

# **PORTO, NAVEGAÇÕES E IMPORTAÇÃO ESTRANGEIRA EM BELÉM DO OITOCENTOS, 1840-1870**

Mábia Aline Freitas Sales

Mestre em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará e  
doutoranda em História Social pela Universidade Federal Fluminense.  
E-mail: mabia\_aline@hotmail.com.

## **Resumo**

Este artigo busca entender a intensidade da entrada de embarcações estrangeiras no porto de Belém entre os anos de 1840 a 1870, levando em consideração o aumento contínuo das visitas no período que sucedeu a Cabanagem no Pará. Parte-se da noção de que, nos meados do século XIX, o processo civilizador ao se consolidar na Europa se espalhou para várias partes do mundo, tendo alcançado significativa apropriação na Província do Pará por possuir um porto que lhe colocou em contato direto com os portos Americanos, Portugueses, Ingleses e Franceses. Esse levantamento faz-se importante na medida em que insere a Província do Pará no circuito do comércio internacional, no qual estiveram inseridas as cidades portuárias do Brasil durante o Império e ajuda a entender o reflorescimento da economia do Pará a partir de 1840.

Palavras-chave: Civilization, embarcações estrangeiras, importação, porto, Império.

## **Abstract**

This article shows the intensity of incoming foreign vessels in the port of Belém from 1840 to 1870, taking into consideration the continuous increase of visits in this period following the Cabanagem period on Pará. It starts with the notion that in the middle of the nineteenth century, the civilizing process had been consolidated in Europe and spilled over to various parts of the world and has achieved significant importance for Pará, because it had a port in direct contact with American, Portuguese, English and French ports. This data collecting was important for inserting the Province of Pará in the international trade circuit, in which the Brazilian port cities were since from the Empire and helps to understand the revival of the economy of Pará after 1840.

Key-words: Civilization, foreign vessels, import, port, Empire.

As cidades sul-americanas que sentiram a prosperidade e a transformação nos costumes, na fisionomia física eram capitais que tinham portos. Montevideú, Buenos Aires, Panamá, La Havana, San Juan de Porto Rico, Rio de Janeiro, todas tinham portos marítimos em contato direto com o exterior (ROMERO, 2004: 250). Assim, as grandes cidades portuárias, devido a sua função de entrepostos mercantis, tinham nítida vantagem se comparadas com os distantes centros do interior (COSTA, 2010). Entende-se o porto como o principal centro receptor de ideias, valores, modismos para além das mercadorias, não somente no Pará, mas em várias partes do Brasil. O porto do Pará era um dos mais importantes no século XIX e Belém era privilegiada por sua posição geográfica,<sup>1</sup> o que favoreceu a recepção de bens materiais e simbólicos.

Essas mudanças mais intensas ocorreram no final da segunda metade do século XIX e início do século XX. O Rio de Janeiro, por exemplo, começou sua transformação durante o período imperial e prosseguiu durante a República à medida que crescia sua população (ROMERO, 2004: 251). A capital do Império recebe “um crescente volume de mercadorias, considerando que as embarcações se avantajavam em tamanho e em capacidade e velocidade de transporte” (GOMES, 2007: 65).

A capital paraense, por sua vez, experimentou muitas mudanças no sentido de uma “europeização dos costumes”, algumas delas possibilitadas pela presença de um significativo porto desde muito cedo, o que demonstra que a Província era privilegiada por sua posição geográfica e pelas relações diretas que estabeleceu com a metrópole desde a Colônia. A partir dos meados do século XIX, as grandes cidades litorâneas do País, a começar pelo Rio de Janeiro, Recife, Salvador, São Luis e Belém experimentaram notáveis avanços em serviços e melhoria de infraestrutura: linhas de navegação a vapor, calçamento de ruas, iluminação pública em lâmpões a gás (FREYRE, 1996) e outros.

---

<sup>1</sup> Para perceber a importância do Porto e relacionar com outros Portos do Império foram buscadas diversas referências sobre Portos. Cf. BARBOSA, Josué Humberto. Porto, navegação e vida social antiga: Um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do século XIX. *Saeculum*, jan/dez, 1998-1999, pp. 197-205; CRUZ, Maria Cecília Velasco. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. *Tempo*, n. 8, ago, 1999; ROMERO, José Luis. **Latinoamérica: Las ciudades y las ideas**. 2 ed. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2004; ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **O Porto de Salvador: Modernização em Projeto – 1854-1891**. 1983. 100 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Bahia: Universidade Federal da Bahia, 1983; TORRES, Rodrigo de Oliveira. **“...e a modernidade veio a bordo”: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS**. 2010. 110 p. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2010.

Concomitantemente, acompanhando essa evolução, ocorriam profundas transformações no campo cultural e ideológico. O incremento do comércio e o maior contato com o estrangeiro desencadearam um processo de reeuropeização das elites nacionais de acordo com padrões anglo-franceses, o que provocou mudanças em seu estilo de vida e um aburguesamento dos costumes, alterando a velha ordem patriarcal da sociedade agrário-escravista herdada do período colonial e criando novas condições materiais de existência que transformaram a vida e o hábito dos cidadãos (BARRETO, 2003: 95).

Dessa maneira, os meados do XIX inaugurou a transformação da vida material dos indivíduos (VALENTE, 2006). É sabido que “desde os tempos coloniais havia um ir e vir de ideias, homens, mercadorias e tradições que interligavam a Amazônia a Portugal” (RICCI, 2008: 166). No entanto, mesmo no século XVIII o Porto do Pará, como demonstra Baena em seu ensaio corográfico, não teria uma importância notável se comparado com o porto da Bahia, por exemplo (BAENA, 2004:171). Era somente com a abertura dos portos em 1808 que iria ocorrer o aumento do número de embarcações entradas no porto de Belém e, de forma mais significativa, a partir de 1840.

De acordo com os Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Império do Brasil<sup>2</sup>, durante a década de 1840 vinte portos no Império recebiam embarcações que traziam produtos importados de diversos países, principalmente da Europa e Estados Unidos. O porto de Belém aparece com o sexto maior montante de importações estrangeiras, como mostrado na tabela abaixo, mas na década de 1860, segundo Tavares Bastos, já ocupara o quarto ou quinto lugar no comércio de importação (TAVARES BASTOS, 1937: 256).

**Tabela 1 – Importação Estrangeira total, para os seis maiores portos do Brasil Imperial durante a década de 1841-1850<sup>3</sup> (valores em réis)**

Porto	Valor da importação estrangeira
Rio de Janeiro	177.138: 599\$155
Salvador	54.048: 207\$426
Recife	49.116: 560\$440
São Luís	13.968: 190\$395
Porto Alegre	9.730: 173\$053
Belém	7.182: 644\$193

Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Império do Brasil de [1841-1850]

<sup>2</sup> Coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1841-1850.

<sup>3</sup> Dados para os anos fiscais de 1841-42, 1842-43, 1846-47, 1847-48, 1848-49 e 1849-50. A quantidade da importação para o Rio de Janeiro, Salvador, Recife é muito maior do que a importação para São Luiz e Belém em função de estarmos considerando a importação geral, que inclui a importação de outros países que não somente Estados Unidos, Inglaterra, Portugal e França. Enquanto o comércio do Pará se fazia basicamente com esses quatro países, as outras capitais comerciavam também em larga escala com outros países da Europa, América, África e Ásia. Se considerássemos a importação apenas com esses quatro países específicos, certamente essa diferença iria diminuir consideravelmente.

Já na década de 1840, os bens de consumo que constituíram o cenário do conjunto da modernidade nacional, com ênfase no Rio de Janeiro, começaram entrar de forma mais regular no cais belenense. E, muitos produtos que na segunda metade do século XIX só haviam entrado em poucos sobrados do Rio de Janeiro, Recife e Bahia, na década de 1840 já estavam presentes em anúncios de jornais da Província do Pará. Um exemplo destes é o piano, “a mercadoria fetiche dessa fase econômica e cultural” (ALENCASTRO, 1997: 45-46).

Os portos, então, possibilitaram no Rio de Janeiro como no Pará a admissão de um mercado de hábitos de consumo e de objetos que, além de significar uma aquisição favorecida pelo comércio de longo curso, propiciou a inserção de elementos simbólicos de uma modernidade endossada pela expansão da civilização que em muito refletiu sobre a vida material (BRAUDEL, 1995). O “padrão de comportamento,” para usar o termo de Luiz Felipe de Alencastro, que predominantemente moldou a Província não adveio da capital do Império, mas diretamente dos centros civilizacionais europeus.

A fim de perceber o patamar dessa expansão observou-se o movimento de entrada no porto de Belém entre os anos de 1840 a 1870, tanto de embarcações nacionais quanto de estrangeiras. O objetivo primordial é comparar a frequência da entrada de navios estrangeiros no porto posterior a 1840 com o período anterior, de modo a verificar se a mudança foi realmente significativa. É também possível analisar se houve um crescimento contínuo na chegada de embarcações no porto belenense. Do ponto de vista quantitativo, o gráfico abaixo mostra a entrada das embarcações de portos nacionais e estrangeiros.

### **Gráfico 1**

A partir da análise do gráfico acima, nota-se que no período que vai de 1837 a 1840 o número de embarcações que aportaram no cais de Belém vindas de portos estrangeiros cresceu progressivamente, enquanto que, na razão inversa, o número de navios vindos de portos do Império decresceu até 1841. Isso, além de esclarecer que a cabanagem não trouxe o declínio da navegação estrangeira para a região, demonstra uma relação direta com a conjuntura da década de 1840 no centro-Sul do Brasil. Esse possível distanciamento da Corte Imperial com o Pará, durante esses quatro anos, possibilitou a Província fortalecer laços comerciais com os países europeus e os Estados Unidos. Durante esses quatro anos, o número de embarcações estrangeiras que proviam

os produtos, que a Província precisava aumentou de 54 para 74, enquanto que as nacionais regrediram de 24 para 13 embarcações.

Santos, referindo-se ao período que vai de 1840 a 1870, período da economia paraense que ele chama de "fase de expansão", enfatiza "que o movimento de ascensão da renda já se esboça desde o intervalo histórico de 1840 a 1850, prosseguindo ininterruptamente" (SANTOS, 1980: 11). Esse mesmo crescimento ininterrupto se observa também na variedade, quantidade e frequência das embarcações e produtos importados que chegaram ao cais belenense. Recentemente, o ano de 1840 foi caracterizado já por certo reflorescimento econômico (LOPES, 2006: 39), ainda que esse reflorescimento tenha ocorrido de maneira paulatina.

Entre 1840 e 1847, nota-se uma fase de estagnação, embora as importações já fossem significativas. O avultado crescimento do número total de navios entrados no cais de Belém nos anos de 1847 a 1849, que passou de 87 para 135, marca o início de uma fase de florescimento econômico que a Província já vinha experimentando, muito embora de forma modesta, desde o final dos anos 1830 de maneira ascendente.

É certo que, mesmo depois de restabelecida a ordem, e no meio da mais perfeita paz, a renda ficou por muito tempo estacionária, e só teve aumento notável nove anos depois, elevando-se de 1845-1846 a mais de 455 contos o triplo da de 1836-1837.<sup>4</sup>

Esse crescimento que se inicia no final da década de 1830<sup>5</sup> e é impulsionado nos último triênio da década de 1840 continuaria nas décadas de 1850 e 1860, ainda que tenha sofrido algumas flutuações em 1854-55 e 1860-1861. O fato é que, se em 1849 entrou no porto do Pará 135 embarcações, em 1869 a Alfândega do Pará registraria a entrada do dobro das entradas de 1849, somando 270 embarcações, das quais 189 vindas de portos estrangeiros. Ainda entre 1850-70, nota-se também o aumento da navegação de cabotagem que subiu de 18 para 81 embarcações. Apesar disso, representava menos da metade das viagens internacionais para a Província do Pará.

Portanto, o número de viagens estrangeiras para o porto do Pará foi, em todos

---

<sup>4</sup> Relatório dos negócios da província do Pará. Pará, Typ. de Frederico Rhossard, 1864. At head of title: Dr. Couto de Magalhães, presidente do Pará, 1864. Cover title: Relatório dos negócios da província do Pará seguido de uma viagem ao Tocantins até a cachoeira das Guaribas e ás bahias do rio Anapú, pelo secretario da província, Domingo Soares Ferreira Penna, da exploração e exame do mesmo rio até acima das ultimas cachoeiras depois de sua junção com o Araguaya, pelo capitão-tenente da armada, Francisco Parahybuna dos Reis. p. 59-60.

<sup>5</sup> Esse crescimento no final da década de 1830 foi apontado por Ernesto Cruz. Cf. CRUZ, Ernesto. **História da Associação Comercial do Pará**. 2ª Ed. Belém: Editora Universitária. UFPA, 1996.

os anos levantados, superiores as nacionais.<sup>6</sup> As saídas dos portos do Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco, Bahia e Maranhão, de onde o Pará mais importava, não superaram em nenhum ano analisado as embarcações vindas do estrangeiro. Nesse sentido, o contato da Província com os mercados externos é visível. Se considerarmos que uma parte dos produtos aportados eram alimentos, a noção comumente ratificada de que era preciso importar em função do deslocamento da mão de obra que antes era dedicada a produção de alimentos para os seringais, já pode ser pelo menos parcialmente desmistificada, uma vez que em 1840 – ano em que não havia exportação de borracha em grande escala – tantos os alimentos, quanto outras categorias de produtos já chegavam a Província com grande constância.

Ainda tratando da navegação estrangeira e de cabotagem, é possível conferir em valores reais a participação de cada uma delas nas importações da Província no mesmo período tratado acima. Dessa maneira, pode-se perceber a influência da navegação sobre o capital mobilizado no comércio da Província frente ao cenário nacional e internacional das importações, conforme apresentado na tabela a seguir.

Tabela 2 – Importações de Portos Estrangeiros e Nacionais para o Pará, 1836-1870

Período	Portos Estrangeiros	Portos Nacionais
1836-37	689: 497\$400	1.130: 605\$333
1837-38	578: 584\$440	709: 006\$590
1838-39	852: 657\$625	485: 587\$044
1839-40	899: 577\$233	659: 761\$488
1841-42	1.075: 498\$893	117: 789\$800
1842-43	905: 479\$318	119: 432\$835
1843-44	1.818: 325\$404	127: 839\$891
1845-46	1.121: 199\$977	-
1846-47	1.808: 128\$693	164: 966\$000
1847-48	1.535: 181\$730	136: 348\$302
1848-49	1.410: 274\$142	136: 348\$302
1849-50	1.895: 517\$267	126: 389\$800
1850-51	2.782: 462\$160	276: 695\$724
1851-52	2.589: 299\$599	579: 007\$626
1852-53	3.094: 747\$443	518: 235\$450
1853-54	4.573: 656\$697	334: 427\$467
1854-55	3.609: 584\$794	337: 427\$467
1855-56	2.912: 364\$182	-
1856-57	3.616: 719\$940	737: 598\$900
1857-58	3.688: 600\$876	316: 902\$939
1858-59	3.946: 363\$957	481: 881\$104
1859-60	4.834: 221\$360	776: 815\$600
1860-61	5.660: 147\$471	802: 944\$600
1861-62	3.868: 272\$251	893: 135\$654
1862-63	4.471: 313\$653	1.100: 061\$203
1863-64	5.227: 258\$968	1.477: 846\$906
1864-65	4.566: 470\$475	2.130: 046\$967
1865-66	4.836: 363\$197	2.260: 477\$960
1866-67	6.462: 061\$729	1.797: 973\$579
1867-68	6.254: 178\$780	1.868: 152\$038
1868-69	6.283: 129\$073	1.839: 201\$745
1869-70	6.902: 422\$535	4.164: 221\$344

<sup>6</sup> Além dos Relatórios da Presidência da Província, Ernesto Cruz também apresenta dados comparativos entre a navegação de cabotagem e estrangeira, mas apenas para os anos de 1836 a 1840. Ver: CRUZ, Ernesto. *Op. Cit.* Já Luiz Cordeiro apresenta dados apenas para a navegação de longo curso. Cf. CORDEIRO, Luiz. **O Estado do Pará, seu comércio e indústrias de 1717 a 1920**. Belém: Tavares Cardoso & Cia., 1920.

No início da Cabanagem as importações nacionais eram quase o dobro das estrangeiras. Entretanto, a partir de 1838 a importação estrangeira aumentou em escala crescente como se observou anteriormente. No entanto, mesmo que os valores investidos em produtos vindos de portos estrangeiros entre 1838 e 1840 tenham aumentado, o acréscimo não foi tão grande, o que corrobora em alguma medida a ideia de que o período da Cabanagem não foi propício a entrada dessas mercadorias, mas que quanto mais se distanciava do fim do movimento em 1840, mais as embarcações estrangeiras encontravam os portos abertos para sua ancoragem.

Quando se observa a ampliação da importação de portos estrangeiros no biênio 1843-1844, constata-se que a Tarifa Alves Branco trouxe um impacto nos valores da exportação estrangeira, uma vez que o crescimento vertiginoso no período da criação da lei pode se dever ao aumento dos impostos que passaram a ser embutidos no valor dos gêneros importados. Por outro lado, o acrescentamento em mais 100% nos valores de importação pode também significar que mais gêneros passaram a entrar em Belém a partir do segundo biênio da década de 1840. Este cenário de ampliação da importação de mercadorias estrangeiras só mudaria substancialmente a partir da década de 1860, com o crescimento da produção industrial brasileira, o que casou o aumento da importação de produtos nacionais.

Assim como aumentou progressivamente a entrada das embarcações estrangeiras, o mesmo aconteceu com os valores das importações, tanto das importações diretas com os portos internacionais, quanto das importações de mercadorias estrangeiras vindas de portos nacionais. Observa-se que até 1838 as cifras das importações nacionais superavam as estrangeiras e, há uma tendência para as décadas seguintes, sendo que cada década possui um perfil peculiar.

Na década de 1840, enquanto a importação de cabotagem manteve-se estagnada, com valores anuais em torno de 120:000\$000, a importação internacional cresceu significativamente, elevando essas cifras de 900:000\$000 do final da década anterior para 1.900:000\$000 em 1849. Na década de 1850 enquanto a importação internacional cresce aceleradamente, alcançando 4.834:000\$000, a nacional ensaia sua reação, chegando em 776:000\$000 de bens importados para o Pará. Finalmente nos anos de 1860 a importação nacional cresce em ritmo mais acelerado que a estrangeira,

---

<sup>7</sup> Dados construídos a partir de informações disponíveis nos Relatórios, Discursos e Fallas dos Presidentes da Província do Pará de 1838 a 1870. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>.

mas ainda assim, com seus 4.164:000\$000 está longe de superar os 6.902:000\$000 das importações internacionais. Roberto Santos já havia notado essa tendência quando afirmou que de 1850 a 1865 "houve uma dependência maior da região, relativamente ao exterior", ao passo que o segundo quinquênio da década de 1860 já estava caracterizado por uma dependência em relação ao sul do Império (SANTOS, 1980:31), ainda que essa dependência interna não tenha superado a externa.

O comércio da Província do Pará entre 1840 e 1870 é marcado pela forte relação mercantil que seu porto estabelece com portos estrangeiros, caracterizando uma dependência desse comércio com os estrangeiros, enquanto o sul do Império mantinha-se relativamente distante da longínqua Província do Norte. No ano fiscal de 1853-54 a importação estrangeira foi 1.355% maior que a importação nacional, o que demonstra que o grosso dos produtos consumidos nas cidades do Pará era estrangeiro, em sua maioria europeus.

O gráfico abaixo mostra a evolução da renda interna na Província do Pará de 1800 a 1872, sendo que entre 1836 e 1872 a exportação respondeu por valores entre 50% e 60% da renda total arrecadada. Em 1848, quando o comércio exterior do Pará começa sua forte ascensão, os seus principais produtos de exportação eram fumo (31,30%), cacau (21,90%), couros (17,43%), borracha (10,63%) e outros produtos (18,74%). A borracha respondia apenas por um décimo das exportações, ocupando o modesto quarto lugar nas listas de exportações (SANTOS, 1980: 53). Contudo, se a borracha ocupava esse lugar na pauta das exportações, quem seria o impulsionador do processo de modernização do final da década de 1840, favorecido pelo aumento da economia interna nesse período?

## **Gráfico 2**

As informações sobre os valores reais de importação estrangeira e nacional para o porto de Belém (da tabela 2), o registro do número de embarcações que aportaram nesse cais (gráfico 1), o aumento dos anúncios referentes aos produtos importados em periódicos da capital da Província, o crescimento da renda interna da Província (mostrada no gráfico acima), e a estes elementos podemos, ainda acrescentar as toneladas e quantidades de itens importados que chegam a Belém nesse período, a chegada da Companhia de Navegação do Amazonas em 1853, os valores reais de exportação, a entrada de imigrantes europeus, principalmente portugueses, ingleses e



franceses para Belém, permitem-nos afirmar que a goma elástica não foi o embrião impulsor desse crescimento, pois no final dos anos 40 quando sua produção ainda era elementar, a Província já experimentava esse desenvolvimento econômico que veio oportunizar a modernização da cidade de Belém com a chegada dos bens materiais e culturais da "civilizada Europa". Em 1849, antes do advento da navegação interna a vapor, Bates observou que até no interior da Província as pessoas da classe mais elevada "vivem, ao contrário dos hábitos brasileiros, à moda europeia" (MELLO-LEITÃO, 1937: 44).

O que talvez seria mais correto afirmar é que a borracha acelerou a chegada da modernidade à Província do Pará nos anos posteriores, pois esta já assistia a europeização dos seus costumes, com a introdução desses artigos, dos mais básicos aos de maior luxo. Bates referindo-se a essa mudança de costumes diz que, "os costumes rapidamente mudaram depois que os navios a vapor começaram a navegar no Amazonas (em 1853), trazendo uma onda de novas ideias e novos modos à região" (MELLO-LEITÃO, 1937: 41).

Na década de 1850 houve um aumento na exportação da borracha, o que alargou o poder de obtenção dos produtos importados. Nas décadas de 1850 e 1860 aumentou o consumo desses produtos, porém o que se importava na década de 1840 não era irrisório. As viagens, então, aumentaram proporcionalmente a expansão dos negócios da borracha, embora não se possa relacionar o consumo dos produtos importados somente a isto, uma vez que na década de 1840 já se importava muito, assim como no período joanino.

Ao confrontar as três décadas estudadas com o levantamento do tempo joanino constata-se que o "trânsito fluvial-marítimo" tornou-se mais intenso (VIEIRA JUNIOR; BARROSO, 2010). Com o fim das guerras peninsulares em 1815 houve um aumento da entrada de embarcações estrangeiras, especialmente inglesas, norte americanas e francesas, com uma diminuição das embarcações lusitanas, sobretudo a partir de 1818 (VIEIRA JUNIOR; BARROSO, 2010). De 1808 a 1821 chegou ao Grão-Pará 534 embarcações. De 1840 a 1870 foram registradas a visita de 4.114 embarcações, o que equivale a uma média de 152 embarcações por ano, enquanto que no período joanino tinha-se uma média de 38 embarcações anuais.

Se decomposmos o período nas três décadas, teremos uma média de 94 embarcações anuais para a década de 1840, 145 para a década de 1850 e 212 para a década de 1860. Percebemos, a partir desses dados, um aumento progressivo das

entradas das embarcações a partir da abertura dos portos. Consequentemente, o resultado não é definitivo, e é provável que as visitas estrangeiras a esta Província tenham sido mais numerosas do que foi possível contabilizar, pois não obtivemos informações nos anos de 1844, 1845 e 1864.

Quanto aos portos de onde mais provinham as embarcações eram os norte americanos, portugueses, ingleses e franceses. Além desses, a Província também recebia embarcações alemãs (principalmente hamburguesas), dinamarquesas, belgas e outras em escala bem menor. É importante ressaltar que as embarcações não transportavam mercadorias apenas de seus países de origem, pois não estavam impedidas de transportarem pessoas e mercadorias de outros países. A tabela 3 exhibe as procedências das embarcações que se destinavam a Província do Pará não indicando necessariamente as suas nacionalidades.

De 4.205 embarcações arroladas 1.179 eram nacionais e 3.026 estrangeiras, ou seja, se o contato da Província com todos os portos nacionais eram menos da metade das entradas estrangeiras, a relação com a capital do Império não era das mais regulares, sendo que a maior parte da procedência das embarcações nacionais era do Maranhão. De todas as embarcações estrangeiras 1.881 tiveram a sua nacionalidade identificada, sendo que as embarcações americanas eram quase o dobro das francesas e as portuguesas eram pouco menos que as inglesas.

**Tabela 3 – Procedência das Embarcações entradas no Porto de Belém, 1840-1867**  
(em números absolutos)

ANO	Portos Brasileiros (846)	Portos Estrangeiros (3.026)			
		Americanos	Portugueses	Ingleses	Franceses
1840	20	14	12	5	3
1841	21	33	21	5	6
1842	13	33	17	7	6
1845	20	31	16	9	6
1846	18	25	15	8	9
1847	21	21	16	9	9
1848	15	28	29	10	14
1849	44	27	20	19	12
1850	19	36	16	14	9
1851	18	25	22	15	13
1852	23	39	21	14	11
1853	29	47	22	19	16
1854	49	36	20	19	16
1855	51	32	19	23	17
1856	64	33	21	14	20
1857	59	30	20	22	22
1858	50	31	18	26	22
1861	65	25	15	18	17
1862	65	23	26	36	23
1863	57	2	26	68	22
1866	64	30	23	63	26
1867	61	29	27	61	26
<b>Total</b>	<b>846</b>	<b>630</b>	<b>442</b>	<b>484</b>	<b>325</b>

Fonte: Tabela constituída a partir dos Relatórios da Presidência da Província.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> O número de embarcações referentes aos anos de 1840 e 1854 não estavam disponíveis nos Relatórios da Presidência da Província. Completamos esses dois anos com informações do jornal Treze de maio.

A tabela mostra o quão importante era a navegação de longo curso para a Província do Pará. Em escala bem menor, a navegação de cabotagem representa menos da metade da navegação estrangeira. Se considerássemos a relação do Pará com outras províncias essa diferença seria ainda mais manifesta. No término da década de 1830 houve um definhamento da navegação nacional, que até então tinha sido progressiva, ao passo que a navegação de longo curso que era desanimadora começa a dar os primeiros passos. Em 1840 registrou-se 1.680 viagens para o Brasil e, em 1844 já eram 1.728 (ALBUQUERQUE, 1994: 54).

No que diz respeito ao Pará, os norte americanos somaram o maior número de viagens para essa Província com 630 viagens. Os ingleses ocuparam o segundo lugar com 484 viagens, pouco antes dos portugueses que fizeram 442 e, por último está a França tendo realizado 325 viagens. Enquanto no Rio de Janeiro e nas províncias da Bahia e Pernambuco havia um predomínio de embarcações inglesas, no Pará a dominação era das naus norte americanas.

Os Estados Unidos em 1840 lideraram com pouco mais de 40% do total de viagens internacionais, e até 1861 continuam na cabeceira com aproximadamente 38%. É notável que os produtos americanos destinavam-se principalmente para o uso de primeira necessidade, como o trigo, as fazendas de algodão e as ferragens. Por outro lado, os franceses que no ano de 1840 ocupavam o último lugar no total de entradas, com apenas 3 embarcações, isto é, apenas 9% do total de navios estrangeiros entrados naquele ano, terminam a década de 1860 tendo conseguido um relativo aumento, atingindo 26 navios, mais de 18% das viagens.

No outro extremo, os produtos franceses simbolizam em uma classificação de valores, a difusão da própria civilização e, embora, eles traduzam esse simbolismo, uma parcela muito pequena da sociedade podia consumir os chapéus de seda, as sedas, as louças de porcelana, os cristais, os papeis de parede, os vinhos, que eram as mercadorias mais comumente oriundas da França.

Os ingleses e portugueses ocupavam um lugar intermediário entre esses dois extremos. A entrada das naus inglesas cresceu paulatinamente, dos 5 navios entrados em 1840 para mais de 60 embarcações anuais a partir de 1863, quando ocupou a posição dos Estados Unidos, que desde 1840 lideravam as importações na Província. Entre os principais artigos ingleses estavam a manteiga, o chá, os metais e ligas, as maquinarias à vapor, as louças de porcelana e pratarias e as fazendas. Em se tratando de valores da

importação, o gráfico abaixo representa a importação que o porto do Pará recebeu de produtos de cada um desses países.

### Gráfico 3

Os dados mostram que na década de 1840 os Estados Unidos preponderavam em muito quanto a exportação de produtos para o Pará. A importação inglesa que era bem modesta no início da década, pois representava menos de 10% do valor total importado pelo Pará, cresceu a partir de 1843 com relativo decaimento em 1847. Mas, ainda no final dessa década voltara a crescer continuamente e, continuaria sua ascensão durante toda a década de 1850 e suplantaria a importação norte americana no início da década de 1860.

No que diz respeito à relação entre Brasil e Inglaterra, há uma tendência na década de 1860 a grandes investimentos, que dão um novo ímpeto aos interesses comerciais da Inglaterra, à medida que se dá o arrefecimento da escravidão, um dos principais interesses ingleses. Os novos interesses estão voltados para os investimentos industriais, estradas de ferro e serviços urbanos (GRAHAM, 2004: 168). No Pará, foram diversos serviços disponibilizados por meio do capital inglês, tais como a instalação da Companhia de Gás do Pará, instalada em 1863,<sup>9</sup> o London and Brazilian Bank Ltd, que fora autorizado a funcionar em 1862 (SANTOS, 1980: 134), entre outros. Esses serviços atraíram os ingleses para a Província do Pará, o que indubitavelmente trouxe um reflexo no aumento das navegações na década de 1860.

Já a relação comercial entre Portugal e a Província teve uma constância entre os anos estudados, apresentando na maioria dos anos valores em torno de 20 embarcações. Essa mesma estabilidade se notou para embarcações norte americanas, onde esse valor médio foi de 30 navios. Essas duas nacionalidades se contrapuseram aos ingleses e franceses que no início da década de 1840 registraram números irrisórios, mas cresceram expressivamente com o passar dos anos, na medida em que introduziram mais embarcações no comércio com a Província.

Parece mesmo que havia uma tendência anglo-francesa operando deste lado do Atlântico, uma vez que "eram nos ingleses e franceses que principalmente se inspiraram os brasileiros mais sofisticados da época" (FREYRE, 2008: 62). Contudo, ao contrário

---

<sup>9</sup> Relatório dirigido à Assembléa Legislativa da provincial do Pará na segunda sessão da XII legislatura pelo Ex<sup>mo</sup> Snr. Dr. Francisco Carlos de Araujo Brusque, presidente da mesma província, em 17 de agosto de 1861. Pará, Typ. do Diário do Gram-Pará, [n.d.], p. 6.

dos ingleses, que acabaram por superar todos os outros países, a França mesmo com toda essa ascensão, a partir dos anos de 1850 continuou em último lugar, tendo o menor número de entrada de embarcações no porto de Belém.

No período joanino 55% das visitas eram portuguesas, 34% tinham nacionalidade inglesa, 17% eram norte americanas e as francesas somavam 6% (VIEIRA JUNIOR; BARROSO, 2010: 196-197). Não é de espantar a presença maior de embarcações portuguesas, uma vez que o Brasil ainda era colônia de Portugal. No entanto, mesmo depois da independência é notável que os laços comerciais continuaram fortes, perdendo o primeiro lugar para os norte americanos que tinham um interesse evidente nos negócios da borracha, provocando inclusive sérias discussões, desde a década de 1820, com o governo imperial em torno da liberação para a navegação interna (GREGÓRIO, 2008).

Após comparar as entradas de embarcações do período de 1840 a 1870 com o período joanino é possível visualizar a partir dos países que mais comercializavam com Belém, os portos de onde saíam as embarcações. A tabela 3 apresenta essa distribuição e os portos mais importantes por marcarem uma regularidade em sua relação com essa parte do Norte do Brasil.

Tabela 4 – Procedência das embarcações entradas no porto de Belém, 1840-1857

	Cidades	1840	1841	1842	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1854	1855	1856	1857	Total
Portuguesas	Lisboa	7	13	12	9	9	10	12	14	11	12	12	12	11	144
	Porto	4	7	5	4	4	6	7	6	7	8	9	7	7	81
	Outras	1	1	0	3	2	0	1	0	1	0	0	2	2	13
Americanas	Boston	1	7	8	1	2	0	0	2	3	3	4	3	0	34
	New York	5	10	9	10	8	10	15	11	14	18	19	19	21	169
	Salem	6	13	12	12	10	11	13	13	17	9	10	9	6	141
	Outras	2	3	2	2	2	0	0	1	2	6	5	2	3	30
Inglesas	Liverpool	3	3	3	2	5	5	7	17	13	15	17	12	16	118
	Londres	1	1	2	2	2	1	1	0	0	1	3	0	1	15
	Outras	1	1	2	3	1	3	2	4	2	3	3	3	3	31
Francesas	Sète (Cette)	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	0	1	0	14
	Le Havre	1	2	1	1	1	4	5	7	5	10	9	6	16	68
	Marselha	0	1	2	1	3	2	2	1	1	1	2	1	1	18
	Nantes	0	1	1	2	3	2	3	4	4	4	6	3	5	38
	Outras	0	0	1	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	5

Fonte: Biblioteca Fran-Paxeco. Tabela constituída a partir de dados publicados no jornal Treze de Maio, 1840-1856.<sup>10</sup> Relatórios da Presidência da Província<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Os dados obtidos do Treze de maio correspondem aos anos de 1840-46 e 1854-56.

<sup>11</sup> No Relatórios identificamos os dados para os anos de 1847-50 e 1857.

Das entradas contabilizadas, o porto que mais teve contato com o Pará foi o de New York com 169 entradas. Ocupando o segundo lugar estava Lisboa com 144 viagens, o terceiro Salem somando 141 viagens e a cidade de Liverpool teve 118 embarcações saídas de seu porto. Os outros portos de onde Belém recebia mercadorias com mais frequência, em ordem decrescente do número de viagens, eram Porto, Havre, Nantes, Baltimore, Boston, Marselha, Londres, Sète, New Haven, Cardiff, Glasgow, Bordeaux e Swansea.

De New York chegavam a Belém em média 13 embarcações por ano, de Lisboa e Salem 11, o que equivaleria a quase uma viagem por mês, lembrando que as viagens nos vapores duravam em torno de trinta dias, isso mostra uma regularidade dessas viagens. O mesmo se observa das viagens entre o Pará e Liverpool, com uma média de 9 viagens por ano. Da cidade do Porto vinham 6 navios por ano, de Le Havre 5, de Nantes 3, de Baltimore 2. Dos outros portos, as viagens eram menos intensas, de Boston era 1 viagem a cada cinco meses, de Marselha era 1 a cada nove meses, de Londres, Sète, New Haven e Bordeaux a média era de apenas 1 viagem ao ano. Assim, podemos dizer que New York, Lisboa, Salem, Liverpool, Porto e Havre eram as responsáveis pelo abastecimento das necessidades da cotidianidade da Província do Pará. Para cada país havia uma ou mais cidades que se destacavam. Em Portugal o destaque era Lisboa, na Inglaterra Liverpool, na França Havre e nos Estados Unidos New York e Salem.

Em 1840 as embarcações saídas de Liverpool e Havre para Belém foram 3 e 1, respectivamente. Dezesete anos depois esse cenário havia mudado, pois em 1857 já se registrara na Alfândega do Pará a chegada de 16 embarcações de cada um desses portos. Esse crescimento de embarcações inglesas e francesas se deu ao longo de todo esse período, mais especificamente a partir de 1848. Foi o incremento na chegada de navios a partir desses portos que proporcionou a Província do Pará experimentar novos ares de modernidade, com a chegada das mercadorias, pessoas e costumes refinados à moda anglo-francesa. Conhecer a procedência das embarcações é importante para se entender o tipo de carga que chegava ao porto do Pará, de acordo com a cidade de origem.

### **Figura 1**

Na França, por exemplo, os portos de Sète e Marselha ficam no Mediterrâneo, o que os deu a vantagem de estarem em contato direto com mercadorias do oriente,

como as sedas e louças de porcelana. Nantes, Havre e Bordeaux estão situadas no litoral atlântico, sendo que a região de Bordeaux é grande produtora de vinhos. Havre, mais ao norte, próxima da Inglaterra era, nos meados do oitocentos, mais industrial que as demais cidades francesas estudadas.

Quanto aos portos americanos de Boston, New York, Salem e Baltimore, todos ficam na região Norte do País, e eram mais desenvolvidas industrialmente que as cidades do Sul, mas por lá se escoavam para o Brasil todos os produtos do norte e do sul dos Estados Unidos. Durante esses dezessete anos as viagens entre New York e Belém representaram 45% das viagens entre os Estados Unidos e a Província do Pará, sendo que 38% foram provenientes de Salem. Esses dois portos responderam por 83% de todas as viagens entre a Província e os Estados Unidos. Os outros 17% foram viagens de Boston, Baltimore e New Haven.

Alguns produtos eram comuns a todos os portos dos Estados Unidos, como os chapéus de palha, as fazendas de algodão, o tabaco, as tábuas de pinho e as carruagens. No entanto, farinha de trigo, chá, espermacete, moedas, banha de porco e sacas e caixas vazias estavam presentes somente nas embarcações saídas de New York e Salem, enquanto que, bacalhau, sabão, móveis de madeira e pentes vinham para o Pará apenas de Salem e Boston. Havia ainda, outros artigos que eram específicos por porto, tais como pimenta, breu, piche e feno, produtos específicos de New York. Calçados, pólvora e relógios vinham somente de Salem. E, manteiga, queijo, presunto e cerveja eram artigos exclusivos de Boston.

Os portos portugueses de Lisboa e do Porto, totalizam 95% das viagens que aquele país estabeleceu com o Pará, sendo 60% de Lisboa e 35% do Porto. Desses portos partiam rumo ao Pará os navios com as mercadorias mais variadas. Eram produtos comuns aos dois portos como chapéus, frutas secas e sazoadas, verduras, toucinho, presunto, imagens de santos e outros paramentos religiosos, aguardente, vinho branco e tinto, sal, alho e vinagre, pequenos objetos de metal, fazendas, ferragens, calçados, bichas (foguetes), louças, bacalhau, velas e cadeiras. Itens, prioritariamente, do Porto eram os canapés e sofás. Lisboa era a cidade que enviava ao Pará a maior diversidade de artigos, que além dos já citados acima incluíam, também, carne, castiçais e candeeiros, rapé, viola, rabeca, livros, jornais, papéis, pedras de cantaria, facas, facões, vidro, azeite, drogas e alambiques. Como se pode perceber, o predomínio dos artigos portugueses estava associado a necessidades básicas como alimentação, religiosidade, vestimenta, construções e serviços gerais.

As cidades britânicas que mais comerciaram com Belém durante as décadas de 1840 e 1850 foram Liverpool e Londres. As viagens de Liverpool para o Pará corresponderam por 72% do total das viagens britânicas para a Província, 9% foram de Londres e, os outros 19% foram de Cardiff, Glasgow, Swansea e Sunderland. Um fato a ser observado é que os navios saídos de portos britânicos, carregados de mercadorias, rumo ao Pará quase sempre era por Liverpool. No entanto, esses mesmos navios invariavelmente, ao retornarem à Europa com os produtos da Amazônia, e passageiros iam para Londres. Outro fator que diferencia as viagens de Londres, das de Liverpool é que quando os navios saíam de Londres rumo ao Pará eles traziam poucas mercadorias, porém muitos passageiros. Enquanto que, as viagens de Liverpool eram mais de mercadorias que de passageiros.

De Londres, as principais mercadorias transportadas à Província do Pará eram fazendas, manteiga, louças, metais e ligas, tintas, pólvora e chumbo em munição. De Liverpool além desses artigos vinham, também, queijo, cerveja, sabão, moedas, ferragens e muito carvão de pedra. Em algumas viagens de Liverpool o carregamento era exclusivamente de carvão mineral. Percebe-se que, enquanto Liverpool exportava para o Pará, principalmente, bens materiais a fim de suprir as necessidades da Província, da capital inglesa a exportação era muito mais de gente. Mas, as mercadorias e as pessoas tinham uma coisa em comum, traziam da Europa para o Pará novas ideias e costumes.

Espera-se com isso ter demonstrado a estreita relação que o Pará tinha com os países e portos elencados. Nesse sentido, algumas questões se tornam evidentes. A primeira é que o incremento da navegação de longo curso, com o conseqüente aumento da importação estrangeira, trouxe possibilidades de inserção de elementos simbólicos que antes do Império não era acessíveis. E, nem mesmo depois da abertura dos portos, o Pará havia experienciado tão grande fluxo de importados como a partir de 1840.

O segundo aspecto que pode ser destacado é o reflorescimento da economia da Província neste mesmo período, o que nos permite contrapor os relatos de que a cabanagem teria trazido efeitos tão devastadores que foram capazes de estagnar a economia local por mais de uma década. Se não podemos relegar totalmente essa afirmativa, devemos ao menos relativizá-la, pois as visitas contínuas de embarcações norte americanas, inglesas, portuguesas e francesas indicam que a economia do Pará passava por um movimento de ascensão ainda nos idos da Cabanagem. Nesse contexto, havia uma supremacia da navegação estrangeira sobre a nacional que alocou o Pará no



circuito internacional do consumo de mercadorias e em um lugar privilegiado no cenário nacional.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Luiz R. Cavalcanti de. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. (org). **História da vida privada no Brasil. Império: a corte e a modernidade nacional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Ensaio corográfico sobre a província do Pará**. Brasília: Senado Federal, 2004.

BARBOSA, Josué Humberto. Porto, navegação e vida social antiga: Um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do século XIX. **Saeculum**, jan/dez, 1998-1999, pp. 197-205.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O Valle do Amazonas – Estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do valle do Amazonas**. Rio de Janeiro: B. L. Carmier Editor, 1866.

**Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV- XVIII: As estruturas do cotidiano**. vol 1. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

CORDEIRO, Luiz. **O Estado do Pará, seu comércio e indústrias de 1717 a 1920**. Belém: Tavares Cardoso & Cia., 1920.

COSTA, Emilia Viotti da. **Da Monarquia à República: momentos decisivos**. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2010.

COSTA, Suely Gomes. Transição, globalização e intimidade. Rio de Janeiro, século XIX. Revista **Historia y espacio**. n. 29, jun/dez, 2007, p. 59-82.

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

CRUZ, Maria Cecília Velasco. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. **Tempo**, n. 8, ago, 1999.

FREYRE, Gilberto. **Vida social no Brasil nos meados do século XIX**. 4ª ed. São Paulo: Global, 2008.

GRAHAM, Richard. Brasil-Inglaterra. *In*: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo II. v. 6. Declínio e queda do Império. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)**. 2008. 338 p. Dissertação (Mestrado em História Social). São Paulo: USP, 2008.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mocambos**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1996.

\_\_\_\_\_. **Vida social no Brasil nos meados do século XIX.** 4ª ed. São Paulo: Global, 2008.

LOPES, Siméia de Nazaré. **O comércio interno no Pará oitocentista: atos sujeitos sociais e controle entre 1840-1855.** 2002. 153 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Belém: Universidade Federal do Pará, NAEA, 2002.

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

MELLO-LEITÃO, Cândido de. **O Brasil visto pelos ingleses.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

RICCI, Magda. Entre portos, comércio, e troca culturais: os portugueses e as lutas sociais na Amazônia – 1808-1835. *In:* MATOS, Maria Izilda; SOUZA, Fernando de; HECKER, Alexandre. **Deslocamentos e Histórias.** São Paulo: Edusc, 2008.

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

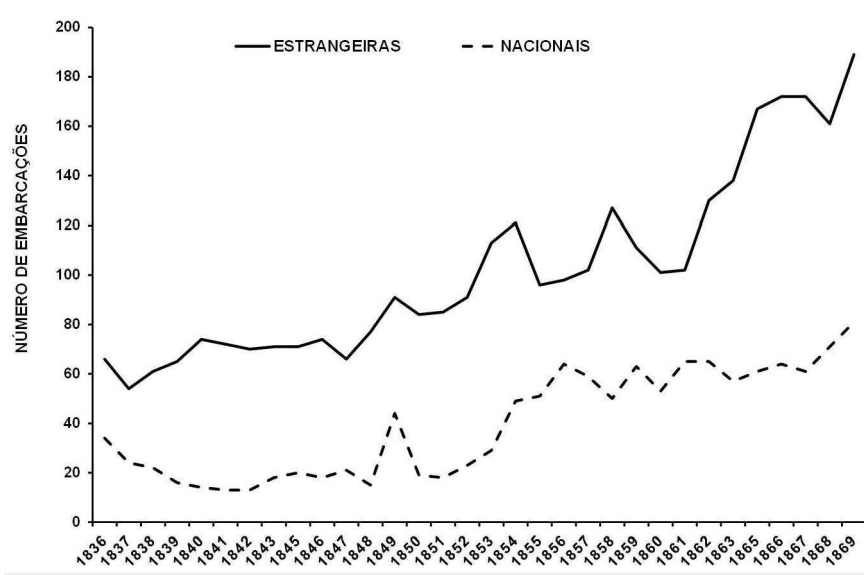
ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **O Porto de Salvador: Modernização em Projeto – 1854-1891.** 1983. 100 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Bahia: Universidade Federal da Bahia, 1983.

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

TORRES, Rodrigo de Oliveira. “...e a modernidade veio a bordo”: **Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS.** 2010. 110 p. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2010.

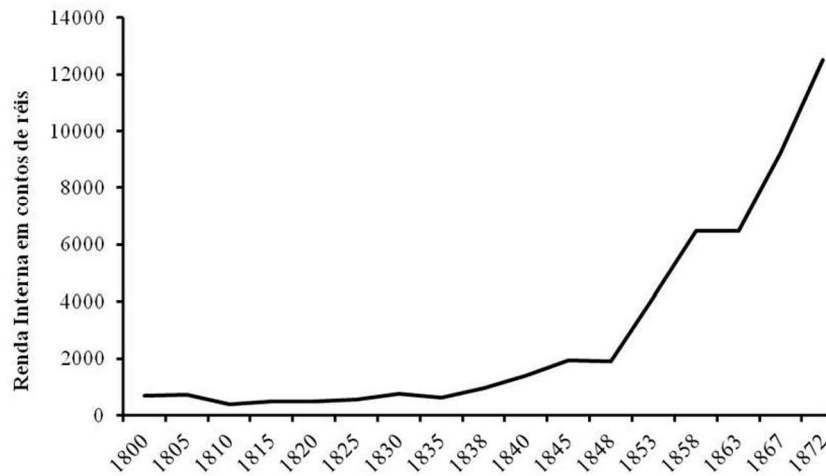
VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano; BARROSO, Daniel Souza. História de “movimentos”: embarcações e população portuguesas na Amazônia Joanina. **R. Bras. Est. Pop.** v. 27, n. 1, jan./jun., 2010, p. 193-210.

Gráfico 1 – Embarcações Nacionais e Estrangeiras entradas na Província do Pará, 1836-1869



Fonte: Dados construídos a partir de informações disponíveis nos Relatórios, Discursos e Fallas dos Presidentes da Província do Pará para os anos de 1836 a 1871.

Gráfico 2 - Renda Interna da Província do Pará, 1800-1872



Fonte: Gráfico construído a partir de dados de Roberto Santos.

Gráfico 3 - Participação na importação da Província do Pará, 1840-1850

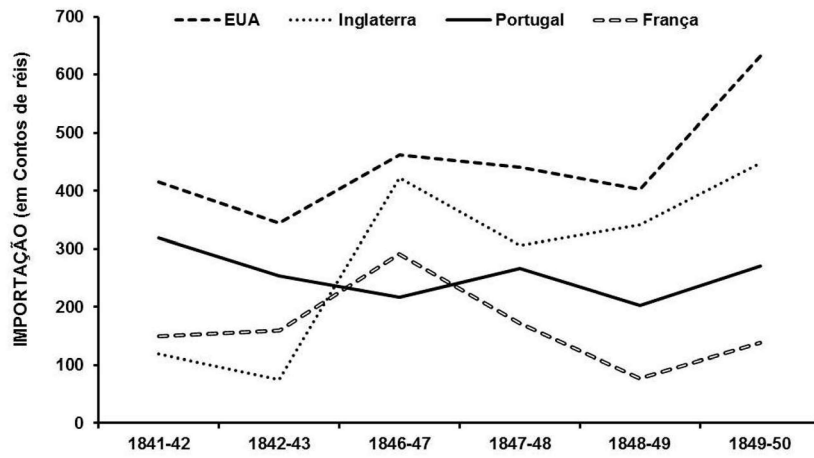
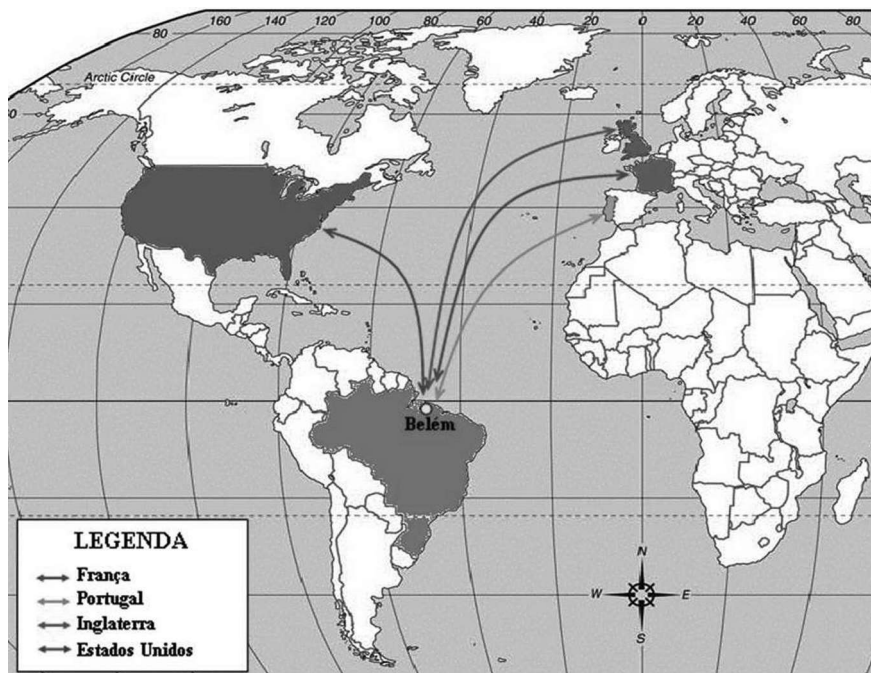


Gráfico construído com base nos valores de importação da Província do Pará.  
Fonte: Coleção de mapas estatísticos do Império do Brasil, 1841-1850

Figura 1 – Portos de exportação de produtos para Belém



Fonte: Atlas 2002, Adaptado pelo autor.

