ APEP, FSPP, Ofícios, Caixa 113: 21.03.1848. Anexa cópia nº 2.

¹¹⁴ APEP, FSPP, Ofícios, Caixa 113: 22.03.1848. Anexa cópia nº 3. Os gêneros “avençados” se restringiam aos que fossem colhidos em suas lavouras e fabricas, “sendo porem responsáveis pelo pagamento dos direitos de todos os mais generos a elles sujeitos que não forem de suas proprias lavouras e fábricas” (Idem, 23.03.1848; Cópia nº 5).

canoas encontradas fora dos pontos marcados neste Regulamento”. Os pontos foram delimitados nos artigos 1º e 2º, que versavam:

“Art. 1º As embarcações, e canoas de commercio, que vierem do interior da Província, são obrigadas a fundear desde a ponte fronteira á Travessa de S. Matheus seguindo para a Ponte de Pedras, e passando desta até ao lugar que fica em frente da Travessa da Companhia.

Art. 2º Continuação a existir os tres pontos que já se achão estabelecidos para o desembarque, e conferencias dos gêneros, a saber – o Porto do Sal¹¹⁵ – a da Ponte de Pedra – e o das Escadinhas, e para o primeiro e ultimo só poderão hir as embarcações conferir e desembarcar os gêneros depois que se tenha dado o manifesto, apresentado o Livro de Carga, e pago na Recebedoria os direitos daquelles gêneros que os deverem pagar” (APEP; CLPGP, Tomo VIII, Parte 2ª, 1846).

No ano de 1850, Fausto Augusto de Aguiar, Presidente da Província, assinou a Resolução de nº 182, proibindo em todas as águas desta região a circulação de canoas “em que se faz o commercio chamado de regatão”. No artigo 3º define o que *não* se entende por canoa de regatão:

“§1º. As embarcações de qualquer lote ou capacidade, que se empregão no transporte e conducção das mercadorias, gêneros e gado da cidade de Belém para os diversos lugares do interior da Província, e vice-versa, e de uns para outros desses lugares”.

§2º. As que se empregão no serviço dos lavradores, fazendeiros, engenhos, fabricas e feitorias.

§3º. As que se empregão na extracção d’oleos, salsa, e outros produtos da natureza, e na sua conducção” (APEP; CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850).

Nesta definição do que *não* é uma canoa de regatão as autoridades acabavam por confundir-se na vistoria e difficilmente conseguiam controlar o comércio realizado nas comarcas ou vilas. A legalidade estava no uso de um alvará obtido mediante o pagamento de 50\$000 mil réis, válido por um ano. Mas outra dúvida aparecia no officio: seria necessário o pagamento de um outro alvará de licença para cada município que o regatão for negociar? “Com um só alvará de que competentemente se munam os regatões podem dentro do anno recorrer differentes municipios, pois que esse tem a mesma natureza dos outros impostos, de serem cobrados por uma só vez” (APEP; CLPGP, Tomo XII, Parte 2ª, 1850). Além dos impostos que o regatão devia pagar pela licença de sua canoa, ficaria estipulada pela lei nº 43 de 1839 a arrecadação de “mil reis por anno por tonelada de canoas de commercio”, firmando mais a cobrança de “cincoenta mil

¹¹⁵ Em 1838, Andréa autorizou o desembarque de gêneros das canoas no Porto do Sal, “que daquela parte concorrem a esta cidade”, mas ressaltava que era no Porto do Sal “propriamente dito, que he no fim da Travessa da Barroca, e não em outro lugar, por pouco afastado que seja deste” (APEP; CLPGP, Tomo I, Parte 2ª, Officio 03.08.1838).

reis por Lojas ambulantes e canoas de regatão”. Estes impostos aumentariam ainda mais, dependendo dos gêneros que transportassem (APEP, CLPGP, Tomo II, Parte 1ª, 1839).

No entanto, classificar o que seria uma canoa de regateio foi um problema a mais para as autoridades, o que permitia ao comerciante fluvial a efetivação de seu negócio. Eram canoas de regatão, segundo a legislação:

“as que navegam fóra dos portos das cidades, villas, freguezias e povoados da província, contendo secos e molhados, como verdadeiras lojas ou tabernas fluctuantes, vendendo e comprando ou permutando generos e objetos do commercio pelos sitios, fazendas, fabricas, engenhos e feitorias” (APEP; CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850; Resolução nº 182 de 09.12.1850).

Essa questão de interpretação das leis foi um problema constante devido a sua falta de clareza no que diz respeito à caracterização de uma canoa de regatão. Uma primeira instrução era de que a descrição daquela devia se tornar precisa para os funcionários da coletoria e milícias, como solicitou João de Souza Paes, capitão comandante militar, ao comandante da expedição ao Amazonas:

“accuzo a recepção do officio de v.s^a. de 10 de fevereiro findo em que me determina ter toda vigilancia sobre os regatões, e como mi acho equivoco por não saber se devo julgar regatão todas as canôas dos negociantes que pagão direitos de suas cazas de negociantes, i que mandão as suas canoas ao giro de suas cobranças ó se são só aquelles que não tem caza de negocio. E que andão nas canôas negociando, espero v.s^a. me mande esclarecimento a tal respeito”¹¹⁶.

De acordo com a disposição da Lei nº 183 de 9 de Dezembro de 1850, art. 16, fazia-se saber aos funcionários e chefias que ficava estabelecido na Recebedoria da Capital:

“um Livro para a escripturação dos manifestos de deverão apresentar as embarcações e canoas de commercio interno, que mostre a quantidade e qualidade dos gêneros despachados, por quem despachados, a embarcação ou canoa que os conduzio, a que cidades, Villas ou lugares pertencentes, por quem conferidos, e em que porto” (APEP; CLPGP, Tomo XII, Parte 1ª, 1850).

¹¹⁶ APEP, FSPP, Códice 1114, 04.03.1840.

As estratégias para burlar o fisco ocorriam em função da cobrança de taxas que eram impostas aos comerciantes interessados em cadastrar as suas montarias, igarités e canoas para promover o mercado legal licenciado pela Fazenda Real.¹¹⁷ Fato que ocorria, também, na fronteira da cidade de Belém, pois inúmeros trapiches rodeavam a orla da cidade onde pequenas embarcações aportavam com rapidez e eficiência para carregar e descarregar mercadorias tais como, “carnes verdes”, peixes, farinha e arroz (BELTRÃO, 1997).

Embora o comércio clandestino fosse realizado entre pequenos agricultores, quilombolas, desertores e regatões, com ou sem canoas licenciadas, os negociantes com estabelecimentos fixos nas cidades também participavam deste comércio, o que não os impedia de aterm suas canoas clandestinas.

Em 1851, o português Domingos Ferreira Novaes estava em viagem para negociar suas mercadorias quando faleceu nas proximidades do Rio Jaburu, na casa de Francisco Romano da Silva. Domingos Novaes trabalhava como caixeiro para Claudino de Jesus Soares, o qual tinha estabelecimento na cidade de Belém. Após saber da morte de seu empregado, Claudino de Jesus Soares viajou para o distrito de Breves, para em petição reclamar pela posse dos bens (fazendas, outros gêneros e sua canoa, abertos para inventário) que o seu empregado trazia na canoa. Foi aberto um “Auto de Justificação”, no qual Claudino de Jesus Soares declara que:

“1º. no dia 20 de julho do corrente anno (1850), entregarão a hum caixeiro e parente por nome Domingos Ferreira Novaes huma porção de fazendas e generos na Importancia de 1:382\$667 réis como da factura que deve ezistir entre os papeis do dito Novaes para hir aos Districtos de Macapá e Melgaço anegociar”.¹¹⁸

Foram notificadas três testemunhas para confirmar a petição de Claudino de Jesus Soares. A partir da seleção das testemunhas pode-se inferir sobre as relações que este comércio fluvial estabelece em diversos pontos da província e como estava organizado, os produtos e a nacionalidade do negociante e caixeiro. Entre as testemunhas referidas estiveram três portugueses também comerciantes e com ofício de caixeiro:

¹¹⁷ Para legalizar as canoas de regateio era obrigatório o pagamento de uma taxa de 50\$000 reis para cada montaria ou igarité” (pequenas embarcações) que estivesse dedicadas ao “negócio”. APEP, Códice 1112, 27.07.1840.

¹¹⁸ APEP, Autos de Inventários e Partilhas Termo de Breves, 1850. Inventário cedido pela pesquisadora Maria de Nazaré Ângelo-Menezes.

“1ª. Themoteo Pereira Paes d’Azevedo, natural da cidade [Lamago], Reino de Portugal, solteiro, 30 annos, morador no Districto da Villa de Breves, onde vive de seu negocios.

2º. Francisco Jose Suares, natural da Villa de [Fafe], Reino de Portugal, solteiro, 22 annos, morador da cidade de Belem do Pará, onde vive de caixeiro.

3º. Jose Antonio [Sepida], natural da cidade de [Elvos], Reino de Portugal, casado, 33 annos, morador da Villa de Melgaço, onde vive de seu negocio”.

Entre as mercadorias listadas no inventário constavam: retalhos de chita, navalhas para barba, pentes de tosquiador, pares de suspensórios, pentes finos, facas de cabo branco sortidos, agulhas, penas de lápis, espelhos de caixa pequenos, dedais para homem, 1 alqueire de sal, 1 arroba e 9 alqueires de Breu, 1 saca com 10 alqueires de café, 1 Patuá Balaio com miudezas dentro, 16 arrobas de borrachas, 5 arrobas de pelles, 3 arrobas de Seringa em Rama, 2 arrobas e meia de seringa em bolachas.

O sal, o breu, o café e a borracha possivelmente foram utilizados como pagamento pelos pequenos produtores e seringueiros pelas mercadorias que saíram da cidade para serem comercializadas nos altos rios. O regatão tinha livre acesso nos lugares longínquos para onde levava as mercadorias adquiridas nos portos de Belém. Na década de 1850, no início da expansão da extração da goma elástica, o regatão comprava a borracha dos seringueiros e trocava por outros produtos necessários para o sustento desses produtores diretos.

Warren Dean destacou que, para os lugares onde havia pouca extração de borracha, os homens não gastavam mais do que seis a oito meses na coleta da goma. Passado o período de extração, os seringueiros se detinham na plantação de produtos agrícolas diversos e, ao produzirem excedentes para a troca, diminuía sua dependência em relação ao barracão.¹¹⁹ João Pacheco de Oliveira Filho (1979: 122) observou que nessa fase de exploração gomífera havia a coexistência de atividades econômicas, associando a agricultura de subsistência e a criação de animais em pequenas unidades de produção familiar.

Segundo Sampaio (1997: 49), esta combinação entre as atividades agrícolas e as práticas extrativas é que subsidiava a comercialização de produtos para a subsistência dos seringueiros. Nesse sentido, tornaram-se comuns essas práticas comerciais, para além da cidade, permitindo

¹¹⁹ DEAN, Warren. *A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica*; [Tradução Eduardo Brandão]. – São Paulo: Nobel, 1989, p. 74.

que esses pequenos produtores aviassem mercadorias para suprir as suas necessidades, sem ter que se deslocar até as cidades.

3.2- A circulação de pessoas e o controle sobre a equipagem das embarcações:

A rede de rios e furos do vale do Amazonas configurou-se como um grande véu para as autoridades militares, pois com dificuldade elas conseguiam controlar qualquer ação de fuga de escravos, e deserção militar, e na Amazônia estas ações não foram poucas. A pequena produção de alimentos nos quilombos ou no interior da província gerava excedentes para serem comercializados por negociantes locais que burlavam as determinações fiscais, ora evitando passar nos pontos controlados pela Real Fazenda, ora não pagando as taxas cobradas pela obtenção de licença para se ater ao “negócio”.

O regatão tecia redes de relações entre quilombolas, pequenos e grandes comerciantes e autoridades. Na maioria das vezes, as autoridades adotavam ações para persegui-los e detê-los com o intuito de garantir o controle das atividades comerciais, não apenas sobre as trocas realizadas com o restante da população, como também para a cobrança de impostos. Mas o regatão também articulava contatos e aproximações que serviam de ponto de apoio para o comércio efetuado por grandes empresas comerciais instaladas nos portos da cidade, vinculadas prioritariamente ao mercado externo.

No entanto, quilombolas e regatões, ao terem domínio dos gêneros que a população precisava, desestruturavam temporariamente o sistema de apropriação das elites. É nesse ponto, então, que insiste o controle das autoridades e comerciantes sobre esse comércio, pois não estavam questionando o abastecimento de gêneros para a população, mas sobretudo o controle legal desse comércio e a necessidade de arrecadar os impostos de tais negociações, como também aferir acerca da quantidade de gêneros que era comercializada por pequenos produtores, comerciantes e regatões.

Paralelo a essa tentativa de controle das autoridades estavam as reclamações de comerciantes locais e fazendeiros do interior da província, que não participavam dos lucros desse comércio clandestino e clamavam por reparações. Um Edital escrito por Manoel Antonio Daniel Valente, morador da Vila de Cameté, expressava a ação de escravos fugidos, desertores e ladrões

de gado que agiam no contrabando e comércio ilegais, diminuindo o controle das autoridades e o lucro dos comerciantes locais. Constava que:

“sendo assaz notório a este Senado por representações de pessoas de probidade, o quanto tem sido, e hé prejudicial ao bem publico, á conservação das lojas e tavernas estacionadas nos districtos desta villa, motivando a multiplicação dos roubos entre os escravos, já servindo de azilo, e proteção dos dezertores, e pessoas fugidas, e outros sem applicação intereçante ao publico, e menos ao serviço de Sua Majestade Imperial, por terem aly o seo ponto certo de negociaçoens dos mesmos roubos, com que se surtem para cometerem as dezordens as mais escandalozas ao sistema que felizmente nos rege, eis, os motivos por que: fazemos saber a todos os moradores desta villa, o seo termo, que da dacta da publicação deste, dentro do prazo de trinta dias ficarão exinctas todas as referidas lojas, e tavernas existentes fora desta villa”.¹²⁰

Com isto, se a Fazenda Real conseguisse extinguir essas tabernas, “ponto certo de negociações”, os agentes do fisco teriam um controle maior sob os produtos que eram comercializados nessas casas de venda no interior das vilas e freguesias.¹²¹ Manter-se-iam, assim, os lucros que o comércio proporcionava à coletoria e controlaria a possível ação dos regatões nessas localidades. Mas também seria garantida a cobrança mais eficaz sobre o pagamento das licenças que essas casas de comércio estavam sujeitas, e constantemente eram inadimplentes junto aos cofres da Coletoria. Essa foi a ordem que o Comandante Manoel Muniz Tavares mandou executar, para que o capitão de Boim tivesse toda a “cautela e vigilancia sobre os regatões que vendão couza alguma, pelos rios e cazas do districto (...) sem que apresentem documento legal de haverem pago na Recebedoria Provincial o imposto de cincoenta mil reis”.¹²²

Caso essas medidas fossem efetivadas, o lucro dos comerciantes e a tranqüilidade dos fiscais seriam mantidos. Porém a extinção dessas tabernas, visando o controle social e a proibição das práticas comerciais ilícitas sociabilizadas entre eles, causaria “vexames ao comércio” em função da necessidade do pequeno comerciante haver-se com seus fregueses, impossibilitados de deslocarem-se até as cidades para mercar e se abastecer.

¹²⁰ APEP, FSPP, Códice 783: 15.08.1824.

¹²¹ Ao discutir sobre as práticas culturais dos moradores das cidades, Pierre Mayol afirma que os mercados públicos são espaços onde se torna difícil haver um controle preciso, em função da própria organização desses lugares de “extrema complexidade das relações aleatórias que aí se entremesclam”. Cf: MAYOL, Pierre. “Morar”. In: CERTEAU, Michel de *et alli. A invenção do cotidiano: 2. Morar, Cozinhar*. Petrópolis, Vozes, 2000: 63). Mesmo que houvesse esse interesse dos coletores fiscais dificilmente ocorria o controle e a cobrança eficaz sobre esses espaços.

¹²² APEP, FSPP, Códice 1114: 22.01.1840.

Entretanto, outro problema desse comércio de livre trânsito era o freqüente transporte de escravos fugidos e soldados desertores. Em uma ordem para capturar o soldado Antonio Valente Sacahi, que desertou de seu destamento, o capitão informava que havia “mandado huma escolta ao Sitio de Theodozio Baptista conduzida por hum inferior de confiança mais infelizmente voltou sem o ditto Antonio Valente, por já não existir na caza do ditto Baptista”. O soldado retirou-se do sitio e foi para a vila de Cameté, para onde havia seguido “em huma Canoa de hum negociante d’essa Villa que por aqui [Alenquer] andou”.¹²³ Outra apreensão de canoa foi realizada pelo comandante, que remeteu prezo ao quartel de Maués o soldado Alexandre Archangelo que foi encontrado

“em huma canoa sem guia, a qual passou de fronte desta Villa sem encostar no Porto, a qual mandei buscar e seguia para sima destes Rios, a Canoa era de Damazo de Pr^a Barriga, e a matricula q traia assignada pelo Juiz de Paz de Serpa, e Com^e Militar continha outros nomes excepto o encarregado”.¹²⁴

Geralmente era isso que ocorria. As diligencias seguiam para capturar soldados ou escravos fugidos e, quando chegavam, já haviam partido para outras vilas. O officio do capitão militar do Rio Preto dirigido ao Senhor Raymundo de Azevedo Parintim informava que a diligência havia sido executada para capturar o desertor Antonio José de Freitas, mas quando chegaram na boca do rio [Cupury] “derão noticia que já fazia tempos que tinha passado para cima o d^o dezertor, o mesmo patrão da monção tinha sortido de mantimento para que elle não tivesse falta em parte nenhuma”. Isso foi o que havia lhe dito Manoel Fellippe, e no dia em que atracou a sua monção no porto daquele, quando o Raymundo de Azevedo se dirigia para “passar revista nas dittas canoas, e disse-me elle, q quem eu procurava já estava muito longe”.¹²⁵

O inspetor do Arsenal de Marinha encaminhou uma representação do 1^o práctico da Barra para o presidente da província, na qual se queixava “de certos traficantes de gêneros que vão às Salinas e ali alicião e conduzem em suas canoas os índios empregados em remar nas Embarcações dos Práticos. Ora como isto pode ser nocivo ao commercio” (*Treze de Maio*, n^o 448, 05.10.1844). Para que essas fugas nas canoas de negociantes fossem evitadas com mais veemência, o vice-presidente Souza Franco solicitava que houvesse fiscalização nas canoas que

¹²³ APEP, FSPP, Códice 1114: 15.03.1840.

¹²⁴ APEP, FSPP, Códice 1125: 20.11.1840.

¹²⁵ APEP, FSPP, Códice 1127: 08.06.1841.

desciam o rio Tocantins para realizar o comércio na província de Goiás. Isso porque lhe foi denunciado que “algumas canoas dessa Província vindas desta a negocio levão escravos fugidos a seus senhores, ou os furtão, como aconteceu com o do Tenente Coronel Lourenço Luciano da Motta”. Solicitava ao presidente daquela província que se “sirva dar ordens precisas para q nos registros da Província se fiscalize; e indague se vão ou não nas canoas escravos furtados, mandando proceder contra os perpetradores deste delito”.¹²⁶

Com freqüência, os presidentes da província expressavam os seus interesses em expandir o comércio da província do Grão-Pará não apenas em direção aos altos rios, como também entre as províncias de Goiás e Mato Grosso, sendo comum a presença de negociantes daquelas províncias nas vilas de Cameté e Santarém. Através de portaria, o presidente Thomaz Henriques recomendava “que todas as authoridades Civis, Militares, e Policiaes, que prestem aos Empregados em tal commercio, e navegação toda a protecção, e ajuda”. Tudo para animar o comércio e facilitar o trânsito de canoas e mercadorias. Para isso as autoridades estavam encarregadas de não só auxiliar as embarcações para que navegassem com facilidade pelas cachoeiras, como também ajudariam para “que se completem as tripulações das canoas que tiverem por qualquer circunstancia faltas de pessoas necessárias para o manejo, pagando os donos das embarcações as competentes despezas”.¹²⁷ Tanto que, no orçamento provincial, a taxa de 1.000\$000 réis por ano por tonelada de embarcação do comércio interno e regatões que deveria ser paga, isentavam-se “d’este imposto as de Goyaz e Matto Grosso”.¹²⁸ A proteção devia ser feita para garantir a navegação das embarcações contra a ameaça dos índios. Em notícia dirigida pelo capitão de Borba ao comandante Manoel Muniz Tavares, inteirava que havia largado “daqui o negociante João Luis Alves que se achava vindo do Pará escammou a hir p^a Matto Grosso”, o dito havia ido em duas igarités pequenas. O capitão informou que havia coadjuvado a viajarem “para ver sepação sem serem atacados pellos índios Caripunas, e ficar acarreira dezembaraçada para aquela província fazendo ver ao d^o negoc^{te} que falace com os d^{os} Caripunas p^r boas man^{as} para ficarem depas e não tornarem a fazerem asacinios; pois eu em razão dos Muras rezolvi não hir contra os d^{os} Caripunas como tinha proposto a VS”.¹²⁹

¹²⁶ APEP, FSPP, Códice 1138: 24.05.1841.

¹²⁷ APEP; CLPGP, Tomo VI, Parte 2^a, 1843.

¹²⁸ APEP; CLPGP, Tomo IX, Parte 1^a, 1847.

¹²⁹ APEP, FSPP, Códice 1112: 03.08.1840.

Em função das diversas fugas em canoas de comércio, a fiscalização passou a ser executada não apenas sobre as embarcações e os produtos que transportavam, expressos na matrícula, no manifesto e nas guias; a fiscalização também foi feita sobre as pessoas que formavam a tripulação das canoas e/ou eram transportados para outros lugares. As autoridades delimitaram as repartições onde os mestres e os donos fariam a matrícula de suas embarcações, ou seja, a Recebedoria na Capital e as Coletorias no interior da província. Nelas também se cobriam aos donos das embarcações que efetuassem o pagamento de 540\$000 reis de cada pessoa da tripulação, sendo que essa taxa valeria por viagem redonda realizada (ida e volta da canoa do porto de onde saiu). Entretanto, antes que o dono, cabo, mestre ou encarregado de qualquer embarcação de comércio tivesse de sair dos portos da capital, ou de qualquer outro lugar compreendido nas vilas das Coletorias, ele

“será obrigado a apresentar na Recebedoria ou nas mesmas Colletorias nota de que se lhe tem de passar folha corrida pela Repartição de Polícia na Capital, ou pelos Agentes Policiais nos districtos do interior, a qual nota declare que foi reconhecido pela polícia não serem os indivíduos de sua tripulação, dezertores, ou escravos fugidos, criminosos ou réos de polícia, ou embaraçados por qualquer outra maneira” (APEP; CLPGP, Tomo XII, Parte 2^a, 31.05.1850).

O comerciante fluvial, ou de regateio, em montarias ou igarités, comercializava em diversos lugares da região sem pagar os impostos cobrados pela Recebedoria aos licenciados para o trato comercial nos entrepostos da cidade, o que ampliava sua margem de lucro, sem gerar rendas para o Estado. No entanto, os grandes comerciantes, donos de casas de “secos & molhados”, que também possuíam embarcações destinadas ao comércio fluvial, exigiam maior controle e fiscalização das autoridades, no que diz respeito ao comércio feito pelo regatão e à espoliação a que submetia os tapuios.

A ligação que tinham com a sociedade branca e com outros pontos da província, possibilitava aos regatões levar não só mercadorias e pessoas, como também a circulação de informações sobre a organização de uma diligência militar para bater alguma comunidade quilombola. Por isso, a contra-ação das autoridades para obstar esse comércio veio na legislação

de 1855, que proibia o comércio de regatão caso não apresentasse a guia de pagamento da taxa de cinquenta mil reis, exigida para liberar a circulação de sua canoa.¹³⁰

O discurso do deputado Tenreiro Aranha, em novembro de 1848, tratava da navegação do rio Amazonas e falava que, mesmo sem uma legislação provincial eficaz sobre a fiscalização do comércio, desde 1837 até 1847 foram matriculados inúmeros lavradores, além de 878 embarcações de diferentes lotações destinadas à navegação e ao comércio interior, contendo uma tripulação de 8.568 homens, sendo que 8.000 eram nacionais. Isso tudo para ressaltar a importância que o comércio fluvial tinha para o desenvolvimento da província, assim como o trabalho no manejo de embarcações empregava grande número de pessoas na navegação dos diversos rios e canais.

Geralmente, os lavradores, para fugir do “alistamento voluntário” nas Companhias de Trabalhadores e nas tropas de linha, se apresentavam como engajados nas canoas de negociantes. Ancelmo José Camino, negociante de Mato Grosso, possuía duas canoas, e freqüentemente descia o Tapajós para comerciar em Ichtuba¹³¹ — em uma canoa transportava suas mercadorias, na outra trazia a sua equipagem composta de 10 índios e 1 preto forro. Segundo as autoridades, a equipagem do negociante havia sido presa por consequência de estarem “no caso de sofrerem alistam¹⁰ nas Companhias de Trabalhadores visto não estarem unidos a corporação alguma”, por isso todos seriam remetidos para o comando militar.¹³²

¹³⁰ Goulart (1968: 157) analisa este comércio clandestino desenvolvido pelo regatão com quilombolas e justifica que a condição de escravo fugido não representava impedimento para essa atividade, e, como garantia para tão próspero comércio, os regatões repassavam informações sobre a organização de expedições militares, ordenadas pelo governo e/ou patrocinadas por particulares, para destruir quilombos. Durante o século XIX, as autoridades atuaram de forma incisiva sob essas teias de relações estabelecidas entre comerciantes, escravos, desertores e livres pobres, principalmente com a determinação de evitar a circulação dessas pessoas, assim como informações e idéias sobre revoluções políticas. Cf. ACEVEDO MARIN, Rosa. “A Influência da Revolução Francesa no Grão-Pará”. In: CUNHA, José Carlos C. da (org.). *Ecologia, Desenvolvimento e Cooperação na Amazônia*. Belém: UNAMAZ/UFPa, 1992, pp. 34-59; GOMES, Flávio dos Santos. “Fronteiras e mocambos: o protesto negro na Guiana brasileira”. In: GOMES, Flávio dos Santos (org.). *Nas Terras do Cabo Norte: fronteiras, colonização e escravidão na Guiana Brasileira*. Belém: Editora da UFPa, 1999, pp. 237-335.

¹³¹ Em sua passagem por Santarém, Avé-Lallemant (1980: 77) registrou a conversa que teve com o “velho Pinto Guimarães”. Segundo o negociante, os comerciantes de Cuiabá e daquela cidade costumavam descer e subir o rio, “através de grandes dificuldades, para comprar a dinheiro de contado ou com alguns couros de boi, sobretudo sal, que levam através de tropeços ainda maiores, para sua longínqua terra”, os índios traziam o guaraná e/ou salsaparrilha para trocarem por “bugingangas”.

¹³² APEP, FSPP, Códice 1112: 15.08.1840. Anexa ao documento citado segue uma lista com a relação da equipagem do dito negociante; os nove índios e o preto forro eram moradores de Santarém que haviam descido para as Cachoeiras, o outro índio era antigo morador da Vila de Franca. Possivelmente, eram anistiados querendo escapar do alistamento.

Era preocupação constante das autoridades políticas e militares a reunião de homens livres pobres, negros livres ou libertos e escravos fugidos em lugares distantes da cidade, onde podiam comercializar sua produção.¹³³ Também temiam sua transformação em um espaço de politização dos costumes. Ao estudar sobre a formação de quilombos em Iguazu no século XIX, Gomes (1995: 57) destaca a existência de uma intrincada rede social de proteção entre os quilombos e os taberneiros locais como um dos fatores para a permanência dessas comunidades. Com os produtos colhidos, os quilombolas conseguiam outros alimentos e armamento, obtidos através das trocas com os comerciantes, lavradores locais e escravos de fazendas próximas.

Essa relação entre camponeses, quilombolas e outros sujeitos da sociedade, Gomes (1995:145) chama de *campo negro*, espaços existentes entre esses diversos sujeitos e que revelam uma complexidade de relações econômicas – na qual estão presentes a troca de produtos e a prestação de serviços-, relações de subordinação e conflitos, de interesses e de solidariedade.¹³⁴

Na Amazônia o *campo negro* criado foi cortado por rios que facilitavam o escoamento desses produtos, assim como favoreciam a circulação e negociação nos quintais das casas, nos trapiches da cidade, e a solidificação dessas relações sócio-econômicas. O comerciante fluvial, ou de regateio, comercializava em diversos lugares da região sem pagar os impostos cobrados pela Recebedoria, o que ampliava sua margem de lucro, sem gerar rendas para o Estado. No entanto, os grandes comerciantes, donos de casas de “secos & molhados”, que também possuíam embarcações destinadas ao comércio fluvial, exigiam maior controle e fiscalização das autoridades, sobre o comércio feito pelo regatão com esse *campo negro*.

Exemplo disso foi a denúncia da existência de quilombos na Ilha do Marajó, composto de mais de trezentos “negros criminosos e dezertores”. A denúncia foi feita por um soldado desertor,

¹³³ Fraga Filho (1995: 142) afirma que tanto no período colonial como no imperial, as autoridades sempre tiveram interesse em colocar sob tutela os livres pobres, não só os itinerantes como os estabelecidos em residências “suspeitas”. Numericamente cada vez maior nas cidades, essa população era formada por sujeitos vistos como ociosos, o que reafirmava o seu status de “vadios” e a necessidade de “saneamento social”, causando preocupações nas elites imperiais, visto que em décadas anteriores essa população se envolveu ativamente nas contestações políticas que se alastraram pelo Império. Visando a unidade do Império, o ordenamento social se apresentava como um projeto necessário para a consolidação da ordem através do combate aos vadios, por ser uma classe propensa a espalhar a “desordem” (Mattos, 1994). Sobre os livres pobres, Hebe Matos afirma que essa desclassificação pelas autoridades é resultado da falta de capacidade para gerar riquezas através do seu trabalho. Cf.: MATTOS DE CASTRO, Hebe Maria. “A escravidão fora das grandes unidades agroexportadoras”. In: CARDOSO, Ciro Flamarion (org.). *Escravidão e Abolição no Brasil: Novas Perspectivas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988, pp. 32-46.

¹³⁴ Segundo Richrd Price, os quilombolas forjaram em seus espaços de atuação “alianças de conveniência” entre escravos nas plantações, indígenas e colonos, assim como entre soldados ingleses no Caribe, comerciantes e fazendeiros “crioulos” (GOMES, 1997: 169).

que possivelmente poderia ter fugido do mesmo, porque sabia a localização exata do quilombo e a sua estruturação interna. O soldado disse que era preciso, após o caminho percorrido de canoa, andar mais de cinco dias para chegar ao quilombo, onde havia armas de artilharia, “grandes roças de mandioca, algodões e tudo quanto é mister para a vida”. O comandante militar avisava que precisava se inteirar mais sobre o assunto e depois iria marchar contra os quilombos.¹³⁵

A legislação para regularizar e controlar o regatão não apresentou os resultados que as autoridades visavam. Isso indica que a dinâmica do comércio clandestino aproveitava-se das brechas legais e abria outras, o que deixava as autoridades sem suas armas legais para o efetivo ordenamento do comércio. Para reverter essa situação de constante evasão fiscal, Tavares Bastos (1975: 69) apresentava em seus argumentos a adoção de medidas prévias para controlar e impulsionar essa ação fiscal, assim como o comércio interno, aproveitando-se da livre navegação do rio Amazonas e de seus afluentes para efetivá-lo. Dentre essas medidas, apontava e defendia a necessidade da lenta redução das taxas de importação e exportação para reanimar o comércio, e a troca de mercadorias entre as vilas e as províncias limítrofes, o que favoreceria a criação de animais, além da pesca e a colheita de drogas, assim como asseverar o controle sobre esses lugares, através do estabelecimento de coletorias em alguns pontos estratégicos dos rios da província.

Opinava Tavares Bastos (1975: 203) que o estabelecimento de estações fiscais em diversos pontos dos rios, lagos e furos seria a medida mais viável e rentável para tornar efetiva a arrecadação dos impostos e dos tributos, pois com ela o Estado incentivaria o crescimento dos serviços públicos e do comércio. Na sua ótica, o Estado, ao liberar essas taxas cobradas aos regatões, traria para o seu controle a atividade comercial e, com isso, arrecadaria as tributações dela resultantes, permitindo a atuação do regatão em áreas distantes, onde embarcações de grande calado não chegariam. Dessa forma, Tavares Bastos não defendia a proteção aos índios contra a espoliação a que eram submetidos, mas a preservação do monopólio dos grandes comerciantes locais.

Diante dessas paragens tão dilatadas, a necessidade de controlar e inferir sobre o *quantum* produzido e comercializado constituía-se em uma preocupação a mais para as autoridades. Após 1840, com a proposta de dinamizar o comércio através da ampliação das rotas navegáveis e a

¹³⁵ APEP, FSPP, Códice 1122: Registro de Ofícios, 09.11.1840.

modernização das embarcações, o regatão confirma a possibilidade de atuar no escoamento das produções de pequenos produtores até os portos secundários das rotas privilegiadas para a navegação a vapor, no entanto de forma subordinada às grandes firmas aviadoras (TAVARES BASTOS, 1975).

Em 1855, a navegação fluvial utilizava-se de 839 embarcações, transportando 18:775 toneladas, empregando 1.1667 pessoas livres e 104 escravos. Para a comarca da capital assim estava dividido: 393 embarcações, transportando 9:825 toneladas, tripuladas por 337 homens livres e 26 escravos (PARÁ, 1855: 38). Sendo que no item “homens livres” não está especificada a cor. Mas, segundo Kidder (1979: 169), a população mestiça ocupava “todas as posições sociais: o comércio, as artes manuais, a marinha, a milícia e o eito”, assim como os estrangeiros se dedicavam às atividades comerciais e os diversos ofícios manuais

Qual a linha imaginária que diferenciava um comércio fluvial legal do comércio de regateio? O que era ou não classificado como canoa de regatão para as autoridades?

Ambos representavam condições concretas de abastecer a população nas vilas e na cidade, com diferentes tipos de gêneros. O contrabando passou a ser comum em diversas partes da sociedade, que dele também participava. Embora abastecesse a população e promovesse a circulação de mercadorias e de pessoas, este tipo de comércio não era aceito pelas autoridades. Isto porque, a partir da segunda metade do século XIX, a navegação a vapor e a ampliação do comércio interno controlado por grandes comerciantes constituíram-se em ideários de civilização e de progresso, que passaram a ter a mesma conotação e a permear as discussões políticas da época.

4 - Criação das “modernas” Companhias de Comércio e Navegação no Pará

No ano de 1848, o naturalista inglês Henry Walter Bates (1979: 22) iniciou sua viagem pela província do Pará e considerou o local da construção da cidade estratégica para “servir de porto de entrada para a região Amazônica”, pois

“as volumosas águas do rio principal e de seus afluentes não somente banham uma extensa e diversificada região como também formam uma vasta e intrincada rede de canais secundários, interligando uma série de lagoas, algumas das quais medindo quinze, vinte ou até trinta milhas de comprimento. O vale amazônico é assim totalmente cortado por uma rede fluvial navegável que forma um vasto mar interior de água doce, por assim dizer, e não simplesmente um rio, que se expande em infindáveis ramificações”.

Seguindo essa descrição, de fato, a localização da cidade revela-se estratégica para a navegação fluvial e o comércio interno, em função da própria topografia da região amazônica: diversos afluentes que cortam o grande rio e outros canais formados de rios menores fazem a ligação da cidade com as vilas do interior, ou mesmo entre as nações limítrofes. Entretanto, nem a navegação fluvial, nem o comércio interno eram aproveitados para o desenvolvimento das atividades comerciais com as outras localidades. O próprio aumento da extração de gêneros como a salsaparrilha, a castanha e o cacau forçava os coletores a “subirem”, cada vez mais, em direção aos altos rios (em direção aos rios Javari, Napo, Iça e Purus). Para tanto, fazia-se necessária a mudança dos transportes utilizados nessa atividade coletora para intensificar a circulação mercantil, as embarcações deveriam ser maiores, regulares e movidas a vapor. Nesse sentido, a navegação fluvial teria papel fundamental para potencializar esse mercado, com a promessa de garantir o aumento no fluxo de mercadorias e de rendas para a Província. Por isso, após a Cabanagem o governo provincial passou a investir em projetos que viabilizassem o desenvolvimento do comércio através da navegação fluvial.¹³⁶ Objetiva-se nesse capítulo discutir e analisar as propostas voltadas para a dinamização do comércio fluvial, assim como a

¹³⁶ Nas observações de Kidder (1972) para a Amazônia, ressaltava-se que em nenhum outro lugar do Império a navegação encontrava um campo tão vasto, porém os moradores e comerciantes da região não tiravam proveito dessa vantagem.

necessidade da abertura do rio Amazonas à navegação, a instalação de companhias de navegação a vapor e os projetos de controle da população livre pobre que permeavam os debates políticos a partir do período em análise.

Em 1840, Souza Franco, em discurso à Câmara de Deputados, justificava a instituição da navegação a vapor sob a proposta de associá-la a outros projetos e acreditava num futuro “em que o Pará pode ser governado de outra maneira, isto he, quando se principiar a Colonização, quando se estabelecer a navegação por vapor do Amazonas, quando a população toda se for entregando ao trabalho” (*Treze de Maio*, n.º 25: 15.08.1840). A associação entre esses projetos visava o desenvolvimento econômico da região, ressaltando que o seu fio condutor estava na implementação e dinamização da navegação fluvial.

No pós-Cabanagem, iniciam-se as discussões referentes ao progresso econômico da região associando-o à promoção de projetos voltados para a instalação de companhias de navegação movidas a vapor. No mesmo discurso acima citado, Souza Franco trazia os três principais pontos que permearam as idéias políticas desse período: 1) a abertura do rio Amazonas à navegação a vapor; 2) a colonização para ocupar essa imensa área, o que significava trazer europeus para “civilizar” a província; e 3) a importância de braços livres para trabalhar na agricultura (nesse aspecto reforçava-se a precisão em controlar a mão-de-obra livre pobre). A associação desses projetos visava animar o comércio da região atendendo e agilizando a ocupação e o deslocamento de pessoas e mercadorias em maior quantidade e em espaço de tempo reduzido. Com o tempo, a navegação a vapor conseguiria atender a todos os pontos e portos da província paraense, assim como aumentaria o contato com outros povos “civilizados”.

Na fala de Souza Franco é uma regularidade a importância atribuída ao comércio e seus desdobramentos, porém afirmava em seus relatórios que a cidade passava por uma “falta” de braços, dificuldades na administração das mercadorias comercializadas e a necessidade de alargar essa circulação por meio da navegação a vapor. Baseadas em teorias liberais, essas afirmativas relacionavam às justificativas para a implementação daqueles projetos, voltados para a colonização (por braços europeus), a sistematização da cobrança de impostos e a instalação de companhias de navegação. As idéias políticas que permeiam esse período visavam o progresso econômico da região (PARÁ, 1839). Nesse sentido, é necessário traçar a relação entre esses 3 pontos convergentes nesse projeto de progresso que se fez presente nos discursos dos Presidentes da Província.

4.1- Os debates políticos para a dinamização da navegação fluvial.

A partir de 1840, quando oficialmente deu-se por encerrada a revolta cabana, a paralisação do comércio havia atingido todos os setores da economia, mas passada a crise e contabilizadas as perdas deu-se início, entre outras coisas, aos trabalhos para amenizar a falta de alimentos destinados ao abastecimento interno e reanimar as trocas comerciais. A recuperação da economia voltou a ocupar lugar central nas discussões políticas divulgadas nos diversos jornais e entre as autoridades, visto que o progresso comercial da província servia de motivo para a execução de projetos que trouxessem a “civilização” para a região,¹³⁷ seja através do contato entre nações européias, seja através de práticas de controle sobre o trabalho. Projetos como Companhias de Comércio e Navegação, de Trabalhadores e de Pescadores passaram a ser adotados visando essa prosperidade (PARÁ, 1839). Além disso, na contextualização dos dilemas dos grupos dirigentes do Estado provincial nos anos posteriores à Cabanagem, estava também envolvido o problema da recuperação das finanças públicas, como a cobrança de impostos sobre as trocas comerciais regularizadas e controle sobre o *quantum* comercializado nas embarcações e nos entrepostos comerciais da província.¹³⁸

Defensores do ideário de progresso, os políticos, em seus discursos, lançavam mão de teorias liberais para justificar a adoção de projetos que visavam o progresso econômico desta região, antes devastada pela Cabanagem. Para tanto, valeram-se de idéias centradas sobre o livre comércio como meio de soerguer a economia e gerar lucros para o Estado, promovendo com isso o desenvolvimento de todo o vale do Amazonas. Entre as diversas *cartas* que Tavares Bastos escreveu justificando a importância e as vantagens que a livre navegação do Amazonas traria para a região, na missiva de 17 de novembro de 1865 abordava as observações que fez

¹³⁷ A perspectiva da civilização para a região amazônica foi uma regularidade nos debates políticos e econômicos. Segundo Edineia Dias, ao analisar a constituição dos espaços urbanos de Manaus no período da borracha afirma que a cidade precisava redefinir “as funções dos espaços” para se projetar como uma cidade “moderna e civilizada”. Para tanto, fazia-se necessário a disciplinarização do trabalho, adotar valores e padrões de comportamento europeus e a ampliação das atividades comerciais e industriais (DIAS, 1999: 32-41).

¹³⁸ Nos discursos compilados nos *motins políticos*, o presidente da província Soares d’Andrea faz referências aos problemas fiscais da província nos anos que seguiram após a retomada das tropas legalistas. Cf.: RAIOL, Domingos Antonio. *Motins Políticos ou a História dos Principais Acontecimentos Políticos da Província do Pará desde o Ano de 1821 até 1835*. Belém: UFPA, 1970.

quando visitou esse Vale e afirmava: “Senhores, o Amazonas sob o ponto de vista social é quase o mesmo que sob o ponto de vista geológico: a infância, um deserto para a indústria, uma noite para a civilização”, as vilas do interior da província pouco entretinham atividades comerciais, a extração de resinas e bálsamos, óleos e gomas eram as principais atividades. E continuava o seu relato “as raríssimas povoações que ocupam aqui algumas jeiras de terra mal descoberta somem-se no meio do mundo, muito mais distantes da civilização do que afastadas do oceano”. Por isso, a importância de defender o livre comércio com outras nações, o que estimularia o trabalho e a produção dos núcleos agrícolas para não depender apenas das coletas de produtos silvestres e das importações (TAVARES BASTOS, 1975: 217).

Na Amazônia, os barcos a vapor respondiam à grande necessidade de se encurtar as distâncias, tornar a comunicação administrativa mais ativa¹³⁹ e manter a regularidade no abastecimento de gêneros para o restante das vilas e sítios mais distantes. Por isso, exigiu-se uma forma racional de efetuar a ligação entre pontos e portos da região, onde houvesse maiores vantagens em expandir o mercado e favorecer a obtenção de lucros para novos investimentos para a dinamização das atividades comerciais.

Nesse sentido, as discussões na Câmara de Deputados da Província do Grão-Pará sobre a navegação interna geraram uma constante celeuma, visando encontrar uma forma de utilização mais racional do caudaloso rio, promovendo a troca de mercadorias e a circulação de pessoas. Porém, condições aos interessados foram impostas. Os projetos apresentados, nem sempre, eram os mais favoráveis à efetivação de uma empresa ou companhia de navegação na região (PARÁ, 1839). Os debates entre as autoridades políticas e militares geravam certos entraves à instalação de companhias de barcos a vapor, dessa forma a comunicação fluvial estava destinada aos antigos barcos e formas de transporte nas pequenas embarcações. Criar possibilidades para o desenvolvimento comercial da província do Grão-Pará e das províncias limítrofes constituiu-se num dos principais debates desse período. Nos relatórios dos presidentes da província muitos

¹³⁹ Ao apresentar os problemas que o Correio Geral passava, Henrique de Beaurepaire Rohan relatava a dificuldade para fazer a “remessa das malas de umas para outras agências”, isso porque os meios de transporte utilizados dependiam das marés e dos ventos, as saídas e chegadas dos “estafetas” eram irregulares, às vezes se recorriam a particulares para realizar essa remessa, isso quando os extravios não eram motivados pelo afundamento das embarcações com as correspondências e encomendas. A Companhia de Navegação prestava esse serviço para o Governo e para o público, mas ocorria um outro problema, a limitação “dos pontos em que toçao suas barcas a vapor” (PARÁ, 1857: 15).

debates e opiniões voltavam-se para a implementação e conclusão desse grandioso investimento que ganhava a conotação de *progresso econômico*.¹⁴⁰

No contexto da política imperial, após o ordenamento social, a civilização constituía-se em outro valor disseminado pela política dos *saquaremas* que, a partir da centralização administrativa, se refletiria na sociedade quando esta passasse a reconhecer a existência desses valores europeus como o amor ao trabalho, o respeito à propriedade, a garantia dos interesses privados e a preservação de monopólios comerciais. Ao se introjetar na sociedade esses ditos valores, o Império estabeleceria o progresso. A centralização política passava a ser o principal objetivo dos *saquaremas* para assegurar a manutenção da ordem, através da difusão da civilização, que se configurava no ponto central do programa político conservador. O que também garantia o poder sobre as localidades do vasto império, para irradiar os valores europeus na Corte, presentes da ordem social, assim como conservar os privilégios da elite mantendo o controle sobre os homens livres pobres e sobre a elite de outros setores da elite (MATTOS, 1994).

No Grão-Pará, diversos fatores de ordem econômica, social e política contavam para o atraso do comércio. Já em 1826, o governo nomeou um encarregado para convidar empresários dos Estados Unidos interessados em explorar a navegação a vapor na província do Grão-Pará. Na justificativa apresentada ao governo provincial constava-se alguns inconvenientes que os moradores teriam para exportar sua produção. A negativa para a instalação da Companhia servia para manter o monopólio do transporte de mercadorias que os grandes comerciantes gozavam, pois possuíam as maiores embarcações e os mecanismos políticos para reiterar as relações de subordinação, dependência e controle sobre os produtos a serem comercializados.¹⁴¹ Porém o documento fazia referências às mazelas dos pequenos produtores e culpava o rio Amazonas por ser muito largo e ter correntes muito violentas para

¹⁴⁰ Cf: MATTOS, Ilmar Rohloff de. *Tempo Saquarema: a formação do estado imperial*. Rio de Janeiro: Ed. ACCES, 1994.

¹⁴¹ Em 1840, a Recebedoria da Cidade de Belém enviou aos diversos coletores da província um ofício solicitando que se elaborasse um mapa contendo todas as casas de comércio estabelecidas nas vilas do interior. Em resposta, o coletor da Vila de Chaves afirmou a existência de 7 (sete) casas de “secos & molhados” com licença para comerciarem naquela localidade. Entre os nomes listados, constava nome de um comerciante que anos depois passou a ocupar a função de Coletor daquela Vila. APEP, FSPP, Cód. 1114: 22.01.1840.

“as Canoas de que uzão commumente os moradores gastão muito tempo em fazer as viagens a Capital, e que mui poucos possuem meios para navegar as mesmas canoas por serem muito grandes, e custarem muito a fazer, e a armar, e por tanto, que os mais pobres raras vezes tem occasião de remetterem a capital os seus fructos, sendo por isso obrigados, ou vende-los a porta por pouco preço, ou vê-los deteriorar em Caza até que se lhes proporcione occasião de os embarcar, como por favor, em algumas das canoas dos que são mais poderozos”.¹⁴²

O conselheiro conhecia os inconvenientes que atrasavam “a prosperidade d’essa Província, e das de Goyazes, e Matto Grosso” por não terem meios adequados para promover e expandir o fluxo de suas mercadorias com outros mercados. Por isso, a navegação a vapor promoveria esse intercâmbio, fazendo o frete das mercadorias nos armazéns dos portos do Pará e quando subisse o rio deixaria “em cada Villa os que lhe pertencerem, e no regresso virá colhendo os fructos, que estiverem promptos, e os descarregará na Capital”. Os custos com o frete seriam compensatórios, pois isentariam os custos com a armação e aparelhamento das pequenas canoas, que “nem sempre podem navegar, e que só poucas pessoas podem possuir” exercendo o monopólio sobre o transporte das mercadorias transportadas pelos rios e seus pequenos afluentes.¹⁴³

O transporte de certos gêneros realizava-se em outros tipos de embarcações como as montarias e as igarités. Elas faziam o transporte dos gêneros coletados e produzidos nos altos rios, contribuindo para suprir os mercados da cidade, ou mesmo transportando mercadorias do interior para os armazéns da cidade para serem exportados. Quando descreveu uma fazenda de gado na Ilha do Marajó, o Príncipe Adalberto da Prússia, ao percorrer as margens da ilha, observou uma escuna ancorada no porto a qual transportava

“um grande carregamento de gado na sua entreponte. Estas embarcações, que se encontram aqui e ali no Amazonas, chamam-se gabarras ou batelões de gado. Vão na maioria buscar a sua carga na Ilha do Marajó, rica de gado, e levam-na para a cidade, onde o gado, conforme tive a ocasião de ver no meu primeiro passeio, é entregue em estado tão lastimável, que realmente não se pode fazer uma idéia” (ADALBERTO DA PRÚSSIA, 1977: 147).

¹⁴² Arquivo Histórico do Itamarati (AHI), Catálogo de Documentos 16: Governos Repartições e Autoridades Regionais e Locais (1825-1841); Ofício de 30.09.1826. Anexo III.

¹⁴³ Idem.

Na descrição do viajante pode-se atentar para os gêneros comercializados na cidade, porém ressaltam-se os inconvenientes desse tipo de transporte. Ainda que o gado chegue aos portos da Cidade e das vilas próximas, o produto sofria desgastes e desvalorizações devido às precárias condições de transporte que servia a região. Nesse sentido, a navegação a vapor, por ser mais ágil e eficiente, também serviria por sanar esses entraves da economia local.

Outro motivo desse atraso, segundo o presidente da província, Souza Franco, era a falta de população, pois ela contava muito para a “má direção de seus negócios”, já que ainda não formavam um mercado que convidasse o comércio estrangeiro a “vir trazer suas produções em troca das nossas”. A província ainda aguardava a decisão da Assembléia Geral acerca das concessões de privilégios e isenções para a empresa de barcos a vapor que se interessasse em conduzir gado e outros gêneros do Marajó até os portos da capital. Em sua defesa para aprovação da empresa concluiu que “o seu bom resultado animará o estabelecimento de novas Barcas para Cameté¹⁴⁴ e para o Amazonas”. A relação entre a falta de braços, intercâmbios comerciais e a instalação de companhias de navegação por meio das concessões e privilégios aos comerciantes reforça a necessidade em dinamizar o comércio e justificar as políticas voltadas para o progresso econômico: esses temas foram tratados nos discursos de outros presidentes da província (PARÁ, 1839: 15).

O presidente João Antonio de Miranda ressaltava que o comércio da província “começou fraco, e sem auxilio, quando em si continha tantos elementos de grandesa, que animassem os mais soberbos e gigantescos planos”. Por estar atento a essas condições e ao aumento do movimento portuário, apresentou um “breve histórico” acerca da navegação interna, observando a vitória contra os entraves políticos para a sua efetiva realização, além dos benefícios econômicos esperados para a cidade. O atual progresso se expressava nos apontamentos da Alfândega, a partir do qual elaborou comparações com as notas do movimento dos portos desde o ano de 1820, quando 7 galeras e 53 embarcações “de diferentes tonelagens conduzirão às margens do Guajara as mercadorias de Inglaterra, França, Portugal e África” (PARÁ, 1840: 71).

¹⁴⁴ Com o tempo, a vila de Cameté cresceu e prosperou por tirar proveito de sua localização estratégica: era um entreposto comercial requisitado, pois os navegantes e comerciantes que subiam ou desciam o rio Amazonas, obrigatoriamente passavam e atracavam as suas embarcações naquele porto (MARCOY, 2001: 273).

No entanto, esse tráfego de embarcações nos portos da cidade enfraqueceu e “completamente se extinguirão as relações e movimentos comerciais”. Desde então, nos anos que se seguiram o número de tonelagens e embarcações atracadas nos portos da cidade decaiu e enfraqueceu, resultado dos “desastrosos e horríveis feitos da rebeldia (que) subverterão com grande parte dos habitantes da província o seu commercio, a sua agricultura, a sua industria”. Sendo inegável o abalo que essas revoltas (Adesão à Independência e a Cabanagem) causaram ao movimento portuário da Província e a retração de todo o comércio interno, urgia a reabilitação desse movimento, impulsionando as produções locais e dinamizando as práticas de navegação. Apesar de até 1841, ainda haver entrega constante de anistiados, refugiados no Baixo Amazonas, João Antonio de Miranda, em seu discurso afirma ser a capital da província o próprio “exemplo da ordem” e a paz que por hora gozava a província era “fruto do progresso do comércio e da agricultura” (PARÁ, 1840: 72).

Porém, João Antonio de Miranda reconhecia em sua exposição que a província carecia de embarcações “pelo menos” a vapor e que pudesse “aproximar os seus diferentes pontos de comunicação, que apresse as participações, e correspondências”, o que auxiliará “consideravelmente em nossas empresas”. A utilização dos rios pela navegação a vapor fomentaria não somente o contato com as cidades do interior como Tapajós, Marajó, Macapá e Cametá, mas também “da nossa fronteira à Maranhão, às Fronteiras, aos estados Vizinhos” (PARÁ, 1840: 82-93).

Manuel Paranhos da Silva Vellozo, Presidente da Província em 1844, no que dizia respeito à navegação interior, admitia que o motivo para tal embaraço era o tempo. A solução para este entrave estava na introdução de barcos a vapor, já que seriam:

“um instrumento inapreciável de prosperidade e civilização, encurtando as distancias, ligando povoações até agora isoladas umas das outras, e fazendo em consequência aumentar a agricultura, a industria e o commercio, e que não seria também de menor vantagem para o governo” (PARÁ, 1844: 62).

Nesses relatórios apresentados pelos presidentes da província, nota-se que, mesmo em períodos alternados, a prosperidade da região por meio na navegação a vapor é uma regularidade, diferenciando-se apenas as argumentações e relevâncias para a aplicabilidade e concessão de privilégios para a sua execução.

O argumento do Presidente da Província do Pará, Fausto Augusto de Aguiar, passa a refletir a necessidade de racionalizar a produção e o mercado já que intencionava promover a navegação interna dos pequenos rios da região para ligarem a cidade de Belém às vilas vizinhas. A advertência expressa em sua fala ressalta que o desenvolvimento e a prosperidade comercial apenas se concretizariam com o advento da navegação a vapor, pois com este “poderoso agente” contava não só a vantagem de encurtarem as distâncias, diminuir o tempo gasto nas viagens e nas comunicações, como também a necessidade de se alongarem o curso dos rios, estendendo-os até ao interior das outras Províncias limítrofes e dos países vizinhos. O que facilmente contribuiria para transpor os “estorvos e embaraços com que ora luta penosamente” a província do Pará para conseguir exportar os produtos coletados e cultivados nos pequenos núcleos agrícolas (PARÁ, 1851: 64).

Quadro II
Movimento dos Navios no Porto de Belém 1848-1851.

Movimento Portuário	Ano		
	1848/49	1849/50	1850/51
Entrada de Embarcações	77 embarcações 14.218 ton. 955 equipagem	91 embarcações 16.064 ton. 1.049 equipagem	84 embarcações 14.701 ton. 898 equipagem
Saída de Embarcações	68 embarcações 14.305 ton. 806 equipagem	93 embarcações 18.161 ton. 1.006 equipagem	84 embarcações 16.662 ton. 809 equipagem
Total de Embarcações e Toneladas	145 embarcações 28.523 ton. 1.761 equipagem	184 embarcações 34.225 ton. 2.055 equipagem	168 Embarcações 31.363 ton. 1.707 equipagem.

Fonte: COELHO, 1849: N° 21 e N° 22; AGUIAR, 1851.

Nos portos da província observava-se o crescente movimento de embarcações, entrada e saída de mercadorias para os portos nacionais e estrangeiros, assim como a quantidade de pessoas que o comércio mobilizava. O movimento portuário no entreposto de Belém mobilizou no ano de 1849/1850, 184 embarcações e a equipagem contava com 2.055 homens. Essa movimentação portuária servia de estímulo para a navegação por barcos a vapor, pois o aumento de embarcações e da quantidade de produtos comercializados dinamizaria ainda mais a economia da província. Entretanto, o presidente Fausto Aguiar afirmava que a navegação fluvial se restringia aos poucos rios navegáveis da província, exceto o Tocantins, onde já havia se

restabelecido o contato fluvial com a província de Goiás. A navegação no Grão-Pará agrupava 580 embarcações e contavam com uma tripulação de 1.989 homens. Mas ressaltava o presidente da província que a navegação fluvial só alcançaria:

“o seu verdadeiro desenvolvimento, e da prosperidade comercial da Província, será, quando for ella feita a vapor: ao auxilio deste poderoso agente deveremos não só a vantagem de se abreviarem as distancias, e amiudarem-se as communicações, vencidos facilmente os estorvos e embaraços, com que ora luta penosamente, mas a de se alongar o seu curso, estendendo-se até o interior das Províncias e estados limítrofes” (PARÁ, 1851: 64).

Ainda assim, Tavares Bastos (1975: 87) acreditava que esse aumento da procura de certos alimentos contribuiria para expandir a “nossa pequena lavoura apenas na infância”. Por isso, paralelo ao estímulo à navegação a vapor defendia a lenta redução de impostos, com o intuito de atrair as trocas comerciais para os portos da província do Grão-Pará, além do aumento no movimento dos portos (entrada e saída de embarcações) que traria ânimo aos pequenos produtores a comercializar com outros consumidores limítrofes nas repúblicas ribeirinhas.

Em 1853, quando a Companhia de Navegação do Amazonas se estabeleceu na região, o presidente José Joaquim da Cunha informava que ainda não havia “grande affluencia de cargas e passageiros”, por isso havia a importância do governo em subvencionar algumas linhas. Esse era o sentido da instalação de modernas companhias de transporte, o crescente escoamento de produtos e a expansão dos mercados. Rabello (1996: 49) notou, para as estradas de ferro no Rio de Janeiro, que o crescimento e a disposição das malhas ferroviárias foi desordenado, pois atendia “a uma ou outra fazenda [de café] de acordo com os interesses próprios de cada fazendeiro”. Por isso, geralmente quando acabavam as implantações dos trilhos a produção de café já havia se deslocado para outros lugares.

Entretanto, o que se observou para o ano de 1840 é que tem início o crescente interesse das autoridades de expandir a navegação interna em direção ao Alto Amazonas e seus afluentes, onde se coletava a maior parte dos gêneros destinados à exportação como: cacau, castanha, manteiga de tartaruga, óleo de copaíba, salsaparrilha, couro de boi e seringa (TAVARES BASTOS, 1975: 135). No relatório que apresentou em 1840, o Presidente João Antonio de Miranda lançou a sua atenção para as áreas sitiadas nas cabeceiras dos rios, onde os comerciantes abasteciam suas montarias para mercadejar no porto de Belém. Em função da

produção e coleta de gêneros agrícolas estar cada vez mais em direção aos altos rios, essa autoridade ordenou que se elaborasse um mapa de cada distrito da província contendo a enumeração de suas “particularidades” e as suas produções na perspectiva de conhecer a produção daquela região e a sua oferta para outros mercados. No referido censo deveria constar:

“No primeiro caso, por exemplo, nos dirá, quantas legoas tem o districto, quantos edifícios públicos, quantos fogos deshabitados, quantos engenhos de assucar, quantos sítios de plantações de cação, caffè, de arroz, quantas cazas de commercio & No segundo conheceremos, quantas arrobas de assucar de fabricaçõ, quantos potes de mel, quantos alqueires se colhem de arroz, castanhas, quantas arrobas de seringa, de cannela, de cumarú de urucu & Pelo terceiro saberemos, de que idade de 20 a 30 annos sabem ler escrever e contar tantos homens, e tantas mulheres” (PARÁ, 1840: 55).

Ainda assim, o controle sobre essas regiões tornava-se muito difícil, pois além das barreiras naturais como a distância que havia entre uma vila e outra, somava-se o próprio deslocamento natural da população local, em função da procura de áreas para caçar, pescar e, principalmente para a coleta de diversos gêneros, sendo cada vez mais e mais afastadas da cidade essas áreas de coleta e produção agrícola. Atente-se ainda para a alternância dessas práticas que, em certos períodos do ano, aumentava os vazios das pequenas vilas, visto que a maioria da população se dedicava a essas práticas¹⁴⁵ (SAMPAIO, 1997: 28). O medo da população em participar dos censos também contava para a inviabilidade desta medida, pois inúmeras vezes fugiam de suas casas temendo ser um pretexto para a efetivação dos recrutamentos para os Corpos de Trabalhadores.¹⁴⁶ Tudo isso tornava imprecisa a sua verificação e apresentação dos relatórios no que se referia, principalmente quando se tratava da demografia. No relatório do presidente da província, Francisco Carlos de Araújo Brusque, a imprecisão das informações ficou explícita quando escreveu sobre a população, argumentando que “não são perfeitos os dados, que possuímos, para conhecer-se com exactidão o movimento

¹⁴⁵ Para Ciro Cardoso, desde o período colonial que essa multiplicidade de produções (coleta de produtos silvestres) apenas ressalta a “debilidade estrutural da economia” da região e não a sua prosperidade, visto que as exportações estavam longe de representar a quantidade de fazendas, extensão de terras cultivadas e a sua fertilidade para a produção. CARDOSO, Ciro. Cap. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará (1750-1817)*. Rio de Janeiro: Graal, 1984, pp. 89-133.

¹⁴⁶ O recrutamento para os Corpos de Trabalhadores interferia no cotidiano das pessoas que eram afastadas de suas famílias, alterando práticas costumeiras de trabalho.

da população da província considerada nas suas diferentes relações, e para a apreciação de seu aumento, ou diminuição, e de sua condição” (PAPÁ, 1863: 8).

4.2- As propostas de colonização e controle da população livre pobre: projetos e debates.

A política de civilização para a região, de acordo com as autoridades, se implementaria com a introdução de homens afeitos ao trabalho através dos projetos de colonização. Tais projetos foram pensados e planejados a fim de solucionar os problemas econômicos e promover o progresso da região, a qual passava por uma aparente crise de abastecimento e falta de braços para o trabalho nas lavouras por consequência da Cabanagem. A política adotada pretendia a “reconstrução do regime”. Primeiramente, Andréa consolidou seu êxito sobre os rebeldes através da organização do Corpo de Trabalhadores. Para Vicente Salles essa lei “visou desarticular os cabanos, atraindo aqueles que vagavam sem profissão definida, destinando-os ao serviço da lavoura, do comércio e de obras publicas” (SALLES, 1988: 272).

Porém, a criação das Companhias de Trabalhadores não está relacionada apenas ao combate aos cabanos e à apropriação do trabalho livre. Mas também estava imbuída de um modelo de civilização, objetivando formar trabalhadores morigerados para a região, e para essa finalidade as autoridades passaram a incentivar e justificar as formas de trabalho compulsório imposto pela Companhia (FULLER, 1998). A defesa de um modelo de trabalhador e a crítica à propensa vadiagem da população livre pobre, presentes na legislação que instituiu as Companhias de Trabalhadores, não era uma exclusividade da província paraense no pós-Cabanagem. O projeto de ordenamento social presente na instituição dos Corpos estava relacionado, em um plano mais amplo, com as propostas de construção de uma nacionalidade e de um progresso material e moral do Império debatido entre as elites oitocentista do Brasil.¹⁴⁷

¹⁴⁷ FULLER, Claudia Maria. *Nos Limites da Civilização: experiências culturais na organização do trabalho na sociedade paraense (1837-1860)*. Projeto de doutorado linha de pesquisa: história social da cultura na Universidade Estadual de Campinas, 1998.

A preocupação do governo ao instaurar as Companhias de Trabalhadores não era apenas a falta de ocupação lucrativa para a “arraia miúda”, pois o extrativismo era muito rentável, mas sim a falta de controle sobre essa mão-de-obra que se deslocava para as mais diversas áreas. Este controle se reveste em apropriação, por parte das elites tradicionais, de excedentes produzidos pelos homens livres e pobres e de retomada de poder político. Era preciso conter esses “braços ociosos” dando-lhes ocupações em terras agricultáveis ao redor dos núcleos urbanos, utilizando-os nas mais diversas ocupações como ferreiro, oleiro, pedreiro, pescador etc. O recrutamento disponibilizava o seu trabalho em obras públicas ou junto a empreendimentos particulares que requisitassem a necessidade de homens, como em fazendas de particulares e em empresas de navegação (WEINSTEIN, 1993: 61).

Sobre as atividades de trabalho comuns no interior da província, o Príncipe Adalberto observou em suas viagens que em algumas áreas da região (em direção dos altos rio) as vilas são habitadas apenas alguns períodos dos anos, principalmente nas festas de São João e Natal, quando os moradores se reúnem para trocar as produções e coletas realizadas nos meses de junho a dezembro. Durante esse período (que é inverno na região amazônica), os homens se dedicam a coleta da seringa, salsaparrilha, copaíba e cacau, além da caça e da pesca para a subsistência. As mulheres “ficam nos sítios, para preparar a farinha, com que negociam”, após as trocas, que têm período certo para ocorrer “a maior parte das famílias espalha-se pelos seus sítios e o velho ciclo recomeça” (ADALBERTO DA PRÚSSIA, 1977: 167-168).

Segundo Sampaio (1997: 121), tanto o calendário agrícola como os tipos de trabalho na região amazônica, são marcados pelo movimento das águas. As águas regulam os deslocamentos populacionais e as atividades agrícolas, cada qual tem seu período próprio de manejo. Para Waren Dean, alguns homens não passavam mais de 8 meses nas áreas de coleta da goma elástica (seringa), podendo se dedicar a outras atividades produtivas, garantindo os meios de sua subsistência e troca comercial (DEAN, 1989:49).

Kidder (1979: 182-196) notou esse deslocamento da população para a fabricação da manteiga de tartaruga. Em função da necessidade de montar abrigo nas margens dos rios para a coleta dos ovos e a fabricação da manteiga, o viajante afirmava que havia poucas habitações às margens dos pequenos rios, “a maioria das vilas assenta-se sobre a margem dos cursos tributários e igarapés”. Em Tefé, os habitantes do povoado formavam pequenas comunidades nas *Praias Reais*, lugares “famosos pela quantidade de ovos de tartarugas que lá se recolhiam

todos os anos”. Um viajante que descia o rio Amazonas escreveu que o trabalho da coleta de ovos de tartaruga se dava ao som de duas batidas de tambor: a primeira, para iniciar os trabalhos reunindo os ovos e preparando a manteiga; no segundo, “seguia-se o lazer. Jogos, danças e liberações de aguardente animavam a noite e se prolongavam pela madrugada”. Paul Marcoy, viajante que desceu o rio Amazonas em 1847, avistou um ponto em Loreto com algumas casas, próximo a enseada do rio, onde moravam soldados desertores, que “haviam-se refugiado nesse lugar e viviam conjugalmente com mulheres Ticunas”. Escreveu ainda que nesse ponto

“todos cultivam alguma mandioca e bananas, caçam e pescam para prover a mesa, negociam com os comerciantes do rio a salsaparrilha e o cacau que coletam nos bosques, e desses pequenos comércios obtém um pouco de dinheiro com que comprar pano de algodão para se vestir e ornamentos para enfeitar suas mulheres”.¹⁴⁸

Marcoy observou que naquela localidade era muito comum o tráfego de negociantes portugueses “dedicados a um pequeno comércio de salsaparrilha, panos de algodão e peixe salgado”. O negócio que trouxera o negociante português que auxiliava Marcoy para aquele ponto em Loreto “tinha a ver com o pedido de uma carga de salsaparrilha que ele havia recebido da Barra do Rio Negro” (MARCOY, 2001: 192). Sobre essa produção local, Tavares Bastos nos relatos que fez sobre a viagem ao *Vale Amazônico* comparava o preparo da manteiga à coleta de goma (látex) que disseminava a população a ermo, visto que nesse período “se improvisam no leito dos rios, sobre as ilhas efêmeras da vazante, povoações provisórias” consideradas um “transtorno da vida social”, pois levam os trabalhadores a uma vida “nômada”, sendo uma situação ímpar se comparada aos países civilizados (1975: 123).

Sobre a utilização do trabalho dos moradores nos altos rios, foi oficiado ao presidente da província, Tristão Pio dos Santos, pelo encarregado do governo no comando militar de Manaus, Mathiaz da Costa, o estado de abandono em que se encontrava a agricultura naquela região. O motivo desse abandono se explicava pelo “desprezo” dos homens que se ofereciam aos negociantes que apareciam em suas vilas com o intuito de “hir promover seus interesses, obrigando-se até não só a lhe pagar o serviço a quem por elle fica quad’juvado, como a pedir por elle a quem governa para licenciar, a fim de o dirigir ao trafico do negocio de Salça, Cravo,

¹⁴⁸ MARCOY, Paul. *Viagem pelo Rio Amazonas*. (Tradução de Antonio Porro). Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas e da Universidade do Amazonas, 2001, p. 190-193.

ou outro qualquer negocio”. Com o intuito de que os moradores da vila voltassem a se ocupar com a lavoura, Mathiaz da Costa sugeria ao presidente da província do Grão-Pará a viabilidade de se fazer as custas da nação “hum deposito de plantações donde elles o vão buscar para seus uzos, como a Andiroba, Comaru, Salça, Guaraná, Puxiri, Canella, urucu, anil, Algodão, arroz, Feijão, favas, e as mesmas fructas domesticas”. Havia a preocupação de controlar essa produção agrícola, inferia-se que a preocupação não estava em manter, sob o erário da nação, “um celeiro para abastecer os moradores”. Após a sua exposição, Mathiaz da Costa afirmava que “o maior negocio que exporta esta Camara he o trabalho dos Indios Silvestres, pois são os que destroe a Salça, Cravo, Cupaiba, e as mesmas salgas e facturações de manteigas”.¹⁴⁹

Essas observações, reforçam as referências feitas no relatório de João Antonio de Miranda, presidente da província (PARÁ, 1840: 55), sobre a importância de especificar a quantidade de sítios e as suas produções, assim como a extração e a quantidade dos gêneros comercializados em cada localidade. O controle sobre o que é negociado também fazia parte das propostas de dinamização da economia, em que pese a recuperação das finanças públicas e a arrecadação dos impostos sobre o *quantum* comercializado nas cabeceiras e afluentes dos rios da região.

Entretanto, o controle sobre a mobilidade da população local nos meses de extração e coletada de óleos, gomas, bálsamos, ovos de tartaruga, pesca de peixe-boi e etc., dificilmente seria efetivado com sucesso. O deslocamento dos moradores para o interior dos rios à procura desses produtos representava, em determinados períodos do ano, um escasso povoamento,¹⁵⁰ que registrado nos discursos administrativos da Província servia como justificativa às ações do Estado como agente incentivador do povoamento através do progresso e da civilização. Escreve Sampaio (1997: 67), que o Estado agia na normatização do cotidiano para implantar o modelo europeu de sociedade. Segundo Oliveira (1979: 128), essa interferência se efetivou através das

¹⁴⁹ APEP, FSPP, Caixa 73, ofícios 12.02.1841.

¹⁵⁰ O Presidente Souza Franco acrescenta alguns valores aos que lhe foram apresentado, por não concordar que a cidade seja habitada por apenas 9.052 almas. Afirma haver “erro de consideração”, por isso justifica o seu argumento. Aumenta em 2.000 o número de escravos, pois muitos senhores não listam todos os seus cativos para escapar ao pagamento de 2\$273 réis. Assim como para o número de escravos, Souza Franco acrescenta mais 300 ao número de estrangeiros, pois muitos não se apresentam aos delegados da cidade. Diante dessas afirmações o número total de habitantes na cidade seria de 13.000 almas. Com base nos relatórios da presidência, a cidade se dividia em 3 freguesias: da Sé, da Campina e da Trindade. Em 1848, segundo o presidente Jerônimo Coelho o total de moradores nas 3 freguesias era de 16.092 entre 11.007 livres e 5.085 escravos, 840 estrangeiros e 2.835 casa residenciais. Porém, em 1849, o número de livre saltou para 56.514 e de escravos para 19.222, totalizando em 75.739 almas distribuídas em 9.912 casas residenciais (Relatórios dos Presidentes da Província, 1839-1848).

colônias agrícolas, que serviam não só para garantir o abastecimento local mas também como postos de fiscalização comerciais e para os viajantes que saíam da província em direção a Goiás (PARÁ, 1957: 7).

Alguns projetos de navegação justificavam a reinstalação de colônias as margens dos rios como tentativa de promover a expansão das áreas agrícolas e o povoamento dessas áreas. Porém, em 1857, havia na província somente três colônias militares: a de Óbidos, localizada à margem esquerda do Amazonas com 36 colonos estrangeiros, 11 praças e 16 operários; a de São João do Araguaia, à margem esquerda deste mesmo rio, com 144 pessoas e 45 “pessoas de famílias” e; a de Pedro II, às margens do rio Araguari com apenas 68 pessoas. Mesmo com o grande empenho das autoridades havia muitos embaraços que dificultavam “o progresso das colônias” (PENNA, 1957: 7). A única colônia agrícola da província pertencia a um particular, o negociante português Henrique de La Roque.¹⁵¹ Em seu estabelecimento agrícola, o cultivo da cana era feito por escravos, mesmo que tivesse trazido doze colonos alemães, o projeto de imigração não esboçava um grande desempenho. A colônia localizava-se na Ilha de Quatioba, além da Ilha das Onças (PARÁ, 1858: 44).

Além dos incentivos à colonização através das companhias de navegação, houve a concessão de subvenções pelo governo para outras empresas ou companhias atuarem na cidade, oferecendo serviços para o abastecimento de carne, de pescado fresco e salgado,¹⁵² de iluminação a gás, para a construção da Praça do Mercado,¹⁵³ assim como garantias de isenção dos impostos das mercadorias produzidas em fábricas movidas a vapor.¹⁵⁴

¹⁵¹ Em 1858, o governo provincial pensando nesses projetos de colonização, encarregou os “cidadãos Dr. Fabio Alexandrino de Carvalho e Reis, e tenente coronel João Augusto Correa, e ao negociante H. de La Roque, da confecção dos respectivos estatutos, os quaes forão modelados nos da associação central de colonização, e achão-se submetidos a consideração do governo imperial para serem aprovados” (PARÁ, 1858: 42).

¹⁵² Este contrato foi efetuado com os negociantes João Augusto Correa e Manoel Rocque Jorge Ribeiro. APEP, CLPGP, Lei n°423 de 21.12.1863.

¹⁵³ Este acordo foi assinado com a Firma Social Viúva Danin e C^a, através da lei provincial n° 215 de 13.11.1850.

¹⁵⁴ APEP, CLPGP, Lei n°410 de 08.11.1862.

4.3- A navegação de Barcos a Vapor: argumentos para a sua implementação.

Desde o início do século XIX havia o interesse do governo e alguns comerciantes de trazer a navegação movida por máquinas a vapor para a província do Grão-Pará. Este projeto visava facilitar o acesso às vilas do interior da província, baratear o preço dos fretes –devido à grande quantidade de produtos possíveis de estocar em embarcações de grande porte-, além de retirar das transações comerciais a presença dos intermediários, o que aumentaria a parcela de lucro dos negociantes. Porém, o cumprimento do projeto esbarrava nos interesses de comerciantes locais e nas próprias condições práticas para viabilizá-lo, principalmente no que diz respeito aos incentivos fiscais, oferecidos como condição para atrair os investimentos financeiros de empresários ou companhias.

Em 1826, o conselheiro da província José Silvestre Rebello, seguiu para Washington com Agente dos Negócios de SMI em missão de propor a “capitalistas e quasquer empreendedores, sobre tudo de barcos a vapor, para os trazerem, porem a sua custa, contentando-se com a proteção do governo”. No intuito de alcançar os seus objetivos, o conselheiro persuadiu empresários daquele país de que seria proveitoso empregar barcas a vapor “nos vários Rios do Brazil”. Para tanto, havia recomendado “como especulação necessariamente vantajoza o emprego por agora de hum para conduzir mercadorias, e productos entre essa capital, e as differentes povoações espalhadas pelas margens do Amazonas, e dos seus numerozissimos confluents”. Logo, o vapor “Amazonas” às ordens de John Heffer aportou em Belém. Esta embarcação incorporava a frota de uma sociedade criada em Nova York intitulada “Sociedade New York para a Navegação de Barcos de Vapor a América Meridional”, da qual era presidente o americano B. Wiliam Rogers.¹⁵⁵

Além dos rios das províncias do Império, a proposta abrangeria as repúblicas vizinhas, como foi exposta ao ministro da Colômbia a idéia de promover o livre comércio nas margens do Amazonas,

“muito principalmente para os habitantes da Província de Maynas, supponho que o Barco de Vapor não encontrará pois dificuldade alguma

¹⁵⁵ AHI, Catálogo de Documentos 16: Governos Repartições e Autoridades Regionais e Locais (1825-1841); Offício de 30.09.1826. Anexo III.

em estender as suas viagens até aquellas povoações, e parece-me clara, que os habitantes do Pará ganharão em prosseguir este commercio, que pode fazer com o tempo d'essa capital hum dos mais interessantes portos mercantes do Brazil”¹⁵⁶.

O aproveitamento dos cursos dos rios para a navegação a vapor significaria a prosperidade comercial da região, caso permitissem que o “Amazonas” explorasse o comércio da província. Entretanto, a execução do projeto ficou para ser apreciado no Conselho Presidencial organizado pelo Presidente da Província José Felix Pereira de Burgos.

Na resposta oficiada por José Felix Pereira de Burgos asseverava ao conselheiro que se sentia “embaraçado para convir deffinitivamente a cerca de tal objecto”, por isso lhe solicitou “instruções mais particulares” que melhor fundamentassem a sua deliberação. Porém “não achando nellas mais poderozos motivos” que o ajudassem a decidir-se sobre o assunto, encaminhou ao Conselho Presidencial essas dificuldades para que ponderassem sobre “os inconveniente, e obstáculos, que encontrava”. A reunião do Conselho tinha por finalidade submeter o parecer enviado pelo conselheiro sobre a viabilidade daquela sociedade explorar os serviços de navegação a vapor.¹⁵⁷

Contudo, no dia 14 de julho do mesmo ano os conselheiros apresentaram em ata o parecer a respeito da conveniência “ou desconveniencia” do projeto de navegação a vapor acertado entre o conselheiro José Silvestre Rebello e a sociedade americana.No referido parecer determinavam que o Conselho examinasse a conveniência de interesses para cada nação, “quando estes são correlativos com os das suas Aliadas”. Essa medida evitaria ao governo que acontecesse a execução de projetos que “meramente conduzidos pelo prazer da novidade, e de entrar em especulação gigantescas, só na fantasia, se esgotem os mais seguros mananciais dos principaes rios, que confluem em cada Província, para a prosperidade do mesmo Estado”, principalmente daquelas regiões onde a população “mais necessitada, mais util, e mais numeroza da província” retira os meios para a sua subsistência.¹⁵⁸

Contrário às justificativas apresentadas pelo Agente dos Negócios, José Silvestre Rebello, sobre os inconvenientes dos moradores às margens do rio para transportar a sua produção, o Conselho Presidencial afirmava a evidência com que as pequenas embarcações de

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ Idem, 21.08.1826. Anexo IV.

¹⁵⁸ Idem, 14.07.1826. Anexo I.

um único pau ou de construção mais simples, as igarités e montarias eram seguras para a navegação. Esses tipos de embarcações eram adequados para “os imensos Canaes, que engrossão o Amazonas, sustentão a maior parte d’aqueles indivíduos, que as constroem,¹⁵⁹ para a exportação de todas as especiarias, e gêneros espontâneos, e cultivados no seu imenso País”. Por isso, justificava que se utilizassem a navegação para o transporte de tropas militares, correspondências administrativas ou mesmo para o trato comercial

“convenha sempre, que o seu estado, ou mesmo o Corpo Commerciante, ou quaesquer outros naturais da mesma província, e do Império, participassem destas vantagens, pois que abunde a província das Mercadorias estrangeiras, basta lhe seja livre o Commercio a Capital, e ainda mesmo no interior, contanto que se não faça monopólio dos meios de subsistência dos Naturaes; e que he por esta razão, e fundados em semelhantes princípios, que as Leys do Império vedão o negocio de Cabotage a outra Nação”.

E “a respeito de todos os negócios públicos” o Conselho convocou os “negociantes desta praça e os lavradores” para opinarem sobre o projeto apresentado pela sociedade americana. Em concordância com a opinião do Conselho Presidencial o projeto foi indeferido, sob a alegação de que o “facto não era conveniente que a barca a vapor subisse n’aquelle trafego o alto Amazonas”, já que a introdução da navegação a vapor desestruturaria as relações comerciais interferindo até mesmo nos costumes da região.

Kidder (1972: 197) lamentou esse resultado, denunciando que nada havia sido feito para que o projeto da navegação a vapor fosse concluído, pois a companhia que se organizou não obteve a cooperação por parte do Império, causando o fracasso da empresa americana. De fato, a participação do governo nesse tipo de empresa contava muito, pois a indicação de incentivos, principalmente a isenção de impostos, concorria para o efetivo êxito da implantação dos meios de transporte, assim como para outros investimentos ligados ao comércio (RABELLO, 1996).

Em 1829, houve mais uma tentativa para conseguir a “introdução de um progresso rápido e técnico” com a entrada da navegação a vapor nos rios da Amazônia. Desta vez, o projeto encetado pelo comerciante português Joaquim José de Siqueira tencionava fomentar a

¹⁵⁹ Bates (1979: 38) registrou que os nativos da Amazônia “são todos fabricantes de barcos”, exímios no manejo dessas embarcações “em que enfrentam caudalosas correntes”.

agricultura, o comércio e a navegação,¹⁶⁰ mas foi negado pelo presidente Andréa, sob a alegação de que “não havia recursos locais para iniciativas privadas, mesmo amparadas pelo Estado” (REIS, 1956: 67). Este argumento não foi considerado fato novo para os comerciantes interessados em trazer barcos a vapor para o porto da capital da província.

A tentativa repetiu-se por mais três vezes. Na segunda, o comerciante tentou formar uma companhia com negociantes e proprietários nacionais e estrangeiros, obtendo em 01 de fevereiro de 1834 o privilégio para instalar a companhia com barcos a vapor com privilégio de 10 anos. No entanto, não houve a efetivação da companhia por falta de maior auxílio e pela revolta da Cabanagem que inibiu a vida econômica, dada à preocupação dos comerciantes de perderem as suas mercadorias. Em 1836, aprovou-se outro privilégio, mas por apenas 5 anos. No entanto, essa tentativa experimentou o mesmo resultado das outras anteriores: caducou. Em 1837, Ambrósio da Silva Pombo, o Barão de Jaguarari, obteve o privilégio de 10 anos para comerciar carne verde e gado do Marajó por meio da navegação entre a capital e a Ilha do Marajó. O Barão de Jaguarari apresentou a proposta de efetivar a rota de navegação com capitais próprios, ou por meio de companhia, porém a concretização do projeto não foi possível por falta de cabedal. Por mais uma vez, a instalação da navegação a vapor na região fracassara (PARÁ, 1840: 79).

Sem que nenhuma das empresas tivesse se apresentado para atender essas necessidades da província, ofertando com a devida regularidade barcos movidos a vapor, o governo sancionava, em 12 de maio de 1838, a Lei nº 13 com as seguintes disposições:

“Art. 1º O Governo da Província fica autorizado a conceder privilégio exclusivo a qualquer Companhia, que o pretenda, para estabelecer a Navegação em todos os Rios, Bahias, Enseadas, e mais agôas desta Província, por meio de Barcos de Vapor, ou movidos por outro qualquer agente mais poderoso, que venha a descobrir-se, pelo espaço de vinte annos, em todos os Rios já navegáveis sem obstáculo natural, e por trinta annos, em todos os outros que a mesma Companhia tornar navegáveis”.

Esse artigo definia as dimensões que a navegação a vapor teria na região. A concessão seria renovada a cada período de dois anos, respeitando as condições contratuais estabelecidas entre as partes. Dentro dessa legislação, havia a proposta de expandir as rotas atendidas

¹⁶⁰ A Companhia, chamada “Sociedade Protetora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões, Indústria Paraense”, com sede na cidade de Belém somava um capital de 4:000\$000 de réis, dividido em ações de 500\$000 réis cada uma (REIS, 1956: 66).

inicialmente, assim como as linhas navegáveis e o número das viagens redondas¹⁶¹ até a Barra do Rio Negro (passaria a 4 viagens mensais, ou mesmo estendendo o último porto além dessa Cidade).¹⁶² Possuía também o domínio legal de “descobrir” rios e melhorar a navegação removendo todos os embaraços, até então existentes: pântanos, capins, pontes sobre os rios, barro e pau. Pois de acordo o § 5º do Artigo 1º, caso a Companhia não cumprisse com as disposições contratuais lhes seriam retiradas todas as benfeitorias¹⁶³ realizadas, passando a pertencer à Fazenda Provincial. Nota-se as vantagens que seriam asseguradas à Província e ao desenvolvimento do comércio fluvial.¹⁶⁴

Mesmo falhando em todas as tentativas para a introdução da navegação a vapor na província, a necessidade da empresa não deixou de ser apreciada e discutida entre comerciantes e políticos. Tanto que, em seu discurso o Presidente da Província, Soares Andréa, convocou os negociantes estabelecidos na cidade para formarem uma Companhia de Navegação a vapor que de início ofereceria “mais despezas do que interesses”.¹⁶⁵ Logo houve a apresentação dos negociantes interessados em integrar a relação dos possíveis acionistas, que somando apenas a quantia de 23:200 pesos foi considerada insuficiente para conseguir organizar uma Companhia. Mas o interesse havia surtido efeito e, após essa convocatória, o Presidente passava a apresentá-lo:

¹⁶¹ A viagem de ida saindo de Belém, chegando em Rio Negro e retornando à Belém era uma viagem “redonda” e demorava em média 15 a 16 dias, pois seguia aportando em todos os entrepostos do trajeto. (APEP, FSPP, Caixa 152).

¹⁶² Na mesma Lei de nº 12, na 3ª condição ratificava-se essa vantagem e: “no fim de quatro annos precisos, contando do primeiro dia da existencia do contrato, deve a Companhia declarar quaes são os portos, e Rios de cuja navegação pertende apoderar-se: e ficará obrigada a mandar a cada um dos lugares ou Villas que dezinhar huma vez em cada trez mezez, hum Barco de Vapor que siga da Capital, ou tenha tido comunicação determinada com algum que d’ella tenha sahido; e bem assim á principiar nos Rios escolhidos, os trabalhos de melhoramento da navegação por meio de canaes e comportas ao lado de cada huma das cachoeiras, ou por meios conhecidos, dentro do prazo inframarcado” (APEP, CLPGP, Tomo I, Parte 1ª, 1838).

¹⁶³ De acordo com a condição imposta no artigo 1º § 9º “a navegação por vapor não exclue a navegação existente, nem mesmo nos Rios em que a Companhia construir Canaes, com que se venção as Cachoeiras, antes será ella obrigada a dar passagem pelas obras que tiver construído; visto que em muitos lugares estas mesmas obras destruirão os Varadouros, e outros meios de que actualmente se serve a navegação: isto, porém mediante huma justa contribuição” (APEP, CLPGP, Tomo I, Parte 1ª, 1838).

¹⁶⁴ APEP, CLPGP, Tomo I, Parte 1ª, 1838.

¹⁶⁵ Na justificativa para tanta despesa contava: “por que exige huma administração nesta Capital; e correspondências e estabelecimentos em todos os lugares aonde os barcos tiverem de se dirigir, ou precisarem receber combustível” e todas as outras despesas que apareceriam depois de contar a companhia com mais de dois ou três barcos. Andrea (1838: 32) incentivava a participação dos negociantes prometendo bons resultados para o empreendimento, pois uma empresa que trouxesse benfeitorias para a província exigia sacrifícios muito antes de recolher os lucros.

“recebi de Londres huma carta de João Diogo Sturz por parte de Frederico Burr, e Roberto Rough pedindo a minha cooperação com o Governo Central, por meio de informações a favor de uma igual Empreza a que eu tinha encetado: respondi-lhe logo nesse sentido; e procurei por meio dos meus amigos de outras províncias d’aquerir alguns Accionistas (...) conheço claramente que tudo depende do primeiro desenvolvimento; e que teremos muitos Accionistas depois que podermos ter os dois, ou trez primeiros Barcos” (PARÁ, 1838: 32).

Esta carta foi recebida como “uma profecia dos bons fucturos desta Província”, pois tinha sido redigida por uma pessoa “affeita aos negócios”. Por mais que a Empresa fosse formada, em sua maioria por pessoas de outras nações, Andrea solicitava à Assembléia Geral a apreciação do projeto, pois a navegação seria feita apenas nas “agoas e rios que não se communicão com as outras províncias do Império”. E para animar a concorrência sugeria que o Cofre das Rendas Provinciais atuasse como acionista “entrando todo anno com hum cento de accoens, ou mais,” e dispensando os seus lucros até que o empreendimento se tornasse rentável, levando o governo a receber apenas os dividendos “que lhe tocarem dessa época em diante” (PARÁ, 1838: 33).

Em 1839, ainda interessado em realizar essa empresa, Joaquim José de Siqueira, tendo o apoio do Presidente Andrea, voltou a se animar com a projetada companhia de navegação a vapor. E diante a referida Lei, João Antonio de Miranda (1840: 79) assim descreveu esta 4ª tentativa:

“Volveram-se novamente as vontades para a Empresa Siqueira, e o General Andréa deu alma e atividade aos planos. Subiram de 350 as assinaturas; reuniram-se os principais negociantes; organizaram-se os estatutos, escreveu-se a commissários no Rio de janeiro, a fim de obterem do Governo ou Assembléia Geral os privilégios e concessões necessários para levarem a effeito tão interessante projeto. Em 12 de maio de 1838, aparecia a Lei, que sancionava e garantia qualquer associação dessa espécie remetendo-a para o governo ou Assembléia Geral no caso acima exposto”

Todavia, em 22 de fevereiro de 1839 as operações da companhia foram suspensas, apesar de continuar existindo, à esperada da resposta que não veio. A Lei nº 13 foi, posteriormente, revogada pela Lei nº 36 de 08 de outubro do mesmo ano.

Na legislação de 1839, Bernardo de Souza Franco, então Presidente da Província do Pará, sancionou a lei Provincial nº 36. A lei o autorizava “a contratar a navegação de dous Barcos a Vapor para a condução de gados de Marajó, e de outros generos e transporte de passageiros, concedendo aos que realizarem, privilegio exclusivo por dez annos”.¹⁶⁶ A lei visava prover com regularidade o abastecimento interno da Província. A oferta diária de carne-verde às vilas e cidades contaria para restabelecer o comércio beneficiando, principalmente, os fazendeiros locais. A exposição da lei para a livre navegação a vapor corresponde às expectativas do Presidente da Província e demais deputados interessados em promover o progresso da região.

“Impolítica”, assim definiu João Antonio de Miranda em seu relatório o referido ato que revogou a Lei nº 13 e justificava-se afirmando que “se existia uma associação bastante animada que só aguardava a deliberação final do poder competente, para continuar em seos trabalhos, porque motivo desalentava-a, concorrer para a sua extinção com a revogação¹⁶⁷ da ley, que lhe garantia a existência?” (PARÁ, 1840: 81)

Nesse sentido, é importante notar uma observação que Spix e Martius fizeram sobre o comércio fluvial no período em que visitaram a província do Grão-Pará, em 1819. Eles retomaram a discussão a respeito do abastecimento da cidade, que dependia dos produtos trazidos do interior, principalmente, dos Altos Rios (Santarém e Rio Negro); este transporte realizava-se sobre a responsabilidade dos comissários, tendo as empresas transportadoras um papel muito pequeno no deslocamento de toda essa produção. Os dois cientistas refletiam:

“Portanto, uma navegação que ultrapassasse os lentos barcos entre a Barra do Rio Negro [Manaus] e Pará duas e mesmo trez vezes, seria extremamente impopular entre a maior parte dos negociantes, e só continuaria lucrativa para o empresário, se por sua própria conta encontrasse bastante frete de artigos de exportação e importação” (SPIX E MARTIUS, 1981: 306).

Para a economia do café, no Rio de Janeiro em 1850, segundo Rabello (1996: 34), as firmas estrangeiras detinham o controle sobre a comercialização da produção do café e nas

¹⁶⁶ *Treze de Maio*, nº 9, 10.07.1840.

¹⁶⁷ A Lei nº 65 de 04 de setembro de 1840 autorizava o governo a contratar uma companhia que se responsabilizasse pelo abastecimento de carne verde (APEP, CLPGP, Tomo III, Parte 1ª, 1840).

relações internacionais vendendo para outros países (mercadoria capitalizada). Nesse sentido, “estavam sujeitas ao que chamaríamos hoje de “atravessadores”, ou seja aos comissários do café, que intermediavam e controlavam o comércio de tão rico produto”. Esses comissários atuavam como “representantes urbanos” das mercadorias industrializadas importadas, junto aos fazendeiros do café, por isso o interesse de retirar os comissários visando o aumento expressivo de seus lucros na exportação do café e na venda de produtos industrializados. Todavia, o empecilho para essa comunicação direta entre as firmas estrangeiras e os produtores do café eram as vias de comunicação, o que os forçava a atuar apenas na esfera da comercialização. Por isso, o interesse em investir na construção de estradas de ferro, já que facilitando o transporte de produtos e facilitando o deslocamento dos produtores, tornaria desnecessária a participação dos comissários.

Embora não se tivesse instalado qualquer companhia de navegação, em 1840 apresenta-se uma nova proposta para desenvolver o comércio, agricultura e a indústria na província do Grão-Pará, através da navegação de dois barcos a vapor. Os empresários Nuno Nery de Carvalho, Joaquim Antonio Pinheiro e João Diogo Sturz se apresentaram para explorar esse serviço que se iniciaria num prazo de dois anos, mediante os privilégios e as subvenções estatais. Porém, em 1844, Manoel Paranhos da Silva Vellozo, presidente da província, saía em defesa em seus discursos da empresa que há dois anos esperava por uma resolução do Senado. O presidente registrou que “o espírito de associações de empresas não está aqui bem desenvolvido e apreciado”, e que as revoltas que agitaram e assolaram a Província “affugentarão e consumirão os capitaes a ponto de observar-se que he hoje excessivo e exorbitante o juro do dinheiro pela sua escacez, e que por isso não será fácil organizar Companhias”. Por isso, solicitava ao Senado que “se mostrasse interesse e simpatias por semelhante empresa, e que mesmo se dirigisse Petições, e representações para que se lhe desse impulso, e andamento” (PARÁ, 1844b: 62). Porém, a empresa continuava aguardando a resolução do Senado, levando-a a ter o mesmo destino das tentativas anteriores, o fracasso.

Novamente a lei de 1840¹⁶⁸ insistia sobre o “proveito que vem da navegação por vapor, e quanto por ella sera rapido o andamento em todos os negocios de publica prosperidade nesta

¹⁶⁸ Com base na Lei nº 70 de 28 de setembro de 1840, autorizando a contratação de uma Companhia de Navegação a Vapor (APEP; Coleção das Leis da Província do Grão-Pará, 1840).

província, circulada de rios e bahias navegáveis confluentes do Amazonas”. Porém, até o momento não havia empreendedor ou companhia com a quantia de ações necessária que a instalação de uma empresa desse porte requeria. Por isso, acrescentada à lei havia um outro dispositivo: “consignar do Thezouro Provincial uma quantia, até trinta contos de reis, que sera entregue, com as necessárias cautelas, ao empresario ou a companhia em ações em seus devidos tempos; para a sobredita empresa”. Além da consignação, haveria a “ação de privilégios” que seria concedida num espaço de 10 anos “ao emprehendedor ou a companhia que fizer a navegação por vapor, especialmente para a rebocagem nos rios, bahia e aguas desta província”.¹⁶⁹

Em 1843, atendendo a essa autorização, o governo provincial concedeu o privilégio ao “cidadão brasileiro Joaquim Francisco Danin”, para exercer com exclusividade, no período de 10 anos, a navegação por máquinas a vapor nos rios da província. Na portaria de 25 de janeiro, que fazia essa concessão, incluíram 11 condições para o bem da conclusão dos trabalhos da companhia que o negociante Danin deveria organizar “para o fim de introduzir, e sustentar aquelle gênero de navegação”. Na 2ª condição estabelecia:

“no caso que não organize a companhia com os fundos necessários para a empresa no tempo de signado (no espaço de 1 ano) ficará pertencendo definitivamente ao Empresario Danin o privilégio concedido, se no espaço de trez mezes contados da data desta concessão houver elle introduzido o primeiro barco de vapor, fazendo viagens regulares de oito em oito dias pelo menos do porto desta cidade para algum dos portos da Ilha do Marajó e para a Villa de Cametá” (APEP, CLPGP, Tomo VI, Parte 2ª, 1843).

Nesse contrato, o Tesouro Provincial considerava-se acionista da empresa apresentando o número de ações correspondentes a 15:000\$000 de réis, quantia que duplicaria assim que um outro barco a vapor fosse introduzido, ressaltando que a entrada do capital nos cofres da empresa aconteceria assim que o governo fizesse a deliberação da quantia estipulada.¹⁷⁰

¹⁶⁹ *Treze de Maio*, nº 29: 29.08.1840.

¹⁷⁰ Ocorrido através de ofício ao Inspetor do Tesouro Provincial, no qual o governo mandava entregar ao empresário Danin, em cumprimento da 3ª condição do privilégio que lhe concederam. Ressaltando que a soma somente entraria nos cofres da empresa “depois de satisfeitas as despesas com o (Corpo Provincial de Polícia, Educandas...) notando que de toda e qualquer quantia destinada para o fim indicado há de o dito Empresario prestar a competente fiança” (APEP, CLPGP, Tomo VI, Parte 2ª, 1843).

Em 1850, foi aprovada a instalação de uma companhia particular de navegação por barcos a vapor, com o propósito de oferecer o tráfego regular de vapores e, com isso, dinamizar o comércio no rio Amazonas. No § 1 do Artigo 2º da lei nº 586, autorizava-se a estabelecer no Amazonas e nas águas do Pará barcos de navegação a vapor,

“que sirva para correios, transportes, e rebocagem até as Províncias vizinhas, e território estrangeiros confinantes, consignando prestações a quem se propuser a manter a dita navegação, ou empregando embarcações do Estado” (CLIB, Tomo 15, Parte 1ª, 1850).

Através do decreto nº 1.037 de 30 de agosto de 1852, foi concedido a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, o privilégio exclusivo de explorar a navegação a vapor na Amazônia, por 30 anos. Nas condições expressas no contrato com Mauá firmavam-se que: 1ª) deveria incorporar uma companhia de navegação a vapor no prazo de dois meses, com um capital nunca menor de 1.200 contos de réis, com que sustentaria os vapores com regularidade nas duas linhas; 2ª) a primeira linha de navegação, iniciaria a sua viagem na Cidade de Belém (Capital da Província do Grão-Pará) e seguirá até a Cidade da Barra do Rio Negro (Capital da Província do Amazonas) e a segunda linha sairia desta Cidade até a Cidade de Nauta, na República do Peru. No Regulamento da Companhia deveria conter os pontos onde os vapores deviam atracar e o tempo de demora em cada um desses portos; 3ª) nos primeiros quinze anos, o governo prestaria uma subvenção anual de 160 contos de réis, “pelo serviço de primeira linha, repartidos pelo número de viagens redondas”; 4ª) a companhia receberá do Governo do Peru a subvenção para a segunda linha; 5ª) nos primeiros cinco anos, a companhia deverá realizar uma viagem redonda por mês, para a primeira linha e três vezes para a segunda linha. Após cinco anos, o número de viagens aumentaria para três “em cada dois mezes”, e realizaria quatro para a segunda linha. Após esses dez anos, iria fazer duas viagens mensais até quanto durar o privilégio. Na 14ª condição se firmava que a Companhia deveria fundar nas proximidades do Amazonas e de seus afluentes “60 colonias de estrangeiros ou de Índios, devendo ser os primeiros da Nação que o Governo designar”; para isso o Governo doaria à Companhia o terreno necessário para as colônias ou aldeamentos, “não podendo cada hum destes

estabelecimentos ocupar menor espaço do que o indispensável para a sustentação de três mil habitantes”.¹⁷¹

Segundo Faria (1946: 186), Mauá supriu o cabedal necessário para encetar as viagens da três linhas de vapores, “ao mesmo tempo criavam-se outras linhas com subvenção provincial do Pará, de Belém a Chaves, a Itancuã e a Soure”. O valor das subvenções que Mauá recebia foram passíveis das críticas de Tavares Bastos (1975: 103) e dos presidentes da província, assim como algumas condições acordadas entre o empresário e o Governo, que não era cumprida com algumas cláusulas contratuais. Para tanto, elaborou alguns comentários “a bem do melhoramento do serviço” oferecido pela Companhia de Navegação do Amazonas. A começar pela falta do serviço em alguns portos da escala.

Sobre a subvenção acordada no contrato com a Companhia, Tavares Bastos afirma ser “exagerada”, superava a que era oferecida à Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, que também era alta. A Companhia do Amazonas recebia pelas 3 linhas o total de 720:000 contos de réis para navegar 65.792 milhas durante 263 dias do ano. Já a Companhia de Paquetes recebia 768:000 contos de réis por 109.152 milhas em 540 dias. Mauá recebia 48 contos de réis e circulava 43.360 menos que a outra companhia. A Companhia do Amazonas gozava de uma “extraordinária faculdade” recebendo uma subvenção ímpar em todo o Império. Por isso, Tavares Bastos (1975: 88) sugeria a fiscalização dos papéis da Companhia por algum agente do governo; a obrigação da companhia construir pontes com telheiros para abrigar os passageiros e os armazéns e depósitos flutuantes que só havia em Santarém e Manaus; só empregar braços livres para os serviços da Companhia. Tudo isso para contemplar a reforma no contrato assinado em 1857.

Em 1857, Henrique de Beaurepaire Rohan, Presidente da Província, relatava sobre as vantagens da navegação a vapor e assim explicou a atuação das três linhas,¹⁷² que para a província contaria um grande benefício e a bem do desenvolvimento do comércio, porém não deixa de ressaltar os problemas que ainda perduram, como a regularidade das viagens para

¹⁷¹ CLIB, Tomo 15, Parte 2ª, Secção 75ª, 1852.

¹⁷² A disposição das linhas está na ordem invertida do que foi referido pelo presidente, pois a 2ª linha da Companhia de Navegação seguiria de Manaus até Tabatinga percorrendo a distancia de 859 milhas tocando os seguintes portos: Manaus, Coari, Tefé, Fonte Boa, Tonantins, São Paulo de Olivença e Tabatinga. A 3ª linha seguia do Pará até a cidade de Cametá.

algumas vilas que, mesmo com a navegação a vapor, continuam sem receber as frotas de vapores:

“A 1ª linha, que se dirige até a cidade de Manaus, toca em Breves, Gurupá, Prainha, Santarém e Óbidos, donde segue para Manaus tocando em outros pontos da Província do Amazonas.

A 2ª, que pertence exclusivamente a esta província é da navegação do Tocantins, a qual se dirige à Villa de Baião com escala por Cameté.

A 3ª, e de Manaus até Nauta.

Não obstante as grandes vantagens que se tem colhido, depois do estabelecimento dos barcos a vapor nesta província, cumpre todavia reconhecer-se que ella não tem ainda tomado sufficiente desenvolvimento. Pontos há a que não chegam os vapores, como seião, na 1ª linha, Porto de Moz, e Monte Alegre. A cidade de Macapá, e a Villa de Chaves, á entrada do Amazonas, estão privadas dos benefícios dessa navegação; e mesmo acontece ás cidade de Bragança, Vigia, Villa de Cintra, Monsarás, &.

Não só ao commercio, como á administração publica, conviria que houvesse vapores, que tocassem regularmente nesses Portos” (PARÁ, 1857: 25).

Beaurepaire Rohan (1857: 58-59) critica a deficiência da Companhia por não conseguir cumprir o contrato e atender, com os seus vapores, alguns dos portos estabelecidos, tanto na 1ª como na 2ª linha. Todavia, de acordo com as referências sobre as cidades pertencentes à 1ª linha da Companhia, Porto de Moz, e Monte Alegre não constam como paradas obrigatórias dos vapores, nesse caso os comerciantes e a população dessas vilas deveriam se dirigir aos portos mais próximos. Porto de Moz recorreria à vila de Gurupá, por ela ser uma vila situada mais acima e à margem do Rio Amazonas.¹⁷³ O mesmo valia para Monte Alegre, que poderia recorrer às vilas de Óbidos e/ou Santarém pelos motivos acima exposto (ver mapa dos pontos de escala da Companhia nas páginas 133 e 134).

Os moradores e comerciantes de Vila Bela e Serpa também passavam por esse inconveniente, porque os vapores da companhia que recebiam as mercadorias para transportá-las ao Pará, não descarregavam naqueles pontos de escala “os gêneros destinados a eles e aos arredores sem irem a Manaus fazer novos despachos”.

¹⁷³ Em Gurupá, Avé-Lallemant (1980, p. 70) notou que o vapor “Marajó” havia descarregado a mala postal de Porto de Mós. O viajante ressaltou que antes de 1859, aquele porto era tocado pelo barco da Companhia, mas depois perceberam que “o lugar não tem importância, a mala e encomendas para Porto de Mós são entregues em Gurupá”.

O que causava surpresa a Tavares Bastos era a subvenção adicional que a companhia recebia do governo provincial para atracar nesses portos. Além disso, ainda não havia organizado uma comissão para realizar a exploração dos tributários do Amazonas, muito menos sustentava “uma colônia das muitas que o princípio prometera fundar, nem estabelecimento escolar industrial” o que se tornava muito “significativo”. A companhia gozava de privilégios e recebia altíssimas subvenções do governo geral e provincial para oferecer os serviços que foram acordados, no entanto eles não foram cumpridos. A companhia exercia, de fato, o monopólio sobre a navegação do Amazonas. Por isso, a abertura do rio Amazonas a quaisquer bandeiras traria vantagens ao comércio da Província, “porque a concorrência aumentaria os meios de transporte” e diminuiria o valor dos fretes, que de tão excessivo, para alguns produtos, os comerciantes preferiam transportar as suas mercadorias nas antigas embarcações, por serem os fretes mais baratos que os da Companhia. Isso tudo instigaria a Companhia a “servir bem ao comércio dos pequenos portos, que carecem de incentivo”, tais como Santarém, Óbidos e Tefé (TAVARES BASTOS, 1975: 110-137).

Ressaltava-se que Santarém e Óbidos possuíam uma importância a mais para a navegação e para o comércio da província, tanto do Grão-Pará como para o Mato Grosso, servindo de entreposto comercial de Monte Alegre, Almeirim, Óbidos, para os povoados no Tapajós e em Cuiabá. Tavares Bastos (1975: 119) ponderava sobre as atividades econômicas da cidade de Santarém que exportava: cacau, castanha, goma, gado e açúcar (com engenhos movidos a vapor). Havia na cidade mais de 2.000 almas e alguns estrangeiros exerciam o comércio, mas o “futuro de Santarém é o de um verdadeiro país agrícola”. Por isso, após a abertura dos rios à navegação estrangeira, o governo deveria criar nessa cidade uma mesa de rendas “para fiscalizar essas embarcações e habilitá-las a despachar para o consumo, ou receber por trânsito, mercadorias destinadas aos portos que lhe ficam além, sejam brasileiros, sejam dos Estados ribeirinhos, assim como expedir despachos para exportação”. Também não se descartava a possibilidade de se instalar um pequeno vapor ou rebocador para as canoas encurtarem o tempo gasto na viagem até Cuiabá, que gastavam de 30 a 50 dias dependendo da carga transportada nessas canoas.

Passados dois anos da crítica de Beaupaire Rohan, Manoel de Frias e Vasconcellos, presidente da província, referia-se à Companhia de Navegação ressaltando os benefícios que os vapores trouxeram para a província, os quais em cada viagem levaram para os diferentes portos

“a civilização, o commercio e a vida activa”. Porém, ressaltava que os vapores “continuão a visitar *regularmente* os portos mais importantes das margens do grande rio” (PARÁ, 1859: 61).

Na viagem que fez em 1859, Avé-Lallemant (1980: 60) utilizou os serviços desta Companhia. Por ordem do Barão de Mauá, o viajante foi alojado no camarote do comandante do vapor “Marajó”. Em sua descrição,

“há seis anos que navios a vapor sulcam a imensa rede fluvial do Amazonas. Duas vezes por mês parte um paquête do Pará para Manaus, e duas vezes por mês um vapor de Manaus para o posto fronteiriço de Tabatinga, indo mesmo até a cidade peruana de Nauta (...) Manaus fica, assim, precisamente no meio da grande linha de Vapores do Rio Amazonas”.

Avé-Lallemant (1980: 61-101) viajou até Manaus fazendo observações sobre os pontos onde o vapor atracava. No dia 18 de junho, o vapor saiu da cidade de Belém, após percorrer 131 milhas aportou em Breves para embarcar lenha para fornalha. Chegou em Gurupá no dia 20 para embarcar lenha e desembarcar as encomendas para serem entregues em Porto de Moz. Depois de três dias de viagem,¹⁷⁴ Prainha foi “a primeira localidade do Rio Amazonas que pude ver de dia”, o comandante fez uma parada para abastecer o vapor de lenha. No dia seguinte, aportou em Santarém, onde o viajante desceu para entregar uma encomenda ao comandante português Miguel Antonio Pinto Magalhães, que vivia do comércio em sua canoa. Nos outros dias passou por Òbidos, Vila Bela da Imperatriz, Serpa (chegou no dia 25 de junho, à uma hora da manhã). O “Marajó” atracou em Manaus no dia 27 de junho, onde Ave-Lallemant ficou hospedado na casa do agente da Companhia.

Por sua vez, Bates (1979: 92) afirmou que o estabelecimento de linhas de vapores na Amazônia representou um “grande melhoramento para os habitantes da região”, permitindo a redução no tempo de viagem entre Belém e Manaus “com tranqüilidade e conforto, e em qualquer época do ano!”. Esse viajante não deixou de ressaltar que depois de iniciado esse tráfego de vapores e o incremento das atividades comerciais, os moradores dos rios “começaram a abandonar aos poucos o lugar”. Sobre essa alteração no cotidiano dos ribeirinhos após o início

¹⁷⁴ Tavares Bastos (1975: 107-109) criticava os horários das viagens dos vapores, queixava-se que em alguns portos da escala a carga e descarga de mercadorias eram feitas durante a noite e os comandantes apressavam a viagem de qualquer jeito, não atendendo “muitas vezes aos interesses do comércio”.

do tráfego de vapores, Avé-Lallemant (1980: 95) registrou que os moradores de Serpa, ao verem o “Marajó” fugiram para o interior da mata, com medo da “grande serpente” que invadia o rio.

Em 1853, essa primeira companhia de comércio e navegação a vapor representou um progresso para a província paraense. Em 1867, o Conselheiro da Província, Joaquim de Lamare, listou as vantagens econômicas que figuraram para a província a entrada de barcos a vapor, nos rios da região. Santos afirma que o volume da importação passou de 5.229 contos no quinquênio 1853-57, foi elevado para 32.535 no período de 1863-67. No que se refere à exportação externa, o valor computado foi de 1.840 contos em 1851-52, três anos depois subiu para 3.855 contos, e em 1860 estava em 5.913 contos. “No último ano antes da abertura do Amazonas às demais nações, atingiu a 8.619 contos. As rendas do Governo Central no Pará aumentaram de 936, em 1852/53, para 2.122 contos no ano de 1853/54; e as provinciais, de 489 para 604 contos” (SANTOS, 1980: 56).

A “revolução econômica e pacífica” que a navegação a vapor coadjuvou, foi relatada desta forma:

“até essa época todo o tráfico dos gêneros do comércio era morosamente feito em canoas, que raras vezes realizavam uma viagem redonda, de Belém a Manaus, em menos de 5 meses, viagem que hoje se efetua em 13 a 15 dias, quando muito, compreendidos os 5 dias de demora em Manaus e nos dez portos intermediários (...)” (Apud CRUZ, 1996: 109).

Roberto Santos (1980: 53) escreveu que a navegação a vapor em 1853 foi resultado do grande crescimento da exploração da borracha e constituía uma das condições para que ocorresse a separação entre a Vila da Barra do Rio Negro (Manaus) e a província do Grão-Pará. Segundo Weinstein, a introdução de frotas de navios a vapor foi possibilitada, a partir de 1850, pelo financiamento das grandes casas aviadoras para continuarem a expansão da produção da goma. O que se convertia em um fator a mais para a elite tradicional criticar o extrativismo, pois o governo que estava investindo no desenvolvimento dos transportes e na modernização dos mesmos, deixava de investir em outros setores da economia, principalmente na agricultura. Os recursos financeiros resultantes dos investimentos estrangeiros, associados ao capital e empreendimentos brasileiros, contribuíram para criar infra-estrutura bancária e de transportes, que, para Weinstein (1993: 80), figuram em pré-requisitos da expansão da produção da borracha.

Ao contrário do que é apresentado por Moog, Santos e Weinstein, a entrada de barcos a vapor na província paraense ocorreu na fase do “seringal caboclo”, segundo o modelo analítico de Pacheco de Oliveira (1979), diferenciando-se do modelo de apogeu, quando se dinamizam e intensificam as exportações da borracha provenientes do interior da região amazônica.

No sudeste do Brasil, a modernização dos diversos meios de comunicação e de transporte ferroviário foi impulsionada pela crescente demanda das exportações de café e importações de produtos estrangeiros. A navegação no rio Amazonas por vapores seria o próximo reflexo dessa modernização, impulsionada pela exploração dos gêneros agrícolas e extrativos dos altos rios, que após 1840 passaram a despertar maior interesse das autoridades, no que diz respeito ao controle sobre os produtos, as pessoas que os coletavam e os comerciantes que as negociavam com as firmas exportadoras da cidade de Belém. Para tanto, a navegação a vapor era uma das formas de se alcançar esse objetivo.

A navegação a vapor não representava apenas a modernização dos meios de transportes e a garantia do progresso econômico para a província, mas também a quebra do monopólio dos pequenos e médios comerciantes que possuíam embarcações e atuavam como intermediários no transporte de gêneros para os portos dos centros comerciais. Por isso, as diversas tentativas para instalar companhias de vapores na Amazônia, que contariam com pequenas subvenções do governo provincial, desde 1826 com a proposta da “Sociedade New York para a Navegação de Barcos a Vapor da América Meridional”, até a proposta do empresário Francisco Danin em 1843, fracassaram. Os argumentos do governo de não haver a disponibilidade de cabedal necessário para levar a diante uma empresa tão grandiosa como uma Companhia de Navegação a vapor nos rios e afluentes da Amazônia, garantia aos comerciantes, detentores da exclusividade das rotas em direção aos altos rios, a permanência das suas embarcações no transporte daqueles gêneros.

Após 16 anos, Alexandre Paulo de Brito Amorin implantou na região a Companhia Fluvial do Alto Amazonas e posteriormente a Companhia Fluvial Paraense, organizada por João Augusto Corrêa, em 1867. Porém, fracassou devido aos custos onerosos para se manter tais empreendimentos. Neste período de vigência do discurso liberal sobre a livre navegação, a acusação de monopolizar os meios de transporte contribuiu para que a Amazon Steam Navigation eliminasse a porfia comercial do rio Amazonas incorporando a sua frota as três

Companhias. Para Roberto Santos ocorreu, de fato, uma substituição do monopólio exercido por Mauá, pela “dominação estrangeira” (SANTOS, 1980: 55; LOUREIRO, 1989: 153).

Nesse sentido, percebe-se que as autoridades, ao efetivaram projetos de civilização e colonização nos sertões da Amazônia, estavam interessadas em controlar, de forma mais incisiva, a atuação dos homens livres pobres e quilombolas nessa economia que, ao negociarem com regatões, retiravam desse circuito mercantil os grandes comerciantes e as diversas casas e firmas exportadoras estabelecidas na cidade de Belém. Nota-se que a “comunidade mercantil” visava se apropriar do excedente dos produtores diretos, retirando do circuito a intermediação que o regatão exercia (ACEVEDO, 2002: 3-4). A partir de 1853, com a instalação da Companhia do Barão de Mauá inicia-se um processo crescente de centralização e controle sobre essas atividades mercantis levando outros empresários do comércio e do transporte a operarem na região.

Paralela à centralização das atividades mercantis, ocorreu uma interiorização das atividades comerciais exercidas pela “comunidade mercantil”, que passou a disputar espaço nas cidades de Santarém, Óbidos, Cametá, Vigia, Bragança e nas vilas do Marajó. Segundo Marcoy (2002: 187), após a introdução dos barcos a vapor, alguns produtos tornaram-se raros nas florestas do alto Amazonas. Essa possível escassez fez com que os comerciantes enviassem suas pequenas embarcações para o interior dos rios Javari, Napo, Iça e Juruá, pontos que, após 1874 serão navegados pelas embarcações da Amazon Steam Navigation. Mas que não retira dos regatões a circulação por outras áreas comercializando suas mercadorias, negociando com os seus fregueses e abastecendo as lojas distantes da cidade, circuito de relações sociais que a “comunidade mercantil” não conseguiu se apropriar.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Na segunda metade do século XIX, as idéias e políticas sobre o comércio interno constituíram-se em condicionamentos para o desenvolvimento da sociedade, pois em torno dela gravitava o crescimento econômico de todos os demais setores do mercado. Pensar na expansão do comércio reestruturando a sociedade paraense é pensar nas motivações que estão levando os homens do oitocentos a articular os seus interesses particulares ao poder político, a partir das relações de influência, coerção, dependência, solidariedade e conflito que possibilitavam as relações comerciais.

As análises sobre as redes comerciais entre os sujeitos subordinados aos estratos dominantes, durante o reflorescimento do comércio interno e, vinculado à expansão das rotas de navegação fluvial foram apresentadas sem a perspectiva de esgotar o tema. As abordagens aqui apresentadas tiveram direcionamento para apontar algumas problemáticas encontradas na documentação pesquisada sobre os circuitos mercantis na província do Grão-Pará, na segunda metade do século XIX.

O momento de reflorescimento comercial da província no pós-Cabanagem conseguiu articular os diversos elos que se entretecem a partir das práticas mercantis que foram impulsionadas pelo estabelecimento da navegação movida por barcos a vapor. As políticas adotadas pelas autoridades revestiram-se em questões fundamentais para viabilizar o aumento da produção e a circulação de gêneros agrícolas e extrativos para os centros comerciais. A partir de disposições legais na província conseguiram efetuar-se obras que visavam o melhoramento dos portos para receber uma quantidade cada vez maior de embarcações estrangeiras e nacionais. Para tanto, a orla da cidade passou por reformas para obstar o contrabando que se realizava próximo aos portos legalizados, ou nos quintais das casas situadas naquelas proximidades. As Câmaras Municipais trabalhavam para estipular os impostos, as multas e as taxas de licença para abrir e manter “casas de negócios” na cidade e nas vilas do interior. Os taberneiros e os donos de pontos de venda exerciam atividades muito visadas pelas autoridades, em função do controle sobre os lavradores e a estreita relação comercial que entretinham com quilombolas e soldados desertores, efetuando a apropriação dos excedentes almejados pelos grandes comerciantes. As recebedorias e as coletorias do interior da província trabalhavam para impedir que se realizasse a circulação de produtos e mercadorias na condição do pagamento dos impostos, devido o constante extravio dos direitos aos cofres provinciais. Por esse motivo, os agentes do fisco tentavam controlar o deslocamento dos homens livres pobres para impedir o trato comercial com pequenos comerciantes e regatões.

A comunidade mercantil inclinava-se para submeter as ações do governo ao seu controle e conseguir aumentar os seus privilégios e obter vantagens sobre aquele circuito comercial. A adoção de políticas e de disposições legais para atender aos seus interesses em manter o controle sobre a mão-de-obra, expressou-se na tentativa de recompor a economia a partir do recrutamento desses sujeitos para integrar os Corpos de Trabalhadores e Tropas de Linha. Segundo Marcoy (2001: 68), os funcionários e comandantes dessas milícias, geralmente, possuíam alguma atividade comercial com as vilas próximas ao seu comando, para onde remetiam os gêneros e produtos coletados para serem comercializados. Porém, essa legislação visava exercer domínio sobre as práticas comerciais, estipulando ações que garantissem o controle, não somente sobre o *quantum* negociado e auferido nessas transações, como também sobre a circulação de pessoas, no intuito de garantir a ação fiscal e a cobrança eficaz dos impostos sobre o comércio de regateio.

Além dessa imposição aos homens livres pobres, a introdução de companhias de comércio e navegação se constituiria em um “ciclo de regularidade no trabalho que permite a formação do hábito e da disciplina nas regiões em que anteriormente o isolamento caracterizava-se como zonas de ócio” (BARREIRO 1995: 74). Todavia, a implementação dessas políticas alteraram os mecanismos internos do comércio fluvial e transformaram a vida desses agentes, pois causaram interferências no campo de relações desses sujeitos. As autoridades tentavam, com isso, modificar as práticas e as relações de trocas mercantis entre produtores diretos, regatões e pequenos negociantes para atender aos interesses dos grandes negociantes estabelecidos, que ficavam fora dessa mediação comercial.

A produção de gêneros nas lavouras do interior da cidade e a coleta de cacau, castanha e goma elástica careciam de meios que possibilitassem a sua circulação, por isso formas “racionalis” de transportar essa economia ocuparam as discussões políticas e econômicas. A comunidade mercantil paraense também organizou-se para impulsionar o comércio e essas políticas que melhor facilitariam o escoamento da produção orientada para os grandes centros exportadores: o europeu e o norte-americano. A necessidade de uma organização e ordenamento deste comércio em expansão fez com que em 1853, essa elite mercantil tentasse a sua reunião em “um corpo que representasse os interesses do comércio, acompanhe e auxilie o desenvolvimento dos negócios no Paiz, na especialidade a que pertencem”¹⁷⁵ para criar uma associação comercial visando a prosperidade comercial da província.

¹⁷⁵ APEP, FSPP, Ofícios 12.08.1853.

A comunidade mercantil¹⁷⁶ conseguiu explorar vantagens políticas em seu proveito. No período de 1840 a 1855, essa comunidade possuía um forte perfil luso, dominando diversos pontos comerciais na cidade de Belém e mantendo relações comerciais com outros estratos sociais. As ações das autoridades para atender aos seus interesses recaíam na tentativa de subordinar o pequeno produtor e exercer o “controle dos meios de comercialização e de financiamento da produção”, subordinação que ocorre em função das restrições impostas pelo grande capital estrangeiro, com distanciamento das áreas produtoras para os altos rios. Como afirmou Oliveira Filho (1979: 131), a necessidade de mercadorias força o pequeno produtor a “dirigir parcialmente seu trabalho para aquelas produções que a rede comercial aceita como pagamento das mercadorias que fornece”.

Paralelo a esse distanciamento da população para outras áreas ocorreu uma modificação na comunidade mercantil, o controle das atividades comerciais de exportação passou para capitalistas alemães, ingleses, americanos e franceses devido os recursos financeiros que possuíam, assim como um melhor gerenciamento comercial em seus mercados de origem (WEINSTEIN, 1993: 74-79). A participação e a forte influência da comunidade portuguesa que, até 1850, detinha vantagens políticas e o controle do setor de importação, deslocou-se para outras áreas, atuando nas casas aviadoras que se espalharam pelos altos rios, produzindo a interiorização da economia e da comunidade mercantil.

Como conseqüência, as pequenas embarcações do comércio fluvial deveriam ser utilizadas no pequeno transporte de mercadorias, que de forma subordinada às grandes casas comerciais, recolheriam os produtos coletados nas margens dos pequenos afluentes do Amazonas e seriam conduzidos até os portos determinados para as paradas dos vapores da Companhia, buscando integrar as rotas dessas pequenas embarcações ao novo modelo de transportes que passa a se estruturar na província do Grão-Pará, tentando afastá-las para as áreas onde os barcos a vapor não circulavam. Tentava-se, com isso, reduzir o problema da circulação das produções agrícolas e extrativas que algumas vilas enfrentavam por não receber em seus portos os vapores da Companhia do Amazonas, reivindicando que essas pequenas embarcações parassem nos portos que não faziam parte das linhas subvencionadas. Porém, para que as pequenas vilas recebessem em seus portos a visita desses vapores com regularidade era necessário que os preços dos produtos coletados fossem altos o suficiente para cobrir os custos desse transporte.

¹⁷⁶ A noção de comunidade mercantil encontra-se em Weinstein (1993) e teve importância nesse trabalho, uma aproximação preliminar partindo da idéia de que se trata de um grupo com áreas de interesse comum, estratégias de organização e posições em relação à administração. Essa comunidade mercantil necessita ser estudada à profundidade, refletindo seu perfil, trajetória, inserções e experiências históricas.

O que a modernização dos transportes, navegação e comércio busca é aniquilar, é controlar as relações do regatão nesses espaços de comercialização, onde se entretecem uma intrincada rede de trocas entre os produtores diretos – pequenos agricultores, pescadores, coletores e quilombolas – mediadas pelas ações desses pequenos comerciantes e os comerciantes locais com a sociedade que participava desse circuito de comercialização. Outrossim, os regatões por atuarem nas áreas comerciais sem se aterem à fiscalização efetiva das coletorias estabeleciam fortes relações comerciais e sociais entre os sujeitos que operavam nessa modalidade do comércio fluvial, que estava voltada para o abastecimento da população e circulação de pessoas. Com isso, a importância que a comunidade mercantil atribuía a essa necessidade de conseguir regular o comércio de regateio era para manter o controle sobre esses espaços e monopolizar as trocas comerciais.

REFERÊNCIA DAS FONTES PRIMÁRIAS UTILIZADAS:

Arquivo Público do Estado do Pará:

Série: Ofícios do Fundo da Secretaria da Presidência da Província.

Caixa 46: Ofícios da Recebedoria de Rendas Provinciais do Pará (1838-1839).

Caixa 76: Ofícios da Alfândega do Pará (1841-1848).

Caixa 91: Ofícios Diversos (1838-1845).

Caixa 113: Ofícios dos Comandos Militares (1847-1848).

Caixa 178: Associação Comercial e Conservatório do Comércio do Pará (1853-1856).

Série: Códices do Fundo da Secretaria da Presidência da Província

Código 1113 (1840).

Código 1112 (1840).

Código 1231 (1854).

Coleção das Leis da Província do Grão-Pará (1838-1855)

Periódico (Biblioteca do Grêmio Literário e Recreativo Português e Hemeroteca da Biblioteca do Estado Arthur Vianna)

Jornal Treze de Maio (1840-1855).

FONTES IMPRESSAS:

ADALBERTO, Príncipe da Prússia. Brasil: *Amazonas e Xingu*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1977. (Viagem realizada em 1842).

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo Norte do Brasil no ano de 1859*. Rio de Janeiro: INL, 1962.

BAENA, Antonio Ladislau Monteiro. *Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará*. Pará: Typographia de Santos & Menor, 1839.

BATES, Henry Walter. *Um naturalista no Rio Amazonas*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979. (Viagem realizada entre 1848 e 1859).

KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: províncias do Norte*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1979. (Viagem realizada em 1839).

MARCOY, Paul. *Viagem pelo Rio Amazonas*. (Tradução de Antonio Porro). Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas e da Universidade do Amazonas, 2001.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1981.

WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelo Amazonas e Rio Negro*. São Paulo: Ed. Nacional, 1939. (Viagem realizada entre 1848 e 1852).

RELATÓRIOS E FALAS DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA:

Relatório:

PARÁ (Província). Presidente (ANDREA) Exposição com que o presidente da província do Pará Francisco José de Souza Andrea abriu a sessão da Assembleia Legislativa da mesma Província, no dia 2 de Março de 1838, Pará. Typ. Santos & Menor, 1838.

_____. Presidente (SOUZA FRANCO) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. Bernardo de Souza Franco, Presidente da Província do Pará, quando abriu a Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1839, Pará. Typ. Santos & Menor, 1839.

_____. Presidente (MIRANDA) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Pará, na Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1840, Pará. Typ. Santos & Menor, 1840.

_____. Presidente (MIRANDA) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Pará, no Acto de dar posse da Presidência desta Província ao Exmº Snr. Vice Almirante Tristão Pio dos Santos, no dia 4 de novembro de 1840, Pará. Typ. Santos & Menor, 1840.

_____. Presidente (SOUZA FRANCO) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. Bernardo de Souza Franco, Vice Presidente da Província do Pará, na Abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 14 de Abril de 1841, Pará. Typ. Santos & Menor, 1841.

_____. Presidente (HENRIQUES) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Coronel José Thomaz Henriques, Presidente da Província do Pará, na Abertura da Segunda Sessão da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1843, Pará. Typ. Santos & Menor, 1843.

_____. Presidente (VELLOZO) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dezebargador Manoel Paranhos da Silva Vellozo, Presidente da Província do Pará, na Abertura da Primeira Sessão da Quarta Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1844, Pará. Typ. Santos & Menor, 1844.

_____. Presidente (MORAES) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Doutor João Maria de Moraes, Vice Presidente da Província do Pará, na Abertura da Segunda Sessão da Quarta Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de Agosto de 1845, Pará. Typ. Santos & Menor, 1845.

_____. Presidente (AGUIAR) Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Gram Pará o Excmº. Sr. Dr. Fausto Augusto Aguiar, na abertura da Segunda Sessão Ordinária da Sétima Legislatura da Assembleia Provincial, no dia 15 de Agosto de 1851, Pará. Typ. Santos & Filhos, 1851.

_____. Presidente (CUNHA) Relatório apresentado ao Exmº Snr. Dr. José Joaquim da Cunha, Presidente da Província do Gram Pará pelo Commendador Fausto Augusto Aguiar por accasão de entregar-lhe a administração da Província, no dia 20 de Agosto de 1852, Pará. Typ. Santos & Filhos, 1852.

_____. Presidente (ROHAN) Relatório dirigido pelo Exc. Sr. Dr. Henrique de Beurepaire Rohan Presidente da Província à Assembleia Legislativa da Província do Pará na 2ª Sessão da XII Legislatura, em 15 de Agosto de 1856, Pará. Typ. Santos & Filhos, 1856.

_____. Presidente (ARAÚJO BRUSQUE) Discurso recitado pelo Exc. Sr. Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque Presidente da Província à Assembleia Legislativa da

Província do Pará na 2ª Sessão da XII Legislatura, em 17 de Agosto de 1861, Pará. Typ. do Diário do Gram-Pará, 1863.

Fallas:

PARÁ (Província). Presidente (FERREIRA) Falla dirigida pelo Exc. Sr. Herculano Ferreira Penna, Presidente da Província do Pará, à Assembleia Legislativa Provincial, na Abertura da Sessão Extraordinária, no dia 8 de Agosto de 1847, Pará. Typ. Santos & Filhos, 1847.

_____. Presidente (COELHO) Falla dirigida pelo Exc. Sr. Jerônimo Francisco Coelho, Presidente da Província do Gram Pará, à Assembleia Legislativa Provincial, na Abertura da Sessão ordinária na Sexta Legislatura, no dia 1º de outubro de 1848, Pará. Typ. Santos & Filhos, 1848.

_____. Presidente (CUNHA) Falla que o Exc. Sr. Dr. José Joaquim Cunha, Presidente desta Província, dirigio à Assembleia Legislativa Provincial, na Abertura da mesma Assembleia, no dia 10 de setembro de 1852, Pará. Typ. Santos & Filhos, 1852.

BIBLIOGRAFIA:

ACEVEDO MARIN, Rosa E. “Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX”. Trabalho apresentado no I SITREAMA. Belém, 26-28 de março de 2002.

ACEVEDO MARIN, Rosa & CASTRO, Edna. *Negros no Trombetas. Guardiães de Matas e Rios*. Belém: Cejup; Naea/UFPa, 1998.

_____. ACEVEDO MARIN, Rosa. “A Influência da Revolução Francesa no Grão-Pará”. In: CUNHA, José Carlos C. da (org.). *Ecologia, Desenvolvimento e Cooperação na Amazônia*. Belém: UNAMAZ/UFPa, 1992, pp. 34-59.

ARAMBURU, Mikel. “Aviamento, Modernidade e Pós-Modernidade no interior Amazônico”. In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. ANPOCS, n.º 25, ano 9, junho, 1994, pp. 83-99.

BASILE, Marcello. “O Império brasileiro: panorama político”. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2000, pp. 188-301.

BARREIRO, José Carlos. “E. P. Thompson e a historiografia brasileira: revisões, críticas e projeções”. In: *Revista: Projeto História*, São Paulo, nº 12, out/ 1995.

BELTRÃO, Jane Felipe. “Belém de outrora, em tempo de cólera, sob olhares impertinentes e disciplinadores”. *Annaes do Arquivo Público do Estado do Pará*, Belém, 3 (1): 215-241, 1997.

BESOUCHET, Lúcia. *Mauá e seu tempo*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.

BITTENCOURT, Agnello. *Navegação do Amazonas e Portos da Amazônia*. Coleção Araújo Lima, SPEVEA. Rio de Janeiro, 1959.

BRANDÃO, Helena H. N. *Introdução à Análise do Discurso*. Campinas: Ed. Unicamp, 1998.

CARDOSO, Ciro. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará (1750-1817)*. Rio de Janeiro: Graal, 1984.

CARDOSO, Ciro F. S. “O modo de produção escravista colonial na América”. In: SANTIAGO, Théo (Org.). *América Colonial*. 2ª ed. São Paulo: Ícone, 1998. (Coleção América Latina).

CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem/O teatro das Sombras*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, Relume-Dumará, 1996.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel, 1990.

CRUZ, Ernesto. *História da Associação Comercial no Pará*. Belém: Editora da UFPa, 1996.

- DAOU, Ana Maria. “Instrumentos e sinais da civilização: origem, formação e consagração da elite amazonense”. In: *História, Ciências, Saúde: Manguinhos*. V. 1, Suplemento, Setembro, 2000, pp. 867-888.
- DEAN, Waren. *A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica*; [Tradução Eduardo Brandão]. – São Paulo: Nobel, 1989.
- DIAS, Edineia Mascarenhas. *A Ilusão do Fausto: Manaus 1890-1920*. Manaus: Ed. Valer, 1999.
- DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo*. Tradução: Affonso Blacheyre. Rio de Janeiro, Zahar, 1977.
- DOLES, Dalísia E. Martins. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia, Editora Oriente, 1973.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II 1855-1865*. Petrópolis: Editora Vozes, 1982.
- FARIA, Alberto. *Mauá: Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá (1813-1889)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Vol. 20, Brasileira, 1946.
- FRAGA FILHO, Walter. *Mendigos, moleques e vadios na Bahia do século XIX*. São Paulo/Salvador: Hucitec/EDUFBA, 1996.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro, FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. Rio de Janeiro: Diadorim. 1993.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª ed. ver. 1998.
- _____. “Economia Brasileira no século XIX: mais do que uma *plantaion* escravista-exportadora”. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2000.
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1997.
- FULLER, Cláudia Maria. *Nos Limites da Civilização: experiências culturais na organização do trabalho na sociedade paraense (1837-1860)*. Projeto de doutorado linha de pesquisa: história social da cultura na Universidade Estadual de Campinas, 1998.
- GINZBURG, Carlo. “Sinais: Raízes de um paradigma indiciário”. *Mitos, Emblemas e Sinais: Morfologia e História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, pp. 143-179.

GOMES, Flávio dos Santos. *História de Quilombolas: Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

_____. “Fronteiras e mocambos: o protesto negro na Guiana brasileira”. In: GOMES, Flávio dos Santos (org.). *Nas Terras do Cabo Norte: fronteiras, colonização e escravidão na Guiana Brasileira*. Belém: Editora da UFPa, 1999, pp. 237-335.

GOULART, José Alípio. *O Regatão: mascate fluvial da Amazônia*. Rio de Janeiro, Ed. Conquista, 1968.

GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil: 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

_____. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro. Editora da UFRJ, 1997.

HOBBSAWM, Eric. “A outra História – Algumas reflexões”. In: KRANTZ, Frederick (org.). *A Outra História: Ideologia e Protesto Popular nos Séculos XVII a XIX*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, pp. 18-33, 1990.

_____. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1979.

HUBERMAN, Leo. *História da riqueza do homem*. Tradução de Waltensir Dutra. 21ª ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986.

LEVI, Giovanni. “Sobre a micro-história”. In: BURKE, Peter (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo, UNESP, pp. 133-161, 1992.

LOPES, Siméia de Nazaré. *Quilombolas, regatões e autoridades na construção de Fronteiras Abertas*”. Monografia de Conclusão do Curso de História, UFPa, 1999, (Mimeo)

LOUREIRO, Antonio José Souto. *O Amazonas na época Imperial*. Ed. Comemorativa 45º aniversário de T. Loureiro Ltda. Manaus, 1989.

LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo. Difusão Européia do Livro, 1861.

MAYOL, Pierre. “Morar”. In: CERTEAU, Michel de *et alli*. *A invenção do cotidiano: 2. Morar, Cozinhar*. Petrópolis, Vozes, 2000.

MATOS, Odilon. “Vias de comunicação”. In: HOLANDA, Sergio Buarque de (dir.). *História Geral da civilização brasileira*, Tomo II, v. 2, São Paulo: Difel, 1974, pp. 42-59.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *Tempo Saquarema: a formação do estado imperial*. Rio de Janeiro: Ed. ACCES, 1994.

- MATTOS DE CASTRO, Hebe Maria. “A escravidão fora das grandes unidades agroexportadoras”. In: CARDOSO, Ciro Flamarion (org.). *Escravidão e Abolição no Brasil: Novas Perspectivas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988, pp. 32-46.
- MONTEIRO, Hamilton de Mattos. “Da Independência à Vitória da Ordem”. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2000.
- MOOG, Vianna. *O ciclo do ouro negro: impressões da Amazônia*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1975.
- OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes. *A Construção Inacabada: a economia brasileira, 1822-1860*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001.
- OLIVEIRA FILHO, João Pacheco. “O caboclo e o brabo: notas sobre duas modalidades de força de trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX”. In: *Encontros com a Civilização Brasileira*. V. 11, 1979, pp. 101-147.
- PENTEADO, Antonio Rocha. *O sistema portuário de Belém*. Belém: UFPA, 1973.
- PINTO, Virgílio Noya. “Balanço das transformações econômicas no século XIX”. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Brasil em Perspectiva*. Rio de Janeiro: 19ª ed. Editora Bertrand Brasil, 1990.
- POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens da nossa era*. Rio de Janeiro, Campus, 1980.
- PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 1978.
- RABELLO, Andréa Fernandes Considera Campagnac. *Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro: Ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Niterói: UFF, 1996. Dissertação de Mestrado.
- RAIOL, Domingos Antonio. *Motins Políticos ou a História dos Principais Acontecimentos Políticos da Província do Pará desde o Ano de 1821 até 1835*. Belém: UFPA, 1970.
- RAVENA, Nírvea. “O abastecimento no século XVIII no Grão-Pará: Macapá e Vilas circunvizinhas”. In: MARIN, Rosa Acevedo (Org.). *A Escrita da História Paraense*. Belém: NAEA/UFPA, 1998.
- REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Síntese da História do Pará*. Belém; Oficinas Gráficas da Revista Veterinária, 1942.
- _____. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Cultura, 1953.

- RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000.
- SANTA ROSA, Renato B. “Vias de Comunicação”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará*. Belém: Oficinas Graphics do Instituto Lauro Sodré, Anno VIII, Vol. V, pp. 57-98, 1926.
- SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia*. São Paulo, Editora T. A. Queiroz, 1980.
- SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Os fios de Ariadne: tipologia de fortunas e hierarquias sociais em Manaus: 1840-1880*. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.
- TAVARES BASTOS, A. C. *O Vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatísticas, produção, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3ª ed. São Paulo, Ed. Nacional; Brasília, INL, 1975. 247 p. (Brasiliiana, v. 106).
- _____. *Cartas do Solitário*. 4ª ed., feita sobre a 2ª ed. de 1863. São Paulo, Ed. Nacional; Brasília, INL, 1975. 301 p. (Brasiliiana, v. 115).
- THOMPSON, E. P. *A miséria da Teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- _____. *Senhores e Caçadores: a origem da Lei Negra*; tradução, Denise Bottman. –Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- _____. *Costumes em Comum: Estudos sobre a Cultura Popular Tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- VEYNE, Paul. *Como se escreve a história; Foucault revoluciona a história*. Trad. de Alda Baltar e Maria Auxiliadora Kneipp. 4ª ed. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1992.
- WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.