



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA

MATHEUS GOMES DE LIMA

A POLÍTICA FAROLEIRA NA COSTA NORTE-ATLÂNTICA DO BRASIL:
Sinalização, segurança e vigilância a partir dos faróis de Salinas e Bragança – Pará (1852-
1890)

Belém – PA

2024

MATHEUS GOMES DE LIMA

A POLÍTICA FAROLEIRA NA COSTA NORTE-ATLÂNTICA DO BRASIL:
Sinalização, segurança e vigilância a partir dos faróis de Salinas e Bragança – Pará (1852-1890)

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em história Social da Amazônia (PPHIST), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como requisito para obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. William Faia Farias.

Belém – PA

2024

MATHEUS GOMES DE LIMA

A POLÍTICA FAROLEIRA NA COSTA NORTE-ATLÂNTICA DO BRASIL:
Sinalização, segurança e vigilância a partir dos faróis de Salinas e Bragança – Pará (1852-1890)

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em história Social da Amazônia (PPHIST), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como requisito para obtenção do título de Mestre em História Social da Amazônia.
Orientador: Prof. Dr. William Faia Farias.

DATA DA AVALIAÇÃO: ____/____/____

CONCEITO: _____

BANCA EXAMINADORA

Professor Doutor William Gaia Farias (Orientador – UFPA)

Professor Nelson Rodrigues Sanjad (Avaliador interno – UFPA)

Professor Pablo Nunes Pereira (Avaliador externo – IFPA)

BELÉM

2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Gomes de Lima, Matheus.

A POLÍTICA FAROLEIRA NA COSTA NORTE-
ATLÂNTICA DO BRASIL : SINALIZAÇÃO, SEGURANÇA E
VIGILÂNCIA A PARTIR DOS FARÓIS DE SALINAS E
BRAGANÇA - PARÁ (1852-1890) / Matheus Gomes de Lima. —
2024.

Orientador(a): Prof. Dr. William Gaia Farias
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-
Graduação em História, Belém, 2024.

1. Farol. 2. Segurança. 3. Comércio. 4. Amazônia. 5. Marinha. I. Título.

Resumo

Este projeto visa compreender a política faroleira na Costa Norte-Atlântica brasileira, a partir da criação do antigo Farol das Salinas – PA e da barca-farol de Bragança, analisando a atuação dos faróis e, em sentido amplo, da Marinha de Guerra durante as décadas de 1850 a 1880. O período é demarcado por questões que afetaram diretamente a navegação e a sociedade brasileira, como a Lei Eusébio de Queirós de 1850 e a abertura do Rio Amazonas para embarcações estrangeiras em 1866. A pesquisa buscará responder questões levantadas a respeito da vigilância na Costa Norte-Atlântica, no Grão-Pará, onde a força naval exerceu um papel fundamental contra o tráfico de africanos e entradas estrangeiras desautorizadas, além de garantir a segurança da navegação. Com isso, o papel dos faróis no Império foi de extrema relevância por representar os olhos vigilantes da Marinha de Guerra ao litoral atlântico e cumprimento das medidas assumidas pelo Império em relação à pressão antiescravista internacional da Inglaterra. Além da questão do tráfico, trabalharei a abertura de rios da Amazônia às embarcações de nações amigas, dimensionando a política faroleira e os sujeitos que dependiam da sinalização e das águas para sobreviver. Para entendermos como essa engrenagem funcionava, identificarei quem eram os sujeitos envolvidos com faróis, sinalização e vigilância da costa paraense até o final da década de 1880, quando a escravidão fora abolida e os impactos da navegação a vapor já atingiam grande expressão no movimento de navios mercantes e militares na região. A pesquisa em questão será sustentada em duas linhas historiográficas, são respectivamente: tráfico e escravidão no Brasil no século XIX, história militar.

Palavras-chave: Farol, Segurança, Comércio, Amazônia, Marinha.

Abstract

This project aims to understand lighthouse policy on the Brazilian North-Atlantic Coast, based on the creation of the old lighthouse in Salinas, PA, and the Bragança lighthouse, analyzing the performance of lighthouses and, in a broader sense, the Navy during the decades from 1850 to 1880. The period is demarcated by issues that directly affected Brazilian navigation and society, such as the Eusébio de Queirós Law of 1850 and the opening of the Amazon River to foreign vessels in 1866. The research will seek to answer questions raised regarding surveillance on the North Atlantic Coast, in Grão-Pará, where the naval force played a fundamental role against the trafficking of Africans and unauthorized foreign entry, in addition to guaranteeing the safety of navigation. Therefore, the role of lighthouses in the Empire was extremely important, as it represented the Navy's vigilant eyes on the Atlantic coast and compliance with the measures taken by the Empire in relation to England's international anti-slavery pressure. In addition to the issue of trafficking, I will work on opening rivers in the Amazon to vessels from friendly nations, sizing up the lighthouse policy and the individuals who depended on signaling and the waters to survive. To understand how this mechanism worked, I will identify who were the subjects involved with lighthouses, signaling, and surveillance of the coast of Pará until the end of the 1880s, when slavery had been abolished and the impacts of steam navigation had already reached great expression in the movement of merchant and military ships in the region. The research in question will be based on two historiographical lines, respectively: trafficking and slavery in Brazil in the 19th century and military history.

Keywords: Lighthouse, Security, business, Amazon, Navy.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Topografia do Gram Pará (1850)	13
Ilustração 2 – Mapa da Província do Grão-Pará (1868)	18
Ilustração 3 – A iluminação em Havana mostrando correntes para fechar o porto.....	21
Ilustração 4 – O Antigo Farol de Salinas & a casa dos faroleiros.....	25
Ilustração 5 – Recorte do Mapa do Gram Pará (1850)	33
Ilustração 6 – Fluxograma dos cargos em torno do farol de Salinas	34
Ilustração 7 – Fluxograma trajeto de verba para o antigo farol de Salinas.....	36
Ilustração 8 – Rio Caeté e barcos da região de Bragança.....	38
Ilustração 9 – Mapa topográfico do canal de Bragança.....	39
Ilustração 10 – Iluminação interina realizada pelo Hyate Riachuelo 1870.....	47
Ilustração 11 – Canhoneira Lamego.....	59
Ilustração 12 – Impressões de faróis da antiguidade.....	67
Ilustração 13 – Reconstrução gráfica do antigo farol de Alexandria.....	68
Ilustração 14 – Descrição e plano da costa desde as Salinas até a cidade do Gram Pará.....	89
Ilustração 15 – Trajano Corveta/Cruzador/Navio Escola.....	95
Ilustração 16 – Revista Ilustrada – Dragão do Mar (1884)	97
Ilustração 17 – Paredão da praia de Salinópolis (PA) - jun. 1953.....	99
Ilustração 18 – George Hamilton-Gordon.....	108
Ilustração 19 – Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara.....	110
Ilustração 20 – Faróis na costa norte-americana até 1820.....	122
Ilustração 21 – Faróis no Norte da Europa até 1820.....	123
Ilustração 22 – Mapa da região amazônica e os faroletes existentes de 1851 – 1888.....	126
Ilustração 23 – Local onde estava localizado o antigo farol de Salinas.....	130
Ilustração 24 – Sessão da Repartição de Faróis no Relatório do Ministério da Marinha.....	133

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Dados relacionados ao fluxo médio anual no delta amazônico.....	17
Quadro 2 – Embarcações da Armada Imperial destinadas ao tráfico.....	23
Quadro 3 – Classes de lentes diópticas de acordo com seus diâmetros.....	26
Quadro 4 – Províncias e jornais.....	32
Quadro 5 – Embarcações substitutas da barca-farol de Bragança.....	59
Quadro 6 – Iluminações além da barca farol necessitando de reparos no Pará.....	60
Quadro 7 – Trabalhadores do Farol de Salinas.....	71
Quadro 8 – Vencimentos e cargos dos trabalhadores em torno do farol de Cabo Frio.....	77
Quadro 9 – Trabalhadores do farol de Bragança.....	79
Quadro 10 – Cargos e vencimentos da barca-farol de Bragança.....	80
Quadro 11 – Trabalhadores da barca-farol de Bragança que pediram exoneração.....	83
Quadro 12 – Relação nominal dos práticos da barra da Província do Pará.....	90
Quadro 13 – Iluminações marítimas e fluviais (fixas) da Província do Pará.....	103
Quadro 14 – População escravizada de acordo com os municípios paraenses em 1878.....	113
Quadro 15 – Companhia do Amazonas.....	116
Quadro 16 – Embarcações que exportavam borracha, cacau e castanha.....	118
Quadro 17 – Quantidade e valor da borracha, cacau e castanha exportada.....	119
Quadro 18 – Lucros da alfandega da Província paraense.....	120
Quadro 19 – Sinistros marítimos na região de Salinas.....	125
Quadro 20 – Iluminações do Rio Amazonas ao seu foz.....	127
Quadro 21 – Navios incorporados à Flotilha do Amazonas.....	128

SUMÁRIO

Introdução.....	1
Capítulo 1 – O FAROL DE SALINAS E A BARCA-FAROL DE BRAGANÇA: A MISSÃO DE ILUMINAÇÃO DA COSTA.....	8
1.1: A política de iluminação da Costa Norte-Atlântica.....	8
1.2: O Imponente farol da Ponta do Atalaia e sua sinalização náutica.....	24
1.3: Os baixos de Bragança.....	38
Capítulo 2 – SUJEITOS E OS IMPACTOS NA VIDA SOCIAL DA REGIÃO SALINENSE.....	64
2.1: Um ofício milenar: a história dos sujeitos em volta dos faróis.....	67
2.2: A praticagem da barra, desafios e instabilidade no ofício.....	88
2.3: A Vila de Nossa Senhora do Socorro das Salinas.....	99
Capítulo 3 – COMÉRCIO E SEGURANÇA A PARTIR DA ILUMINAÇÃO DA COSTA.....	103
3.1: A repressão contra o tráfico de Africanos no litoral.....	104
3.2: A abertura do Rio Amazonas para as nações amigas.....	115
3.3: A política faroleira e seus novos desdobramentos.....	131
Considerações finais.....	137
Referências bibliográficas.....	141
Fontes pesquisadas.....	144

Introdução

Em termos gerais, este projeto visa compreender a política faroleira na Costa Norte-Atlântica brasileira, a partir da criação do antigo Farol das Salinas (1852) – PA e da barca-farol de Bragança (1868), em três capítulos, analisando a atuação dos faróis e, em sentido amplo, da Marinha de Guerra durante as décadas de 1850 a 1890. O período é demarcado por questões que afetaram diretamente a navegação e a sociedade brasileira, como a Lei Eusébio de Queirós de 1850 e a abertura do Rio Amazonas para embarcações estrangeiras em 1866. A partir disto, o Império brasileiro moldou uma política em torno dos faróis, onde esta adquiriu diversos contornos em prol das pressões externas que o Império estava sofrendo.

A pesquisa busca responder questões levantadas a respeito da vigilância na Costa Norte-Atlântica, no Grão-Pará, onde a força naval exerceu um papel fundamental contra o tráfico de africanos e entradas estrangeiras desautorizadas, além de garantir a segurança da navegação. As inquietações que originaram o objeto partiram do caso de Itaipu, crucial exemplo sobre a preocupação das autoridades brasileiras para combater o tráfico internacional de escravizados, do alerta sigiloso enviado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros para a Presidência da Província do Pará em 1854, além de retratar o quadro do tráfico em meados do século XIX. O caso envolveu os três principais territórios que mantinham essa questão em seus limites e fronteiras e onde a segunda escravidão ocorreu mais fortemente no continente: Estados Unidos (de onde o navio negreiro procedia), Cuba (destino da viagem) e o Brasil (onde também foram negociados escravizados).

Com isso, o papel dos faróis no Império era de extrema relevância por representar os olhos vigilantes da Marinha de Guerra ao litoral Atlântico e cumprimento das medidas assumidas pelo Império em relação à pressão antiescravista internacional da Inglaterra na década de 1850, assim como à pressão norte-americana para a abertura do Rio Amazonas na década de 1860. Além da questão do tráfico, trabalhamos a abertura de rios da Amazônia às embarcações de nações amigas, dimensionando a política faroleira e os sujeitos que dependiam da sinalização e das águas para sobreviver.

A seguinte obra foi pensada de maneira peculiar em relação à sua estrutura, imaginemos um farol disposto de três andares, sendo este dividido em térreo (entrada), primeiro andar, segundo andar, terceiro andar e o seu cume (menor compartimento com o aparelho de luz), pois bem, assim como o nosso farol imaginário, o corpo desta dissertação será dividido em 5 partes, sendo estas: introdução, em seguida, os capítulos: primeiro, segundo, terceiro e as considerações finais. Considera-se cada capítulo como um andar epistêmico, ou seja, a

introdução, como de praxe, irá introduzir o leitor e apresentar de maneira breve o que o farol tem a oferecer, encaminhando-o ao primeiro andar, onde este terá como função abordar questões de práticas e condutas a respeito das sinalizações e seus respectivos pontos estratégicos.

Outrossim, provocar certa diligência aos leitores e imergir os mesmos em um cenário pouco abordado no campo historiográfico no que diz respeito à farologia¹, familiarizando-os com os aspectos mecânicos e geográficos pertinentes à sinalização exercida pelo Império Brasileiro na costa norte-atlântica. Buscaremos responder algumas perguntas elaboradas nesta primeira parte do estudo, questões como: Onde estavam localizadas as sinalizações na costa norte-atlântica? Como funcionava a mecânica do antigo farol? O que seria um farol flutuante? Estes são apenas alguns dos questionamentos que serão sanados no decorrer do primeiro capítulo, assim preparando o leitor para o próximo andar epistemológico da política faroleira na costa norte-atlântica do século XIX.

O segundo andar da pesquisa tem como alvo os sujeitos envolvidos em torno da política faroleira na costa norte-atlântica e seus respectivos trabalhos, homens que compunham a base dessa política. Diversos tipos de trabalho emergiram em torno das sinalizações, no entanto, iremos focar no cotidiano dos faroleiros e práticos. Figuras do cume político também tiveram destaque no jogo de iluminação marítimo do Império, logo, os mesmos também terão visibilidade na pesquisa, pois seria inviável para a pesquisa construir uma narrativa sem elaborar um elo entre a base e o cume político.

Entretanto, no segundo capítulo, faroleiros e práticos são os protagonistas da história, sujeitos que enxergavam os problemas de perto e tinham como função executar a complexa engrenagem em torno da iluminação costeira. Assim como a planta de um farol é redigida da base para o cume, a perspectiva epistemológica perante os sujeitos foi elaborada de baixo para cima, assim, evitando uma “história elitista”. Jim Sharpe ressalta que: “[...] a história vista de baixo abre a possibilidade de uma síntese mais rica da compreensão histórica, de uma fusão da história da experiência do cotidiano das pessoas com a temática dos tipos mais tradicionais da história”².

Atingindo o terceiro andar, a abordagem terá como foco as políticas voltadas para o atlântico e rios do império, respondendo questões tais como: de que modo a diplomacia mundial estava tratando certos assuntos que influenciaram diretamente no âmbito de iluminação na costa

¹ Entende-se por ciência que estuda os faróis.

² SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In. Peter Burke (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. Fundação Editora da UNESP. Praça da Sé, 108. 1992, p.54.

imperial? O *Slave Trade Suppression Act* ou *Aberdeen Act*, mais conhecido no Brasil como *Bill Aberdeen*, ato do Parlamento do Reino Unido, de 1845, foi uma dessas políticas externas que impactou diretamente o cenário de navegação marítima no Brasil, a qual permitiu o policiamento britânico no Atlântico-Sul, fiscalização esta que detinha autorização de prender qualquer embarcação brasileira que fosse suspeita de realizar a comercialização de cativos africanos. Ademais, as leis internas também serão importantes para o clímax da pesquisa. Leis como a Eusébio de Queirós de 1850 e a Abertura do Rio Amazonas e seus afluentes para as nações amigas agitaram o cenário político na segunda metade do século XIX.

É pertinente ressaltar um ponto importante na estrutura da obra, a “política” não estará presente somente no terceiro andar do farol epistemológico, ela permeará toda a estrutura do texto, ligando os andares e ganhará destaque no capítulo três, é como se a política fosse uma escada caracol contornando internamente nosso edifício desde o térreo, ganhando considerável proporção no capítulo 3, estendendo-se até o seu topo, onde as ponderações finais serão feitas, local este que garante seu devido aparelho de luz. A partir disto, consideramos que o leitor esteja preparado para conhecer o que foi esta política faroleira tão importante para a segurança e comércio nos anos oitocentistas do império brasileiro.

Para entendermos como essa engrenagem funcionava, identificarei quem eram os sujeitos envolvidos com os faróis e serviço de praticagem da Costa paraense, de 1850 até o final da década de 1880, quando a escravidão fora abolida e os impactos da navegação a vapor já atingiam grande expressão no movimento de navios mercantes e militares na região. Além de trabalhar com os relatórios ministeriais e os ofícios dos presidentes da província do Pará, a imprensa periódica³ será de extrema importância, pois através dela será possível o acesso a detalhes do cotidiano desses indivíduos⁴, assim possibilitando o cruzamento de dados de todos os conjuntos documentais, mantendo um olhar mais cauteloso a respeito dos práticos e faroleiros, pelo fato deles aparecerem com mais frequência nas documentações e por suas respectivas funções em torno do farol. No que diz respeito aos jornais como fonte, Daniella de Almeida Moura enfatiza que, ao lançarmos nosso olhar crítico sob um periódico de meados do século XIX, podemos sentir a vivacidade daquela notícia, pois estas informações não estão

³ Em especial, os órgãos oficiais da província paraense: Treze de maio (1845-1861) & Jornal do Pará (1867-1878).

⁴ Além dos avisos aos navegantes encontrados na maioria dos periódicos, os órgãos oficiais do governo da província traziam em sua 1ª página a sessão “Expediente do Governo” contendo diversos documentos emitidos pelas autoridades da província, dentre estes estão alguns ofícios e portarias que serão essenciais para a pesquisa. Utilizo a sigla EDG para referir-me a esta sessão dos órgãos oficiais.

“mortas”, passando por diversas áreas como economia, política e atividades comuns do dia a dia⁵.

A política faroleira estava diretamente ligada às questões do Império voltadas à segurança territorial e ao comércio do Império do Brasil. Pautas como a abertura do Rio Amazonas para a livre navegação de embarcações estrangeiras e a Lei Eusébio de Queirós retratam bem como as políticas do Império estavam inquietas a respeito dos rios e da costa brasileira, assim como as políticas externas fomentadas por grandes potências capitalistas, as quais enxergavam a comercialização de africanos como um fator deficiente para o comércio mundial.

Nos estudos sobre processos históricos, é preciso considerar que as decisões, articulações e jogos políticos levados à frente por diferentes grupos sociais de algum modo se relacionam aos governos e, por vezes, até mesmo implicam nas suas diretrizes. Mas estas questões não são prerrogativas apenas de elites políticas por meio das convenções e reuniões político-partidárias. A política é também um campo de atuação de grupos das bases das sociedades que podem se expressar por meio de organizações político-partidárias e fora delas, inclusive nas tramas do cotidiano e sob diversas condições impostas a estes grupos, tanto pelo Estado como pelos grupos sociais dominantes. Considero que esta investigação poderá revelar faces importantes sobre a vida dos sujeitos que atuaram nesta rota marítima amazônica, considerando as questões de poder e suas vinculações com o controle socioeconômico e territorial, a começar pela imensa faixa litorânea brasileira.

A área litorânea paraense era uma rota marítima comercial crucial para a economia da província, além disso, possuía um difícil acesso. Mesmo com a melhoria da sinalização com a inauguração do farol de Salinas, as ocorrências de naufrágios e embarcações encalhadas continuaram e isso fez com que a mão de obra dos práticos chamasse a atenção da imprensa e fosse alvo de diversas críticas a algumas autoridades políticas, assim como o trabalho do faroleiro chegou a ser escrachado pelas autoridades da província.

Com a Lei Eusébio de Queirós, sancionada em 1850, a vigilância nos portos brasileiros se intensificou. No mesmo período, a discussão sobre a abertura do Rio Amazonas ganhava forças no âmbito político e militar. Em 7 de dezembro de 1866, com o Decreto Imperial de no 3.749, estabeleceu-se a abertura do Rio Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira e Negro à navegação dos navios mercantes de todas as nações. No referido ano, o Imperador permitia a livre navegação do Amazonas. Em 7 de setembro do ano seguinte, promovia-se o ato solene da

⁵ MOURA, Daniella de Almeida. *A IMPRENSA PERIÓDICA A SERVIÇO DA REPÚBLICA PARAENSE (1886 – 1898)*. Curitiba – Brasil. Editora CRV. 2022. p.33-78.

abertura com a presença do presidente da província, o vice-almirante e o conselheiro de guerra Joaquim Raimundo Lamare⁶.

A lei e a discussão política da navegação levaram a um quadro tenso para muitas autoridades e instituições do Brasil Imperial, principalmente para a Marinha, responsável pelo controle marítimo e fluvial. Portanto, cabe indagar: qual o papel dos faróis nesse processo? A criação do farol das Salinas na província do Pará⁷, inaugurado em 1852, é o ponto de partida para tanto. A sinalização contava com possível alcance de visibilidade a uma distância de aproximadamente 17 milhas⁸. Tratava-se de uma obra de extrema importância ao tráfego marítimo da região do salgado paraense. Não menos importante, atuando nas proximidades dos baixos de Bragança, encontrava-se uma barca-farol. Sua estrutura era uma barca de ferro de 80 pés de comprimento, 10 de pontal, 7 pés de calado, contratada em 1866, de procedência inglesa.

O processo de criação do farol de Salinas já vinha sendo discutido pelo governo imperial e pela Marinha desde a década de 1830, como podemos constatar no relatório de 1833, onde a presidência da província do Pará solicitava a obra da construção de um farol na Ponta do Atalaia, cuja despesa ficou em torno de 4:000\$000⁹. No entanto, a conclusão da obra ocorreu somente nos anos 1850. A construção do primeiro farol em solo paraense impactou também províncias vizinhas, cuja imprensa passou a publicar regularmente a prontidão e avisos aos navegantes¹⁰.

O caso que levou à inquietação e às hipóteses que conectam os elementos do projeto ocorreu em 30 de setembro de 1854, quando o Ministério dos Negócios Estrangeiros enviou um ofício sigiloso à presidência da província do Pará sobre o caso que ocorrera em Itaipu, com um navio com bandeira norte-americana hasteada que transportava uma quantidade generosa de africanos. O documento aborda a tentativa frustrada do comandante da embarcação ao tentar negociar a venda dos escravizados com alguns cidadãos da região. Segundo a fonte, o capitão explicou que seu destino era Cuba, mas os ventos acabaram conduzindo a embarcação até a

⁶ CRUZ, Ernesto. *História do Pará*, vol. 2. Belém: Universidade do Pará, 1963, p. 717-718.

⁷ No atual município de Salinópolis, nordeste paraense, e microrregião do Salgado.

⁸ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da oitava Legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos Negócios da Marinha, Manoel Vieira da Costa*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1852, p.21. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#c=0&m=47&s=0&cv=6&r=0&xywh=-83%2C46%2C2530%2C178>. Acesso em 10.out.2021.

⁹ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834, p. 23. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#c=0&m=11&s=0&cv=23&r=0&xywh=-454%2C1585%2C2991%2C2110>. Acesso em: 25 ago. 2021.

¹⁰ Observador Maranhense, São Luís, nº147. p.3. 31 de outubro de 1851. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov>. Acesso em 10.out.2021.

Freguesia de S. Sebastião de Itaipu, em Niterói (RJ). Na ocasião, as autoridades militares do local foram acionadas, instaurando-se assim um clima de tensão. Os olhares “indiscretos” de moradores e comerciantes já eram inevitáveis, e, percebendo o perigo que lhe aguardava, o capitão norte-americano escapou em sua embarcação “sumindo no horizonte atlântico”.

O ministro logo alertava a possível chegada desse indivíduo na Costa paraense e emitiu alerta às autoridades provinciais sobre¹¹. O documento demonstrou preocupação dos agentes públicos imperiais, principalmente a respeito da necessidade de manter vigilante a guarnição do litoral norte-atlântico, ficando atenta à possível chegada do referido navio negreiro que provavelmente seguiria pela Costa Atlântica paraense para acessar o Mar do Caribe. Portanto, em um primeiro momento, o farol deveria ser os olhos do Império na vigilância do tráfico nas águas, quando este se tornou um problema internacional com a pressão inglesa exercida pela Lei Bill Aberdeen de 1845. Duas décadas depois, com a extinção do tráfico pelo Atlântico, o farol foi adquirindo uma nova roupagem na costa imperial.

Em 1872, a questão de iluminação da Costa Brasileira ainda estava longe de ser resolvida, pois o Relatório do Ministério da Marinha daquele ano mencionava a existência de 19 faróis para 3600 milhas de extensão litorânea, dando uma relação de um farol para 189 milhas, dentre os quais 6 faróletes no rio Amazonas, todos com alcance máximo de 9 milhas, situados nos seguintes pontos: a) no Goiabal, b) em Panacuera, c) em Jutahy, d) em Marianno, d) em Cotijuba, este não possuía dados específicos, e) no Chapéu Virado, com um alcance um pouco menor, sendo este, 8 milhas. No referido ano, todos os faróletes ainda funcionavam, porém encontravam-se arruinados, a coluna do farol de Panacuera já tinha desabado. Todas as casas de guarda e depósitos estavam inabitadas. No documento, esses dados eram comparados com países desenvolvidos, os quais possuíam um farol para 12 milhas, deixando claro a necessidade de no mínimo 300 para o Império¹².

Além dessas questões, a Costa marítima do Pará enfrentava outras adversidades, como o número de naufrágios e acidentes menos graves constantes na província, como é possível observar na imprensa no período. Com isso, a sinalização marítima, além de ser um instrumento de orientação da navegação e segurança, auxiliava diretamente no cotidiano dos sujeitos que dependiam do mar para sobreviver.

¹¹Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859.

¹²BRASIL, Op. Cit., 1872, p.29. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#c=0&m=68&s=0&cv=29&r=0&xywh=128%2C-6%2C2273%2C1603>. Acesso em 10 out. 2021.

A pesquisa em alguns periódicos possibilitou perceber o alto índice de naufrágios e acidentes na localidade, assim como casos de reclamações a respeito da prática de pesca na região em questão e da iluminação exercida pelos faróis de Salinas e Bragança. No dia 9 de março de 1877, o jornal *Diário de Belém* publicou um levantamento de dados dos relatórios do Porto sobre a “praticagem malfeita da Barra paraense”, os dados partiam do 1868 indo até 1875, onde os casos davam ênfase na insatisfação dos clientes que ali passaram¹³, desagrado que se caracterizava por situações de serviço, como atrasos que duravam mais de um dia para a condução da manobra das embarcações. Mathews afirmou quando viajava pelo leste de Salinas quando presenciou a fúria do mar, onde parecia navegar em um “mar de espíritos em chamas”¹⁴.

O recorte cronológico, nesse sentido, acompanha a política faroleira na Costa Norte-Atlântica do Império brasileiro, no período que vai da década de 1850, com a criação do antigo farol da Ponta do Atalaia, até 1890, quando a Marinha de Guerra, já no alvorecer republicano, se atentou em reestruturar a questão da iluminação da Costa do estado do Pará, de acordo com as políticas que ganharam forças ao longo do século XIX.

¹³ *Diário de Belém*, Belém. nº54. p.1. 9 de março de 1877. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov>. Acesso em 10.out.2021.

¹⁴ MATHEWS, Edward Davis. *Viagens pelo rio Amazonas e Madeira (Brasil), Bolívia e Peru (1872-1874)*. Manaus, Editora: Valer. 2020, p. 79-80.

Capítulo 1 – O Farol de Salinas e a Barca-Farol de Bragança: a missão de iluminação a costa paraense

*Portanto, Sr. Presidente, he necessario uma boa armada, não para conquistas, mas para que nos defenda de invasões de inimigos e faça sustentar a integridade do império, a honra e a dignidade nacional.*¹⁵

(Sr. Tenreiro Aranha)

Ao analisarmos a epígrafe acima, o século XIX foi um período que ficou marcado pelas novas tecnologias bélicas e industriais. As forças que tiveram maior destaque neste período foram Inglaterra e EUA, que através das políticas imperialistas coagiram diretamente no panorama marítimo e fluvial brasileiro. Ademais, com a corrida armamentista ocasionada pela Era dos Impérios¹⁶ e a Segunda Revolução Industrial, as Marinhas ao redor do mundo passaram por um processo de aprimoramento tecnológico em seu material flutuante, assim como em suas respectivas estações farolísticas¹⁷. O litoral Atlântico brasileiro, de acordo com os relatórios do Ministério da Marinha, estava longe do ideal planejado em termos materiais, entretanto, as autoridades imperiais tiveram que se alinhar na medida do possível às políticas externas.

1.1 A política de iluminação da Costa Norte-Atlântica

É no ano de 1848 que o projeto do farol de salinas foi retomado pelas autoridades imperiais. O local escolhido para a obra fica sob responsabilidade do Arsenal de Marinha da província paraense, assim como a construção do seu edifício. O Ministério da Marinha, por sua vez, encarregou-se de solicitar a encomenda de algumas peças estrangeiras, tal como prestou o auxílio necessário no decorrer da obra. Diferente do projeto elaborado para Salinas¹⁸, o local para a implementação de uma barca-farol em 1866 ficou sob responsabilidade da Capitania dos Portos, pois a partir de 1860 os faróis do império passam a ser responsabilidade das Capitânias e mais tarde, na década de 1870, ficaram sob os cuidados da então criada Repartição de Faróis.

Em meados do século XIX, o império brasileiro encontrava-se em uma situação hostil quanto à iluminação de seu litoral. Com isto, algumas medidas foram tomadas pelas autoridades imperiais para tentar sanar essa questão, sendo duas destas: a implementação do antigo farol de

¹⁵ Jornal Treze de Maio. nº 848. p.1-2. 01 de novembro de 1848. Disponível em: bndigital.bn.gov.br .Acesso em 27.Agos.2022.

¹⁶ HOBBSBAWM, Eric. A era dos impérios 1875-1914. 7a ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. p. 24.

¹⁷ STEVENSON, David. THE WORD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820. DOVER PUBLICATIONS, INC. Mineola, New York. This Dover edition, first published in 2002, is an unabridged republication of the work originally published by Oxford University Press, London, in 1959 under the title The World's Lighthouses Before 1820. 2002, p.513-520.

¹⁸ O ponto escolhido foi a ponta da Atalaia.

Salinas e um farol flutuante¹⁹ nos baixos de Bragança. Além da questão da manutenção da segurança comercial, iluminar a costa sustentava a ideia do combate ao tráfico de africanos e no litoral Atlântico, as autoridades brasileiras enxergaram esses projetos como um viés para as constantes pressões dos ingleses ao longo dos anos oitocentistas.

Esse jogo político em torno da extinção do comércio de escravizados advindos da África se estabeleceu ao longo do século dezenove e ganhou forças a partir da década de 1850. De acordo com o pesquisador jurídico Di Felippo Fabrício, a legislação no 581 de 04 de setembro de 1850, conhecida como Lei Eusébio de Queirós, não foi pioneira no quesito de repressão ao tráfico. Ela seria resultado de uma releitura da lei de 7 de novembro de 1831, a qual não teve tanta eficácia, pois: “A Lei de 1831, conhecida como ‘Lei para Inglês Ver’, não restou cumprida, seja pelos senhores de escravos com interesse em não cumprir, seja por seus camaradas, que se faziam ser influenciados²⁰.”

Período no qual ficou marcado com a forte ascensão de um modelo político liberal em diversos pontos do império brasileiro, os quais começaram a travar um conflito político com as classes dominantes que estavam no poder ainda na primeira metade do século XIX. Emília Viotti da Costa afirma que: “Ressentiam-se uns da excessiva centralização e pleiteavam um regime federativo; outros propunham a abolição gradual da escravidão, demandavam a nacionalização do comércio, chegando a sugerir a expropriação dos latifúndios improdutivos²¹.” É interessante analisarmos o jogo político do século XIX. Emília Costa também afirma que os liberais, os quais formaram a principal oposição no primeiro reinado, começaram a ganhar características conservadoras a partir de 1840, resultando em uma “união” temporária entre os dois grupos antagônicos no poder²².

Enquanto isto, o quadro adverso na maior parte litorânea do império, além de ter impactado diretamente na esfera econômica, afetava também o setor da segurança do império frente às águas do Atlântico. Em 1848, o jornal Treze de Maio publicou a continuação da sessão de 11 de agosto “vide o Correio Mercantil de 16 do mesmo mês”, que foi realizada na Câmara dos Deputados – RJ. Na documentação, o Sr. Tenreiro Aranha dirige-se ao Sr. Presidente da câmara discutindo sobre o orçamento das despesas da marinha do ano de 1849 a 1850, no qual o Ministério da Marinha havia pedido a liberação da quantia de 3,646:046\$223, entretanto o

¹⁹ Também conhecido como barca-farol.

²⁰ FABRÍCIO, Matheus Di Felippo. O IMPACTO DA LEI 851 DE 04 DE SETEMBRO DE 1850: Lei Eusébio de Queiroz e a consequência para alforrias em províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. E-Civitas – revista científica do Curso de Direito do UNIBH – Belo Horizonte. Volume XIV, no1. 2021, p.101.

²¹ COSTA, Emília Viotti. *DA MONARQUIA À REPÚBLICA: MOMENTOS DECISIVOS*. FUNDAÇÃO EDITORA DA UNESP. 6a Edição – São Paulo. 1999, p. 10.

²² COSTA, Op. Cit., p. 11.

valor estipulado não foi totalmente liberado, o montante disponibilizado foi de 3,233:024\$444, sofrendo um corte de 413:021\$879.

A partir disto, o Sr. Tenreiro Aranha argumenta na câmara que seria de suma importância liberar o valor exigido para a despesa da marinha nos anos citados. Era necessário priorizar a armada para fins da integridade do território brasileiro, apesar de o império encontrar-se em paz com todas as “nações do universo”. Segundo Aranha, o destino poderia surpreender as autoridades com alguma tragédia oriunda de possíveis guerras. Aranha também cita exemplos de potências do exterior que realizaram grandes feitos na história a partir de suas respectivas armadas.

O político inicia citando alguns povos antigos oriundos da Europa e África, os quais ficaram marcados na história, como os fenícios, gregos, egípcios, alexandrinos, etc. Logo após, o mesmo continua seu argumento dando um salto temporal, afirmando que foi graças a uma notável armada que os portugueses e espanhóis descobriram novas terras em novos mares e, da mesma maneira, holandeses e ingleses chegaram a ser considerados senhores dos mares por priorizarem sua força naval. Desta feita, uma boa armada além de ser fator primordial em conquistas, eram também imprescindíveis no fator segurança.

Podemos perceber a forte influência eurocêntrica no discurso de Aranha perante a questão do aprimoramento bélico do império. É interessante como esses aspectos eurocêtricos influenciaram a classe dominante imperial no século XIX em diversos âmbitos, desde o romantismo literário até os aspectos militares do império. Ademais, algumas décadas depois, Aranha foi um importante personagem na abertura do Rio Amazonas para as nações amigas, exercendo o cargo de primeiro presidente da Província do Amazonas. Ou seja, a elite almejava tanto uma identidade propriamente brasileira, mas estava de certo modo produzindo uma *mímeses* de um modelo eurocêntrico que não cabia na realidade desses indivíduos. Roberto Reis afirma que: “O Brasil oitocentista, ao nível de suas elites dominantes, ambiciona ser liberal sendo escravocrata, tendo que perfilar um ideário no fundo conservador”²³.

No decorrer da audiência, diversos pontos estratégicos localizados na costa do império são mencionados pelo fato de estarem carecendo de reparos e de projetos para garantir a segurança territorial, incluindo-se entre estes a costa norte-atlântica. Vale lembrar que esses pontos que estavam localizados na região costeira do império encontravam-se sob responsabilidade do Ministério da Marinha, por este fato era de suma importância que o império se dispusesse a auxiliar o setor financeiro da armada.

²³ REIS, Roberto. O torcicolo e o farol: hipóteses sobre o século XIX brasileiro. *Chasqui: revista de literatura latino-americana*. 1992, p.67.

De acordo com os estudos de Costa, o sistema colonial teve extrema influência no desenvolvimento da economia propriamente agrária, contribuindo para uma escassez urbana significativa, entretanto, “com exceção dos portos, onde se concentrou a maioria das funções urbanas”²⁴. Em meados dos anos oitocentistas, o descaso das autoridades brasileiras em relação a alguns portos estava nítido. Incluíam-se os portos da região norte e nordeste, portos importantes no quesito de estratégia para o império, pois tais áreas configuravam a esfera urbana provincial e ponto de chegada e de saída dos produtos comercializados na época.

O Sr. Tenreiro Aranha afirmou que os portos do Rio Grande, das Alagoas, do Maranhão e do Pará estavam em estados críticos, alegando que a barra do Maranhão da Ponta da “Arêa” logo fecharia sua rota para a navegação caso as autoridades não executassem alguma medida imediata. Após essas ponderações, o político traz a discussão para as águas paraenses, relatando que o Porto do Pará era o único entre estes mencionados que não possuía iluminação, apesar de haver um canal promissor para o comércio. Em 1848, a costa paraense não dispunha de nenhum farol, o que era de extrema necessidade para a segurança e o comércio do Império, tendo em vista que a região da costa norte-atlântica foi um ponto crucial para as transições comerciais brasileiras ao longo do século XIX, pois:

Em 1821-22, com as ressalvas que os dados globais relativos a esses anos merecem, teriam respondido por 2/3 das exportações totais, sendo que couros e peles respondiam por outros 15%. Em meados do século, tomando-se a média do biênio 1849-50 e 1850-51, a participação dos quatro produtos alcançaria 81,7%, reduzindo-se no biênio 1888-1889 para 72,2%, em virtude da ascensão da borracha, que nesses últimos dois anos respondeu por 14,2% do valor exportado²⁵.

As autoridades provinciais do Grão-Pará já haviam solicitado a criação de um farol na região desde o ano de 1829, no entanto, por falta de meios e o momento de “desordem” que a província estava passando, não teria sido possível a construção do mesmo na década de 1830. A partir disto, a costa norte-atlântica do império ficou desprovida das mínimas qualidades de sinalização até 1851, quando o primeiro farolete foi inaugurado na Ilha de Cotijuba.

Aranha alega que muitas embarcações se perderam na referida região, pois sem a sinalização os navegantes não tomavam conhecimento do local dos práticos e esbarravam nos bancos de Bragança e da Tijóca. Além de mencionar a necessidade de um farol, o político faz um apelo referente às boias de sinalização, pois a província do Grão-Pará também não possuía nenhuma em suas águas naquele ano. Foi então que, nos anos seguintes, a construção do antigo

²⁴ COSTA. Op. Cit., p. 234.

²⁵ ABREU, Marcelo de Paiva. LAGO, Luis Aranha Correa do. *A economia brasileira no Império, 1822-1889*. Texto para discussão. PUC RIO, DEPARTAMENTO DE ECONOMIA. 2001, p.6.

farol de Salinas foi iniciada e, anos mais tarde, o estudo sobre a possibilidade de um farol flutuante nos baixos de Bragança começou a surgir.

Ao discutir a respeito da costa norte-atlântica, é importante ressaltar a sua condição geográfica, pois o conjunto de fontes que foram exploradas na pesquisa afirma que a região em si era uma das mais perigosas para os navegantes no século XIX. Além dos perigos impostos pela geografia, outras questões deveriam ser levadas em consideração por quem se dispunha a desbravar aquelas águas, como os problemas relacionados à sinalização que perdurou ao longo do século, assim como a questão relacionada à pirataria, pois se sabe que um dos objetivos da armada imperial no século XIX era extinguir o tráfico de africanos nas águas do império, século este no qual os traficantes passaram a ser julgados como piratas.

Um pouco mais de um século da “Era de Ouro dos Piratas”²⁶, as autoridades do mundo ocidental, principalmente da Grã-Bretanha, ainda se mantinham em alerta perante os perigos e desafios que o Atlântico proporcionava nos anos oitocentistas, principalmente no que diz respeito ao tráfico negreiro, enquadrado por lei como uma nova classe de piratas do século XIX. A região norte do Império passou a adquirir um olhar cada vez mais cauteloso pelas autoridades imperiais, pois além de ser uma importante rota de comércio para as províncias litorâneas, a região possibilitava o acesso à foz do Rio Amazonas, ou seja, a “porta de acesso ou de saída” do coração amazônico e ao continente sul-americano, uma condição geográfica privilegiada dando acesso aos rios e seus diversos afluentes que foi bastante vigiada pelo império.

Sabe-se que a região da foz do Rio Amazonas possui inúmeras rotas fluviais, este acesso não se limitava apenas ao território da província paraense e do império, a extensão do rio e de suas vias poderiam fornecer um acesso a diversos territórios para os navegantes. Com isso, a formulação de políticas que envolvessem os setores marítimos e fluviais começou a ganhar força e foram essenciais para a manutenção da segurança das águas imperiais.

Outrossim, a costa Norte-Atlântica, além de ser uma importante via para o Império, era também um trajeto privilegiado para os sujeitos que utilizavam o mar para benefícios ilícitos. Navegando rumo ao norte pelo litoral brasileiro, os navegantes tinham como destino o mar das Caraíbas, que era uma importante rota de comércio desde meados do século XVI e conectava as Américas no espaço Atlântico.

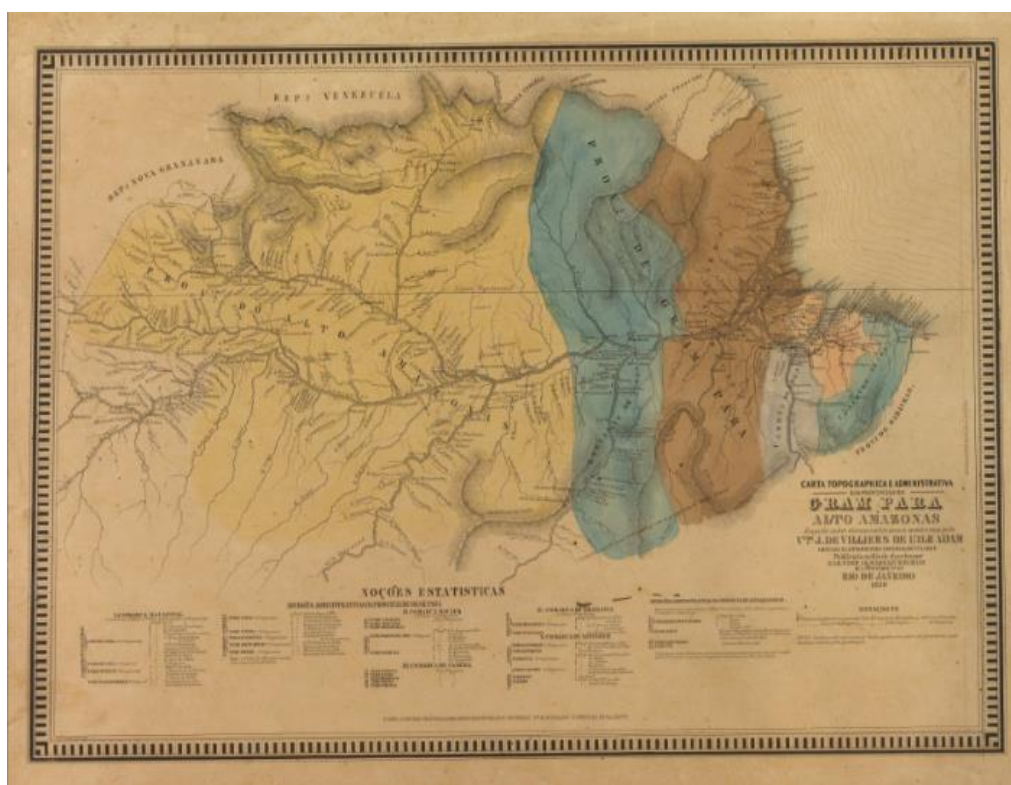
Do final do século XVI até o século XVIII, o Mar do Caribe era um ponto estratégico para piratas, que atacavam navios espanhóis, bem como de outras nações com colônias e postos avançados de comércio na área. Os grandes tesouros, como o ouro e a prata que a Espanha começou a enviar do Novo Mundo para a Europa, rapidamente

²⁶ Foi a época com uma forte explosão na pirataria clássica, o período vai de 1650 até 1730.

chamaram a atenção desses piratas que, diante de uma lenta comunicação e falta de um patrulhamento em alto-mar, efetuavam seus ataques²⁷.

Para uma melhor compreensão das rotas e dos pontos geográficos que estiveram em foco na pesquisa, utilizaremos alguns mapas oitocentistas das respectivas áreas. A seguir, trabalharei com a “carta topográfica e administrativa da Província do Gram Pará” do Alto Amazonas ao Baixo Amazonas, trabalhando a costa norte atlântica e a foz do Rio Amazonas, e comentarei brevemente a respeito do complexo curso dos afluentes do rio. Esta fonte é fruto de um trabalho erigido sobre documentos mais modernos da época feito por J. de Villiers de L’Isle-Adam²⁸, gravada na *lithographia* imperial e está disponível no site da Biblioteca Nacional²⁹.

FIGURA 1: Topografia do Gram Pará (1850)



Fonte: Acervo digital da Biblioteca Nacional.

Ao analisarmos a documentação, nota-se a condição geográfica que se tinha em 1850 a respeito do território, possuindo como principal via fluvial o Rio Amazonas, que traça seu trajeto abaixo da linha equatorial em sua maior extensão, chegando a cruzar em partes a linha imaginária em sua foz, ponto este em que se encontra o arquipélago do Marajó. A área é

²⁷ WERMUTH, Maiquel Ângelo Dezordi. O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica. *Revista de Direito Internacional*. Vol. 12, nº1. 2015, p.291.

²⁸ Auguste Villiers de L'Isle-Adam foi um artista e escritor francês, cuja obra, que envolve poesia, teatro e narrativa, é orientada, em grande parte, pelo Simbolismo.

²⁹ Biblioteca Nacional – Carta Topográfica e Administrativa, 1850. Disponível em: bndigital.bn.gov.br. Acesso em: 26.Mar.2022.

constituída por diversas ilhas e ilhotas cujo trajeto traçava diversas opções de vias para aqueles que se aventuravam por aquela região. Um fato interessante a respeito do local pode ser encontrado no site da “CNM – Confederação Nacional de Municípios”, onde afirma o seguinte: “Com aproximadamente três mil ilhas e ilhotas, a região é o maior arquipélago flúvio-marítimo do planeta”³⁰.

Com isto, cabe indagar: o que seria um arquipélago “flúvio-marítimo”? Esta condição se aplica em ilhas cujo posicionamento geográfico interage tanto com rios quanto com o mar. O arquipélago do Marajó constitui-se cercado por rios de um lado e banhado pelo oceano em sua costa. No jornal Treze de Maio, em uma publicação realizada em 1854, era exposto o roteiro da viagem da capital do Pará até a capital da província do Amazonas. Na seguinte documentação, é detalhada a rota realizada pelo vapor Marajó, que na ocasião era comandado pelo 1o Tenente da Armada Francisco Parahybuna dos Reis. A seguir, um trecho da documentação que se refere a uma região de “Breves”³¹ e aborda a questão do complexo de vias fluviais que constituía o delta do Rio Amazonas.

As bahias de Paquetá, Oeiras e Breves com uma extensão de mais de 70 milhas pelo rumo Leste a Oeste, além das águas de Melgaço, são demais engrossadas pelos seguintes rios, Paracauá, Jambúassú, Canaticú, Jupurá, Peria, Motuaá, Guajará, Caruáca, e muitos riachos, que do centro da ilha de Marajó afluem pela margem septentrional das ditas bahias, e pelos rios Cupijó, Araticú (rio de Oeiras), Macujátuba, Panaiva, Jacundá, e muitos ribeiros, que do continente de Cametá, margem esquerda do Tocantins, surgem pela margem meridional das mesmas bahias. Entre o rio Caruáca, e a foz de Melgaço, onde termina a baía dos Breves, conflue o pequeno rio Parauáhu, ou dos Breves, que depois de um curso de 30 milhas pelo rumo de Oesnoróeste se reparte em dois rios, o dos Macacos, e o Jaburú, que quase paralelamente vão surgir ao Amazonas fronteiros, pelo rumo de Sul a Norte, a Macapá. Este rio dos Breves, bem como o furo de Tagipurú, ainda mais estreito que o primeiro, são os únicos canaues que comunicam o rio Amazonas com a baía de Marajó ficando a ilha deste nome separada do continente compreendido entre os rios Amazonas e Tocantins pelo rio dos Breves e Macacos, que banham pelo lado de Sudoeste em uma extensão de aproximadamente 70 milhas³².

Este trecho é uma parte da viagem realizada pelo vapor Marajó. Ao analisarmos esta passagem, é possível afirmar o quão a região da foz amazônica era complexa de se trafegar. Neste período, existia apenas um farolete na região, localizado na ilha de Cotejuba (1851). Além disto, o Gram Pará fazia fronteira com territórios estrangeiros como: Guyana da Venezuela, Guyana Holanda e Guyana Francesa, territórios cujas autoridades compartilharam diversos atritos políticos que atravessaram o Atlântico ao longo dos séculos, o que seria mais

³⁰ BRASIL. CNM – Confederação Nacional de Municípios. Disponível em: <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/ilha-de-marajo-no-para-e-o-maior-arquipelago-de-mar-e-rios-do-mundo>. Acesso em: 12. Set. 2022.

³¹ Breves é uma região da ilha do Marajó banhada pelo rio Amazonas.

³² Treze de Maio, Belém, nº283. p.4. 24 de janeiro de 1854. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/>. Acesso em: 12. Set. 2022

um fator para que as autoridades continuassem adotando uma postura diligente para com aquela região. De acordo com Enali M. de Biaggi: “Os primeiros mapas gerais do país começam a aparecer na década de 1840 e constituirão a base para os traçados da segunda metade do século, onde podemos situar o auge de uma produção que se tornará regular e cada vez mais diversa³³”.

Não é viável discutir a respeito da costa norte-atlântica sem ressaltarmos a importância do rio Amazonas e de seus respectivos afluentes para a região. Além de sua exuberância imensurável, o rio, que tem sua foz diretamente no oceano, foi muito importante para o comércio no decorrer do dezenove. A linda estética geográfica que mais parece ter sido elaborada por um artista celestial foi moldada através de milênios pelo fluxo tectônico. É excitante refletirmos no tocante do embevecimento territorial amazônico, pois, estudando a respeito, deparei-me com um sentimento paradoxal, pois mesmo sendo um produto de falhas milenares da natureza, o mesmo carrega uma beleza colossal e é uma peça chave para manutenção da vida no planeta, ou seja, uma linda consequência de colapsos naturais. Ademais, a Amazônia possui a maior bacia hidrográfica do planeta e é responsável por cerca de um quinto do fluxo fluvial total do mundo.

As águas do Rio Amazonas possuem uma coloração turva carregada de sedimentos, sendo responsável por influenciar de maneira direta na salubridade e tingimento do litoral nortista. A correnteza forte e imponente do Rio Amazonas, que tem como ponto de partida a “Cordilheira dos Andes – Peru”, mais precisamente no “Nevado Mismi – Peru”, deságua no “Atlântico-Norte – Brasil”, traz consigo uma cor barrenta e densa, por conta da forte presença dos ácidos húmicos e fúlvicos derivados da decomposição de húmus no solo. Esta cor de tons barrentos, além de se propagar por toda a extensão do rio e seus afluentes, também predomina em boa parte do litoral norte-atlântico.

Ademais, em conformidade com a pesquisa levantada pelo Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos: “Diversas fontes afirmavam que a nascente do rio Amazonas estava nas cabeceiras do rio Marañon – Peru. Porém, devido às novas descobertas dos cientistas peruanos e brasileiros, foi descoberto que sua nascente tem por origem a Laguna McIntyre no Nevado Mismi, ao sul do Peru”³⁴. De acordo com a pesquisa dirigida pelos geólogos Clauzionor Lima da Silva e Dilce de Fátima Rossetti, a respeito dos rios na região amazônica, afirma-se

³³ BIAGGI, Enali M. de. As fronteiras nas cartas gerais do Brasil no século XIX: um Império no jogo das nações. *1o Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica – Passado Presente nos Velhos Mapas: Conhecimento e Poder*. Paraty, 10 a 13 de maio de 2011, p.7.

³⁴ FERREIRA, Francisco. JOÃO, Matos. GOMES, Mauro. *O RIO AMAZONAS*. SNIRH – Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos. Disponível em: <https://snirh.apambiente.pt/junior/concurso2009/escolas/ColegioJoseAlvaroVidalFundacaoCebi/SJ4b55f4376c3b2.pdf>. Acesso em 02.Abril, 2022.

que esses agentes naturais foram estruturados através de falhas tectônicas. “Por tectônica entende-se a parte da geologia que estuda as movimentações e deformações da crosta terrestre, motivada por forças do interior do planeta”³⁵.

Estas pesquisas a respeito da formação dos canais fluviais sobre o espaço amazônico começaram a ser desenvolvidas em meados do século XX e seguem em progressão científica no campo de pesquisa geológico. Essas falhas estão em constantes modificações e datam de milhares de anos de movimentações geográficas. Outro fator que deve ser levado em consideração em relação à geografia do baixo Amazonas foi o evento que ocorreu em escala global conhecido como *würm*³⁶, é o que diz a pesquisa intitulada *Les Apports en eau de l'Amazonie: à l'Océan Atlantique*³⁷ publicada pelo jornal *Journal of Water Science / Revue des Sciences de l'Eau, Lavoisier, Hermes Science Publications*, em 2010, realizada por diversos pesquisadores, teve como objetivo decifrar a contribuição da Amazônia para o Oceano Atlântico, realizando um levantamento de dados que vão desde Óbidos³⁸ até a foz do Rio Amazonas, abordando questões geológicas, fluviais e marítimas.

De acordo com o artigo, durante a última era glacial, o nível dos oceanos era estabelecido de 75 a 120m mais baixo, pressupondo também que o Baixo Amazonas e seus afluentes possuíam uma inclinação bem mais íngreme do que os dias atuais. Após o fim do *würm*³⁹, cerca de 9 milênios atrás, as geleiras começaram a derreter de maneira paulatina, o que gerou uma reconfiguração no clima do planeta. Os oceanos seguiram inundando os vales em torno das costas, gerando um aumento no volume e deposição de sedimentos. A partir disto, este processo foi responsável por caracterizar a jusante⁴⁰ do Rio Amazonas, o qual foi cavado durante o *würm*, estabelecendo um braço no sentido sul ao nível do meridiano 51oW. Este braço desemborca no atual Rio Pará, o qual separa a ilha do Marajó da América do Sul, encontra-se parcialmente preenchido e é conhecido hoje como “região dos furos”⁴¹.

³⁵ LIMA DA SILVA, Claudionor. ROSETTI, Dilce de Fátima. História geológica dos rios na Amazônia. *Amazônica/artigos. ResearchGate. Preprint · March 2009*. See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/329587216>. Acesso em: 02.Mar.2022.

³⁶ O último período glacial, também referido como Idade do Gelo, Glaciação Wisconsin, Glaciação Würms, Würmiano ou Laurenciano.

³⁷ Tradução nossa: Abastecimento de água da Amazônia: até o Oceano Atlântico.

³⁸ Região do Pará localizada no estreito do Rio Amazonas, atualmente é um município brasileiro do estado do Pará, no norte brasileiro, a uma latitude 01o55'03" sul e longitude 55o31'05" oeste.

³⁹ Glaciação.

⁴⁰ O sentido da correnteza num curso de água (da nascente para a foz).

⁴¹ CALLÉDE, Jacques. COCHONNEAU, Gérard. ALVES, Fabrício Vieira. GOYOT, Jean-Loup. GUIMARÃES, Valdemar Santos. OLIVEIRA, Eurides de. *Les apports en eau de l'Amazonie à l'Océan Atlantique The River Amazon water contribution to the Atlantic Ocean. Revue des sciences de l'eau. Journal of Water Science. France. Volume 23, número 3. 2010, p.248. Disponível em: <https://doi.org/10.7202/044688ar>. Acesso em 08.Out.2020.*

Ademais, o artigo também dispõe algumas informações pertinentes para o desenvolvimento da pesquisa, materiais referentes à utilização do rio como objeto de estudo ainda no dezenove. A partir de alguns dados coletados, realizei um quadro com informações colhidas no artigo que datam de 1880 a 1958, onde é possível analisarmos algumas estimativas do fluxo anual do rio em seu bocal realizado por alguns pesquisadores, conforme veremos a seguir:

Quadro 1: Dados relacionados ao fluxo médio anual no delta amazônico

PESQUISADORES	FLUXO MÉDIO ANUAL	ANO
Guppy	70.000 m ³	1880
A. Siemens	68.000 m ³	1896
Carvalho	140.000 m ³ (água baixa) - 204.000 m ³ (água alta)	1942
Engenheiros militares (EUA)	204.000 m ³	1958

Fonte: LES APPORTS EN EAU DE L'AMAZONE À L'OCÉAN ATLANTIQUE – 2010.

De acordo com a pesquisa, os dados coletados dos engenheiros norte-americanos em meados do século XX são os que mais se aproximam fielmente dos fatos⁴². Tais constatações nos permitem perceber o quanto o conhecimento geográfico da região era limitado em meados dos anos oitocentistas. Dantas, em sua pesquisa, ressalta o caráter geográfico ímpar do porto de Belém e suas adversidades naturais:

A importância do Pará: Se bem atentarmos para a posição de nossos portos, perceberemos que a maioria deles está situada no interior de rios (Santana, Belém, Tutoia, Camocim, Natal, Cabedelo, Recife, Aracaju, Ilhéus, Caravelas, Viçosa, Vitória, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí, Laguna, Rio Grande e Porto Alegre) ou no interior de baías (São Luís, Salvador, Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Sepetiba). Poucos podem ser considerados de mar aberto (Areia Branca, Fortaleza, Maceió, Malhado, Tubarão, Imbituba). Nenhum outro, contudo, tem as características de Belém, no interior do rio Pará, cuja foz se confunde com a do próprio rio Amazonas, e onde ambos se confundem com o mar, tal a extensão de seus estuários, cheios de canais por entre bancos de areias, movediços e de forma inconstante. Não se sabe ao certo quando se deixa o mar e se adentra os rios. O baixo relevo do litoral dificulta o seu reconhecimento e os traiçoeiros bancos de areia ameaçam e enganam os navegantes, mesmo os mais experientes e prudentes⁴³.

Portanto, com este panorama mais nítido em relação ao conjunto de rios que exerciam inúmeras ligações com o Rio Amazonas que tinham como destino sua gigantesca foz no Atlântico-Sul, podemos nos certificar de como um sistema de iluminação e de balizamento era

⁴² CALLÉDE, COCHONNEAU, ALVES, GOYOT, GUIMARÃES, OLIVEIRA, Op. Cit., p.248.

⁴³ DANTAS, Ney. *A História da Sinalização Náutica Brasileira* e Breves Memórias. Rio de Janeiro: FEMAR. 2000, p.434-435.

de extrema importância para a referida região. Isto só ocorreu na segunda metade do século XIX de forma limitada, pois neste período apenas um farol foi inaugurado (Salinas – 1852), o restante consistia-se em 10 faróis, de 1851 a 1888. A primeira iluminação estabelecida na região foi estabelecida com o farol de Cotijuba em fevereiro de 1851, em seguida vieram: o farol de Jutahy (hoje Camaleão) em outubro de 1859, o farol do Goiabal (hoje Mandi) em 1860, o farol de Panacuená (hoje Arrozal) em 1860, o farol de Guajará (hoje Boiuçu) em 1860, o farol de Mariano (hoje extinto) em 1860, o farol do Chapéu Virado em 1872, farol do Capim (hoje extinto) em 1874, farol de Correnteza (hoje extinto) em 1886 e o farol de Soure em 1888.

No decorrer da segunda metade do dezenove, outro fator marcante para a pesquisa foi a elaboração de um novo mapa da província paraense encontrado no Atlas do Império Brasileiro, onde a condição de fronteira fica mais clara, assim como os afluentes dos rios. Esta documentação foi publicada em 1868 no Rio de Janeiro e serviu como base para algumas aulas coordenadas no colégio Dom Pedro II⁴⁴:

FIGURA 2: Mapa da Província do Grão Pará (1868)

⁴⁴ Atlas do Império do Brasil – Destinado à Instrução Pública do Império com especialidade à dos Alunos do Imperial Colégio de Pedro II. Organizado por: Candido Mendes de Almeida. Rio de Janeiro, 1868. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/179473>. Acesso em: 27.Mar.2022.



Fonte: Atlas do Império do Brasil.

Nota-se uma diferença nítida nas duas documentações apresentadas, o 1º mapa utilizado na pesquisa de 1850 privilegia com mais clareza o trajeto do Rio Amazonas e sua foz, diferente da documentação publicada 18 anos depois no Atlas do Império e, dois anos após o Decreto no 3.749, de 7 de dezembro de 1866⁴⁵, sendo esta uma versão mais detalhada a respeito daquele território, esboçando também um mapa da capital em uma escala diferente. Nota-se que o segundo mapa sofreu uma reconfiguração, a partir disto pressuponho que as necessidades dessas modificações sejam atribuídas à abertura dos rios Amazonas, Tocantins, Madeira, Negro e S. Francisco, a navegação dos navios mercantes das nações amigas que impactou diretamente todo o âmbito marítimo e fluvial do Império.

De acordo com as palavras do político belenense Sr. Tenreiro Aranha, na Câmara dos Deputados, ainda na primeira metade do século, a costa Norte-Atlântica possuía uma rota privilegiada que necessitava ser mais valorizada pelas autoridades imperiais. Ainda assim, a região necessitava de cuidados específicos relacionados a questões de sinalizações náuticas. As

⁴⁵ Abertura dos rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e S. Francisco, a navegação dos navios mercantes das nações amigas.

embarcações que tinham como destino os portos de Belém precisavam trafegar pela costa salinense, assim como os baixos de Bragança, áreas com um alto índice de sinistros marítimos. Antes de possuir um farol na região de Salinas, os indivíduos locais utilizavam outros métodos para sanar as dificuldades impostas pelo panorama geográfico.

Ainda nos primórdios, quando a navegação ainda não dispunha de muitos de seus recursos tecnológicos, os quais foram adquiridos ao longo dos séculos, os indivíduos que se aventuravam nas águas necessitavam do apoio de seus familiares e amigos que ficavam em terra para sinalização com fogueiras em certos pontos do litoral. Assim, os navegantes poderiam retomar o trajeto de casa. Com o passar do tempo, essa estratégia seguiu ganhando aspectos inovadores e foi se aperfeiçoando até chegar na estrutura que conhecemos hoje, a qual denominamos como farol. As existências dos faróis náuticos na história datam desde a antiguidade, pois:

Existem registros documentais, imagens, descrições, inscrições, moedas e outros, que comprovam a existência de pelo menos 200 faróis na Antiguidade, entre 300 A.C. e 300 D.C., e de no mínimo outros 30 erigidos dentro dos limites do Império Romano, durante seu esplendor⁴⁶.

No capítulo *Lighthouses 1590 to 1690*, Setevenson aborda diversos faróis de vários continentes que exerceram atividade neste recorte temporal, incluindo as Américas. O autor ressalta a existência de um farol na Ilha de Cotijuba por volta da segunda metade do século XVII, o que me levou ao seguinte questionamento, este suposto farol em Cotijuba chegou a possuir uma estrutura notavelmente elaborada ou esta sinalização possuía configurações de baixas proporções, limitando-se a uma fogueira no topo de um cume? Esta questão veio à tona pelo fato do farol ter sido mencionado juntamente com o farol de Havana em Cuba, sendo que este possuía uma estrutura cuja proporção era bastante significativa para o período. A seguir, o trecho mencionado pelo autor:

*“AMERICA: There are inconclusive references to lights at Havana in Cuba and at Coutejuba in Brazil. From 1673–4 fire beacons at Point Allerton are recorded in much detail at the sea-approaches to Boston, Massachusetts, but their purpose is believed to have been rather to warn the town of approaching shipping than to serve as seamarks. Dutch seamen noted before 1700 a conspicuous watch-tower as an excellent beacon for identifying this part of the coast.”*⁴⁷ – ⁴⁸.

⁴⁶ Centro de Auxílios a Navegação – Almirante Moraes Rego (Marinha do Brasil). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/camr/> Acesso em: 29.Ago.2022.

⁴⁷ STEVENSON. Op. Cit., p.120.

⁴⁸ Nossa tradução: AMÉRICA: Há referências inconclusivas às luzes de Havana, em Cuba, e de Coutejuba, no Brasil. De 1673 a 4, balizas de incêndio em Point Allerton são registradas com muitos detalhes nas proximidades marítimas de Boston, Massachusetts, mas acredita-se que seu objetivo tenha sido mais avisar a cidade de navios que se aproximavam do que servir como marcas marítimas. Os marinheiros holandeses notaram antes de 1700 uma torre de vigia conspicua como um excelente farol para identificar esta parte da costa.

A seguir, podemos observar em uma gravura na obra de Stevenson o porto de Havana – Cuba, com seu imponente farol controlando a entrada e saída do porto. A estética da figura 3, a qual concerne a uma engenhosa obra oriunda da coroa espanhola, fez-me questionar a existência das luzes de Cotijuba, questionamentos esses voltados para a estética da suposta sinalização. As únicas documentações oficiais encontradas no processo de levantamento de fontes a respeito de uma iluminação na ilha paraense datam de 1851, quando foi inaugurado um farolete no processo de luminosidade da costa e dos rios no dezenove. Ademais, Stevenson alerta no começo de sua obra a respeito do termo “farol”: *In this book the word is applied both to towers of the accepted lighthouse-form and to structures bearing any light, however feeble, that is intended to serve general navigation*⁴⁹ – ⁵⁰.

Figura 3: A iluminação em Havana mostrando correntes para fechar o porto (1671).



Fonte: *THE WORD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820* (2022).

Levando em consideração as ponderações do autor, certamente o seguinte: o farol de Havana do século XVII não era nada parecido com a iluminação estabelecida em Cotijuba, levando-me a supor que a iluminação realizada da ilha paraense localizada na foz do Rio Amazonas limitava-se a uma considerável fogueira para auxiliar os navegantes rumo ao porto da capital paraense. A questão das fogueiras sendo utilizadas em áreas costeiras na província

⁴⁹ STEVENSON. Op. Cit., p.13.

⁵⁰ Nossa tradução: Neste livro, a palavra é aplicada tanto às torres da forma de farol aceita quanto às estruturas que suportam qualquer luz, por mais fraca que seja, que se destine a servir à navegação geral.

não se limitou apenas a Cotijuba, em Salinas também eram utilizadas fogueiras antes de o antigo farol ser inaugurado na ponta do Atalaia.

Ainda no governo de André Vidal Negreiro, foi destinado ao Atalaia o Capitão-Mor do Pará Feliciano Corrêa, sendo este incumbido de instalar canhões para auxiliar na função de sinalização náutica. Segundo Fernando Mariano, professor licenciado em história pela Universidade Federal do Pará, “O canhão (bombada) enviado para a “Ilha de Miragaia” por André Vidal Negreiros serviu como alerta aos navios que demandassem Salinas durante o dia”⁵¹. Conforme afirma Stevenson, já no início do século XIX, um dos meios de guiar as embarcações em dias de constantes nevoeiros era justamente a alternativa estabelecida por meio da percepção auditiva. Na Europa, barcas-faróis utilizavam grandes sinos a bordo⁵².

A utilização de um canhão como sinalização nos diz o quão difícil era o acesso naquela região no século XVII e XVIII, os disparos executados pelo armamento chamavam a atenção dos navegantes e assim eles poderiam guiar-se até o posto dos práticos para então poder seguir viagem. Em tempos de fogueiras e canhões como forma de sinalização, os lusitanos adotavam diversas estratégias para facilitar o seu principal meio de locomoção entre as Capitâneas. É importante destacar que o primeiro farol em solo colonial brasileiro foi inaugurado no ano de 1698, sendo conhecido como o farol de Santo Antônio em Salvador⁵³. Este quadro hostil relacionado à sinalização não se restringiu apenas ao período colonial, no período imperial este panorama ainda apresentava muitos entraves.

O processo de criação do farol de Salinas já vinha sendo discutido pelo governo imperial e o Ministério da Marinha desde a década de 1830, como podemos constatar no relatório de 1833, onde a presidência da província do Pará solicitava a obra da construção de um farol na Ponta do Atalaia (Salinas), cuja despesa ficou em torno de 4:000\$000⁵⁴. No entanto, a conclusão da obra ocorreu somente nos anos 1850. A construção do primeiro farol⁵⁵ em solo

⁵¹ RODRIGUES, Fernando Mariano. SAUDADES DE MINHA AUDEIA: Tributo à Salina de Ontem. São Paulo: Faculdade Paulista de Serviço Social, 2003, p. 133.

⁵² STEVENSON, Op. Cit., p.25.

⁵³ DANTAS, Op. Cit., p.126.

⁵⁴ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834, pelo respectivo ministro e secretário de Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834, p. 23. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#?c=0&m=11&s=0&cv=23&r=0&xywh=454%2C1585%2C2991%2C2110>. Acesso em: 25.ago.2021.

⁵⁵ Segundo Dantas, o farol de Salinas foi o segundo a ser inaugurado em solo paraense, pois o primeiro teria sido o de Cotijuba, inaugurado em fevereiro de 1851, mas se analisarmos as estruturas de ambos, chegamos à conclusão de que o de Cotijuba possuía as características de um farolete, enquanto o de Salinas as de um farol.

paraense impactou também províncias vizinhas, cuja imprensa passou a publicar regularmente a prontidão e avisos aos navegantes⁵⁶.

A construção do farol na ponta do Atalaia, além de ter proporcionado a manutenção da segurança em prol do comércio paraense, estimulou a mão de obra e certa interação social dos sujeitos que habitavam a região. Manter pontos estratégicos na costa do império em boas condições de tráfego significava mais lucros para os cofres imperiais. A Ponta do Atalaia era considerada um ponto de extrema importância para as autoridades desde o período colonial, pois era lá que estava localizada a fábrica de sal que fomentava certo lucro para as autoridades portuguesas, assim como os práticos, que se instalaram na região também no período citado.

Marcondes afirma que: “Como no resto do mundo, a participação dos vapores no transporte de carga cresceu a partir do meio do século XIX, especialmente após a década de 1860, atingindo mercadorias de menor valor agregado⁵⁷”. Assim como foi citado, o Sr. Tenreiro Aranha já havia mencionado essas questões na Câmara dos Senadores no Rio de Janeiro, em 1848, alegando que a rota da região Norte-Atlântica do império possuía potenciais condições para o lucro comercial. Entretanto, as autoridades deveriam ali investir um capital para que os navegantes tivessem as mínimas condições de trafegar pela região. É solene reforçar que possuir potenciais condições não significava que a área era tranquila para se trafegar, por este fato o trabalho dos práticos foi relevante nos anos oitocentistas.

Segundo os dados do relatório do Ministério da Marinha de 1851, a frota de embarcações da Armada Brasileira era de 59 navios distribuídos em diversos pontos provinciais. A documentação especificava os nomes e o destino de cada um. No período citado, apenas 3 vasos estavam destinados ao Pará, os quais eram: Patacho Independência, Brigue Nicteroy e a Escuna Guahiba. Um dado interessante no quadro de embarcações do relatório remete ao destino de certas embarcações, onde o destino resume-se em “repressão do tráfico”, com exceção do Brigue Escuna Olinda, que atuava na repressão, mas seu destino era na Bahia. A seguir, podemos analisar o seguinte quadro com as seguintes embarcações:

Quadro 2: Embarcações da Armada Imperial destinadas ao tráfico (1851)

NAVIOS	DESTINO
Brigue Cearense	Na repressão do tráfico
Patacho Desterro	Na repressão do tráfico
Brigue Escuna	Na repressão do tráfico

⁵⁶ Observador Maranhense, São Luís, nº147, 31 de outubro de 1851, p.3. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov>. Acesso em 10.out.2021.

⁵⁷ MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século xix: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, vol. 32, no 1 (126), pp. 142-166, janeiro-março/2012. p. 151.

Olinda	(Bahia)
Brigue Fidelidade	Na repressão do tráfico
Brigue Andorinha	Na repressão do tráfico
Brigue Canopo	Na repressão do tráfico
Canhoneira Campista	Na repressão do tráfico
Hiate Parahibano	Na repressão do tráfico
Barca de Vapor Urania	Na repressão do tráfico
Barca de Vapor Thetis	Na repressão do tráfico

Fonte: Center for Research Libraries. Relatório Ministerial: Marinha – 1851.

Ao analisarmos o quadro 2, podemos pressupor que, como o ofício desses navios era a repressão ao tráfico, eles não poderiam ancorar por muito tempo em apenas um destino, com exceção do Brigue Escuna Olinda que se encontrava na Bahia. Portanto, restavam 9 embarcações para policiar o litoral do império, um número escasso levando em consideração toda a extensão litorânea brasileira. A elaboração de diversos faróis e faroletes no decorrer do século XIX foi uma diligência em preencher algumas das várias lacunas existentes no litoral do Império. De fato, os faróis representavam o olhar vigilante da Marinha em frente ao litoral, mas, ao analisarmos a quantidade de faróis existentes na costa imperial, percebemos uma grave “miopia” em relação ao Atlântico.

A existência de um farol em Salinas não beneficiou apenas a província paraense, contribuiu também para que as embarcações de outras províncias pudessem trafegar de maneira menos perigosa nas águas do Atlântico-Norte. Eram frequentes os acidentes, mesmo com a melhoria da sinalização com a inauguração do farol de Salinas em 1852, as ocorrências de naufrágios e embarcações encalhadas continuaram e isso fez com que a mão-de-obra dos práticos chamasse a atenção da imprensa e fosse alvo de diversas críticas de autoridades políticas.

1.2 O Imponente farol da Ponta do Atalaia e sua sinalização náutica

O farol e o homem do mar possuem uma ligação que perdura há milênios, como o “imponente” Farol de Alexandria, no Mediterrâneo Antigo e construído no Reino Ptolomeu entre 280 e 247 a.C., onde o termo farol foi cunhado “justamente pela escolha da ilha de *Pharos* como local para a construção de tal estrutura no delta do Nilo, naquele que ficaria conhecido como Farol de Alexandria”⁵⁸. Essa conexão milenar fez com que a vida do sujeito das águas

⁵⁸ VELLOSO NETO, Gabriel Napoleão; FARIAS, William Gaia. A Política Faroleira no Alvorecer da República no Pará: O Farol de Macapá (1889-1907). *Navigator*, Rio de Janeiro, vol. 14, n. 28, 2018, p. 58.

criasse um vínculo único, pois a estrutura tornou-se, além de uma importante ferramenta para a navegação, uma figura com um enorme valor simbólico, representando além de segurança, esperança para aqueles que das águas sobrevivem.

Esta discussão nos permite afirmar que a sinalização náutica possui uma relação intrinsecamente ligada à segurança. Seja em períodos remotos ou modernos, o farol foi e é uma ferramenta de auxílio e guia dos homens inerentes ao mar. São, nas palavras de Dantas, “[...] a prova da abnegação do faroleiro, a inspiração do escritor, o desafio do fotógrafo.” São marcos cravados em sítios isolados e lugares inóspitos do país, com o propósito de ajudar o navegante, principalmente, em seus momentos de desespero⁵⁹.

A região do Salgado Paraense era uma rota comercial importantíssima para a Província, assim como essencial para o Império. A necessidade de se instalar um farol na região era bastante pertinente, tanto para promover a segurança da Costa Norte-Atlântica quanto para fomentar o seu sistema econômico. A Província Paraense já havia acionado o Ministério da Marinha ainda na década de 1830, relatando a necessidade de uma iluminação na região, mas é apenas em 1848 que as primeiras medidas para a construção do edifício são colocadas em ação.

O antigo Farol de Salinas passa a operar no ano de 1852 e promoveu impactos significativos na vida de muitos sujeitos na então Freguesia de Salinas, proporcionando oportunidades de trabalho e tendo como objetivo promover a segurança das embarcações que trafegavam a Costa Norte-Atlântica, assim como evitar investidas de traficantes de mercadorias e de africanos, os quais atuavam na costa e nos rios do Império. A seguir, veremos uma das poucas imagens que se tem do edifício com a residência que servia como ponto de entrega de carga e de abrigo aos indivíduos que trabalhavam em torno do farol:

Figura 4: O Antigo Farol de Salinas & a casa dos faroleiros

⁵⁹ SIQUEIRA, Ricardo; DANTAS, Ney. *Luzes do Novo Mundo: história dos faróis brasileiros*. Nova Friburgo – Rio de Janeiro: LUMINATTI EDITORA, 2002, p.10.



Fonte: SAUDADES DA MINHA ALDEIA: Tributo a Salinas de ontem. RODRIGUES. Fernando Mariano. 2003.

Na figura 4, é possível analisarmos a residência dos sujeitos que trabalhavam em torno do farol e o edifício, como os faroleiros, os guardas do farol e os práticos. A construção do primeiro farol em solo paraense impactou também províncias vizinhas, cuja imprensa passou a publicar regularmente a prontidão e avisos aos navegantes⁶⁰. A Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará possui um projeto importantíssimo de reconstrução funcional do antigo edifício, desde sua planta até o modo em que o edifício operava em meados do século XIX. O projeto, intitulado “Hipótese Virtual”, encontra-se disponível online no site da FAU⁶¹ e serviu como base para entendermos como funcionava o âmbito mecânico do farol.

Algumas características importantes do antigo farol são: O mesmo possuía um aparelho dióptrico de 3ª ordem do sistema de Fresnel com luz, que era visível em uma distância notável de aproximadamente 17 milhas e correspondente a 380 bicos de Carcel⁶². Dantas também diz: “O farol de Salinas, o primeiro inaugurado em 8 de março de 1852, teve sua torre revestida de tijolos vidrados”⁶³. Em 1822, o sistema dióptrico foi elaborado pelo físico francês Augustin Jean Fresnel, assim, inovando um sistema tecnológico nas primeiras décadas do

⁶⁰ Observador Maranhense, São Luís, nº147. p.3. 31 de outubro de 1851. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov>. Acesso em 10.Out.2021.

⁶¹ Laboratório Virtual — FAU ITEC UFPA (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará). Disponível em: <https://fauufpa.org>. Acesso em: 16.mai.2022.

⁶² BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da oitava Legislatura pelo ministro e secretário d’Estado dos Negócios da Marinha, Manoel Vieira da Costa*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1852, p.21. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?Terms=pharol%20de%20salinas&item_id=2361#?h=pharol%20de%20salinas&c=4&m=46&s=0&cv=20&r=0&xywh=-108%2C-395%2C2314%2C1632. Acesso em: 16.mai.2022.

⁶³ DANTAS, Op. Cit., p.58.

século XIX. A tecnologia era composta através da utilização de lentes que ficam posicionadas ao redor da fonte luminosa.

Essas lentes são classificadas de acordo com seu diâmetro, indo da maior para a menor: hiper-radiante, meso-radiante e de 1ª a 6ª ordem. De acordo com os dados coletados nas fontes dos Relatórios da Marinha, a lente do antigo farol de Salinas era classificada como de 3ª ordem. A seguir, detalharei em um pequeno quadro as classificações das lentes de acordo com seus diâmetros:

Quadro 3: Classes de lentes diópticas de acordo com seus diâmetros

Classe	hiper	meso	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª
Diâmetro	2,66m	2,24m	1,84m	1,40m	1,00m	0,50m	0,375m	0,300m

Fonte: A História da Sinalização Náutica Brasileira e Breves Memórias.

O mecanismo de rotação desses aparelhos lembrava fielmente a um relógio cuco. No centro da torre era possível encontrar um fio que se estendia do aparelho até próximo à base da torre e era dever do faroleiro rebobinar esse fio para reiniciar todo o processo. Enquanto ao combustível, após o óleo de baleia ser substituído pelo óleo vegetal em diversos lugares do mundo, óleos como o azeite de oliva, óleo de colza, óleo de amendoim e até óleo mineral como querosene passaram a ganhar destaque no cenário de combustíveis do século XIX. Em meio ao garimpo das fontes, foi possível encontrar dois tipos de óleo que foram utilizados como combustível no farol de Salinas, são eles: óleo de colza (variedade de couve) e azeite de oliva, ambos transportados por *cutters*⁶⁴ militares ou embarcações de propriedades privadas contratadas pelo Arsenal de Marinha da capital do Grão-Pará. Conforme Dantas: “Estima-se que cerca de 2190 litros de óleo de colza refinado eram necessários para alimentar um farol durante um ano”⁶⁵.

Em 1875, foi autorizada a contratação de um barco particular no valor de 16\$000 para transportar o azeite que tinha como destino o farol de Salinas. Esse contrato foi concedido pelo fato das avarias ocorridas ao *cutter* da Capitania que estava encarregado de transportar a mercadoria⁶⁶. Com base nisto, é possível termos uma noção de como funcionava a dinâmica de abastecimento aos sujeitos do farol, o mesmo se aplicava a rações, remédios, etc. O antigo farol de Salinas estava sob as ordens do Administrador do Farol, que era encarregado de gerenciar o

⁶⁴ Cutter ou cúter, também chamado de “chalupa” em alguns casos, é um tipo de embarcação a vela de pequeno porte e veloz que possui um mastro com duas a três velas de estai.

⁶⁵ DANTAS, Op. Cit., p.90.

⁶⁶ Jornal do Pará, Belém, nº214. p.1. 21 de setembro de 1875. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 27.Abr.2022.

mesmo, o qual acatou ordens do Inspetor do Arsenal de Marinha até 1860. Após este ano, a Capitania do Porto passa a ter o controle dos faróis no império. Dantas assegura que:

Já pelo regulamento de 30 de abril de 1860, o segundo dos Arsenais é posto em vigor pelo Decreto nº 2.583, a ligação dos Inspetores dos Arsenais com os faróis já desaparecera, uma vez que os serviços pertinentes tinham sido assumidos pelas Capitania dos Portos. Aos Arsenais passava a competir, apenas, como dizia o parágrafo 12 do artigo 12º, “Prestar à Capitania do Porto os auxílios que esta necessite”. Não podia ser diferente, pois desde 1845 o Governo fora autorizado a estabelecer uma Capitania do Porto em cada Província marítima do Império, que, por sua vez assumira a responsabilidade pelos respectivos faróis⁶⁷.

Uma questão importante que devemos frisar é que os faroleiros, guardas do farol e os práticos não faziam parte do corpo militar, no entanto, trabalhavam perante as ordens das autoridades militares e provinciais, estando sujeitos aos códigos penais militares. A comunicação entre esses sujeitos ocorria por meio de ofícios, os quais eram publicados em alguns periódicos da época alguns dias após a emissão do documento, geralmente na coluna “Expediente de Governo”.

No que diz respeito às sinalizações, a comunicação entre o mar e o chão se dispunha em uma via de mão-dupla. Assim como o farol emitia seus sinais há milhas de distância, os navios que necessitavam se comunicar emitiam sinais através de pequenos faróis próprios da embarcação ou por bandeiras, desde pedidos de socorro ao interesse em contratar a mão de obra de um práctico. No dia 14 de novembro de 1854, o jornal *Treze de Maio* trouxe em uma de suas colunas, intitulada: “Arsenal de Marinha” em “notícia aos navegantes”, a implementação de um mastro de 50 palmos de altura (aproximadamente 11,43m) a 58 braças (aproximadamente 127,6m) de distância da torre do farol, com o objetivo de auxiliar os navegantes nas sinalizações náuticas. Dantas afirma que o mastro já existia no local antes mesmo da implementação do antigo farol⁶⁸, logo, esta “implementação” publicada pelo jornal foi apenas uma mudança de local.

A “braça” é uma medida antiga equivalente a 2,2m, logo, a distância em metros entre o mastro e o farol foi de 127m. A instalação do referido mastro colaborou diretamente para a navegação da região, elevando a efetividade dos sinais náuticos e beneficiando a população e as embarcações que necessitavam dos práticos para a navegação. O Capitão de Fragata e do Porto achou necessária a publicação no jornal para que a notícia se espalhasse rapidamente a todos que achassem conveniente transitar pelas águas de salinas. Com isto, no dia 7 de

⁶⁷ DANTAS, Op. Cit., p.330.

⁶⁸ DANTAS, Op. Cit., p.145.

novembro daquele ano, foi inaugurada a efetividade do mastro de sinais de Salinas⁶⁹. Esta notícia foi publicada do outro lado do atlântico em 1855, no aviso do Ministério das Obras Públicas presente na publicação realizada pelo jornal *Imprensa e Lei de Portugal*, com as seguintes palavras:

No officio do vice consul de Portugal no Pará, datado de 27 de Novembro ultimo, consta ter sido transferido do lugar denominado – Salinas – para junto da torre do Farol, que existe na ponta d’Atalaya, o mastro, onde deverão ser feitos, d’ora avante, os signaes para os navios, que pertenderem pratico da barra. E mais se faz constar, que n’esta repartição se poderão ver as cores das bandeiras que ali se faz uso, e a expressão, que indica o emprego de cada uma d’ellas. Repartição do commercio, em 30 de Janeiro de 1855 – A. J. Coelho Louzada, chefe da repartição⁷⁰.

No Aviso da Marinha de 24 de março de 1849, a questão da sinalização já era colocada em voga, na documentação era ordenado observar o Regimento de Sinais de navio em perigo de incêndio ou de naufrágio⁷¹. A seguir, trabalharemos com o regimento de sinais emitido em 1849, que perdurou algumas décadas após sua emissão. O Regimento de Sinais de Navios em Perigo, tanto de incêndio como de naufrágio, traz uma tabela com suas subséries de situações: (naufrágio e incêndio). Referente à situação do incêndio, a documentação tem como orientação os seguintes passos: de dia, com um tempo claro e “vendo de disparar bandeiras”. Caso a embarcação estivesse fora da barra, deveria manter uma bandeira encarnada hasteada e dois tiros sucessivos. Caso a embarcação estivesse dentro do porto, a bandeira encarnada deveria ter um azul por baixo e manter os mesmos tiros da orientação anterior.

Em noites de tempo claro, a embarcação fora da barra deveria ligar um farol (pelo menos de não), com três luzes de archote forrado de filete encarnado, dando três tiros sucessivos. O navio estando dentro do porto, as orientações eram: dois faróis forrados com filetes encarnados, estando um por cima do outro, dando dois tiros sucessivos. Em seguida, os comandos eram para casos diurnos ou noturnos com clima escuro, ou com nevoeiro, ou continuados aguaceiros.

Fora da barra, a embarcação deveria dar três tiros sucessivos e um tiro após o intervalo de 5 minutos. Dentro do porto, seriam dois tiros sucessivos, seguindo de um tiro com o mesmo tempo de intervalo. Essas foram as medidas a serem tomadas em casos de incêndio dentro ou fora da barra. A seguir, analisaremos as ordens aos navios em casos de naufrágios, o que foi muito recorrente na área do salgado paraense de acordo com os periódicos.

⁶⁹ Treze de Maio, Belém, nº409. p.3. 14 de novembro de 1854. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22. Abr.2022.

⁷⁰ *Imprensa e Lei*, Lisboa, nº439. p.3. 4 de fevereiro de 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 13.Set.2022.

⁷¹ Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Offícios. Offícios do Ministério dos Negócios da Marinha, notação atual: 8, 1849.

Durante o dia de tempo claro e ventos de disparar bandeiras, se a embarcação estivesse fora da barra, teria de hastear uma bandeira azul com dois tiros sucessivos. Caso estivesse dentro do porto, a bandeira também deveria ser azul, porém com uma cor encarnada por baixo com os mesmos tiros sucessivos. Em noites de tempo claro, a embarcação fora da barra teria que manter um farol forrado com filete verde e dar três tiros sucessivos. Em situações dentro do porto, o mesmo deveria manter dois faróis com filetes verdes um por cima do outro e operar dois tiros sucessivos.

Em situações diurnas ou noturnas, com tempo escuro, nublado ou continuados aguaceiros, os navios que se encontrassem fora da barra deveriam promover dois tiros sucessivos e, depois de cinco minutos, dar mais dois tiros contínuos. Em casos dentro do porto, a embarcação teria que dar apenas um tiro e outro após o mesmo intervalo de tempo⁷². Em anexo a esta documentação, algumas observações pertinentes foram destacadas, o que contribuiu para a pesquisa no que tange ao discernimento na área de sinalizações náuticas promovidas em meados do século XIX.

Segundo informações coletadas no Jornal Treze de Maio, o Capitão Tenente Joaquim José d'Almeida Camara Manoel foi mandado servir na província paraense por Aviso de 4 de abril de 1848, sendo assim designado como Delegado da Capitania do Porto, pois o 1º Tenente da Armada F. E. Bricio se encontrava afastado por moléstia. O Capitão Tenente ficou encarregado de toda e qualquer diligência ou exploração fluvial e ficou à disposição da Presidência da Província. Joaquim J. d'Almeida foi designado para ir examinar o local para a construção do farol em Salinas, onde foi apresentado um relatório, planta e orçamento. O Capitão Tenente fez o trajeto até seu destino a bordo do navio armado Escuna Guayba, desta feita, assim ficou ciente da contadoria do Arsenal⁷³.

Em relação à ação de militares engenheiros durante o século XIX, Dantas assinala que é durante os anos oitocentistas que o processo de modernização nas construções militares irá desenvolver-se. Foi com a chegada da família real em solo brasileiro que o Brasil passou a herdar de Portugal o Imperial Corpo de Engenheiros do Exército. Até o Regulamento dos Arsenais de Marinha de 1834, as obras “civis e militares” ficavam sob responsabilidade do corpo de Engenheiros Militares do Exército ou por engenheiros civis contratados⁷⁴. Ademais, “Em 1845, o Ministro da Marinha resolveu convidar um engenheiro militar para o serviço da

⁷² Arquivo Público do Estado do Pará. Idem: 8, 1849.

⁷³ Treze de Maio, Belém, no 842. p.2. 9 de agosto de 1848. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22. Abr.2022.

⁷⁴ DANTAS, Op. Cit., p.332-333.

Marinha, e logo vieram outros, cujos cargos e funções só foram definidos no regulamento do Arsenal de Marinha de 1860”⁷⁵.

Em setembro daquele ano, o jornal O Observador – MA trazia a público em sua primeira coluna diversas notícias a respeito da armada e de obras públicas, uma dessas informações relatava sobre a construção do edifício do farol de Salinas. O seguinte trecho dizia as seguintes palavras: “O Capitão Tenente Camara Manoel não quis aqui ficar, e aí vai de volta para a Corte, foi o 1o Tenente Luvencio Manoel Cabral de Meneses observar o local para o Farol das Salinas”⁷⁶.

O processo de criação do farol de Salinas já vinha sendo discutido pelas autoridades da Província juntamente com a Marinha desde a década de 1830, como podemos constatar no relatório de 1833, onde a presidência da província do Pará solicitava a obra da construção de um farol na Ponta do Atalaia, cuja despesa ficou em torno de 4:000\$000⁷⁷. Entretanto, nada saiu do papel naquela década. Com isto, podemos afirmar que as primeiras providências para examinar o local para a construção do farol ocorrem dois anos antes da Lei Eusébio de Queirós ser promulgada, momento crucial na política de combate ao tráfico negreiro.

Neste período, a Lei Bill Aberdeen já estava em vigor (capítulo 3), os navios ingleses já estavam policiando o Atlântico Sul e o Império brasileiro estava aos poucos alinhando suas políticas com a Inglaterra. A questão do combate ao tráfico de cativos africanos estava em uma crescente formidável na pauta política do Império devido às pressões inglesas, portanto, essa efetividade para a construção do edifício na Ponta do Atalaia tem uma forte ligação com esse quadro político que o Império estava passando em meados do século XIX.

Em 1850, as expectativas estavam todas voltadas para a conclusão do farol das Salinas, tanto no cenário local quanto em outros territórios do império, fica evidente quando analisamos alguns periódicos provinciais do período. Ano este que foi marcado pela ratificação da Lei Eusébio de Queiros, uma das evidências de que o império brasileiro estava de fato disposto a corroborar com a extinção do tráfico de cativos africanos oriundos do continente africano. A seguir, analisaremos como as províncias vizinhas ao Grão-Pará estavam se portando perante esta importante obra até sua inauguração.

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ O Observador, São Luís, nº64. p.1. 9 de setembro de 1848. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 30. Set.2022

⁷⁷ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834, p. 23. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#?c=0&m=11&s=0&cv=23&r=0&xywh=454%2C1585%2C2991%2C2110>. Acesso em: 25.Ago.2021.

Em junho de 1850, o jornal O Observador⁷⁸ noticiou na Província Maranhense alguns dados importantes a respeito da construção do farol de Salinas. A fonte revela algumas notícias provenientes da França, pois era em solo francês que o aparelho do farol estava sendo fabricado e ficaria pronto no final do mês de junho daquele ano, e deveria chegar à Província Paraense em julho ou agosto. Outrossim, o jornal afirmou que a torre do farol já estava concluída e estava à espera dos azulejos que iriam revestir o edifício por fora. Esses azulejos eram oriundos de Lisboa – Portugal e seguiam em construção a casa dos guardas e alguns depósitos.

Em 1852, o farol de Salinas passou a operar frente ao litoral norte-atlântico. Outras províncias que também se encontravam na costa do Império publicaram em jornais a notícia para os navegantes. Como, por exemplo, este trecho do Jornal do Comércio que foi comercializado no Rio de Janeiro: “Achando-se concluída a obra do farol das Salinas, na província do Pará, e devendo começar a trabalhar no dia 15 de fevereiro próximo futuro, pela capitania do porto da corte e província do Rio de Janeiro, se faz público, para conhecimento dos navegantes...”⁷⁹. A seguir, temos uma tabela elaborada a partir das fontes, que detalha algumas províncias brasileiras que veicularam a publicação a respeito da data em que o farol das Salinas passaria a operar:

Quadro 4: Províncias e jornais

Província	Jornal	Ano
Maranhão	O Observador - Nº 147	1850
Ceará	Pedro II - Nº 1098	1852
Pernambuco	O Diário Novo - Nº 10	1852
Sergipe	O Correio Sergipense - Nº 16	1852
Bahia	O Commercial - Nº 11	1852
Rio de Janeiro	Jornal do Commercio - Nº 18	1852

Fonte: Acervo digital da Biblioteca Nacional.

Este quadro nos apresenta o quão importante foi esta obra para o setor marítimo imperial. A notícia foi propagada pela maioria das províncias que estavam situadas no litoral atlântico, chegando até a capital do império. As datas correspondem ao ano em que o farol começou a funcionar em 1852, todavia, fizemos questão de situar o ano da província maranhense em 1850, pois a mesma já estava realizando este trabalho alguns anos antes que as

⁷⁸ O Observador, São Luís, nº147. p.3. 1 de junho de 1850. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 30.Set.2022.

⁷⁹ Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, n.o 18. p.2. 18 de janeiro de 1852. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 30.Ago.2022.

demais. Acreditamos que o fator fronteira influenciou bastante nisso, pois o farol de Salinas foi crucial para ambas as províncias.

A relação entre os dois territórios (Grão Pará & Maranhão) no que diz respeito ao espaço geográfico iniciou-se no processo de povoamento da região de fronteira ainda no século XVIII. A fronteira natural entre esses dois territórios tem como referência o rio Turiaçu, o qual sofreu um processo de povoamento em sua região através das doações de terras via concessão e pelas cartas de sesmarias na segunda metade do século XVIII. Sueny de Souza assinala que: “Geograficamente, a fronteira entre Pará e Maranhão teve em 1772 seus limites físicos e administrativos delimitados no rio Turiaçu. Por esta delimitação, o antigo Grão-Pará ficava com a povoação de São Francisco Xavier de Turiaçu”⁸⁰.

Em 1851, no dia 31 de outubro, o Publicador Maranhense publicou em sua coluna intitulada “Pará” algumas notícias pertinentes a respeito de sua província vizinha, contendo diversos ocorridos. Um dos assuntos abordados pelo periódico foi sobre a construção do farol das salinas, que já se encontrava quase pronto para exercer sua função e enaltecia o trabalho feito pelo engenheiro Sr. Dr. Salles, não apenas por ter realizado um trabalho com maestria, mas também pelo fato de ser considerado um dos edifícios de sinalização mais importantes do império naquele momento.

O aparelho de procedência francesa instalado na torre era bem-conceituado e eficiente para meados do século XIX, de acordo com a fonte: “Alguns ensaios já se têm feito, acendendo a lanterna em algumas noites, e o resultado tem sido satisfatório, sendo a luz visível de quinze a vinte uma milhas distante da costa, muito clara, e resplandecente; e nos informam que neste gênero é a melhor peça que o Brasil atualmente possui”⁸¹. Possuir o melhor aparelho de sinalização era algo muito significativo para a província paraense, tanto para o fator segurança quanto para o comércio. A partir disto, a navegação na costa norte-Atlântica melhorou consideravelmente, mas ainda estava longe das condições ideais para o tráfego.

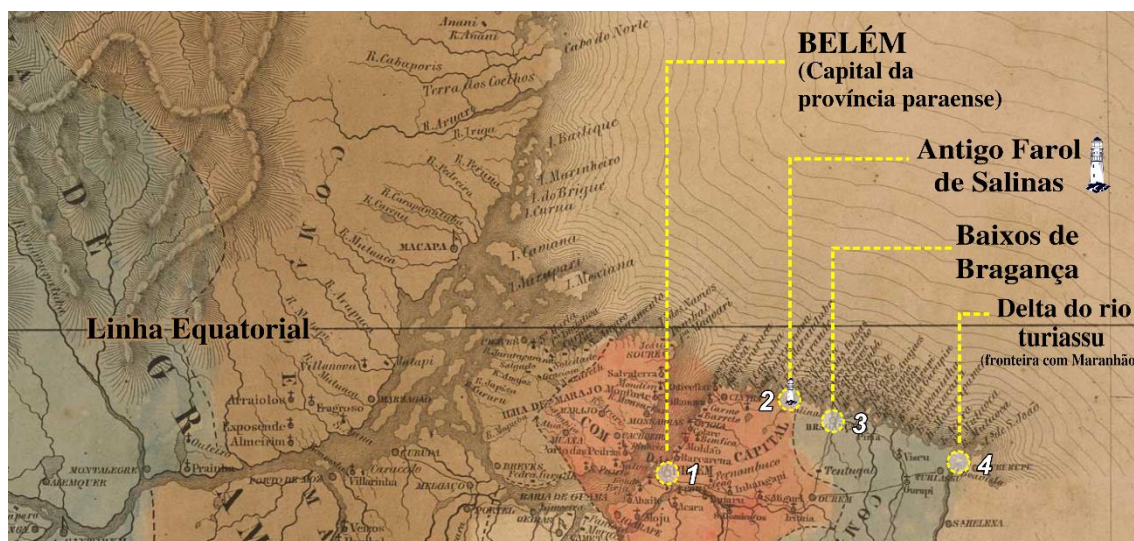
Ademais, a fonte ainda revela o desejo das autoridades em conseguir financiar uma barca-farol para atuar nos baixos de Bragança, pois auxiliaria o farol de Salinas na iluminação da costa, possibilitando o tráfego na região costeira com mais tranquilidade, independente de horários e sem depender dos práticos da barra. A seguir, analisaremos um recorte do mapa da

⁸⁰ SOUZA, Sueny Diana Oliveira de. Um rio e suas gentes: ocupação e conflitos nas margens do rio Turiaçu, na fronteira entre Pará e Maranhão (1790-1824). Universidade Federal do Pará: Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Belém-PA. 2012, p.11.

⁸¹ Publicador Maranhense, São Luís, nº1179. p.2. 1 de outubro de 1851. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 30.Ago.2022.

província paraense do ano de 1850 (figura 1), onde é possível pontuar alguns locais pertinentes do que acabou de ser discutido, vejamos a seguir:

Figura 5: Recorte do Mapa do Gram Pará (1850)

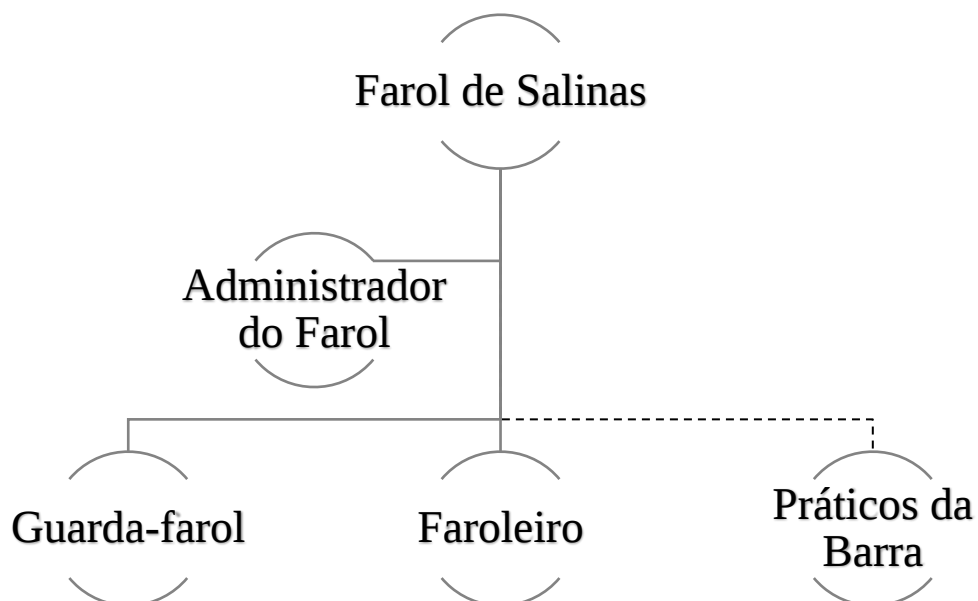


Fonte: Acervo digital da Biblioteca Nacional.

Na figura 5, destaca-se a região norte-atlântica do império, localizada na Província paraense, onde foram destacados quatro pontos que são pertinentes para a pesquisa. Ao analisarmos o recorte e as áreas citadas, podemos compreender com mais eficiência a importância desta obra do farol para o âmbito marítimo imperial. O ponto 1 está localizado em Belém, capital do Grão-Pará, local onde estavam situados locais como o Arsenal de Marinha e a sede da Alfandega. Em seguida, temos o ponto 2, onde estava localizada a Freguesia de Nossa Senhora do Socorro das Salinas, território este onde estava situado o imponente farol em frente ao Atlântico. Ademais, na localização 3, destaca-se a região dos baixos de Bragança, área que estava sendo estudada para a implementação de uma barca-farol para auxiliar o antigo farol salinense. Por fim, temos o ponto 4, representando o limite de fronteira entre as províncias do Pará e Maranhão, divisa esta que tinha como principal ponto de referência o Rio Turiaçu.

A seguir, discutiremos brevemente como eram realizadas as tarefas relacionadas ao antigo farol de Salinas e quais setores seriam esses. Entretanto, ainda não iremos nos aprofundar nos indivíduos que ocupavam o local. Neste momento, focaremos em quais eram os âmbitos de trabalho e como funcionava essa mecânica em torno do farol, assim preparando o palco para a discussão a respeito dos sujeitos que serão abordados no capítulo seguinte. A seguir, temos um fluxograma com as principais áreas de trabalho que eram responsáveis pela manutenção e funcionamento do farol:

Figura 6: Fluxograma dos cargos em torno do farol de Salinas



Como podemos analisar, o farol de Salinas ficava sob responsabilidade de um administrador que tinha como finalidade tratar de assuntos diretamente com o Capitão do Porto. Em seguida, temos o guarda-farol e o faroleiro, ambos foram peças fundamentais para que o farol continuasse operando em boas condições, assim proporcionando a manutenção da iluminação na costa norte-Atlântica. Como podemos visualizar no fluxograma, os práticos estão conectados por uma linha pontilhada, pois esses trabalhadores também compartilhavam o mesmo local de trabalho. Todavia, esta mão de obra estava exclusivamente voltada para as embarcações que tinham como destino a entrada ou saída na Província paraense.

Os guardas, faroleiros e práticos chegaram a compartilhar a mesma residência de 1852 a 1861, quando, em uma tentativa de aperfeiçoamento relativo ao trabalho da prática, alteraram este panorama. O Capitão do Porto, junto com as autoridades provinciais, mudou o regulamento e transferiu a estadia dos práticos para uma embarcação fundeada em frente ao antigo farol. Pelo fato destes trabalhadores vivenciarem o mesmo local de descanso por 9 anos, tenha corroborado muito em diversos fatores, desde saúde física quanto psicológica, pois esta interação social, mesmo sendo em escala “micro”, em torno de um farol, fomentava um bem-estar na vida daqueles sujeitos. Veremos mais adiante que esta alteração influenciou diretamente no trabalho realizado na prática na segunda metade do século XIX. A pesquisa realizada pela UFSC CIÊNCIA – Revista de Divulgação Científica da Universidade Federal de Santa Catarina assinala que:

“Os efeitos psicológicos de eventos recorrentes a ambientes isolados, confinados e extremos podem significar alterações hormonais e de humor e estresse físico e psicológico. A combinação de um ou mais desses fatores pode ocasionar um efeito

ainda mais nocivo: a modulação de comportamento. Este fenômeno significa que toda pessoa, quando desgastada por fator estressor, pode agir de maneira imprevista. Isso pode prejudicar a cooperação entre equipes e colocar em risco o que é conhecido como comportamento seguro, ou seja, a atenção cotidiana aos protocolos de segurança”⁸².

Partindo disto, ousa afirmar que o período em que estes sujeitos compartilharam diversos momentos, bons e ruins, festivos e fúnebres, beneficiou-os de maneira profícua em suas respectivas funções, o que mudou a partir de 1862, com a separação da moradia desses indivíduos estabelecida pela Capitania do Porto. Em termos gerais, o fardo do abnegado faroleiro consolidou-se através de milênios em meio à solidão de seu ofício. Dantas ressalta a respeito do faroleiro: “Embora não sejam exigências fundamentais, deve estar preparado para viver na solidão, com a contemplação e com o sonho”⁸³.

O papel do Administrador também foi crucial neste panorama, pois era como se ele fosse o elo entre o farol e as autoridades da Marinha. Podemos evidenciar este fato em algumas documentações levantadas, como por exemplo, em uma publicação realizada em 1854, no jornal Treze de Maio, afirmou que a residência dos indivíduos encontrava-se defasada, pois um paredão estava com uma enorme fratura e, para evitar o desmoronamento, o administrador do farol enviou um ofício detalhando o orçamento para o inspetor do Arsenal de Marinha⁸⁴.

A remuneração realizada a estes indivíduos dependia diretamente da liberação de verba dos cofres públicos, pois dependendo da situação financeira do império, estes sujeitos poderiam ficar alguns meses sem receber soldo. Em 1861, foi decretado pelo Capitão do Porto: os práticos da Província paraense passariam a residir em uma embarcação, ou seja, foi então que os práticos deixaram de compartilhar a mesma residência que era utilizada pelos faroleiros e guardas-faróis. A embarcação estava fundeada de frente ao farol e estava municiada de um iate. Durante o dia, teria içada no mastro traquete uma bandeira esquartelada de branco e encarnado, e de noite um lampião com luz vermelha. A informação foi publicada pelo Treze de Maio em seu expediente de governo⁸⁵.

Em alguns casos de reformas nas edificações, o administrador do farol também costumava contratar trabalhadores específicos, como carpinteiros, pintores, etc. Em publicação realizada pelo Treze de Maio em 1861, o Capitão do Porto informou às autoridades provinciais

⁸² Pesquisa analisa efeitos psicológicos em AMBIENTES ISOLADOS, CONFINADOS E EXTREMOS. UFSC CIÊNCIA – Revista de Divulgação Científica da Universidade Federal de Santa Catarina. Ano 3, nº3, v.1. 2019, p. 6.

⁸³ DANTAS, Op. Cit., p. 659.

⁸⁴ Treze de Maio, Belém, nº406. p.2. 7 de novembro de 1854. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

⁸⁵ Treze de Maio, Belém, nº80, p.6. 9 de novembro de 1861. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

que o pessoal do farol de Salinas não poderia executar o trabalho de caiação⁸⁶ da parte interna e externa do edifício. A partir disto, foi realizada uma oferta para contratar a mão de obra de Aurellio Meireles, onde este pediu um ajuste na quantia de 40\$000, pois o trabalhador teria achado módica para realizar o trabalho no farol⁸⁷. A seguir, utilizaremos outro fluxograma, desta vez para auxiliar na cognição de como ocorria ao trajeto da verba até chegar aos reparos realizados no farol, antes de o Arsenal de Marinha passar as responsabilidades dos faróis para a Capitania do Porto:

Figura 7: Fluxograma referente ao trajeto de verba para os reparos do antigo farol de Salinas.



Certamente a primeira metade do século dezenove foi instável para os cofres públicos, não podemos ter uma noção exata, pois: “dados sobre produto e renda no século XIX são extremamente precários.” Consequentemente, as estimativas existentes devem ser tomadas como aproximações bastante grosseiras. Até mesmo os dados sobre comércio exterior são pouco confiáveis⁸⁸. Mas é a partir dos anos de 1840 que o império vai alavancar o número de exportações de diversos de seus produtos. Na região amazônica ocorre o primeiro *boom* do comércio da borracha. De acordo com os estudos de Abreu e Lago, “A partir da década de 1840, e principalmente dos anos 1850, as quantidades e valores aumentaram consideravelmente e o produto não só passou a ser a principal exportação da região amazônica, mas também um dos principais produtos de exportação do Império”⁸⁹.

⁸⁶ Suas propriedades antibacterianas ajudam a combater o mofo – tanto que é a escolhida para paredes de muitos hospitais. O material também impede a infestação por insetos. Por ter um custo bem mais baixo que as tintas, a caiação acaba sendo usada em guias de calçadas, postes e muros residenciais externos.

⁸⁷ Jornal do Pará, Belém, no 85, p.2. 17 de abril de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 26. Abr.2022.

⁸⁸ ABREU; LAGO. Op. Cit., p.3.

⁸⁹ ABREU; LAGO. Op. Cit., p.8.

Logo, o setor marítimo na região amazônica passou a ser tratado com mais cautela pelas autoridades do Império, pois estava sendo palco de um comércio lucrativo para a Província paraense. Na década de 1860, com a possível abertura do Rio Amazonas para as embarcações estrangeiras e o número de exportações aumentando, questões como sinistros marítimos e tráfico de produtos primários passaram a assombrar as autoridades imperiais. Para evitar prejuízos nos cofres imperiais, algumas medidas entraram em pauta, como: a implementação de um farol flutuante nos baixos de Bragança e a criação de uma Flotilha para a manutenção do policiamento nos rios amazônicos.

1.3 Os baixos de Bragança e a barca-farol

De acordo com o site do IBGE, Bragança era inicialmente habitada pelos indígenas apotiangas da nação dos tupinambás, é banhada pelas águas do rio Caeté e é uma das cidades mais antigas do Pará. Holandeses e franceses passaram pela região ainda no período colonial, época em que os meandros da costa paraense estavam sendo investigados pelos europeus, entre o rio Gurupi e a cidade de Belém. Foi elevada à categoria de vila com denominação de Bragança, em 1753, e elevada à categoria de cidade e sede do município com a denominação de Bragança, pela Lei Provincial nº 252, de 2 de outubro de 1854⁹⁰. No site da Câmara Municipal de Bragança – PA é possível o acesso a uma linha cronológica de sua história redigida pelo historiador Dário Benedito Rodrigues. Destacamos um trecho oportuno à discussão presente, por conseguinte:

“Bragança então foi originada pela vila já constituída de Souza do Caeté após sua transferência de local para a margem esquerda do rio Caeté e a incorporação da Aldeia missionária de São João Batista como parte da cidade, que graças à sua posição geográfica privilegiada, entre Belém e São Luís, ganhou importância política e econômica. E só em 1854, através da resolução n.º 252, de 02 de outubro, a vila tornou-se cidade, por determinação do Presidente da Província, tenente-coronel Sebastião do Rego Barros, com o nome de Bragança”⁹¹.

O baixo curso de um rio, ou “os baixos”, delimita-se em sua respectiva foz, ou seja, seu curso inferior onde o mesmo deságua⁹². A região dos baixos de Bragança ou canal de Bragança, como também era conhecido, foi uma via marítima considerada altamente perigosa para a navegação, fato este responsável pela implementação de um farol flutuante no local. Apesar de ser um trajeto crítico, os baixos de Bragança foram uma via marítima extremamente

⁹⁰ IBGE – Brasil – Pará – Bragança. História & Fotos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/braganca/historico>. Acesso em: 18. Jan.2024.

⁹¹ Câmara Municipal de Bragança. Disponível em: <https://www.braganca.pa.leg.br/institucional/o-municipio/braganca-uma-historia-da-terra-de-cao-y-ete> Acesso em: 06.Set.2022.

⁹² Ver em: Secretaria da Educação – Dimensão Socioambiental: Hidrografia – Esquema de um rio. Disponível em: <http://www.geografia.seed.pr.gov.br/modules/galeria/detalhe.php?foto=1514&evento=7>. Acesso em: 18.Jan.2023.

relevante para o comércio. Pela localização entre a capital da província paraense e maranhense, as embarcações que tinham como destino Belém necessitavam passar por Bragança e Salinas. A seguir, temos uma figura do acervo do IBGE do rio Caeté e a “frente” de Bragança:

Figura 8: Rio Caeté e barcos da região de Bragança (1956)



Fonte: IBGE – História & Fotos.

Na região dos baixos, uma das principais ocorrências encontradas nas fontes é relacionada à corrente marítima no local. A força da água e dos ventos geralmente faziam com que as boias e os ferros da embarcação fossem perdidos. Os reparos realizados na embarcação eram executados no Arsenal de Marinha na capital da província paraense. Na edição 65 do Jornal do Pará de 1871, era publicado em uma de suas colunas, cujo título era: “Barca Pharol”, as informações a respeito dos reparos que estavam sendo realizados na embarcação pelo Arsenal da Marinha, propagando a notícia para os navegantes ficarem atentos quanto à referente situação⁹³.

Figura 9: Mapa topográfico do canal de Bragança

⁹³ Jornal do Pará, Belém, nº65. p.2. 22 de março de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Set.2022.



Fonte: topographic-map.com.

De acordo com a figura 9, podemos notar o percurso do rio Caeté banhando Bragança e desaguando no Oceano Atlântico. No panorama da segunda metade do século XIX, o que separava o banco de Bragança da coroa nova era o canal das Poções, a coroa das Gaivotas estava ao sul da coroa nova (tais pontos sofreram alterações ao longo dos séculos). O projeto inicial para a iluminação dos baixos seria a aquisição de 2 barcas ainda na primeira metade do século, como veremos a seguir:

Em 1842, o Inspetor do Arsenal de Marinha da Província do Pará tinha orçado duas barcas-farol em 20:000\$000 réis cada uma, ambas com dimensões 19.8m de quilha, 6.0 de boca e 4.0m de pontal (altura, distância entre o convés à meia-nau e a quilha). A despesa foi autorizada e o Governo da Província mandou executar a obra: uma barca-farol para o baixo de Bragança e outra para o da Tijoca. Contudo, o CMG Carvalho, em ofício de 5 de agosto de 1842, sugeriu que as duas barcas não deveriam ser do mesmo tamanho, por questões de segurança, e maiores do que anteriormente proposto. Segundo ele, a da Tijoca, prioritária, deveria medir 39.6m x 13.2m x 3.3m e a do Bragança, 19.8m x 6.6m x 2.0m, com o que concordou p Inspetor do Arsenal, apesar de a despesa, com as duas barcas-farol, aumentar para 58:000\$000 réis. A falta de recurso levou à meditação e a dúvida, o que por fim motivou o adiamento do início da obra, o que durou anos, em face da indisponibilidade de recursos⁹⁴.

Assim como o antigo farol de Salinas, pode-se dizer que o projeto de iluminação dos baixos de Bragança também foi postergado. Esta omissão para/com o sistema de iluminação representava bem o cenário em meados do dezenove, a principal resposta das autoridades era a falta de verba, entretanto, veremos mais adiante que uma costa bem iluminada era sinônimo de lucro para os cofres imperiais. A primeira barca-farol a ser inaugurada será exatamente no extremo oposto da região norte, na entrada do Rio São Gonçalo, no acesso a Pelotas, localizada no interior da Lagoa dos Patos em 1855, na região Sul do Império⁹⁵.

⁹⁴ DANTAS, Op. Cit., p.437-438.

⁹⁵ Idem.

A inauguração da barca-farol ocorreu na segunda metade do século XIX, mais precisamente em 1866, no entanto, diferente do que haviam planejado em 1842, apenas uma barca-farol foi implementada nos baixos de Bragança. Certamente uma região costeira disposta de uma boa iluminação, além de trazer confiança para os navegantes, significava que aquela área estava sendo vigiada contra qualquer advento de má índole vindo de outros cantos. No caso da barca-farol de Bragança, a sua efetivação foi uma faca de dois gumes para os cofres públicos, pois o farol flutuante oriundo da Inglaterra não teria sido projetado para as condições geográficas dos baixos de Bragança, transformando-se em um verdadeiro “bicho de 7 cabeças” para o Império, uma Hidra de Lerna para a Marinha Imperial.

Partindo disto, levantamos o seguinte questionamento: o que seria um farol flutuante e qual seria a suposta relação com uma “Hidra de Lerna”? – Conhecido também como barca-farol, essas embarcações têm como objetivo auxiliar a navegação de determinada área marítima considerada de risco para a navegação, onde não é possível a construção de um farol convencional. O auxílio vai desde prestar socorro às embarcações em apuros como também ajudar na iluminação das vias na tentativa de evitar sinistros marítimos. Aos olhos de Dantas: “Ela foi, ou ainda pode ser considerada, a rainha de um balizamento”⁹⁶.

A questão da iluminação do litoral brasileiro ainda estava longe do ideal. Segundo o relatório da Marinha de 1858, nos portos e costas do Império existiam 12 faróis e 10 faroletes, contando com a barca farol atuante na boca do rio de S. Gonçalo – RJ⁹⁷. Ao realizar o levantamento de fontes, certifiquei-me de que o trabalho de iluminação no canal de Bragança não foi realizado por apenas uma embarcação, logo, foi possível mapear alguns barcos que exerceram tal ofício de forma interina, pois devido ao alto grau de dificuldade impostos por fatores naturais da região, era comum o farol flutuante sofrer diversas avarias devido à sua limitação estrutural, assim, necessitando que ser rebocado ao Arsenal de Marinha em diversas ocasiões. A tarefa de iluminar os baixos de Bragança foi árdua e desgastante para todos os envolvidos neste trabalho, desde a tripulação do farol flutuante até a alta cúpula política responsável por administrar este serviço.

As primeiras barcas-farol datam de 1731, limitavam-se a pequenos navios mercantes dotados de velame, com uma luz branca fixa à vela em seu único mastro. É no começo do século

⁹⁶ DANTAS, Op. Cit., p.433.

⁹⁷ Brasil. Ministério da Marinha. *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1858; pelo Ministro e Secretário D'Estado dos Negócios da Marinha José Antonio Saraiva* – Typographia Nacional. Rio de Janeiro. 1858, p.11. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?Termos=pharol%20de%20salinas&item_id=2367?h=pharol%20de%20salinas&c=0&m=53&s=0&cv=12&r=0&xywh=10%2C-169%2C2173%2C1533. Acesso em: 29.Abr.2022.

XIX, período em que o notório engenheiro escocês Robert Stevenson realizou um projeto que disponibilizou um mastro com uma lanterna que podia ser arriada no convés para a manutenção, de acordo com Dantas: “A lanterna possuía um aro com 10 pequenas lamparinas de óleo, cada uma delas com uma mecha de fios de algodão, e um diminuto refletor parabólico com 7,62 centímetros da distância focal”⁹⁸.

Segundo alguns periódicos da época, a implementação de uma barca-farol iria auxiliar diretamente a navegação da região, agregando no fator da iluminação simultaneamente com o farol de Salinas, o qual já estava operando desde 1852. Em 1859, o *Gazeta Oficial*⁹⁹ (propriedade de Antonio José Rabello Guimarães) publicou em uma de suas colunas a seguinte matéria “A PEDIDO: Os baixos de Bragança e Tijoca”, onde discutiu a respeito de uma publicação realizada pelo *Diário de Comércio* nº46, alertando sobre a necessidade da implementação de uma barca-farol nos baixos de Bragança e Tijoca, assim como as boias que indiquem o grande e o pequeno canal, desde as Salinas até o porto de Bragança.

É interessante a publicação realizada pelo *Gazeta Oficial* referente às observações presentes, taxando as publicações do jornal *Diário do Comércio* de “judiciosas” e deixando claro que, apesar das lutas políticas existentes no período, o jornal não deixaria de se precaver com o bem-estar da província paraense. A publicação do *Gazeta* alertava que o serviço de praticagem de Salinas estava esquecido e os navios que ali adentravam, tanto embarcações do Império do Brasil quanto as estrangeiras, pairavam ao léu e corriam sérios riscos de sinistros marítimos por conta dos parcéis¹⁰⁰ que obstruíam a entrada da barra.

Com a crescente movimentação econômica na década de 1860, era necessário assolar os perigos correntes nos baixos de Bragança e Tijoca. É então que a publicação menciona que já foi acionado um cavalheiro para que estudasse a área e fizesse um orçamento para o governo imperial. Este sujeito teria sido contratado pelo político Excelentíssimo Sr. Frias, sendo este apresentado como um nobre salvador, afirmando que o trabalho do mesmo seria de extrema excelência para a região marítima de Bragança.

Outro indivíduo mencionado na publicação foi o Sr. Barão de Mauá, o *Jornal Gazeta* fez questão de salientar os feitos do mesmo na região do Rio Amazonas, afirmando que o Barão teria conseguido do Governo Imperial a implementação de boias e faroletes no dito rio, ou seja, alegando que alguns sujeitos (com influências políticas) possuíam facilidade em conseguir tais

⁹⁸ DANTAS, Op. Cit., p. 434.

⁹⁹ *Gazeta Oficial*, Belém, n.º 52. P.2. 5 de março de 1859. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 23. Abr.2022.

¹⁰⁰ Parcéis: em termos náuticos – leito do mar de pouca profundidade, às vezes aflorando à superfície, com aspecto plano.

recursos. A importante obra teria ficado sob responsabilidade do Capitão Tenente Francisco Parahyba dos Reis. No respectivo ano da publicação, as obras no rio Amazonas encontravam-se bastante adiantadas.

O jornal ter mencionado o vulgo de Irineu Evangelista de Souza na publicação foi válido do ponto de vista político, entretanto, apelativo. As façanhas realizadas por Irineu de Souza não se limitam apenas a “influências” políticas no império, mas também em uma forte concentração de poder financeiro acumulado pelo mesmo. Exemplo disto, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, dirigida por Irineu, o Barão de Mauá, tendo como tarefa principal navegar o rio Amazonas, Mauá também se destacou por suas ideias ousadas no ramo do comércio e por sua postura antiescravista. Seu feito nos arredores e no rio Amazonas deu-se através de uma excelente e organizada empresa que representava bem as faces de um “jovem capitalismo” que seguia engrenando em meados do século XIX em território brasileiro. Brito ressalta que:

A companhia de navegação a vapor criada por Mauá era regida por leis, decretos, contratos e estatutos, que estabeleciam as linhas gerais de sua organização interna. Os estatutos foram aceitos em uma reunião da Assembleia Geral dos Acionistas e assinados pelo Presidente Irineu Evangelista de Souza, em 9 de setembro de 1852. Nestes Estatutos foi definido que a empresa seria denominada: Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Seu objetivo era promover, além da navegação, atividades comerciais que pudessem resultar em vantagens à Companhia¹⁰¹.

Nas pontas de Goiabal, Panacuéra e nas Ilhas Jutahy e Guajará já tinham realizado a implementação das colunas de ferro que receberiam os faroletes, que auxiliaram a navegação pelo rio Amazonas de forma mais segura e tranquila. A publicação do “Gazeta Oficial” é encerrada reforçando a importância da barca-farol nos baixos de Bragança e esperava que o governo imperial percebesse o quão esta obra seria importante tanto para a província quanto para a economia imperial. Todavia, foi 6 anos após que o contrato para a aquisição de uma barca farol se concretizou.

A discussão a respeito da implementação de uma barca-farol nos baixos de Bragança estava ganhando uma certa proeminência no ano de 1859. Posto isto, voltamos a indagar, o que teria a ver com este panorama o mito antigo referente a “Hidra de Lerna?”, sabe-se que a expressão “bicho de sete cabeças” deriva-se deste mito, termo que carrega consigo uma bagagem cognitiva que excede o seu sentido conotativo, justamente pelo exímio peso que esta expressão contém o porquê desta está presente na narrativa. Investigando o contexto de

¹⁰¹ BRITO, Roberta Kelly Lima de. A introdução da navegação a vapor na Amazônia no século XIX: o processo de formação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. XIII congresso brasileiro de história econômica. 20ª Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói, 28,29 e 30 de agosto. 2017, p.12.

iluminação nos baixos de Bragança foi inevitável a ousada viagem psíquica aos tempos antigos, em uma *Hélade* cujo heróis, deuses e ninfas eram bem mais do que lendas no imaginário popular.

O mito da Hidra de Lerna está presente na epopeia intitulada os 12 trabalhos de Héracles¹⁰², na qual o herói buscava por sua redenção, sendo esta a sua segunda tarefa. Trata-se de uma serpente de 7 cabeças (em algumas versões possui 9) com uma anatomia de dragão que habitava em um pântano remoto. Em uma árdua batalha exaustiva, o herói grego se via em uma situação tensa, pois toda vez que o semideus cortava uma das cabeças da hidra, nascia outra em seu lugar. A partir desta situação fatigante, Héracles, com a ajuda de seu sobrinho Lolau, adota a estratégia de queimar as partes cortadas, evitando a contínua regeneração, e sela a última cabeça com uma enorme rocha, assim, sepultando-a e dando um fim na temível criatura.

Portanto, a breve analogia que proponho é associar a missão de iluminar o canal de Bragança com o 2o trabalho de Héracles, pois o encargo de alumiar os baixos de Bragança foi um verdadeiro “bicho de 7 cabeças” para as autoridades navais do Império. Seguindo um raciocínio cronológico, abordaremos as numerosas embarcações que foram destinadas para o local a fim de executar o trabalho de iluminação daquela região, um fardo exaustivo aos envolvidos, gerando um considerável gasto para os cofres imperiais.

De acordo com os relatórios ministeriais, os Avisos de 3 de setembro, 8 de outubro e 12 de novembro de 1866, foram responsáveis pela autorização do contrato efetivado em 14 de novembro, o negócio foi realizado com *John Maylor & C.* para a construção da Barca Farol com um competente aparelho de luz o qual seria necessário monta-lo após a barca encontrar-se em águas paraenses, o prazo estipulado foi de 9 meses para que a embarcação chegasse na Província paraense, o valor total do contrato foi efetivado em 54:000\$000 réis o qual foi liquidado em 3 prestações¹⁰³. Precisamos levar em consideração um fator muito importante, essas embarcações além de servir como sinalização tratava-se também de um vaso da armada, com: suas respectivas tripulações, um cotidiano abarrotado de vivências e sentimentos com diversos sujeitos compartilhando o mesmo local sob a linha tênue de uma hierarquia voraz.

¹⁰² Conhecido também como Hércules.

¹⁰³ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da décima terceira legislatura pelo Ministro e Secretário D'Estado dos Negócios da Marinha Afonso Celso de A. Figueiredo*. Rio de Janeiro – Typographia Nacional, 1868, p.4. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?Termos=barca%20pharol&item_id=2379#?h=barca%20pharol&c=4&m=64&s=0&cv=268&r=0&xywh=-125%2C-266%2C2316%2C1634. Acesso em: 29. Abr.2022.

A respeito do contingente existente nos faróis flutuantes, o Jornal do Pará, em 1868, em um ofício remetido ao capitão do porto, foi ordenado que o mesmo comesse a promover a aquisição do pessoal de marinhagem para trabalharem na barca-farol, enquanto a embarcação estivesse em tramite de viagem estes sujeitos poderiam trabalhar na própria capitania¹⁰⁴. Entre os diversos ofícios publicados em agosto de 1868, o Jornal do Pará imprimiu na edição Nº188 um documento remetido a capitania do porto, acerca da proposta do indivíduo que estaria disposto a montar as diferentes peças de luz na barca na província do Pará, cujo nome era Francisco Pinto da Gama, para que o trabalho fosse realizado mais depressa possível, ademais, o ofício mencionava o zelo que a capitania deveria exercer para com aquela embarcação para que evitasse prejuízos aos cofres imperiais¹⁰⁵, entretanto, isto estava além do alcance da própria capitania, é o que veremos a seguir.

Em um ofício destinado ao Inspetor da Tesouraria de Fazenda, ordenava para entregar ao chefe da divisão José Segundino de Gomensoro a quantia de 2:750\$00, restante que estava faltando do valor total de 5:500\$00, pela condução da barca-farol até as águas paraenses. A documentação ressalta que, em caso de falta de crédito para este fim, ficaria por responsabilidade do governo da província e pelo Ministério da Marinha tal orçamento¹⁰⁶. A missão para conduzir a barca-farol até a província paraense contou também com a atuação de 7 praças da marinhagem, o Ministério da Marinha se encarregou de pagar as passagens de volta para o Rio de Janeiro dos mesmos a bordo do vapor Paraná.

Segundo informações coletadas no Jornal do Pará, a barca-farol chegou à capitania no dia 15 de agosto de 1868, conduzida pelo chefe da divisão reformado, a publicação datada de 21 de novembro. O farol flutuante ainda não estava atuando nos baixos de Bragança e continuava na capitania do porto, pois estavam faltando algumas peças como a chapa de vidro do guarda-vento e algumas chaminés dos candeeiros. Tais peças não eram fáceis de se encontrar no mercado. Com isto, foi necessário que o Sr. Ministro da Marinha solicitasse o envio da corte com urgência desses pedidos¹⁰⁷.

É em 23 de outubro de 1868 que um ofício foi enviado ao comandante do 3o distrito naval, dito que já teria sido proferida a ordem para a corveta Paraense rebocar a barca-farol e

¹⁰⁴ Jornal do Pará, Belém, nº152. p.1. 8 de julho de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06. Set.2022.

¹⁰⁵ Jornal do Pará, Belém, nº88. p.1. 20 de agosto de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

¹⁰⁶ Jornal do Pará, Belém, nº194. p.2. 27 de agosto de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

¹⁰⁷ Jornal do Pará, Belém, nº266. p.2. 21 de novembro de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

auxiliar na amarração da mesma entre os baixos de Bragança¹⁰⁸. Após a implementação do farol flutuante no canal de Bragança, os problemas relacionados ao tráfego na costa não foram erradicados, pelo contrário, o fator geográfico “falou mais alto”, a furiosa correnteza do canal e os recifes traiçoeiros de Bragança fizeram com que a barca-farol fosse severamente castigada em seus primeiros meses de atuação, desencadeando uma série de situações importunas para o tráfego ali existente. Era só o começo de uma longa e exaustiva jornada.

Não demorou muito para que as queixas a respeito da sinalização começassem a surgir. Em 23 de julho de 1869, na sessão de ofícios, foi mencionada uma denúncia a respeito da luz do farol flutuante. Foi enviada ao Capitão do Porto a notícia de que o Vapor Tocantins teria encontrado a barca-farol sem iluminação dos baixos de Bragança e que alguma medida deveria ser tomada com urgência¹⁰⁹. As autoridades logo tomaram providências quanto à denúncia, nos ofícios publicados no dia 6 do mês seguinte, mencionou que foram abonados por 8 dias 3 indivíduos que foram enviados para consertar a questão da iluminação da barca, sendo 1 mestre e 3 operários do Arsenal¹¹⁰. Uma ponderação importante era justamente a falta de profissionais capacitados no corpo da armada, acredito que isto tenha aumentado exponencialmente as tentativas vãs de solução destes problemas, pois esses reparos acabavam sendo uma “bomba-relógio” para aquela embarcação.

Para Stevenson, o processo de instalação e o cuidado do aparelho luminoso é primordial para uma boa iluminação, pois deve ser instalado de maneira correta por profissionais competentes no ramo da farologia. É neste momento que esta equipagem alcança cem por cento de sua eficácia para desempenhar as respectivas funções, o autor assinala: “*At the early lights a keeper or his supervisor, if one were appointed, could through carelessness or lack of knowledge in the absence of training mar a light however well designed and well-constructed by keeping it badly, letting it get out of repair or adjusting it incorrectly*”¹¹¹ – ¹¹². Isto realmente foi um grande problema para este setor na segunda metade do dezenove, uma vez que os respectivos trabalhadores aprenderam a operar o aparelho sem as devidas instruções.

¹⁰⁸ Jornal do Pará, Belém, nº271. p.1. 27 de novembro de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

¹⁰⁹ Jornal do Pará, Belém, nº169. p.1. 28 de julho de 1869. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

¹¹⁰ Jornal do Pará, Belém, nº211. p.1. 17 de setembro de 1869. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

¹¹¹ STEVENSON. Op. Cit., p.25.

¹¹² Nossa tradução: Nas primeiras luzes, um guardião ou seu supervisor poderia por descuido ou falta de conhecimento, estragar uma luz, por mais bem projetada e construída que fosse mantendo-a mal, deixando-a fora de reparo ou ajustando-a incorretamente.

Em 23 de novembro de 1869, os suprimentos levados para a barca-farol foram realizados através de outras embarcações. Foi mencionado que a corveta vapor Paraense estava encarregada de transportar os suprimentos e o destacamento¹¹³ do próximo mês, o contingente da barca-farol era trocado mensalmente, todos esses sujeitos serviam à capitania do porto¹¹⁴. Como o posto de faroleiro era dividido por 3 indivíduos, parto do pressuposto de que os mesmos realizavam uma espécie de rodízio para dividir o exaustivo trabalho mensal a bordo. Em 22 de dezembro, foi mencionado em um dos ofícios remetidos ao Inspetor do Arsenal da Marinha que a barca-farol precisava de reparos urgentes, pois a mesma tinha sofrido diversas avarias e precisava voltar quanto antes para exercer a sua função nos baixos de Bragança¹¹⁵. Em pouco mais de um ano atuando na região, o farol flutuante voltava para a oficina do Arsenal para um processo de revitalização. Devemos lembrar: conduzir a barca até o Arsenal e realizar o processo de reparos significava despesas para os cofres imperiais. A seguir, destacaremos um trecho de um ofício destinado ao inspetor da tesouraria da fazenda detalhando tais gastos.

Ao inspetor da tesouraria de fazenda – Remetto á v. s. a inclusa conta em duplicata na importancia de 2:266\$406 réis, proveniente da despeza feita não só com o fretamento do vapor Tapajós, pertencente á companhia de navegação e comercio do Amazonas, mandado em socorro á barca pharol como também com comedorias fornecidas ás praças do brigue de guerra Maranhão e ao pessoal da capitania do porto que seguiram no mesmo vapor áquella comissão, e com fornecimento de uma ancora á dita barca; afim de que v. s. a mande satisfazer pela verba – despesas extraordinarias e eventuais do ministerio da marinha, no corrente exercicio; ficando para isso argumentado, sob minha responsabilidade, o credito d’essa verba com a referida quantia¹¹⁶.

Este ofício demonstra o corrente panorama de gastos para os cofres imperiais na passagem da década de 1869 para 1870, sendo esta a primeira jornada da barca-farol com destino ao estaleiro do Arsenal de Marinha para executar os reparos necessários. Com isto, enquanto a barca estava em reparos, o “Hyate Riachuelo” foi posicionado exercendo a função de 1o farol flutuante substituto. Durante o dia, o mesmo cruzaria nas proximidades do baixo e, à noite, ficaria ancorado com um lampião que pudesse ser visto pelos navios que desejassem acessar o porto da cidade de Belém¹¹⁷. Enquanto o Hyate Riachuelo ocupava os baixos de Bragança, a legítima barca-farol seguia em reparos, foi trocada a sua âncora por uma mais leve

¹¹³ Destacamento este que era trocado mensalmente pela Capitania do Porto.

¹¹⁴ Jornal do Pará, Belém, nº275. p.1. 02 de dezembro de 1869. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

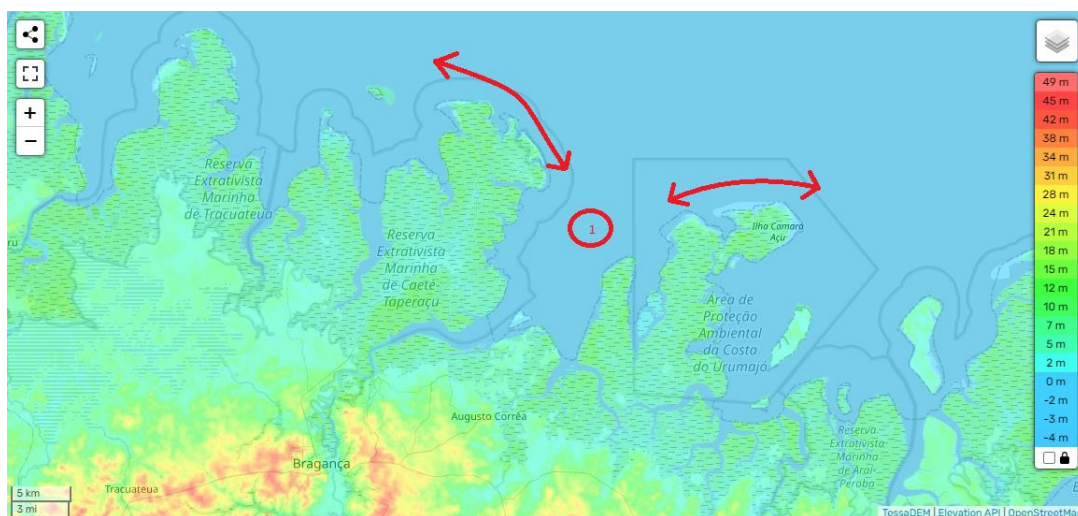
¹¹⁵ Jornal do Pará, Belém, nº294. p.1. 9 de janeiro de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

¹¹⁶ Jornal do Pará, Belém, nº06. P.1.28 de dezembro de 1869. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17. Set.2022.

¹¹⁷ Jornal do Pará, Belém, nº02. P.2. 4 de janeiro de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06. Set.2022.

e foi guarnecida com trinta braças de amarra¹¹⁸. Na figura a seguir, o ponto 1 indica onde o Hyate Riachuelo ficou ancorado à noite, realizando o trabalho de iluminação:

Figura 10: Iluminação interina realizada pelo Hyate Riachuelo 1870



Fonte: topographic-map.com

No dia 18 de fevereiro de 1870, a barca-farol foi novamente ancorada entre os baixos de Bragança, a informação está presente no ofício emitido em 23 de fevereiro do referido ano¹¹⁹. Em um dos ofícios enviados à Tesouraria da Fazenda, mencionou a seguinte cobrança: “a v. s. a inclusa conta de Teixeira Elchegoyen & Fox, na importância de RS 756\$860 relativa ao concerto feito na barca Pharol, a fim de que mande pagar”¹²⁰. Com isto, mais uma dívida relacionada à ida da barca-farol ao Arsenal de Marinha era exposta, demonstrando a complexidade de agentes envolvidos na manutenção do farol flutuante, assim como as despesas para liquidar estas causas. Além desses desembolsos para os cofres imperiais nesta complexa ida da embarcação ao Arsenal, outras contas foram surgindo no panorama flutuante nos baixos de Bragança.

Além da manutenção da embarcação em si, a iluminação da mesma também necessitava de reparos regularmente, assim como os demais faróis da Província. Em 20 de agosto de 1870, uma das documentações tinha como destino o engenheiro fiscal da estrada de ferro paraense e aos empresários da mesma estrada. A portaria mencionava não haver as 46 chapas de vidro com as dimensões exigidas pela capitania no mercado da cidade de Belém. Esses produtos tinham como destino o farol da barca que estava carecendo em seu objeto

¹¹⁸ Jornal do Pará, Belém, nº38. P.2. 17 de fevereiro de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06. Set.2022.

¹¹⁹ Jornal do Pará, Belém, nº47. P.1. 27 de fevereiro de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19. Set.2022.

¹²⁰ Jornal do Pará, Belém, nº54. P.2. 9 de março de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19. Set.2022.

luminoso. A documentação finaliza afirmando que tal encomenda pode ser realizada pela casa comercial de Geraldo Antonio Alves & Filho, nos termos do § 1o ao art.1o do regulamento de 20 de fevereiro de 1858¹²¹.

O principal motivo para a ida da barca-farol ao arsenal da Marinha foi a severa danificação em seu sistema de amarração. Apesar de passar por um complexo processo de manutenção envolvendo diversos agentes, a embarcação ainda necessitava de algumas peças que não havia na capital. Em um dos ofícios de 31 de setembro de 1870, foi noticiado ao Capitão do Porto que havia chegado no vapor *Cruzeiro do Sul* os objetos que estavam faltando para a amarração do farol flutuante¹²².

Após alguns meses executando o árduo ofício de iluminar o canal de Bragança, o farol flutuante apresentava problemas consideráveis para o bem-estar do tráfego. As autoridades já vislumbravam a situação da iluminação nos baixos como delicada. Na sessão “ofícios do secretário” relativa ao dia 1o de dezembro de 1871, foi comunicado ao Capitão do Porto a situação em que a barca-farol novamente se encontrava com sérios problemas. A documentação relatou a necessidade da substituição da embarcação, pois a mesma precisava de novos reparos¹²³. A situação estava se agravando conforme os dias seguiam avançando, a seguir temos um ofício retirado da “PARTE OFICIAL” referente ao dia 28 de janeiro de 1872, no expediente do Ministério da Marinha:

A presidencia do Pará ordenando por não existir na armada navio algum de construcção propria á succeder provisoriamente no canal de Bragança a barca-pharol, a qual tem de ser d’alí retirada para fabricar, que dê as necessárias providencias á fim de ser a mesma barca quanto antes reparada no arsenal de marinha, fazendo-se previamente os precisos annuncios para que os navegantes tenham d’isto conhecimento em tempo¹²⁴.

A documentação expõe uma situação delicada a qual as autoridades navais enfrentavam no ano de 1872, a barca-farol necessitava ir novamente ao Arsenal de Marinha para os fins necessários e o cenário da época não era nada favorável, pois estava em falta uma embarcação com tais competências para exercer este fardo, ou seja, o *know-how*¹²⁵ necessário para a substituição do farol flutuante. A situação demonstrava a necessidade irremediável da

¹²¹ Jornal do Pará, Belém, nº210, p.1. 22 de setembro de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19. Set.2022.

¹²² Jornal do Pará, Belém, nº212. p.1. 24 de setembro de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19. Set.2022.

¹²³ Jornal do Pará, Belém, nº9. p.2. 12 de janeiro de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19. Set.2022.

¹²⁴ Jornal do Pará, Belém, nº51. p.2. 5 de março de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19. Set.2022.

¹²⁵ Conhecimento processual ou saber-fazer (em inglês: *know-how*; em francês: *savoir-faire*) são termos utilizados para descrever o conhecimento prático sobre como fazer alguma coisa. O termo em inglês *know-how* foi criado em 1838.

ida da barca ao Arsenal de Marinha, caso isto se concretizasse, seria a segunda vez em que o farol flutuante deixaria seu posto para que fosse possível sua manutenção.

Na mesma edição do Jornal do Pará, na coluna “edita”, eram publicadas as ordens da secretaria do governo com o título: “conserto da barca-pharol no canal de Bragança”. O então Capitão do Porto Antonio Felix Corrêa de Mello emitiu um comunicado aos navegantes, na documentação foi exposto que, no dia 11 de janeiro de 1871, expediu que a barca-farol fosse o quanto antes encaminhada ao Arsenal de Marinha para fins de restauração. O seguinte comunicado continuou a ser publicado diariamente pelas próximas 14 edições do Jornal do Pará¹²⁶. Sem dúvidas, “as cabeças da hidra” seguiam multiplicando-se para as autoridades imperiais, uma iluminação deficiente significava um comércio medíocre e lacunas na segurança da costa imperial. As autoridades visavam a exportação de produtos como castanha, cacau e borracha que seguiam engrenando no comércio local e manter a costa norte-atlântica iluminada era essencial para os cofres imperiais.

No dia 22 de março daquele ano, eram publicadas questões a respeito do farol flutuante. Foi comunicado ao Comandante do 3º Distrito Naval que estava pronta no Arsenal a boia, a qual foi colocada no cabeço N. E. do baixo de Bragança, a seguinte sinalização havia se perdido e seria reposicionada naquela ocasião. A embarcação designada para tal serviço foi a corveta Majé, a qual também ficou encarregada de transportar a reboque a barca-farol até o Arsenal após executar a tarefa de instalar a boia na região de Bragança¹²⁷.

Na “PARTE OFICIAL” do Jornal do Pará, a edição de nº80 ficou marcada com o relatório que o Exmo Sr. Conego Manoel José de Siqueira Mendes passou a administração da província paraense ao Exmo Sr. Dr. Joaquim Pires Machado Portela, o ato solene ocorreu no dia 7 de janeiro de 1871. Logo em seguida, após a sessão “enfermaria militar”, o assunto em destaque intitulava-se “Barca Pharol”, onde fortes palavras foram dirigidas ao ofício do farol flutuante de Bragança, destaca-se a seguir:

Este navio reconhecidamente não tem proporções para tal mister; poderia servir em outro lugar, dentro do rio; mas não onde se acha. Por tal motivo tem tido algumas avarias, perdido alguns ferros e os vidros quebrados são em grande numero. Ultimamente a capitania do porto, expondo em officio que está archivado na secretaria, o estado d’ella, requisitou que seja substituida poroutra na posição que se acha, ou que se anuncie sua retirada para receber os concertos de que necessita, levei esta requisição ao governo imperial para resolver o que julgar melhor¹²⁸.

¹²⁶ Jornal do Pará, Belém, nº51. p.3. 5 de março de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022

¹²⁷ Jornal do Pará, Belém, nº65. p.3. 22 de março de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

¹²⁸ Jornal do Pará, Belém, nº80. p.1. 13 de abril de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

A partir da análise do documento de requisição, é possível a plena concepção de que a implementação de uma barca-farol nos baixos de Bragança não foi devidamente planejada pelas autoridades navais. No trecho destacado acima, ainda é cogitada a implantação da mesma em algum rio da província, pois a embarcação não tinha estrutura para atuar entre os baixos frente ao furioso Atlântico. Após isto, o caso foi levado do governo provincial para o imperial na tentativa de que novas medidas fossem adotadas a respeito. De acordo com o edital publicado pelo Jornal do Pará, foi levado a público para os navegantes, em nome do vice-presidente da província, a notícia de que a barca-farol já estava em seu local de ofício.

Desde o dia 10 de maio de 1871, a barca-farol encontrava-se novamente nos baixos de Bragança sobre uma profundidade de 14 braças (25.6032m), ademais: “demorando-lhe a ponta de Curuçá por 43o S.E. e a da Tijoca por 18° S.E., rumos verdadeiros – lat. – O° – 25’- 36’’ – S – long. 47° – 55’ – 1’’ – O. G. W.; conforme participou a capitania do porto [...]”¹²⁹. Apesar de a iluminação dos baixos de Bragança ter criado um genuíno bicho de 7 cabeças para os indivíduos envolvidos naquele ofício, outras questões também relacionadas à região costeira da província raiavam em meio às notícias.

Seja de forma direta ou indireta, esses problemas estavam associados a questões de segurança da costa. Em 20 de julho de 1871, foi salientado o caso a respeito do iate Victória, a embarcação encontrava-se perdida, pressupõe-se que a mesma tenha perdido sua amarração sem tripulação dentro. A embarcação tinha como ofício levar suprimentos para a barca-farol quando necessário e ficar à disposição da prática da barra. Foi então informado ao capitão do porto para ceder um *cuter* para realizar esta tarefa de forma temporária¹³⁰.

No ano seguinte, a situação em relação à barca-farol não ganhou novos contornos. Em 21 de setembro de 1872, o secretário da Capitania do Porto Anolino Tavares de Macedo emitiu um edital a respeito da embarcação. A documentação informava aos navegantes que o farol flutuante seria novamente encaminhado ao Arsenal para um processo de reforma. A data prevista para a ida da barca estava marcada para o dia 23 de novembro daquele ano¹³¹. O enunciado foi publicado diariamente nas seguintes edições do periódico com o intuito de propagar a notícia em grande escala em meio aos homens que tinham o mar como seu ambiente de trabalho.

¹²⁹ Jornal do Pará, Belém, nº108. p.2. 16 de maio de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 20.Set.2022.

¹³⁰ Jornal do Pará, Belém, nº169. p.1. 1 de agosto de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

¹³¹ Jornal do Pará, Belém, nº214. p.2. 22 de setembro de 1872. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

Entretanto, a saída da barca-farol de seu local de trabalho significava perigo à navegação daquele perímetro, tendo em vista que substituí-la poderia colocar as demais embarcações em uma situação delicada, incluindo a substituta. Em um dos ofícios do E.D.G de 12 de setembro de 1872, foram ressaltadas ao capitão do porto as palavras do comandante do 3º distrito naval, onde dizia que novamente nenhuma embarcação daquela divisão seria capaz de substituir o farol flutuante naquela ocasião, assim aumentando a tensão que já se fazia presente naqueles indivíduos¹³².

Em uma situação crítica, fatores climáticos cooperaram para que o estado referente à barca se agravasse mais. As chuvas constantes potencializam as correntezas e os ventos na região. Foi então que, em alguns dias depois, em um ofício assinado pelo Secretário do Governo Sr. Dr. Antônio dos Passos Miranda ao Capitão do Porto que no dia 21 do mês de outubro a barca-farol havia perdido novamente sua âncora em uma forte enchente, os mesmos se mobilizaram da maneira que foi possível para tentar sanar o problema até a ida da embarcação ao Arsenal¹³³. Parto da premissa de que esse conjunto de fatores colaborou para uma grande evasão dos trabalhadores na barca-farol.

Com a ida eminente da barca novamente ao Arsenal, as autoridades navais da província paraense resolveram fretar uma embarcação para substituir temporariamente o farol flutuante nos baixos de Bragança, tratava-se de um brigue¹³⁴. Entretanto, outros periódicos criticavam toda essa situação pela qual as autoridades estavam passando. O jornal Liberal do Pará era um órgão declaradamente de oposição em relação ao Jornal do Pará em meados do século XIX, o mesmo fez questão de opinar a respeito do quadro referente a barca-farol, isto fica evidente ao analisarmos a edição de Nº263 do Jornal do Pará em 1872, na coluna gazetilha, o periódico publicou uma matéria com o seguinte título “Ao Liberal” e não mediu esforços para responder à oposição.

A questão era referente ao frete do brigue Liberia, a embarcação estava cotada para assumir o posto de farol flutuante por determinado período. Como uma forma de validar aquilo que era publicado, o Jornal do Pará anexou em sua publicação o ofício do capitão do porto. A seguir destaca-se tal ofício de Nº 427 de 16 de novembro de 1872 – Capitania do Porto do Pará:

Illm. exm. sr. – Servindo-se v. exc. ordenar-me em officio de hoje que eu informe com urgencia sobre o objecto de que trata o artigo publicado no numero do *Liberal*

¹³² Jornal do Pará, Belém, nº226. p.1. 6 de outubro de 1872. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

¹³³ Jornal do Pará, Belém, nº233. p.1. 15 de outubro de 1872. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

¹³⁴ Um brigue é um tipo de embarcação à vela com dois mastros com velas quadradas transversais, tendo em média seis a dez canhões. Eram classificados, segundo as suas características militares, em "brigues do tipo fragata" os maiores, e "do tipo corveta" os menores.

do Pará também de hoje sob a epigraphe *Grande patota*, tenho a dizer em execução a essa ordem, que havendo necessidade de ser retirada a barca-pharol da localidade em que se acha, a fim de se lhe fazerem os reparos de que necessita, fui autorizado pelo antecessor de v. exc. em officio de 14 de setembro, a fretar um dos navios, que n'este porto achão-se servindo de deposito, afim de substituir a dita barca. Para tal fretamento chamei concurrentes pela imprensa e no dia aprasado para abertura das propostas, foram-me apresentada trez: de Augusto Michel Andreossy, Singlehurst Brocklehurst & C^a e Fernando Augusto da Silva & C^a, não obstante julgar a de Andreossy a mais vantajosa, com tudo vacillei em sua aceitação por conter, como as outras, condições que me parecerão onerosas ao estado, remeti as referidas propostas por copia ao antecessor de v. exc., com meu officio de n. 400 de 20 de setembro, affim de deliberar a respeito. Finalmente, em officio de 24 do mez findos s. exc. se sérvio declarar-me que eu ficava autorizado a effectuar com o proprietário do brigue *Liberia* o fretamento que propôs do mesmo navio, visto ser a proposta d'elle a mais vantajosa ao estado, e haverem os peritos do arsenal de marinha em 10 do corrente julgado o dito brigue apropriado para tal fim, depois que fosse procedido o calafeto preciso no interior e exterior. – Deos guarde a v. exc. – Illm. e exc. sr. Barão de Santarem, 2º vice-presidente da província – Antonio Ernesto Lassance e Cunha, capitão do porto¹³⁵.

Em 29 de novembro, foi informado por officio ao Capitão do Porto que, às 2 horas da manhã, estava ancorada em frente ao Arsenal de Marinha a barca-farol para receber os consertos necessários. Também foi dito que o brigue *Liberia* já estava posicionado no canal de Bragança¹³⁶. Estava previsto para *Liberia* iluminar os baixos de Bragança até o dia 25 de dezembro de 1877, pois era neste natal que a barca-farol deixaria o Arsenal com destino ao canal de Bragança¹³⁷. Entretanto, foi no dia 28 que foi emitido um officio ao agente da companhia de navegação do Maranhão comunicando a prontidão a respeito dos consertos da barca¹³⁸.

A barca-farol recebeu da corte 4 amarras de ferro e teve a supervisão da mestrança do Arsenal de Marinha. A embarcação já possuía um certo histórico a respeito de percas de amarras. Após seu retorno aos baixos de Bragança, nem os mais pessimistas esperavam pelo que veio ocorrer. Em um officio emitido em 4 de fevereiro de 1873, foi comunicado ao Capitão do Porto que na noite de 31 de janeiro a barca sofreu um abalroamento¹³⁹ com o vapor *Cruseiro do Sul*, resultando em diversas avarias que precisavam ser avaliadas para se exigir uma

¹³⁵ Jornal do Pará, Belém, nº263. p.1-2. 20 de novembro de 1872. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Set.2022.

¹³⁶ Jornal do Pará, Belém, nº293. p.1. 27 de novembro de 1872. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Set.2022.

¹³⁷ Jornal do Pará, Belém, nº16. p.1. 21 de janeiro de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Set.2022.

¹³⁸ Jornal do Pará, Belém, nº26. p.2. 1 de fevereiro de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Set.2022.

¹³⁹ O termo utilizado no meio náutico significa choque ou colisão de embarcação contra um obstáculo (outra embarcação, cais, boia etc.).

competente indenização¹⁴⁰. Entretanto, não foram encontrados relatos sobre uma possível ida ao Arsenal após este incidente.

Podemos afirmar que, desde sua implantação, a barca-farol de Bragança foi severamente castigada pela força do mar. No ano seguinte, em 28 de julho de 1874, era informado ao Capitão do Porto que a barca-farol havia se soltado novamente e precisava ser reconduzida ao seu local de função. A informação foi remetida pelos práticos da barra¹⁴¹. Essa rotina era cansativa para as autoridades da Província e para a tripulação do farol flutuante.

Ainda em 1874, a barca-farol ficou um tempo com a iluminação deficiente, o que era um problema e tanto para o tráfego da região. Na coluna intitulada “capitania do porto”, o Jornal do Pará publicou a nota emitida pelo capitão do porto Antonio Ernesto Lassance Cunha referente ao dia 14 de agosto. Era levada a público a realização de ajustes na dita barca em relação à sua sinalização. A documentação publicada anunciava, em nome da repartição, que desde o dia 13 daquele mês, os refletores da barca estavam funcionando. O aparelho apresentava desde então luz fixa, sendo composto de 8 lâmpadas com refletores dispostos em círculo¹⁴².

A questão de uma luz fixa em um farol é bastante criticada pelos navegantes, pois uma iluminação sem um sistema giratório na segunda metade do dezenove remetia a uma precariedade voraz, ainda mais levando em consideração a importante via na costa norte-atlântica. De acordo com Stevenson: *“Identification of a sea-light from its neighbours is one of the problems constantly facing navigators: before 1781 all coastal lighthouses throughout the world showed fixed lights so mistakes of identification were frequent and wrecks resulted”*¹⁴³ –¹⁴⁴. Ademais, vale destacar que o aparelho original de iluminação da barca era relativamente adequado para aquele período, entretanto, inúmeras avarias na embarcação comprometeram o mastro responsável por comportar o aparelho, assim, impossibilitando sua mecânica e sua eficiência de iluminação. Não demorou muito para que as autoridades comesçassem a cogitar a substituição do farol flutuante por outro tipo de sinalização.

O século XIX foi marcante para o Brasil no que diz respeito à sinalização, faróis e faroletes foram construídos paulatinamente nos rios e na costa do império. No dia 11 de

¹⁴⁰ Jornal do Pará, Belém, nº55. p.1. 9 de março de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Set.2022.

¹⁴¹ Jornal do Pará, Belém, nº170. p.2. 31 de julho de 1874. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

¹⁴² Jornal do Pará, Belém, nº187. p.2. 21 de agosto de 1874. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

¹⁴³ STEVENSON. Op. Cit., p.24.

¹⁴⁴ Nossa tradução: A identificação de uma luz marítima de seus vizinhos é um dos problemas constantemente enfrentados pelos navegadores: antes de 1781, todos os faróis costeiros em todo o mundo apresentavam luzes fixas, de modo que erros de identificação eram frequentes e os destroços resultavam.

fevereiro de 1874, o Jornal do Pará publicou em sua parte oficial um relatório redigido por uma comissão enviada ao Grão-Pará pelo Ministério da Marinha para analisar as condições da iluminação marítima e fluvial. Entre os assuntos, destaca-se a coluna “iluminação do porto e do Rio Amazonas”.

Entre estas sinalizações mencionadas na documentação encontrava-se a barca-farol. A documentação criticava duramente o ofício ali imposto pela embarcação, pois já havia um tempo que seu serviço não vinha agradando aos navegantes. A fonte descreveu o farol flutuante como pequeno para tal serviço de iluminar os baixos de Bragança. Ademais, a fonte afirmou uma posição referente à comissão que fora avaliar o farol flutuante, afirmando que o melhor a se fazer seria a substituição da mesma por um farol de 2ª ordem com um alcance de 15 milhas, colocando-o sobre esteios de ferro no baixo da Tijoca ou de Bragança¹⁴⁵.

Naquele mesmo ano, a Capitania do Porto, por meio do Jornal do Pará, publicou que seria necessário recolher o aparelho do farol flutuante dos baixos de Bragança, pois o mesmo necessitava de ajustes. Enquanto isto, a barca ficou nos baixos realizando a iluminação de forma provisória, apenas com uma lanterna¹⁴⁶. No ano seguinte, foi inevitável a condução da barca ao Arsenal para novamente ser provida de reparos:

CAPITANIA DO PORTO: Para conhecimento dos navegantes se faz publico que o pharol da barca estacionada no canal de Bragança vai ser substituído por um lampeão, em quanto se procede ao concerto de que carece a lanterna do mesmo pharol. Capitania do Porto do Pará, 6 de outubro de 1875. Capitão do Porto – Antonio Ernesto Lassane Cunha¹⁴⁷.

O aviso aos navegantes emitido pelo Capitão do Porto no dia 6 de outubro daquele ano perdurou em algumas edições do Jornal do Pará, uma forma de tentar informar o máximo de indivíduos que fosse possível. Foi assim nas edições: Nº230 – 1875, Nº233 – 1875, Nº245 – 1875. Na virada do ano, a publicação da Capitania foi reformulada e afirmava que seria necessária a contratação de um navio para substituir o farol flutuante em mais uma de suas idas ao Arsenal de Marinha. Esta nova configuração seria uma tentativa de conseguir o contrato com alguma embarcação privada da Província¹⁴⁸.

Novamente, o aviso foi mantido em diversas edições do periódico, indo desde sua primeira edição daquele ano: Nº1 – 1876 [...], até a edição de Nº23 – 1876. A Capitania estava

¹⁴⁵ Jornal do Pará, Belém, nº33. p.2. 11 de fevereiro de 1874. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

¹⁴⁶ Jornal do Pará, Belém, nº1347. p.2. 17 de junho de 1874. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

¹⁴⁷ Jornal do Pará, Belém, nº229. p.3. 8 de outubro de 1875. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁴⁸ Jornal do Pará, Belém, nº1. p.3. 1 de janeiro de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

em uma incessante busca por um navio que fosse capaz de substituir novamente o farol flutuante, é então que na edição de N°24 em um dos ofícios enviados ao Capitão do Porto em 22 de janeiro de 1876, afirmou a falta absoluta de navios com as devidas condições de substituir a dita barca enquanto a mesma estiver sofrendo os concertos¹⁴⁹. Após esta afirmação, as buscas por uma embarcação continuaram até a edição de N°37 do dia 16 de fevereiro.

No dia 4 de julho de 1876, em um dos ofícios enviados ao Capitão de Mar-e-Guerra e do Porto, foi comunicado o êxito na contratação de um navio para exercer de forma temporária a função de farol flutuante no canal de Bragança¹⁵⁰. A embarcação contratada para servir de forma temporária à substituição da barca no segundo semestre de 1876, foi o brigue aprendiz de marinheiro. Enquanto a barca-farol encontrava-se em manutenção, o navio substituto operava o trabalho no canal de Bragança, entretanto, o seu aparelho luminoso limitava-se a um lampião que não tinha a eficiência de um farolete de 6ª ordem.

Essa tentativa provisória de tentar obstruir as carências da iluminação de forma ineficaz logo chamaria a atenção das embarcações que trafegavam naquela área, foi o que ocorreu alguns meses após. Em uma madrugada nublada, o relógio marcava às 3hr em 25 de setembro, comandante do Vapor Pará da Companhia de Navegação Brasileira, ao passar pela região, notou a iluminação deficiente no canal de Bragança, fazendo com que o mesmo enviasse um ofício ao Capitão do Porto relatando a questão. Em resposta, o Capitão do Porto Ernesto Cunha mencionou que estava fazendo tudo que era possível para que a iluminação continuasse efetiva no local, o antigo lampião disposto na embarcação era o que estava ao seu alcance no momento¹⁵¹.

Em 4 de dezembro de 1876, foi informado em um dos ofícios emitidos pelo Capitão de Fragata e Inspetor do Arsenal de Marinha que, do dia 5 em diante, a barca-farol poderia novamente seguir para os baixos de Bragança, ademais, pediu para que o Capitão do Porto ordenasse isto o quanto antes¹⁵². O Capitão do Porto, em 7 de dezembro de 1876, contratou com Nask, Ferreira & C.^a o reboque da barca-farol até o canal de Bragança e também do Brigue Aprendiz de Marinheiro até o porto da capital. O valor acertado foi de um conto de réis¹⁵³. Foi

¹⁴⁹ Jornal do Pará, Belém, n°24. p.1. 30 de janeiro de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵⁰ Jornal do Pará, Belém, n°150. p.2. 7 de julho de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵¹ Jornal do Pará, Belém, n°219. p.3. 29 de setembro de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵² Jornal do Pará, Belém, n°277. p.1. 8 de dezembro de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵³ Jornal do Pará, Belém, n°280. p.1. 13 de dezembro de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

levado ao público que, desde o dia 9, estava ancorada no canal de Bragança a barca-farol funcionando com seu aparelho de luz próprio composto de oito lâmpadas¹⁵⁴.

No ano seguinte, as precauções voltadas à barca-farol seguiam acesas, podemos perceber em um dos ofícios emitidos no dia 17 de setembro de 1877. Na ocasião, foi comunicado ao Capitão do Porto que tinham solicitado ao Ministério de Marinha a aquisição de 4 ancoras com peso de 9 a 10 quintaes para o farol flutuante de Bragança¹⁵⁵. Em meio a estas precauções, uma nova viagem da barca-farol ao Arsenal de Marinha foi concedida, em 13 de novembro daquele ano. Foram tomadas as providências para que a corveta Paraense rebocasse o brigue barca Aprendiz de Marinheiro para substituir novamente a barca-farol nos baixos de Bragança. A corveta, ao chegar nos baixos, rebocaria o farol flutuante até o porto da capital. Desta vez, também foi mandada para o local a Canhoneira Pedro Affonso, para pairar nas imediações com o intuito de auxiliar possíveis emergências¹⁵⁶.

Novamente, a iluminação nos baixos de Bragança encontrava-se sendo realizada de forma provisória, por uma embarcação construída para outros fins, dotada de um lampião de luz branca que não se comparava a um farol de 6ª ordem. Esta substituição realizada no segundo semestre de 1877 ocorreu no dia 20 de novembro, pois neste dia aferiu no porto da capital a barca-farol e no canal de Bragança a barca Aprendiz de Marinheiro¹⁵⁷. A tal substituição terminou no dia 15 de dezembro, pois foi avisado aos navegantes pela Capitania do Porto que a barca foi fundeada novamente nos baixos de Bragança na data mencionada¹⁵⁸.

A jornada do farol flutuante em iluminar os baixos de Bragança seguia tumultuada e com diversas limitações. Assim como Héracles, em certo momento, encontrava-se exausto em árdua batalha contra a terrível Hidra de Lerna, os sujeitos envolvidos no trabalho de iluminar o canal de Bragança achavam-se esgotados. O casco da barca começou a apresentar problemas, no começo do ano de 1878 foi emitido um ofício ao Inspetor da Tesouraria informando que não havia no porto da cidade de Belém navio algum com a capacidade para levar a comissão encarregada de examinar o estado da barca, então estava sendo solicitado ao inspetor alfandegário para expedir ordens objetivando ser posto à disposição do serviço o iate a vapor

¹⁵⁴ Jornal do Pará, Belém, nº289. p.3. 17 de dezembro de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵⁵ Jornal do Pará, Belém, nº219. p.1. 27 de setembro de 1877. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵⁶ Jornal do Pará, Belém, nº260. p.2. 15 de novembro de 1877. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵⁷ Jornal do Pará, Belém, nº267. p.2. 23 de novembro de 1877. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁵⁸ Jornal do Pará, Belém, nº14. p.2. 17 de janeiro de 1878. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

Souza Franco, pois era um caso grave tendo em vista que o casco da barca estava fazendo 7 polegadas de água em 24hr. As despesas relacionadas ao combustível do vapor ficaram por conta do Ministério da Marinha¹⁵⁹.

Ainda em 1878, foram publicados na sessão “Arsenal de Marinha” diversos assuntos, entre estes estava o “Pharol fluctuante do canal de Bragança”. A documentação começa abordando a questão ocorrida no casco da embarcação em novembro do ano anterior. Mesmo recebendo uma comissão enviada pelo Arsenal para a análise, foi concluído que seria melhor a barca ser levada mais uma vez ao Arsenal para resolver a questão em seu casco. Novamente, a embarcação escolhida para servir em seu local em Bragança foi o brigue Aprendiz de Marinheiro. Ademais, é mencionado que o farol da embarcação estava sendo alimentado por óleo de “colza” desde julho do ano anterior. Naquela ocasião, o pessoal da barca era composto por 1 patrão, 12 remadores que eram destacados para ali mensalmente, incluía-se também um mestre e 3 faroleiros¹⁶⁰.

Em 1879, a barca deveria ser substituída novamente pelo Brigue Aprendiz de Marinheiro de acordo com os despachos. Em sua respectiva parte oficial, relatou sobre a inevitável ida do Brigue em mais uma missão de substituir a dita barca¹⁶¹, mas por motivos mecânicos outra embarcação foi solicitada. Havia um obstáculo referente aos cortes de gastos, ao invés de contratar a embarcação que estava a dispor para o reboque até o canal de Bragança, sendo esta a Corveta de Guerra Paraense, resolvem fretar um navio particular, afirmando ser uma tentativa de economizar gastos¹⁶². Em meio a todos esses entraves financeiros, a barca-farol acabou não sendo rebocada ao Arsenal de Marinha, foi obrigada a continuar executando seu serviço diante daquela realidade.

Foi então que o Jornal Liberal do Pará publicou em uma de suas edições na sessão “noticiário” que a barca-farol tinha desaparecido de seu ancoradouro desde o dia 17 (sexta-feira) de janeiro de 1879. A notícia foi relatada pelo prático Numa, na ocasião Numa pilotava para o porto da capital a barca sueca Cecília. De acordo com a notícia do periódico, a barca tinha a bordo 19 pessoas de tripulação, um escalor e 4 remos. A seguir um trecho da seguinte notícia: “Um accidente d’esta ordem é por demais gravissimo, por isso o governo da província

¹⁵⁹ Jornal do Pará, Belém, nº50. p.3. 1 de março de 1878. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁶⁰ Jornal do Pará, Belém, nº63. p.1-2. 17 de março de 1878. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

¹⁶¹ O Liberal do Pará, Belém, nº2. p.1. 3 de janeiro de 1879. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Out.2022.

¹⁶² O Liberal do Pará, Belém, nº8. p.1. 11 de janeiro de 1879. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Out.2022.

deu todas as providencias necessarias. Consta-nos tambem que sahirá um dos navios da divisão para fundear no canal. [...] saiu hontem o hiate a vapor Souza Franco”¹⁶³.

O vapor Souza Franco fica pouco tempo realizando o trabalho de substituto, pois foi sucedido pelo Patacho Colombo. O sinistro responsável pelo desaparecimento da barca-farol foi a colisão com o vapor *City of Rio de Janeiro*, após esse incidente que leva a cabo a 1ª barca-farol de Bragança, o Patacho Colombo assume durante 1 mês a repartição de farol flutuante e logo ficou inabilitado por conta da feroz condição geográfica do local. É então que ocorre a chegada, da Canhoneira Lamego, a qual irá suceder o Patacho por um curto período, até o mesmo ser restaurado no Arsenal de Marinha. De acordo com Dantas: “Em verdade, qualquer navio pode ser adaptado ou transformado em barca-farol, desde que nele se instale um mastro auxiliar para sustentar a lanterna e o aparelho de luz. Seu custo, entretanto, é muito maior”¹⁶⁴.

A Canhoneira Lamego exerceu um papel fundamental na história da iluminação do Canal de Bragança, assim como todas as embarcações que também compartilharam este fardo. Porém, a Lamego, além de ter servido como barca-farol enquanto o Patacho Colombo era restaurado, conduziu a missão de levar o engenheiro norte-americano Von Bayer para examinar o local do canal para uma possível obra de construção de um farol fixo, assim como conduziu o mesmo engenheiro para a Ilha das Gaivotas, onde também estavam estudando a possibilidade da construção de um farol.

Figura 11: Canhoneira Lamego

¹⁶³ O Liberal do Pará, Belém, Nº16. p.1. 21 de janeiro de 1879. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 21.Out.2022.

¹⁶⁴ DANTAS, Op. Cit., p.443.



Fonte: Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Algumas características da Lamego são: Possuía um deslocamento de 162t, suas dimensões eram 33.53m de comprimento, 5.62m de boca, 2.56m de pontal e 1.68m de calado. A embarcação foi construída pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Em 1879, atuou como barca-farol no lugar do Patacho Colombo que estava ali de forma interina substituindo a 1ª barca-farol que foi pique em janeiro do mesmo ano. Todas as informações foram retiradas do Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha¹⁶⁵. A seguir, temos um quadro mapeando as embarcações que substituíram a barca-farol desde sua primeira ida ao Arsenal de Marinha até seu trágico naufrágio:

Quadro 5: Embarcações substitutas da barca-farol de Bragança (1870-1879)

EMBARCAÇÃO	ANO	PERÍODO
Hyate Riachuelo	1870	Janeiro / Fevereiro
"não identificada"	1871	Janeiro - Maio
Brigue Liberaia	1872	Novembro / Dezembro
Brigue Aprendiz de Marinheiro	1876	julho - Dezembro
Brigue Aprendiz de Marinheiro	1877	Novembro / Dezembro
Canhoneira Pedro Affonso (Aux.)	1877	Novembro / Dezembro
Vapor Souza Franco	1879	Janeiro

¹⁶⁵ Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Disponível em: www.naval.com.br Acesso em: 06.set.2022

Patacho Colombo	1879	Janeiro - Fevereiro
Canhoneira Lamego	1879	Fevereiro
Patacho Colombo	1879/80	*

Fonte: Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital.

Contando com a barca-farol oriunda da Inglaterra, à qual foi atribuída a missão de iluminar o árduo canal Bragantino, totalizam-se 10 embarcações destinadas a compartilhar o mesmo objetivo. Diferente do mito antigo, onde Héracles dá um fim à terrível Hidra selando-a com uma enorme rocha, o canal de Bragança continuou mostrando suas garras mesmo após o alvorecer republicano. Após a 1ª barca-farol ter imergido completamente nas águas escuras de Bragança, outras embarcações continuaram a exercer este complicado ofício.

O resumo do Relatório da Comissão de Oficiais incumbida, em aviso de 7 de maio de 1875, para averiguar a situação da barca-farol de Bragança, Farol de Salinas e dos faroletes do Amazonas, diz que era necessário realizar os reparos nas respectivas iluminações e a substituição do farol flutuante por um farol de luz dióptrica de 2ª ordem com 20 milhas de alcance. A seguir, demonstraremos um quadro do relatório do Ministério da Marinha referente às iluminações que necessitavam de reparos:

Quadro 6: Iluminações além da barca farol necessitando de reparos no Pará

Nomes	Caráter	Ordem de Natureza Do aparelho	Alcance	Observações
Salinas	Fixo com lampejos	3ª. Dioptrico	17 milhas	Necessita de consertos na base
Forte da Barra	Fixo	6ª ordem	7 milhas	Acha-se em bom estado
Goiabal	Fixo	6ª ordem	7 milhas	Estava em construção uma nova casa para os guardas
Jutahy	Fixo	6ª ordem	7 milhas	idem
Marianno	Fixo	6ª ordem	7 milhas	idem
Capim	Fixo	6ª ordem	7 milhas	Estava em construção

Fonte: Brasil. Relatório Apresentado na Assembleia geral legislativa na Terceira Sessão da Décima Quinta Legislatura.

Este quadro nos apresenta que estavam enfrentando necessidades específicas de reparo e uma em que estava em construção (Capim). O documento afirma a possibilidade de substituição do farol flutuante por um de 2ª ordem com um alcance de 20 milhas, superando até mesmo o farol de Salinas que tinha como aparelho de 3ª ordem com um alcance de

aproximadamente 17 milhas. Com os constantes gastos nos faróis flutuantes, as autoridades do Ministério da Marinha passaram a acreditar que substituindo a iluminação por uma fixa seria mais vantajoso para a segurança e o comércio. De fato, as autoridades não estavam preocupadas com a condição de trabalho naquele local, mas sim na manutenção de gastos e lucros para os cofres públicos.

Após a visita do Diretor Geral da Repartição de Faróis, Capitão-Tenente Cerqueira Lima, à região norte do Império para examinar o local de onde seria colocada a torre do farol que iria substituir a barca farol, foi informado à Secretária de Estado a impossibilidade da implementação do mesmo. Com isso, o Governo Imperial resolveu contratar a mão de obra de um engenheiro norte-americano especializado no ramo de montar faróis, seu nome era Heitor.

Von Bayer, o qual seria encarregado de estudar a área e averiguar as condições, assim diz confirma o parecer do Diretor Geral dos Faróis.

Segundo a documentação, a conclusão obtida através da inspeção feita pelo Diretor de Faróis foi que apenas uma embarcação construída para aquele propósito poderia se manter nos baixos de Bragança para servir de farol. A partir disto, foram organizados pela repartição competente os planos e orçamento para um navio, cuja aquisição já teria sido efetuada pelo Ministro dos Negócios da Marinha para suprir tais necessidades momentâneas. No local destinado estava, de maneira provisória, o navio Colombo exercendo o papel deixado pela barca-farol que foi submersa após a colisão com o paquete *City of Rio de Janeiro*.

O engenheiro Von Bayer estava atuando no mesmo período na colocação do farol da Ilha das Gaivotas, no Pará. O orçamento de todos os trabalhos remetidos ao norte-americano foi orçado em 5:344\$713. Foi ordenado que, após o trabalho na Ilha das Gaivotas, o engenheiro se dirigisse à Província do Maranhão para montar na Ilha de S. João para montar o farol que teria como destino os Baixos de Bragança¹⁶⁶.

O jornal Diário do Maranhão, publicou em 1879 na coluna “Notícias do Pará” a respeito desta missão da qual o norte-americano estava encarregado com o apoio da Armada Imperial brasileira. A sinalização escolhida para ser posicionada nos baixos de Bragança foi um “farol parafuso”, o engenheiro Von Bayer foi contratado juntamente com outro norte-americano, sendo este especialista no ramo de ferreiro, ambos foram levados pela Canhoneira Lamego para a realização do estudo da obra.

¹⁶⁶ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio Apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Dr José Rodrigues de Lima Duarte*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional. 1880, p.44-45. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=barca%20pharol&item_id=2379#?h=barca%20pharol&c=0&m=77&s=0&cv=78&r=0&xywh=-1139%2C-1%2C4197%2C2961 . Acesso em: 29.Abr.2022.

A embarcação chegou ao canal no dia 23 às 6:00 da manhã, a canhoneira ficou fundeada a uma distância de 114 milhas do cotovelo do baixo de Bragança, seguiram ao destino em uma jangada na companhia de 5 praças e um oficial. Devido à condição do mar naquela região, os militares não poderiam demorar, o que dificultou bastante a missão. Após o exame realizado no local, os indivíduos seguiram em direção à Ilha das Gaivotas, onde o engenheiro precisou retornar no dia 24 para concluir seus estudos.

A documentação detalha o que o engenheiro Von Bayer externou em relação à obra nos baixos de Bragança. Segundo o engenheiro, a tarefa de assentamento do farol não seria nada fácil e, com a verba disponibilizada para tal obra, era uma missão quase impossível. Em relação ao farol da Ilha das Gaivotas, o engenheiro estava de acordo com a obra, a mesma já estava com a data marcada para o início. Por fim, o engenheiro enumera os 3 principais problemas para a realização da obra em Bragança, foram estes: 1º) Em virtude da pequena largura doombo do baixo, oferecendo deficiente profundidade; 2º) Os grandes rolos de mar e vagalhões que se formam sempre sobre o baixo; 3º) Por fim, a correnteza das águas em uma direção angular com a do vento e conseqüentemente com a dos vagalhões¹⁶⁷. Ademais, de acordo com os estudos de Dantas em relação ao engenheiro norte-americano:

Sua opinião foi a de total impraticabilidade de se construir um farol no cotovelo do banco do Bragança (aliás, a mesma de Freitas, ex-Diretor de Faróis). Quanto à barca-farol, seria possível uma nos moldes norte-americanas, autopropulsada e rica em ferros e amarras para fundeio, cujos desenhos e especificações (por coincidência) tinha em mãos naquele momento, e capaz de ser construída nos Estados Unidos por cerca de US\$ 40,000.00 ou 80:000\$000 réis. Também o Engenheiro Von Bayer nada disse sobre o farol das Gaivotas, em seu relatório ao Presidente da Província do Pará, que por sua vez, foi anexado pelo CT Cerqueira Lima ao seu próprio ao Ministro da Marinha¹⁶⁸.

Diante disto, podemos ter uma noção mais clara na análise de como se deu a dinâmica de iluminação da costa norte-Atlântica a partir do antigo farol de Salinas e da barca-farol de Bragança. Diante dos problemas abordados no presente capítulo em relação à estrutura de trabalho limitada nas iluminações do Grão-Pará, podemos ter uma breve noção do quão difícil foi para os respectivos trabalhadores exercerem seus ofícios, desde as longas jornadas de trabalho juntamente com as péssimas condições de trabalho frente ao Atlântico.

¹⁶⁷ Diário do Maranhão, São Luís, Nº 1874. p.2. 7 de novembro de 1879. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Set.2022.

¹⁶⁸ DANTAS, Op. Cit., p.443.

Capítulo 2 – SUJEITOS E OS DESAFIOS PRESENTES EM TORNO DOS FARÓIS DE SALINAS E BRAGANÇA

*“O vento é nosso amigo, lá isso é, pensou. E depois acrescentou, às vezes. E o mar largo com os nossos amigos e inimigos. E a cama. A cama é minha amiga. Só a cama. A cama há de ser uma grande coisa. É fácil, agora que foste vencido...”*¹⁶⁹

- Ernest Hemingway

No presente capítulo, abordaremos de maneira objetiva a vida dos sujeitos em torno da política faroleira na Amazônia que se estabeleceu a partir do antigo farol de Salinas e da barca-farol de Bragança na segunda metade do século dezenove, assim como o importante trabalho dos práticos realizado na costa norte-Atlântica. Personagens de um cotidiano verossímil, os quais compartilharam momentos e pontos em comum em relação ao trabalho, estopim que desencadeou certa identificação naquela classe de trabalhadores em suas respectivas jornadas de labuta, cujo dever consolidou-se em torno de uma cultura marítima galgada em murmúrios e fadiga ao longo do século XIX. O fator natureza¹⁷⁰ e o meteorológico, por sua vez, oscilavam no imaginário desses trabalhadores, indo de aliados a inimigos em uma pequena parcela de tempo.

Abordamos a mão de obra dos mesmos, pois é esta força de trabalho que forneceu a manutenção da segurança do comércio costeiro em meados do século XIX, trabalho necessário para os desdobramentos da política faroleira. Dantas, ao comparar o sistema de iluminação com um jogo de xadrez, ressalta a importância do faroleiro nesta peleja, atribuindo a função de peões que se sacrificam em muitas vezes para que um objetivo maior seja almejado¹⁷¹. Assim como o trabalho do faroleiro, a mão de obra do prático também foi essencial neste panorama, pois foi o sacrifício desses homens que auxiliou o tráfego das embarcações que tinham como rota o litoral norte-atlântico.

No que diz respeito ao trabalho, Alexandre Fortes assinala que “o auge da classe como paradigma explicativo situa-se no período entre o final do século XIX e o imediato pós-guerra”¹⁷². De fato, a época ficou marcada por uma crescente de movimentos políticos baseados em organizações de trabalhadores. Entretanto, é importante dizer que esses movimentos políticos trabalhistas gerados na segunda metade do dezenove ocorreram majoritariamente na

¹⁶⁹ HEMINGWAY, Ernest. *The old man and the sea* (O velho e o mar). In. Jorge de Sena (Tradução e Prefácio). In. Lucas de Asilo (Edição de e-book). Edição "Livros do Brasil", 1956.

¹⁷⁰ Também iremos trabalhar esta questão no capítulo 3, o aumento do nível do mar que, com o passar do tempo, levou o antigo farol de Salinas a ruínas.

¹⁷¹ DANTAS, Ney. *A História da Sinalização Náutica Brasileira e Breves Memórias*. Rio de Janeiro: FEMAR. 2000, p.659.

¹⁷² FORTES, Alexandre. O processo histórico de formação da classe trabalhadora: algumas considerações. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 29, no 59, setembro-dezembro. 2016, p. 589.

Europa, onde o processo de industrialização já estava bastante avançado. Mas foi inevitável conduzir esta pesquisa com os sujeitos que trabalhavam ao redor dos faróis e não frisar a luta que os mesmos tinham para garantir as mínimas condições de trabalho naquele panorama.

No Império do Brasil, a economia era monopolizada pela produção de produtos como café, açúcar, borracha, cacau, castanha etc. Gerando bastante lucro na segunda metade do século XIX, e foi através desses lucros que o embrião da industrialização começou a se formar em território brasileiro e se consolidou ao longo do século XX. No entanto, não é objetivo do seguinte capítulo discutir o processo de industrialização no Brasil, mas sim trabalhar a labuta dos trabalhadores em torno do farol de Salinas e de Bragança pós 1850.

Os faroleiros e práticos que atuaram na costa norte-Atlântica, eram trabalhadores assalariados e não integravam o corpo da Marinha, enquadravam-se como civis, porém, ambas as classes ficavam sob as jurisdições militares da Marinha Imperial. O presente capítulo abordará duas classes de trabalhadores: faroleiros e práticos. Ademais, ressaltamos que os faroleiros do farol fixo de Salinas e do farol flutuante dos baixos de Bragança possuíam cotidianos diferentes, pois o dia a dia entre as duas iluminações era totalmente distinto.

Ao realizar o levantamento de dados para a pesquisa, observamos que os trabalhadores em Salinas (faroleiros e práticos), além de compartilhar o mesmo local de trabalho por longos períodos, agiam em coletividade para obter certos benefícios em comum no local de trabalho, em especial os práticos, quando deixavam de conduzir as embarcações em forma de protesto, configurando, assim, um conflito de interesses entre os trabalhadores e as autoridades imperiais. Edward Thompson¹⁷³ assinala que, em um sentido “mais universal”, a luta de classe dá-se através de todas as formas de contestações às diversas expressões de uma ordem social desigual. Através deste capítulo, buscaremos propor a explicação para uma certa “identidade” de classe que se estabeleceu no círculo dos práticos e entre os faroleiros.

José Cavaleiro Rodrigues, ao discutir identidade de classes, afirma que para analisarmos de maneira limpa os sujeitos, devemos situar as análises na observação das práticas de interação que ocorrem no dia a dia e nas representações vulgares dos indivíduos, pois é este “fato que justifica a associação desta perspectiva à investigação daquilo que genericamente é apelidado de ‘identidades de classe’”¹⁷⁴. Ademais, sabemos que a teoria sociológica “clássica” de consciência de classe foi elaborada apenas no século XX, com a escola marxista de ciências

¹⁷³ THOMPSON, E. P. A formação da classe operária inglesa, v. I, A árvore da liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

¹⁷⁴ RODRIGUES, José Cavaleiro. Novas perspectivas sobre as identidades de classe. CICS.NOVA - Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa. N. 23. 2013, p.1-15.

sociais. Entretanto, ao analisar esses trabalhadores, podemos notar uma consciência conjunta que refletia em uma identidade em seus respectivos ambientes de trabalho. Eric J. Hobsbawm, em “Mundos do Trabalho”, ressalta que:

Ficou historicamente comprovado que é difícil contestar e impedir a consciência de classe, já que ela surge natural e logicamente da condição proletária, pelo menos na forma elementar de “consciência sindical”, isto é, o reconhecimento de que os trabalhadores como tais precisam organizar-se coletivamente contra os empregadores, a fim de defender e melhorar suas condições como operários assalariados¹⁷⁵.

Essa identificação entre os trabalhadores na segunda metade do século XIX fomentou a organização em prol de um bem-estar em seus respectivos ambientes de trabalho. Os práticos conseguiram firmar a criação da Associação da Praticagem da Barra do Pará nas primeiras décadas do século XX: “na qual se constituem em personalidade jurídica uma e exclusiva Corporação, de acordo com o art. Do Regulamento baixado com o decreto federal n. 6.846, de 6 de fevereiro de 1908”¹⁷⁶. Consolidando um avanço e a garantia de direitos para a classe trabalhadora, privilégios que começaram a ser reivindicados ainda no século dezenove.

No que diz respeito aos faroleiros, a situação desta classe caminhou por um viés diferente, de acordo com o relatório do Ministério da Marinha de 1869, que relatou que as iluminações na costa imperial estavam com dificuldades em suas respectivas administrações e encontravam-se defasadas. Logo, a ideia de criação de uma Repartição de Faróis foi colocada em pauta nas discussões do governo, o que se concretizou anos mais tarde (1876). Após a criação da Repartição, uma série de cobranças passou a ser imposta, uma delas foi a necessidade de faroleiros letrados nas estações farológicas, uma vez que na segunda metade do século XIX esses trabalhadores eram homens humildes e analfabetos que necessitavam aprender a manusear os faróis de maneira rápida e eficaz.

Traçar uma narrativa onde o sujeito em questão não era letrado é um desafio para qualquer pesquisador, entretanto, o olhar aguçado e o poder de percepção são peças-chave para o abnegado historiador. Assim como um médico analisa os sinais da patologia que o corpo apresenta para um diagnóstico mais eficaz, como, por exemplo, as dores no corpo, febre, hematomas ou inchaços, buscaremos encontrar minúcias encontradas nas documentações para elucidar as questões com as quais estamos trabalhando na pesquisa¹⁷⁷. Para que assim a

¹⁷⁵ HOBBSAWM, Eric J. MUNDO DO TRABALHO: Novos Estudos sobre História Operária. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1988, p.88.

¹⁷⁶ Acervo Digital do Centro de Memória da Amazônia – Estatutos. Disponível em: <https://www.cma.ufpa.br/Estatutos%20novo.pdf>. Acesso em: 01.Jan.2023.

¹⁷⁷ GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Companhia das letras, 2016, p.143-179.

narrativa tenha uma estrutura sólida, “vista de baixo”, sem aquele esdrúxulo padrão elitista. Em relação à perspectiva, Jim Sharpe ressalta:

Durante as últimas décadas, vários historiadores, trabalhando em uma ampla variedade de período, países e tipos de história, conscientizaram-se do potencial para explorar novas perspectivas do passado, proporcionado por fontes como a correspondência do soldado Wheeler com sua esposa, e sentiram-se atraídos pela ideia de explorar a história do ponto de vista do soldado raso, e não do grande comandante¹⁷⁸.

Partindo disto, buscaremos construir uma narrativa com uma compreensão baseada na visão destes sujeitos presentes em um cotidiano “comum” em torno dos faróis de Salinas e Bragança. Além disto, escrever sobre uma política faroleira sem sublinhar a labuta e os murmúrios dos trabalhadores seria como tentar edificar um farol de cima para baixo.

2.1 Um ofício milenar: a história dos sujeitos em volta dos faróis

Na etimologia da palavra, “farol” é uma construção junto ao mar, em forma de torre, dotada de um foco luminoso na parte superior para orientar navios durante a noite. Sabe-se que o termo tem origem do grego (*pharos*), trata-se de uma ilha que existiu próxima aos portos de Alexandria no ano 280 a.C. onde se solidificou o farol mais notório daquela época. Partindo disto, elaboramos uma narrativa a respeito do ofício dos sujeitos em torno dos faróis. Dantas assinala: “Sua atividade, a do faroleiro, é milenar e nasceu com o primeiro fogacho aceso em terra que carecia de alguém, entre Deus e a Terra, que zelasse por ele”¹⁷⁹.

Para argumentarmos a respeito destes trabalhadores, é interessante imergimos em uma breve e profunda viagem aos tempos antigos, quando o misticismo se sobressaía em relação à razão humana, período em que “deuses” e “monstros” lapidaram a mente de heróis e guerreiros. Desta feita, o termo “farol” será utilizado de maneira arbitrária, englobando qualquer estrutura disposta como sinalização para o auxílio dos navegantes dos mares e dos rios ao longo da história. Pois, sabemos que, através de milênios, os nautas ao redor do mundo elaboraram diversos métodos para auxiliar este intrigante “elo” entre o homem e o mar, uma conexão oscilante em vários episódios da humanidade.

De acordo com as ponderações estabelecidas por Dantas: “Existem registros documentais, imagens, descrições, inscrições, moedas e outros, que comprovam a existência de pelo menos 200 faróis na Antiguidade, entre 300 A.C. e 300 D.C., e de no mínimo outros 30 erigidos dentro dos limites do Império Romano, durante seu esplendor”¹⁸⁰. Como podemos analisar na imagem a seguir, retirada da obra de Stevenson:

¹⁷⁸ SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In. Peter Burke (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. Fundação Editora da UNESP. Praça da Sé, 108. 1992, p.40.

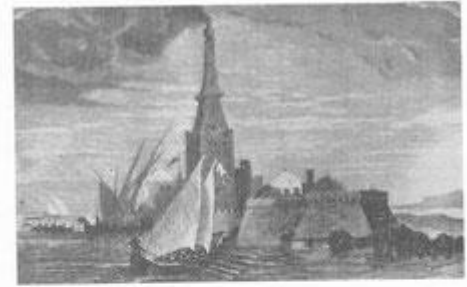
¹⁷⁹ DANTAS, Op. Cit., p.659.

¹⁸⁰ DANTAS, Op. Cit., p.5.

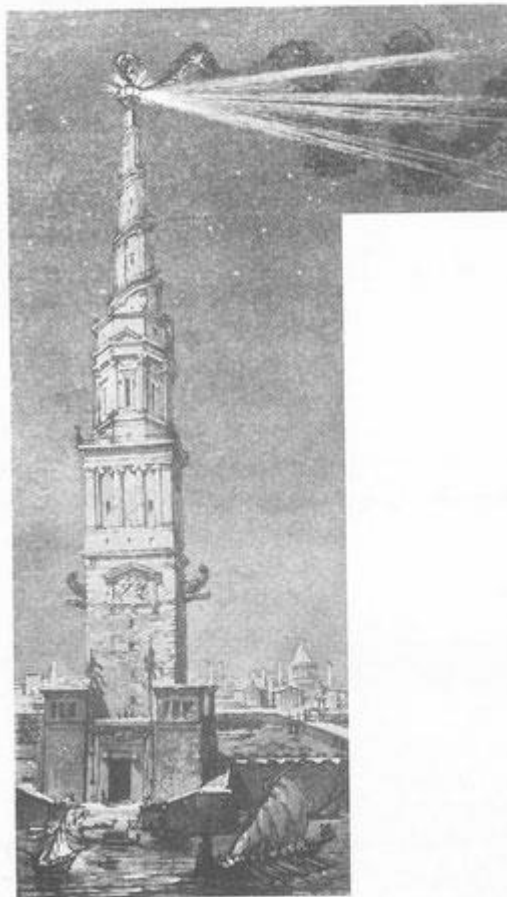
Figura 12: Impressões de faróis da antiguidade



(a) On a sea-chart of 1763



(b) According to Huril c. 1870



(c) According to Ebers c. 1890



(d) A contemporary representation on the Peutinger Table

(e) A representation of 1800



(f) On a coin c. 150 A.D. (Donaldson)

Fonte: THE WORD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820 (p.31)

De acordo com as imagens, temos as seguintes legendas: a) Em uma carta marítima de 1763; b) De acordo com Huril c. 1870; c) De acordo com Ebers c. 1890; d) Uma representação contemporânea na Mesa Peutinger; e) Uma representação de 1800; f) Em uma moeda 150 d.C. (Donaldson). Com fundamento nesta afirmação, salienta-se que o trabalho de manutenção desses antigos faróis era executado por determinados sujeitos

pioneiros neste ofício¹⁸¹. Pode parecer óbvio, mas é importante salientar que: o trabalho de sujeitos em torno da manutenção da iluminação é tão antigo quanto os faróis, desde a primeira acesa em prol da sinalização marítima, a ação do homem esteve presente¹⁸². Dentre estas estruturas, destaca-se o mais imponente e notavelmente mais famoso, o farol de Alexandria, erguido no período ptolomaico na Ilha de *Pharos*. A seguir, uma imagem criada contendo diversos elementos a respeito do majestoso farol de Alexandria:

Figura 13: Reconstrução gráfica do antigo farol de Alexandria



Fonte: Mar Sem Fim

O Reino Ptolomaico ascendeu após a crise que se estabeleceu quando Alexandre, o Grande, veio a óbito na Babilônia em 323 a.C., Ptolomeu, um dos amigos mais próximos de Alexandre, foi nomeado governador regente do Egito, entretanto, quando o governo se dissolveu, Ptolomeu se estabeleceu como governante oficial por direito. Um ato interessante foi que o reinado de Ptolomeu abraçou devotamente a cultura egípcia, agregando seus valores e religião locais. Após Ptolomeu I Sóter autodeclarar-se *sátrapa* do Egito, a ambição de fomentar o comércio frente o Mar Mediterrâneo foi inevitável, logo, a construção no delta no Rio Nilo do exuberante farol começou a ser executada e ficou pronta no reinado de Ptolomeu II.

Stevenson assinala que: *“The first definite event in the history of seamarks is the construction of the Pharos of Alexandria in the 3rd century B.C. Authentic records of that period bear out the splendour of that building and acclaim the advantage to shipping of the fire*

¹⁸¹ Os primeiros indivíduos a exercerem o ofício de “faroleiros” e “guardas-farol”.

¹⁸² Certamente esta afirmação enquadra-se apenas nas iluminações construídas por agência humana, pois além destas, os navegantes ao longo da história também poderiam se guiar através de agentes não humanos, como o pôr do sol, árvores e montanhas.

of wood that burned on its top”¹⁸³ – ¹⁸⁴. A partir desta colocação, partimos da premissa de quão trabalhoso era o fardo dos trabalhadores que exerciam a manutenção da iluminação frente ao Mar Mediterrâneo em manter a dita iluminação do farol colossal em Alexandria. Raggiotti afirma a respeito do farol: “Com mais de 120 metros de altura, foi inaugurado em 280 a.C. E, claro, não havia eletricidade. No topo, homens trabalhavam sem parar para manter a tocha acesa, que podia ser vista a 50 quilômetros dali”¹⁸⁵.

Outra curiosidade a respeito das edificações egípcias é o teor religioso que estas continham. Gadala ressalta a respeito: “Além disso, cada estátua, pintura, relevo ou edifício, após a sua conclusão, tinha que se submeter ao ritual da Abertura da Boca, para garantir que seria transformado de um produto inanimado das mãos do homem em uma parte vibrante da ordem divina, carregado de poder divino”¹⁸⁶. Esta afirmação é pertinente para a pesquisa, pois arrisco a afirmar que o antigo farol de Alexandria após a sua conclusão era visto por muitos habitantes locais como uma estrutura que exalava divindade, o que facilitava para as autoridades em manter a exaustiva mão de obra em relação à manutenção do mesmo.

O arquiteto responsável pela obra foi Sóstrato de Cnido, o qual também ocupava um cargo militar elevado na época, Johstono diz: “*Sostratos of Knidos was a military engineer for Ptolemy, and helped him conquer Memphis without violence by redirecting the flow of the Nile. Sostratos also designed the Pharos lighthouse and served the first two Ptolemies*”¹⁸⁷ – ¹⁸⁸. Desde os tempos antigos, a boa iluminação de determinada área costeira refletia as faces de uma sociedade organizada frente à segurança e ao comércio. Ao longo dos séculos, esta mão de obra em relação à iluminação seguiu adquirindo novos contornos de acordo com as inúmeras localidades litorâneas pelo mundo, uma missão de constante interação com o mar carregada de aflição e misticismo. Um exemplo no que tange a essa misticidade no imaginário popular fica evidente na obra de Stevenson ao assinalar a respeito de alguns faróis na Europa:

¹⁸³ STEVENSON, David. *THE WORLD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820*. DOVER PUBLICATIONS, INC. Mineola, New York. This Dover edition, first published in 2002, is an unabridged republication of the work originally published by Oxford University Press, London, in 1959 under the title *The World's Lighthouses Before 1820*. 2002, p.34.

¹⁸⁴ Tradução nossa: O primeiro evento definitivo na história das marcas marítimas é a construção do Farol de Alexandria no século III a.C. Autênticos registros dessa época atestam o esplendor daquele edifício e aclamam a vantagem de embarque do fogo de lenha que ardia no seu topo.

¹⁸⁵ RAGGIOTTI, Naiara. *UM POUCO DE HISTÓRIA*. Editora Melhoramentos – São Paulo. 2014 P.24.

¹⁸⁶ GADALLA, Moustafa. *A ORIGEM INTOCADA DO EGITO: A importância do Antigo Egito*. In: Marcelo Cavicchioli (Trad.). Fundação de Pesquisa TEHUTI. Sede Internacional: Greensboro, Carolina do Norte – EUA. 2018, p.76.

¹⁸⁷ JOHSTONO. Paul A. *The Army of Ptolemaic Egypt 323 to 204 BC: An Institutional and Operational History*. Pen & Sword Military. Yorkshire – Philadelphia. 2020, p.78.

¹⁸⁸ Sostratos de Knidos era um engenheiro militar de Ptolomeu e o ajudou a conquistar Memphis sem violência, redirecionando o fluxo do Nilo. Sostratos também projetou o farol de Alexandria e serviu os dois primeiros Ptolomeu.

In the 18th century, the study of mythology was a necessary part of a liberal education and antiquaries, when interpreting the past, did not hesitate to draw freely on their imagination when facts were not obvious. To the less credulous, the Cyclops, the monstrous cannibals each with one huge eye, who, it was believed, dwelt in Sicily or in the depths of Etna where they manufactured lightning and thunder-bolts for Zeus, were fanciful allusions to actual lighthouses^{189 – 190}.

Estas questões também se fizeram presente no decorrer do século XIX, influenciando diretamente no cotidiano dos sujeitos que trabalhavam tanto em terra quanto no mar, colocando-os em uma linha tênue entre o sobrenatural (medo do desconhecido) e a fé/coragem (cristianismo), duas faces de uma “intrigante moeda” onde a razão quase sempre foi deixada de lado. Atribuir situações fatídicas a uma força superior era comum nos anos oitocentistas, período este em que as noites eram mais longas e o imaginário dos sujeitos vagava do crepúsculo ao alvorecer do dia.

A iluminação realizada pelo farol de Salinas e pela barca-farol de Bragança não dependia apenas de seus respectivos faroleiros, apesar de serem peças-chave neste panorama, outros indivíduos também compunham este fatigoso serviço frente o atlântico. O farol de Salinas, por ser um edifício construído em “chão”, possuía algumas peculiaridades, assim como o farol flutuante de Bragança também continha suas especificidades.

Na iluminação realizada em Salinas, fizeram-se presentes: faroleiro (primeiro, segundo & terceiro), guarda-farol e administrador do farol (trabalho realizado pelo 1º faroleiro na maioria dos casos). Os práticos compartilharam o mesmo local de trabalho (Ponta do Atalaia), no entanto, a mão de obra destes restringia-se apenas no que diz respeito a praticagem, por isto discutiremos a respeito dos mesmos separadamente mais adiante. Na barca-farol de Bragança, o contingente resumia-se em: faroleiros, patrão, remadores, mestre e o destacamento mensal dos praças realizado pela Capitania do Porto.

Ao executar o garimpo das fontes em jornais, foi possível encontrar alguns nomes que exerceram o ofício de faroleiro no antigo farol de Salinas. É importante destacarmos esses sujeitos pela labuta que os mesmos exerceram naquele local em prol de um “bem maior” para o império. Faroleiros e guardas-farol compartilharam o ponto de Salinas, assim como os práticos. Entretanto, no quadro a seguir, não teremos a figura do prático.

¹⁸⁹ STEVENSON, Op. Cit., p.36.

¹⁹⁰ Tradução nossa: No século XVIII, o estudo da mitologia era parte necessária de uma educação liberal e os antiquários, ao interpretar o passado, não hesitavam em recorrer livremente à imaginação quando os fatos não eram óbvios. Para os menos crédulos, os ciclopes, os canibais monstruosos, cada um com um olho enorme, que, acreditava-se, viviam na Sicília ou nas profundezas do Etna, onde fabricavam raios e trovões para Zeus, eram alusões fantasiosas a faróis reais.

Quadro 7: Trabalhadores do Farol de Salinas (1855 – 1878)

Nome	Cargo	Período de serviço	Jornal
Luiz Coimbra	Guarda Substituto do Farol	1855	Treze de Maio - Nº 55
Luiz Manoel	Guarda Ajudante do Farol	1855	Treze de Maio - Nº 55
Theodosio Pinto dos Santos	Guarda Substituto do Farol	1855	Treze de Maio - Nº 55
Lucas Joaquim Mendes	Guarda Ajudante do Farol	1855 - 1860	Treze de Maio - Nº 55 / Gazeta Official Nº23
João Paulo dos Santos	Guarda Substituto do Farol	1856 - 1861	Treze de Maio
Valentim Antonio de Oliveira	Guarda Substituto do Farol – Guarda efetivo em 1860	1858	Gazeta Official - Nº 109/ Nº 69
Joaquim José Mendes	Guarda Substituto do Farol	1858	Gazeta Official - Nº 109
Manoel José Quadros	Guarda Substituto do Farol	1861	Treze de Maio
Serafim dos Anjos Nunes	Guarda Substituto do Farol	1861	Treze de Maio
Manoel José do Nascimento Borges	2º faroleiro	1872 - 1873	Jornal do Pará - Nº 45
Desconhecido	1º faroleiro	1872	Jornal do Pará - Nº 263
Sebastião José de Quadros	1º faroleiro	1872	Jornal do Pará - Nº 20
Manoel José do Nascimento Borges	2º faroleiro	1872	Jornal do Pará - Nº 20
Manoel José de Quadros	2º faroleiro	1872	Jornal do Pará - Nº 20
Valentim Antonio d'Oliveira	2º faroleiro interino	1872	Jornal do Pará - Nº 20
Cypriano dos Santos Bertholdo	Guarda do Farol	1875	Jornal do Pará - Nº45
João Paulo dos Santos	Substitui o 1º e 3º farolei. De salinas de forma interina	1878	Jornal do Pará - Nº 55
Cypriano dos Santos Bertholdo	2º faroleiro	1878	Jornal do Pará - Nº 92
Theodonio José Quadros	2º faroleiro	1878	Jornal do Pará - Nº 102
Nazario de Souza Monteiro	1º faroleiro	1872	Jornal do Pará - Nº 165

Fonte: Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital

Um fator interessante a respeito dos faroleiros e guardas-farol é que, no século XIX, esses indivíduos não faziam parte do corpo da Marinha Imperial, ou seja, eram civis que trabalhavam no âmbito militar e seguiam ordens do Arsenal e, anos mais tarde, da Capitania dos Portos. O trabalho em torno do farol era desgastante tanto fisicamente quanto mentalmente. De acordo com as fontes, era comum que alguns trabalhadores entregassem o lugar alegando algum tipo de enfermo. Analisando as documentações, foi possível encontrar três classes de guardas, sendo estas: guarda-farol efetivo, guarda-farol substituto & guarda-farol ajudante.

Muitas das vezes, certo serviço acabava sendo executado por um sujeito de outra titularidade, por exemplo, um guarda-farol poderia assumir o ofício de um faroleiro, assim como um faroleiro poderia ficar de guarnição, pois a escassez de mão de obra era grande em meados do século XIX. É importante ressaltar que a precariedade de sujeitos que trabalhavam no farol era evidente, tal *déficit* é reflexo de um panorama escasso no que diz respeito às instituições militares no Império, Silvia Capanema argumenta:

O baixo número de voluntários devia ser equilibra do pelo recrutamento forçado, cujo resultado era a mesma origem social dos praças: excluídos, indigentes, homens livres pobres e escravos enviados, frequentemente, como substitutos de seus proprietários. A polícia também podia contribuir para o preenchimento dos claros das Forças Armadas, enviando condenados e capturando à força homens pobres e marinheiros a serviço da Marinha mercante. Porém, essas práticas não podem conduzir o historiador unicamente a generalizações. É preciso estar atento também para a existência de casos em que a carreira de praça de Marinha e do Exército podia ser uma alternativa, sobre tudo para escravos, livres e libertos¹⁹¹.

Apesar do quadro ser desfavorável em relação ao contingente de trabalhadores, a troca desses sujeitos em torno do farol ocorria de maneira acentuada em relação ao tempo de serviço. Isto fica nítido na informação contida no jornal Treze de Maio, pois é mencionada a primeira troca dos guardas do farol de Salinas em 03 de abril de 1855¹⁹², ou seja, 3 anos de serviços prestados como guarda do farol. Na documentação, não são detalhados os nomes dos trabalhadores. Como foi dito, o *déficit* de trabalhadores nas forças armadas imperiais refletia bem o panorama do contingente dos faroleiros no Império. Em um ofício circular reservado do Ministério dos Negócios da Marinha do dia 29 de setembro de 1859, expedido para o presidente da província do Grão-Pará, é ordenada, em nome do Imperador Dom Pedro II, a atividade imediata de recrutamento para suprir essa falta de militares:

Tudo bastante sensível à falta que há de praças para guarnecer os navios da Armada e para o Batalhão Naval e Corpo de Imperiaes Marinheiros. Sua Majestade O Imperador

¹⁹¹ ALMEIDA, Silvia Capanema P. de. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições. *Est. Hist.*, Rio de Janeiro, vol. 23, jan.-jun. 2010, p.155.

¹⁹² Treze de Maio, Belém, nº 496 e 470. P.5. 3 de abril de 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

manda recommendar a V. Ex. a maior atividade no recrutamento, tendo em vista as ordens em vigor acerca da remessa de recrutas¹⁹³.

Ainda em 1855, uma epidemia de cólera assolou a província paraense. O jornal Treze de Maio, em sua parte oficial, relatou os casos que estavam eclodindo em certos pontos do Pará. De acordo com a documentação, as regiões com maior número de óbitos foram no interior da Província, onde a doença ainda estava lavrando-se, como em Igarapé-Mirim, Óbidos e Santarém. Em outros lugares, a taxa de mortalidade estava mais branda, porém, com casos confirmados, como em Breves, Gurupá, Vigia, Cintra, Curuçá, Monsarás, Freguesia de Melgaço, Colares, S. Caetano e Salinas¹⁹⁴.

Podemos dizer que o fator pandêmico, juntamente com a escassez do contingente, pode ter influenciado diretamente no quadro de trabalhadores. As péssimas condições de trabalho corroboravam para a debilitação daqueles homens, criando um clima hostil do dia a dia. No expediente do governo do dia 17 de setembro de 1855, foi publicado pelo jornal Treze de Maio a seguinte notícia: em um dos ditos ao Capitão do Porto enviado pelo Ministério da Marinha, dizia que era negado o pedido de aumento de soldo dos guardas do farol de Salinas pelo Imperador¹⁹⁵.

Ou seja, esta informação nos permite alegar que os trabalhadores não estavam satisfeitos com o valor pago pelo Império. O soldo de um guarda-substituto girava em torno de dez mil réis, informação obtida pela portaria publicada em 1856, a qual nomeou João Paulo dos Santos para o cargo¹⁹⁶. Apesar de a Província Paraense obter uma crescente nos lucros na segunda metade do século XIX (capítulo 3), a remuneração dos trabalhadores não sofreu alterações. Embora o serviço de iluminação fosse indispensável para o comércio, a mão de obra dos indivíduos manteve-se aquém dos olhos das autoridades até a década de 1870, observemos a seguinte fonte:

De ordem do illm.º snr. Inspector da tesouraria de fazenda da província se faz publico, para conhecimento dos interessados que, tendo sido augmentado o credito da verba – pharoes – no exercicio de 1860 – 1861 pela ordem do tesouro nacional n. 64 de 22 de junho próximo findo, continua a fazer-se o pagamento que, por falta de credito, se achava suspenso, aos empregados do pharol das Salinas e dos pharoletes da província. Secretaria da tesouraria de fazenda do Pará 10 de julho de 1861 – O official maior. João Gomes Ribeiro¹⁹⁷.

¹⁹³ Com base: Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859.

¹⁹⁴ Treze de Maio, Belém, nº 518, P.2. 21 de julho de 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

¹⁹⁵ Treze de Maio, Belém, nº 568, p.1. 22 de outubro de 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

¹⁹⁶ Treze de Maio, Belém, nº 670, p.2. 23 de fevereiro de 1856. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

¹⁹⁷ Treze de Maio, Belém, nº 47, p.6. 13 de julho de 1861. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

Em 1861, com o aumento de crédito dos faróis pelo Tesouro Nacional, foi possível realizar o pagamento dos trabalhadores das iluminações paraenses que estavam suspensos. Este dado reforça a ideia de como estes sujeitos estavam sendo abordados pelo Império brasileiro. Ao navegar nos relatórios do Ministério da Marinha, encontramos os vencimentos a respeito de alguns cargos pertinentes para a pesquisa. Apesar de o farol ser o de Cabo Frio, os dados permitem um parâmetro para analisar os soldos desses trabalhadores em meados do XIX. A seguir, temos uma tabela com as referentes informações¹⁹⁸

Quadro 8: Vencimentos e cargos dos trabalhadores em torno do farol de Cabo Frio

Trabalhadores	Função	Vencimento
Jacintho Alves B. M. Barreto	Diretor do Farol	82\$ por mês e grat. de transp.
José Bernardes G. Barreto	Administrador do Farol	1\$200 diários
Antonio Martins de O. Conceição	Faroleiro	700 réis diários
Joaquim José das Neves	idem	idem
Manoel Francisco Gomes	idem	idem
José Maria da Silva 2º	Guarda dos cães	400 réis diários

Fonte: Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha

Os dados são referentes ao ano de 1844, o farol de Cabo Frio – RJ foi inaugurado em 19 de fevereiro de 1836¹⁹⁹. Devemos salientar que esses trabalhadores eram desprovidos de conhecimentos técnicos e muitas das vezes acabavam realizando tarefas sem conhecimentos prévios, aprendendo com o cotidiano de maneira autônoma. Ao analisar os vencimentos de faroleiros e guardas, percebemos a precariedade na condição de trabalho em meados do século XIX.

O serviço em torno dos faróis era árduo e a solidão era a fiel companheira daqueles homens. Ao decorrer dos anos, o serviço desses trabalhadores foi adquirindo novos contornos, assim como seus respectivos vencimentos. Dantas, em sua obra, detalha o serviço exigido dos faroleiros e guardas nos faroletes em torno do Rio Amazonas, utilizando como fonte o Aviso de 26 de maio de 1860, o qual pela primeira vez alinhou as incumbências desses trabalhadores, vejamos a seguir:

Art. 2º Ao faroleiro incube:

¹⁹⁸ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da sexta Legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios Francisco de Paula Holanda Cavalcanti D'Albuquerque. Rio de Janeiro, Typographia Nacional de Laemmert, 1844, p.83. Disponível em: Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL. Acesso em: 20.jun.2023.

¹⁹⁹ DANTAS, Op. Cit., p.126.

1º. Acender o farolete ao pôr e apaga-lo ao nascer do sol, tendo a maior vigilância em que toda a noite esteja a luz bastante clara.

2º. Cuidar da limpeza e conservação do farolete e da casa, que do mesmo é dependência, requisitando a Capitania do Porto o que para este fim for necessário.

3º. Ter a seu cargo todos os objetos relativos ao farolete, de que dará conta à Capitania do Porto, quando esta o exigir.

4º. Não consentir crescidas árvores, que interceptem a luz do farolete.

Art. 3º. Ao guarda incube ajudar o faroleiro no serviço do farolete e cumprir quanto a bem do mesmo serviço o que lhe determinar.

Art. 4º. A limpeza do farolete deve todos os dias estar acabada às 9 horas da manhã, ficando pronto de todo preciso para o serviço da noite. As vidraças serão lavadas com água quente, cinza peneirada, sal ou sabão, e os globos e tubos de vidro limpos com toalha e pó de tijolo.

Art. 5º. O faroleiro seria nomeado pela Presidência da Província sob proposta do Capitão do Porto, e conservado enquanto bem servir.

Art. 6º. Os guardas serão nomeados pela Capitania do Porto, sob proposta do faroleiro.

Art. 7º. O faroleiro vencerá por mês, 35\$000 e cada guarda 25\$000.

Art. 8º. Havendo boia à vista do farolete, o faroleiro cuidará também da conservação dela, suspendendo e examinando a amarração, quando o mar permitir, e participando à Companhia qualquer providencia que se torne necessária.

Art. 9º. O faroleiro e guarda serão matriculados na Capitania do Porto e, como tais, isentos do recrutamento e do serviço da Guarda Nacional²⁰⁰.

Após a criação da Repartição de Faróis²⁰¹ em 1876, o ofício dos trabalhadores em torno dos faróis passou por um acentuado processo de modernização, tanto na mão de obra humana quanto no maquinário, assim, gerando um ponto de divisão na política faroleira no século XIX, no modo figurado, ignorando a hermenêutica, uma espécie de limite marcando o antigo e novo “testamento” na farologia brasileira. No “Relatório sobre os faróis do Império”, redigido pelo primeiro Diretor de Faróis, Capitão de Fragata Francisco José de Freitas, é salientado que:

Maior parte dos nossos pharóes achava-se entregue a pharoleiros analphabetos; ignorando estes, na sua totalidade, as noções mais comensinhas para o bom manejo dos aparelhos de luz que trabalhavam, e bem assim do mecanismo de lâmpadas. Dessa ignorância resultou: O deplorável estado em que se acham os aparelhos de luz; os catoptricos com reflectores riscados, fendidos, com perda sensível de galvanismo, e até carcomidos por combustão; os dióptricos desnivelados alguns, e outros com anneis catadriopticos partidos. O estrago das lâmpadas, em concertos constantemente, e substituídas em muitos pharóes por candeeiros imperfeitos e impróprios, e até por um objecto qualquer que podesse receber um pouco de óleo e onde se adaptasse uma torcisa. O desarranjo dos machinismos, quer dos aparelhos giratorios, quer das lâmpadas; de onde procede a falta de nivelamento daquelles e da subida do óleo aos combustores destas, interrompendo no primeiro caso a marcha uniforme do aparelho, consequentemente variando o espaço de tempo que deve ser constante entre os lampejos e os eclipses, e no segundo causando o enfraquecimento da luz. Nenhuma escripturação de receita e despesa, nem registro das ocorrências diárias, e menos das observações meteorologicas mais comuns. Finalmente a falta de consciencia do dever; o que origina o criminoso abuso de abandonarem o serviço durante as noites, a prevaricação de alguns, o uso de óleo para fins culinários em muitos, o deleixo em

²⁰⁰ DANTAS, Op. Cit., p.664.

²⁰¹ A Repartição de Faróis foi criada pelo Decreto n. 6108 de 26 de janeiro de 1876 com o intuito de assumir a responsabilidade e inteiramente voltada a serviço dos faróis do Império, discutiremos com mais detalhes no 3º capítulo.

fim de todos no serviço dos pharóes, deleixo este que tantas vezes tem causado serias desgraças e naufrágios. [...]”²⁰².

De acordo com a fonte, a deficiência nos faróis do império e os diversos casos de sinistros marítimos na costa são atribuídos à “ignorância” dos trabalhadores. Entretanto, ao redigir a documentação, Freitas apontou os problemas e culpados sem analisar o dia a dia daqueles homens, ignorando sentimentos e murmúrios presentes naquele ambiente de trabalho. Não estamos apontando Freitas como um antagonista nesta narrativa, pois seu ofício o obrigava a agir com esta postura para um “bem-comum” no processo de modernização do maquinário e contingente que o império estava passando. De acordo com Arias Neto, o avanço tecnológico ao longo do século XIX produziu: “um grande impacto nas Forças Armadas Brasileiras, especialmente na Marinha”²⁰³.

Tal impacto refletiu diretamente na vida dos sujeitos que atuaram nos faróis do império, uma vez que estes estavam subordinados à Marinha. No trecho da documentação onde encontra “o uso de óleo para fins culinários em muitos” enquadrado como desleixo, Freitas aponta que os trabalhadores corriqueiramente desviavam o combustível do farol para o preparo de comida e afins, gerando um desperdício de combustível para a iluminação da costa. Este fato acusa diretamente a precariedade em que aqueles homens estavam inseridos e necessitavam encontrar vias para sobreviver naquele ríspido ambiente de trabalho.

Sobre a figura do faroleiro, no século XIX, era este sujeito responsável pelo serviço mais desgastante no litoral do império, um trabalho crucial para o bem-estar do comércio e segurança do território brasileiro. Nas palavras de Dantas: “Eu diria que estes homens, altruístas por índole e natureza, nasceram no mesmo momento em que outros, seus semelhantes, mas de espírito aventureiro, se fizeram ao mar pela primeira vez, deixando em terra quem os esperasse.” Incansáveis, um em outro; abnegados ambos, em seus misteres”²⁰⁴.

Este trecho em que Ney Dantas refere-se à figura do faroleiro é interessante, pois, ao mesmo tempo que ele exalta a imagem deste trabalhador, ressalta o sacrifício do mesmo nas noites solitárias, deixando em casa seus familiares em prol de um “bem-maior” a serviço do Império. Em alguns casos, o fator exaustão, junto com as péssimas condições de trabalho, resultou em óbitos, como veremos na notícia a seguir.

²⁰² BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta Legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco*. Rio de Janeiro, Typographia do Diario – Rua do Ouvidor, 1877, p.3. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 21.Jun.2023.

²⁰³ ARIAS NETO, José Miguel. *Imprensa Militar: ciência, tecnologia e política no Império*. ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife. 2019, p.2.

²⁰⁴ DANTAS, Op. Cit., p.659.

Em dezembro de 1872, o comandante da barca francesa S. Luiz declara por ofício ao capitão do porto que, ao passar pela ponta da Atalaia em Salinas, no dia 07 daquele mês, o farol encontrava-se apagado. Ao averiguarem a situação, encontraram o 1º faroleiro morto na casa dos trabalhadores e o 2º e 3º faroleiros doentes em situação grave. É então que providências começam a ser tomadas pela Capitania dos Portos para que a iluminação volte à normalidade²⁰⁵.

Em janeiro de 1873, o *Jornal do Pará*²⁰⁶ trazia consigo o Expediente do Governo datado de 18 de dezembro de 1872, o qual abordava detalhes sobre o caso fatídico. Em um dos ofícios estava a comunicação ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda em relação aos faroleiros do farol de Salinas. Pelo fato do 1º faroleiro de Salinas, cujo nome não foi revelado, ter falecido em serviço, o jovem Sebastião José de Quadros foi contratado de forma interina para servir na iluminação de Salinas. O mesmo foi efetivado como faroleiro em janeiro daquele ano.

Os outros dois faroleiros encontravam-se doentes naquele momento, sendo eles Manoel José do Nascimento Borges e Manoel José de Quadros. Por esses motivos, se encontrava trabalhando de forma interina e auxiliando no serviço do farol Valentim Antonio d'Oliveira desde o dia 12 daquele mês, dando suporte ao novo faroleiro efetivado Sebastião José Quadros. Esses dados foram informados primeiramente pelo Capitão do Porto pelo ofício nº442, com isso, foi ordenado que pagassem pelos serviços de 1º faroleiro pelos dias de trabalho antes de sua titulação e também a Valentim pelos serviços prestados naquele edifício.

Este panorama demonstra o quão difícil eram as condições de trabalho naquele local, o 1º faroleiro que veio a óbito não teve a identidade revelada na documentação nem o motivo de seu falecimento, porém, a fonte revela que Manoel José do Nascimento Borges e Manoel José de Quadros estavam debilitados por alguma doença que também não foi detalhada. Analisando as documentações referentes àquele ano, encontramos outro caso de óbito em Salinas, por sintomas de varíola confluyente, dando suporte à hipótese de que os sujeitos do farol tenham compartilhado a mesma enfermidade.

Em uma publicação datada de 17 de abril de 1873, tornava pública a referida documentação referente ao dia 27 de março daquele ano. Em um dos ofícios abordados pelo jornal, era comunicado ao Capitão do Porto, como resposta ao seu ofício Nº416 do dia 26 do referido mês, que o ofício declarava o pagamento da medicação ao remador da capitania Lino Clemente Pereira, pois quando este indivíduo estava a trabalho pela região de Salinas, acabou

²⁰⁵ *Jornal do Pará*, Belém, nº 280. p.1. 11 de dezembro de 1872. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022.

²⁰⁶ *Jornal do Pará*, Belém, nº 20 p.1. 25 de janeiro de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022.

sendo diagnosticado com varíola confluyente. A documentação diz que o medicamento devia ser pago pela verba de socorros públicos do Ministério do Império²⁰⁷. De acordo com o site “tua saúde”²⁰⁸:

A varíola é uma doença infecciosa altamente contagiosa causada por um vírus do gênero *Orthopoxvirus*, que pode ser transmitido através de gotículas de saliva ou de espirro. Ao entrar no organismo, esse vírus cresce e se multiplica dentro das células, levando ao aparecimento de sintomas como febre alta, dores no corpo, vômitos intensos e aparecimento de bolhas na pele²⁰⁹.

Na edição de Nº99 do Jornal do Pará de 1873, trouxe em sua parte oficial o expediente do governo referente ao dia 25 de abril. Em um dos ofícios publicados pela documentação que teve como destino o Inspetor da Tesouraria da Fazenda, comunicava-se que o remador da Capitania do Porto Lino Clemente Pereira não resistiu às complicações devido à varíola confluyente e veio a óbito em Salinas. Com isto, o ofício emitia o valor que foi gasto na tentativa de salvar a vida daquele remador, o valor foi de 21\$440²¹⁰.

De acordo com as fontes, Lino era remador da Capitania, mas atuava no farol flutuante de Bragança, onde as condições de trabalho também eram severas. Atuar em um farol no século XIX era um grande desafio, podemos dizer que trabalhar em um farol flutuante naquele período era ainda mais custoso, pois tratava-se de uma embarcação sujeita às condições climáticas e ao cotidiano estressante “orquestrado” pelas maresias.

Assim como no farol de Salinas, os faroleiros do farol flutuante também eram nomeados pelo Presidente ou Vice-Presidente da Província, o resto do contingente era concedido pela Capitania do Porto, como veremos mais adiante. No garimpo de fontes, encontramos alguns nomes desses trabalhadores. Em alguns casos, foi possível mapear a data de admissão e exoneração dos mesmos, vejamos a seguir:

Quadro 9: Trabalhadores do farol de Bragança

Nome	Cargo	Ano de Admissão - exoneração	Jornal
José Francisco da Silva	1º faroleiro	1868 - *	Jornal do Pará - Nº 202

²⁰⁷ Jornal do Pará, Belém, nº 85. p.2. 17 de abril de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 26.Abr.2022.

²⁰⁸ Revisão médica: Dr^a Sylvia Hinrichsen, médica infectologista, coordenadora do Programa de Stewardship de Antimicrobianos do Nordeste e professora titular do Departamento de Medicina Tropical da UFPE, com CRM-PE 6522.

²⁰⁹ Tua Saúde – Disponível em: [Varíola: o que é, sintomas, transmissão e tratamento \(tuasaude.com\)](http://tuasaude.com) Acesso em: 26.Jun.2023.

²¹⁰ Jornal do Pará, Belém, nº 99. p.5. 4 de maio de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 26.Abr.2022.

João Baptista Paes de Cerqueira	2º faroleiro	1868 - 1868	Jornal do Pará - Nº 202
José Maria Carbonell	3º faroleiro	1868 - *	Jornal do Pará - Nº 207
Juvencio Joaquim Ferreira	Mestre	1869 - 1870	Jornal do Pará - Nº 289
José Maria Pereira	Mestre	1870 - 1870	Jornal do Pará - Nº 12
Bernardo Marques da Costa	1º faroleiro	1870 - *	Jornal do Pará - Nº 210
Angelo Custodio de Oliveira	3º faroleiro	1870 - 1875	Jornal do Pará - Nº 217
Mathias Severino de Farias	3º faroleiro	* - 1871	Jornal do Pará - Nº 79
João Carlos de Bruce Isbeiber	3º faroleiro	1871 - *	Jornal do Pará - Nº 79
Januario Antonio de Brito	marinheiro	Preso por embriaguez em 29.Abr.71	Jornal do Pará - Nº 95
Antonio de Souza Sarmiento	Mestre	* - 1871	Jornal do Pará - Nº 159
Profiro José de Cerqueira	1º faroleiro	* - 1871	Jornal do Pará - Nº 179
José Domingos	2º faroleiro	* - 1872	Jornal do Pará - Nº 126
Ambrozio de Jesus Cabral	3º faroleiro	* - 1872	Jornal do Pará - Nº 260
Marcello Caetano Pereira	Remador	Óbito: 1873	Jornal do Pará - Nº 159
Felix Ignacio Lopes	Praça	*	Jornal do Pará - Nº 163
Mamede José Pereira Gomes	Remador	1873 - *	Jornal do Pará - Nº 224
Pedro Alexandrino	Mestre	* - 1873	Jornal do Pará - Nº 243
Lino Clemente Pereira	Remador	Óbito: 1873	Jornal do Pará - Nº 99
José Francisco de Sales	Remador	1873 - 1876	Jornal do Pará - Nº 163
Domingos Auleiro	2º faroleiro	* - 1874	Jornal do Pará - Nº 130
Manoel José Pereira	1º faroleiro	1875 - *	Jornal do Pará - Nº 188
Manoel Caetano Do Nascimento	*	Desertou:1876	Jornal do Pará - Nº 235
Matheus Paulo Ribeiro	3º faroleiro	1876 - *	Jornal do Pará - Nº 63
Angelo Custodio de Oliveira	1º faroleiro	Retornou: 1878	Jornal do Pará - Nº 187

Fonte: Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital

Os desafios impostos pelo farol flutuante transcorriam além de maquinários e fatores climáticos, a sanidade mental daqueles homens também deve ser levada em consideração, o sentimento que estava em jogo naquele dia a dia ordinário. Dantas sublinha: “Não lhes será pois difícil imaginar o que teria sido embarcar em uma barca-farol, com pouco mais de 20 homens, sem comunicações com o exterior, sem um porto de partida ou chegada, com a obrigação de, apenas, permanecer em sua estação, fundeados, expostos ao tempo”²¹¹. No quadro a seguir, temos o contingente da barca-farol e seus respectivos vencimentos:

Quadro 10: Cargos e vencimentos da barca-farol de Bragança

Nº de sujeitos	Cargo	Vencimentos
1	1º Faroleiro	65\$000
1	2º Faroleiro	55\$000
1	3º Faroleiro	45\$000
1	Mestre	65\$000
1	Patrão	42\$000
12	Remadores	36\$000

Fonte: A História da Sinalização Náutica Brasileira e Breves memórias.

Esses dados estão presentes na obra de Dantas. De acordo com o autor, as fontes são referentes ao Aviso de 21 de novembro de 1868. Acredito que esses números sejam uma média em relação aos vencimentos, ou seja, não sendo fixos. No jornal do Pará, no seu expediente do governo, a portaria remetente ao dia 27 de agosto de 1868 era destinada à contratação do 1º e 2º faroleiros da barca-farol. O vice-presidente da província nomeava José Francisco da Silva. O salário desses indivíduos na publicação eram o seguinte: o 1º faroleiro tinha como pagamento o valor de 50\$000 réis mensais e o 2º teria 40\$000 réis mensais²¹². Na edição de nº207 do mesmo jornal, era anunciada a contratação do 3º faroleiro com o soldo de 30\$000 réis, cujo nome era José Maria Carbonell²¹³. Dantas ressalta:

Os homens do mar conhecem a nostalgia de uma travessia de 10 dias em mar chão, a ansiedade de ver qualquer outra embarcação em seu horizonte, a angustia de algumas horas de navegação em mar encapelado ou revolto, ou o desespero de capear seu navio, ainda que grande, e conviver com seus semelhantes, alguns com características tão diferentes das suas²¹⁴.

Neste trecho retirado da obra de Ney Dantas, fica nítido como a vida de um homem que trabalhava embarcado era difícil e, ao mesmo tempo, desafiadora, conviver com colegas de

²¹¹ DANTAS, Op. Cit., p.665.

²¹² Jornal do Pará, Belém, nº202. p.1. 5 de setembro de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Set.2022.

²¹³ Jornal do Pará, Belém, nº207. p.1. 13 de setembro de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Set.2022.

²¹⁴ DANTAS, Op. Cit., p.665.

profissão onde cada um possui uma característica diferente em um cotidiano fatigoso, vulneráveis a enfermos e péssimas condições de trabalho. No expediente do governo referente à documentação de 2 de outubro de 1868, na sessão ofícios, foram remetidas ao capitão do porto as seguintes palavras:

Remetto a v. s., para a inteligência e execução na parte respectiva, o aviso do ministério da marinha de 11 do mez próximo findo, que junto por copia, declarando que as praças de marinhagem da barca *Pharól* em serviço nesta província, não se deve o abono de rações por terem sido incluídas nos vencimentos marcados pelo aviso de 20 de novembro de 1867. Idêntico ao inspector da thesouraria de fazenda²¹⁵.

A documentação refere-se ao abono de alimentação que era remetido aos trabalhadores da barca, entretanto, as rações passaram a ser inclusas nos vencimentos dos mesmos. A dieta na Marinha no século XIX era precária, esse quadro perdurou ao longo do século. De acordo com os estudos de Silvia Capanema, a alimentação foi incluída em um processo de modernização apenas nos primeiros passos da jovem Republica: “Em 1890, no decreto n.181 de 24 de janeiro estabelecia um novo regime militar prevendo diferenças nos momentos em que o navio estivesse atracado no porto ou em alto-mar, e baseado em três refeições diárias: almoço, jantar e ceia”²¹⁶.

De acordo com a documentação levantada na pesquisa, quando a Capitania do Porto financiava as rações dos faroleiros era descontado o valor em seus respectivos soldos, vejamos a seguir, no expediente do governo concernente ao dia 24 de outubro, na sessão “offícios do secretario”, uma das documentações era dirigida ao inspetor da tesouraria com urgência a pedido da Capitania, foi solicitada a autorização do almoxarifado da marinha de rações para as praças que serviam na barca-farol, descontando dos respectivos vencimentos a quantia de 400 réis diários, equivalente ao valor das rações abonadas aos praças da Marinha²¹⁷.

A Capitania enviava a alimentação por meio de embarcações até o farol flutuante. O expediente de governo publicado em 23 de dezembro de 1869, diz que a corveta vapor Paraense estava encarregada de transportar os suprimentos e o destacamento do próximo mês, o contingente da barca-farol, com exceção dos faroleiros, eram trocados mensalmente, todos

²¹⁵ Jornal do Pará, Belém, nº232. p.1. 13 outubro de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Set.2022.

²¹⁶ ALMEIDA, Silvia Capanema P. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra brasileira no período pós-abolição, 1890-1910. História, Ciências, Saúde – Manguinhos. Rio de Janeiro, v.19, supl., dez. 2012, p.21.

²¹⁷ Jornal do Pará, Belém, nº250. p.2. 3 de novembro de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Set.2022.

esses sujeitos serviam à capitania do porto²¹⁸. Com isto, o tempo estimado de serviço era de aproximadamente um mês longe do “chão”.

Como vimos no primeiro capítulo, a barca-farol teve muitos problemas na execução de seu ofício nos baixos de Bragança, transformando-se em um “bicho de sete cabeças” para as autoridades imperiais. De acordo com o relatório do primeiro diretor de faróis, tais problemas eram resultados de uma péssima mão de obra. Analisaremos a seguir um trecho da documentação escrita por Freitas:

A entrada de um dos portos de maior commercio marítimo do Imperio, o da capital do Pará, cuja difficuldade de acesso é notória, e tal que não se a investe sem o auxilio dos Praticos, tem sido servida por um navio pharol que é o alvo constante contra o qual atiram os navegantes com certeza de não errarem, clamando contra o péssimo serviço que elle presta nas condições que se acha. Em verdade não de pôde imaginar cousa peor a titulo de balisa durante os dias, e pharol durante as noites para a entrada do canal que vai ter á capital [...]. O navio-pharol do Pará e o farolete do Estreito, cujas construcções são tão diversas, assemelham-se, entretanto, em um ponto, do desperdício dos dinheiros publicos²¹⁹.

Assim como o farol de Salinas, a barca-farol era alvo de duras críticas pelas autoridades, a condição humana ficava em segundo plano e a preocupação era centrada no bem-estar do maquinário. No entanto, por conta do surto de varíola na segunda metade do século XIX, as autoridades foram obrigadas a tomar atitudes para que a tripulação da barca não fosse tão afetada e acabasse atrapalhando o serviço.

De acordo com a documentação publicada em 2 de setembro de 1870, quando um indivíduo do farol flutuante encontrava-se debilitado por algum enfermo, era ordenado pela capitania que alguma embarcação fosse buscá-lo para tratar este sujeito. Foi o que ocorreu com o 1º faroleiro Bernardo Marques da Costa naquela ocasião²²⁰. Entretanto, em alguns casos, a salvação desses homens não era possível, como foi o caso do remador Lino e de seu colega de profissão, remador Marcello Caetano Pereira, que veremos a seguir.

Ao capitão do porto foi remetida pelo ofício de nº506 a questão sobre a morte do remador da barca-farol Marcello Caetano Pereira, o mesmo faleceu no dia 2 de julho de 1873 e o cadáver foi sepultado na “Corva das Gaivotas”. Estava sendo recomendado a substituição do

²¹⁸ Jornal do Pará, Belém, nº275. p.1. 2 de dezembro de 1869. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Set.2022

²¹⁹ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta Legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco*. Rio de Janeiro, Typographia do Diario – Rua do Ouvidor, 1877, p.6-7. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 21.Jun.2023.

²²⁰ Jornal do Pará, Belém, nº210. p.2. 11 de setembro de 1870. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

mesmo para que o serviço público não sofresse²²¹. As causas da morte não foram detalhadas na documentação, mas tudo leva a crer que Marcello também foi vítima de varíola, pois os casos na barca-farol aumentaram neste período.

No dia 11 de julho daquele ano, em um dos ofícios enviados ao Secretário encarregado do expediente da capitania do porto, era informado que um praça da barca-farol estava gravemente doente com sintomas claros de varíola. O seguinte documento dizia o seguinte:

Interado pelo seu officio nº 513 de 9 do corrente, não só das providencias que vmc tomou no intuito de obstar a continuação de cazas de varíola na barca-pharol, como tambem de haver o barco dos praticos condusido para Vigia o individuo, que n'aquella barca fora atacado da referida enfermidade; remetto-lhe, para que vmc. Dê-lhe o devido destino na 1ª oportunidade, o incluzo officio, que dirijo á commissão de socorros da mesma cidade, recomendando o tratamento d'aquelle individuo. A' commissão de socorros da cidade da Vigia – Trazendo o capitão do porto ao meu conhecimento haver o barco dos praticos conduzido para esta cidade deixado uma praça da barca-pharol, de nome Felix Ignacio Lopes, que foi accommettida da varíola, sou á commendar essa commissão que dê as providencias necessárias para o tratamento d'aquelle individuo²²².

Os casos de varíola e as péssimas condições de trabalho desencadearam uma forte onda de pedido de exoneração por parte dos praças. Tal hipótese ganhou força a partir do momento que analisamos as fontes referentes ao período citado. A seguir, examinaremos um quadro com os nomes dos trabalhadores da barca que pediram a própria exoneração:

Quadro 11: Trabalhadores da barca-farol de Bragança que pediram exoneração (1870-1874)

Nome	Cargo	Pedido de exoneração:	Jornal
José Maria Pereira	Mestre	1870	Jornal do Pará - Nº 12
Mathias Severino de Farias	3º faroleiro	1871	Jornal do Pará - Nº 79
Januario Antonio de Brito	Marinheiro	1871	Jornal do Pará - Nº 95
Antonio de Souza Sarmiento	Mestre	1871	Jornal do Pará - Nº 159
Profiro José de Cerqueira	1º faroleiro	1871	Jornal do Pará - Nº 179
José Domingos	2º faroleiro	1872	Jornal do Pará - Nº 126
Ambrozio de Jesus Cabral	3º faroleiro	1872	Jornal do Pará - Nº 260
Não identificado	3º faroleiro	1873	Jornal do Pará

²²¹ Jornal do Pará, Belém, nº159. p.1. 17 de julho de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

²²² Jornal do Pará, Belém, nº163. p.1. 22 de julho de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

			- Nº 222
Pedro Alexandrino	Mestre	1873	Jornal do Pará - Nº 243
Domingos Auleiro	2º faroleiro	1874	Jornal do Pará - Nº 130

Fonte: Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital.

De acordo com as fontes encontradas no Jornal do Pará, 10 trabalhadores pediram demissão em um intervalo de 4 anos. Entretanto, não devemos levar esses números como exatos. Vale ressaltar que o número de sujeitos que solicitaram exoneração pode ser bem maior, pois não era obrigatoriedade do jornal publicar todos os acontecimentos da referida barca. Ademais, neste intervalo de tempo, o jornal publicou a morte de dois remadores por conta de varíola e uma prisão referente ao marinheiro Januario Antonio de Brito, que não foi inserido no quadro.

Nos extratos da “repartição de polícia” do dia 29 de abril de 1871, foi decretada a prisão do marinheiro da barca-farol Januario Antonio de Brito, acusado de embriagues e desordem, e de João Baptista Corrêa, pelo crime de ferimento. A ordem foi decretada pelo subdelegado do 1º distrito. Um fato interessante da documentação é que no mesmo extrato também estavam presentes outros sujeitos considerados com baixíssimo prestígio social da época. Era também decretada pelo subdelegado do 3º distrito a prisão do escravizado Avelino e de Bernadino da Silva Nobre, por desobediência, assim como a prisão decretada pelo subdelegado do 4º distrito ao escravizado Sebastião de Theodoro de Mattos, pelo crime de embriaguez de desordem²²³.

Uma possibilidade plausível é de que Januario Antonio encontrou no álcool uma forma de aliviar as longas jornadas de trabalho no farol flutuante, achando uma válvula de escape para aquela dura realidade. Enquanto uns corroboravam para a evasão daquele local de trabalho, outros enxergavam isso como uma oportunidade de melhorar sua vida subindo de cargo no farol flutuante, usando como exemplo o caso do remador Mamede.

Em uma das portarias publicadas no dia 25 de setembro de 1873, o presidente da província nomeou o remador da barca-farol Mamede José Pereira Gomes como 3º faroleiro da embarcação para preencher a vaga deixada por um colega de trabalho²²⁴. Em 1874, o presidente da província nomeou como 2º faroleiro da barca-farol o até então 3º faroleiro Mamede José

²²³ Jornal do Pará, Belém, nº95. p.2. 30 de abril de 1871. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 19.Set.2022.

²²⁴ Jornal do Pará, Belém, nº224. p.1. 5 de outubro de 1873. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

Pereira Gomes²²⁵. Assim como Mamede, outros remadores gozaram de promoções, assim como outros cargos usufruíram da situação.

Nesse jogo árduo realizado nos baixos de Bragança, a deserção também era uma via de fuga para aqueles que estavam insatisfeitos com aquele cotidiano. No expediente do governo de 12 de outubro de 1876 – ofício, afirmava: “Era considerado deserto da barca-farol Manoel Caetano do Nascimento”²²⁶. Manoel aproveitou a troca de contingente realizada mensalmente e fugiu quando estava na Capitania. Analisando as fontes dos anos seguintes, encontramos um caso de captura de um sujeito desertor da barca cuja identificação não foi revelada.

Em 9 de julho de 1878 – ofícios: foi enviado ao gerente da companhia do Amazonas limitada a informação referente ao pagamento das passagens de proa até Manaus dos guardas policiais da província do Amazonas que escoltaram até Belém um praça desertor da Barca-Farol²²⁷. Tal fato demonstra a cooperação das forças das províncias em manter a ordem e a disciplina do Império. Na documentação, não fica claro se este sujeito capturado era Manoel Caetano do Nascimento, mas fica evidente que era desertor do farol flutuante de Bragança.

O intuito deste capítulo não é apontar heróis ou vilões desta árdua trama que perdurou na segunda metade do século XIX, tampouco atribuir título de herói a algum sujeito, mas resgatar uma memória pouco abordada pela historiografia a respeito do trabalho em torno dos faróis no Império brasileiro.

Enquanto as autoridades apontavam os mesmos como culpados de uma iluminação deficiente frente ao atlântico, estes indivíduos entregavam tudo de si em prol de um bem-maior para o Império, em meio a enfermos e à fadiga, pagando com a própria vida em alguns casos. Dantas, em sua obra, transcreve, sem qualquer busca à métrica ou preocupações literárias, o que seria um profissional dedicado aos faróis em forma de poema, vejamos a seguir:

Ser Faroleiro:
 É uma vocação forte, persistente, permanente
 É abraçar um trabalho nobre, anônimo, silencioso
 É orgulha-se de seu serviço e de sua profissão
 É ser auto-responsável
 É ser honesto, acima de tudo, consigo mesmo

É amar o seu farol como a si mesmo
 É sentir seu funcionamento
 É conhecer cada uma de suas partes
 É ter intimidade com cada uma de suas peças ou parafusos
 É esquecer o calendário e atentar para o nascer e ocaso do sol

²²⁵ Jornal do Pará, Belém, nº130. p.2. 12 de junho de 1874. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 05.Out.2022.

²²⁶ Jornal do Pará, Belém, nº235. p.1. 18 de outubro de 1876. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

²²⁷ Jornal do Pará, Belém, nº156. p.1. 12 de julho de 1878. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 06.Out.2022.

É debruçar-se sobre o Livro de Quarto... se é que ainda existe
 É dar prioridade ao essencial em detrimento do supérfluo
 É saber economizar o perecível
 É estar capacitado a abster-se dos confortos das cidades
 É saber viver sem silêncio e conviver com ele
 É conviver com as ausências e compartilhar as carências

É contemplar a natureza, admirá-la e conservá-la, ainda que longe de tudo e de todos,
 sem testemunhas
 É tentar conhecê-la, entende-la e respeitá-la
 É não temer o mar, mas aprender a vencê-lo
 É sentir o seu cheiro e o gosto da chuva
 É poder ver a chegada e a partida das tempestades

É comprovar que, depois, sempre vem uma bonança
 É presenciar o mar encrespar-se e espelhar-se
 É saber tirar ensinamentos das situações ruins
 É lembrar-se de seus antecessores e mirar-se neles
 É ter a certeza de que muitos já sofreram, ali mesmo, situações piores e venceram

É saber dividir o dia e aproveitar-se de suas 24 horas
 É bem empregar todo tempo que a vida lhe dá
 É resistir às noites de vigília
 É poder trabalhar, estudar, ler e divertir-se
 É descobrir um passatempo para não enlouquecer

É poder admirar o mar, o sol, o céu, as estrelas
 É ter consciência de que pode ver e fazer coisas de que nenhum outro ser humano é
 capaz
 É saber desfrutar o que a vida lhe oferece, a cada momento, a cada instante
 É sonhar com as nuvens

É saber pensar e dedicar-se às reflexões
 É ser forte e resistir as tentações
 É não se deixar vencer
 É ser corajoso e decidido
 É inventar e criar

É ter a certeza de que cada navio, à sua vista, depende dele
 É ansiar por sua chegada
 É contentar-se com os amigos que vêm, raros, de quando em quando
 É pressentir a saudade aos vê-los partir
 É guardar quantas histórias que terá para contar

É ser profissional, marido, pai, chefe e subordinado, tudo ao mesmo tempo
 É saber conviver com a família e o trabalho
 É transformá-lo em lazer
 É saber aliviar suas tensões
 É conseguir adaptar-se ao meio, ao momento, metamorfosear-se

É, enfim, e acima de tudo, ser Faroleiro²²⁸

Dantas relata que escreveu este poema em uma noite de insônia, inspirado pelos 20 anos de labuta na sinalização náutica, sendo 6 em navios faroleiro e balizador, onde teve a

²²⁸ DANTAS, Op. Cit., p.660-661.

oportunidade de visitar os faróis mais remotos do Brasil, obtendo contato com o cotidiano de diversos trabalhadores. Nesse jogo em volta da iluminação do Atlântico ao longo do século XIX, o ofício do prático também foi essencial e peça chave para o comércio marítimo imperial.

2.2: A praticagem da barra, desafios e instabilidade no ofício

Assim como existe uma carência de referências historiográficas em relação à farologia, o mesmo pode-se afirmar a respeito da praticagem. Apesar dos práticos e dos trabalhadores dos faróis compartilharem alguns pontos em comum em relação ao ofício de segurança frente ao atlântico, ambos os ofícios possuem uma missão singular, são peças distintas de um instigante quebra-cabeça em prol da segurança e estabilidade na costa. A praticagem é um ofício milenar, onde a coragem e a responsabilidade “caminham de mãos dadas”, pois a vida de terceiros encontra-se em jogo, assim como as mercadorias que chegam e saem em determinados portos. Em meados do século XIX, os práticos exerciam um papel fundamental para o Império e foram alvos de diversas críticas, tanto no âmbito da imprensa quanto por parte de algumas autoridades.

Esses trabalhadores se beneficiavam diretamente do trabalho exercido pelos faróis e faroletes na costa imperial, ademais, quando possível, encontravam soluções naturais para continuar o percurso com as embarcações. Conhecer a área era um pré-requisito importante para assumir o ofício, pois em dias turbulentos o instinto marítimo desses homens poderia salvar certa embarcação. Stevenson supõe que, em alguns pontos remotos, os primeiros marinheiros do Mar Mediterrâneo se beneficiavam de recursos oriundos da própria natureza para que seus destinos fossem almeçados, vejamos a seguir:

Early sailors in the Mediterranean Sea must have benefited much from the direct blaze, the reflection from the clouds and the smoke from Etna, Stromboli and Vesuvius, which gave direction to ships at a considerable distance and, indeed, served as lighthouses. Possibly the idea of setting a fire and smoke on a height so that it could be seen from afar originated in the flaming summits of these volcanoes^{229 – 230}.

No Brasil, é em 1808 que é decretada a abertura dos portos para as nações amigas pela Carta Régia²³¹, é então que o trabalho do prático ganha mais força nos portos do império, principalmente na capital. Foi por meio do regimento para os Pilotos Práticos da Barra do Porto da cidade do Rio de Janeiro, assinado pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e

²²⁹ STEVENSON, Op. Cit., p.34.

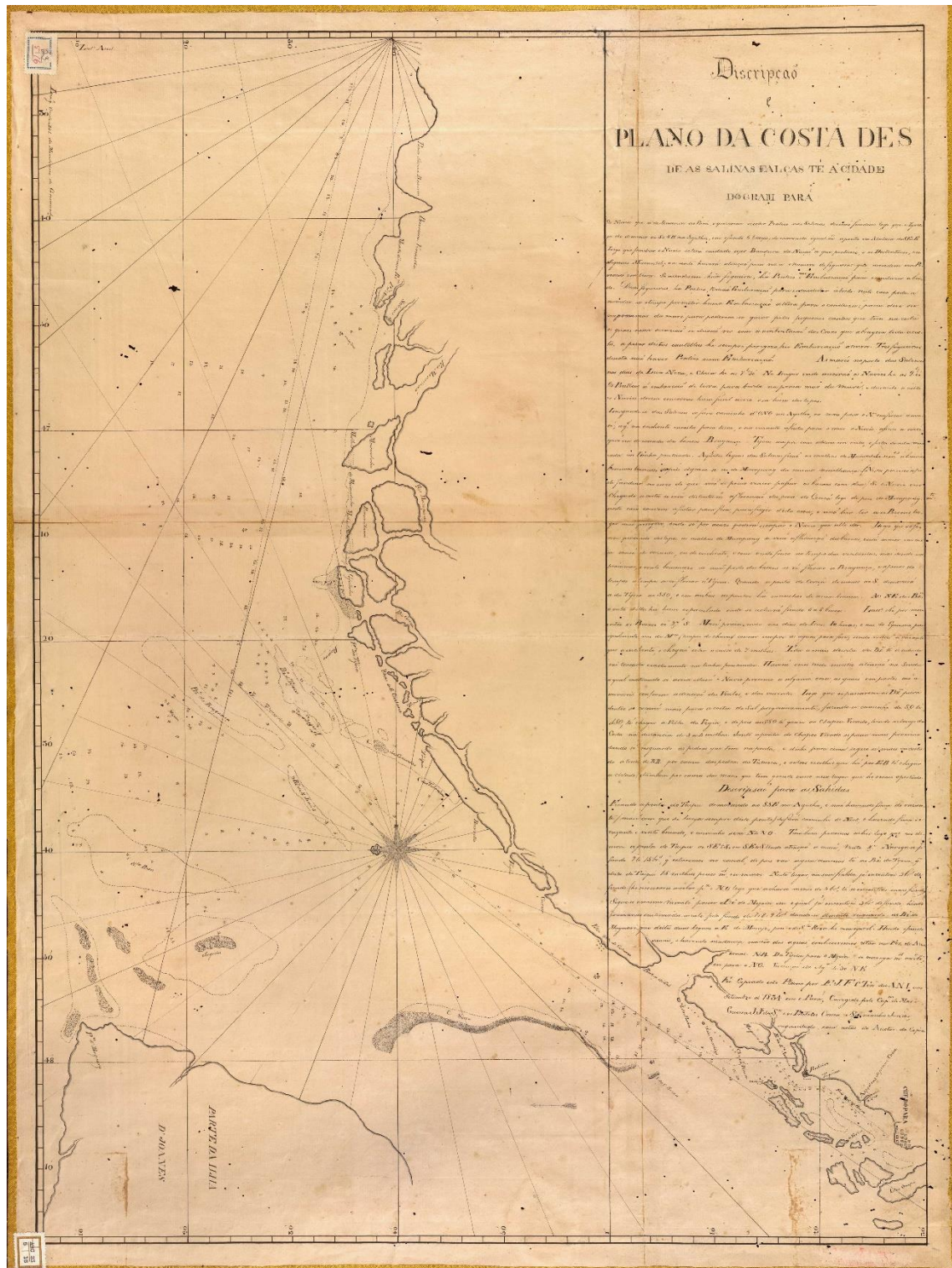
²³⁰ Tradução nossa: Os primeiros marinheiros do Mar Mediterrâneo devem ter se beneficiado muito do incêndio direto, do reflexo das nuvens e da fumaça do Etna, Stromboli e Vesúvio, que davam direção a navios a uma distância considerável e, de fato, serviam como faróis. Possivelmente, a ideia de atear fogo e fumaça em uma altura para que pudesse ser vista de longe teve origem nos cumes flamejantes desses vulcões.

²³¹ CAMARA DOS DEPUTADOS – CARTA RÉGIA DE 28 DE JANEIRO DE 1808. Coleção de Leis do Brasil - 1808, Página 1 Vol. 1 (Publicação Original). Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-35757-28-janeiro-1808-539177-publicacaooriginal-37144-pe.html. Acesso em: 12.Jan.2023.

Domínios Ultramarinos, Sr. Visconde de Anadia, que o ofício foi devidamente oficializado no Império, dando mais segurança às embarcações que entravam e saíam dos portos imperiais. A estação dos práticos da Barra da Província paraense estava localizada na ponta do Atalaia, local onde foi inaugurado o antigo farol de Salinas.

O papel dos práticos foi importantíssimo para a navegação do século XIX, os navios que tinham como destino o porto de Belém ou de Manaus necessitavam contratar a mão de obra desses trabalhadores em Salinas, pois sabemos o quão era perigosa a costa Norte-Atlântica. No levantamento de fontes, encontramos uma documentação importantíssima referente ao trabalho dos práticos da barra do Grão-Pará, onde foi detalhada a viagem de Salinas ao porto de Belém, expondo os desafios que aqueles homens enfrentavam nas suas jornadas de trabalho e seus ritos para conduzir as embarcações. A documentação é referente ao ano de 1834, período este em que a Província Paraense não contava com nenhuma iluminação eficiente em seu litoral, à exceção das fogueiras. Vejamos a figura a seguir:

Figura 14: Descrição e plano da costa desde as Salinas até a cidade do Gram Pará



Fonte: Biblioteca Nacional Digital Brasil.

A documentação é rica em informações a respeito do serviço de praticagem exercida em 1834, além de conter uma cartografia com os pontos de diversos locais de Salinas (ponto superior da figura) a Belém (ponto superior da figura), também possui um texto detalhando o serviço realizado pelos práticos. Algumas palavras da documentação estão ilegíveis, porém, em

sua maior parte, foi possível realizar uma transcrição para compartilhar as informações pertinentes a pesquisa.

De acordo com a documentação, a figura retrata o trecho percorrido pela costa Norte-Atlântica de Salinas até Belém. As embarcações que desejassem prático para chegar até a capital paraense deveriam fundear em frente à ponta do Atalaia e içar a bandeira da nação a que pertencem, assim como os distintivos e os sinais mercantis. O capitão da embarcação deveria prestar atenção para as quantidades de fogueiras acesas em terra, a documentação diz que se acendessem apenas uma fogueira haveria prático, porém sem embarcação para a condução do mesmo. Caso houvesse duas fogueiras, haveria prático e embarcação para conduzi-lo. Entretanto, esta condução só poderia ser realizada na preia-mar para poderem se guiar pelos pequenos canais da costa, possibilitando, assim, a visualização das coroas que estavam naquele local. Quando tinham três fogueiras, não havia prático nem embarcação para conduzir a bordo. Durante a noite, os navios deveriam acender um farol em seu topo²³².

De acordo com a fonte, os práticos contavam fielmente com as condições climáticas para operar na costa norte-atlântica, desde as fogueiras como sinais para determinar se era possível o trabalho ser efetuado, como a influência que o tempo tinha naquele cotidiano. A documentação foi escrita pelo Capitão de Mar e Guerra J.J. da Silva com o auxílio dos práticos Correa e Sarmanho Junior, pois sem estes seria impossível a realização do documento. Com a inauguração do farol de Salinas, o trabalho desses indivíduos passou por algumas mudanças, as fogueiras foram extintas, assim como estes passaram a compartilhar o mesmo local de moradia que os trabalhadores em torno do farol.

Em 1844, a Província do Grão-Pará dispunha de 10 trabalhadores na praticagem da Barra, sendo 7 efetivos e 3 extraordinários. A seguir temos um quadro com os nomes desses indivíduos e os respectivos vencimentos anuais:

Quadro 12: Relação nominal dos práticos da barra da Província do Pará – 1844

	Nomes	Cargo	Vencimento anual
	Manoel Corrêa dos Aidos	1º Prático	600\$000
	Fortunado José Martins	1º Ajudante	269\$200
Efetivos	Raimundo dos Santos Sarmanho	2º Ajudante	149\$200
	João dos Santos Sarmanho	Praticante	89\$200

²³² BN DIGITAL BRASIL. Acervo Digital. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/>. Acesso em: 28.jun.2022.

	Luiz Manoel	Praticante	89\$200
	Domingo José Ramos	Praticante	89\$200
	Antonio dos Santos Serejo	*	Sem vencimento
Extraordinários	Francisco de Paula	*	Sem vencimento
	Antonio dos Santos	*	Sem vencimento

Fonte: Relatório do Ministério da Marinha publicado em 1844.

De acordo com o Relatório do Ministério da Marinha de 1844²³³, na sessão “Praticos da Barra” mencionava que a metade do contingente de práticos da Província paraense estava em Salinas, onde os navios contratavam o serviço para a entrada no porto. De acordo com a fonte, o trabalho era mais utilizado na entrada do porto e raríssimas às vezes para a saída. Um dos práticos residia na ponta da Tijoca, e estava incumbido de prestar socorro às embarcações que ficavam presas nos poções entre baixos de Bragança e a costa. O único indivíduo habilitado a navegar naquele local era o prático experiente Serejo, que conseguia tirar algumas embarcações.

Em 1856, o relatório da Marinha emitia que as únicas Barras que possuíam Regulamentos de Praticagem dados pelo Governo, eram: Pernambuco, Maranhão, Pará, Sergipe, Rio Grande do Sul e Laguna. As demais eram regidas por antigas práticas ou por instruções provisórias expedidas pelas Presidências e Capitânicas.

De acordo com o documento, na Província paraense, onde a faina dos práticos datava de longos anos e era indispensável à navegação, nem se quer havia escrituração da receita e despesas do trabalho. Os vencimentos ainda remetiam aos mesmos marcados na Provisão de 1º de março de 1798. Os empregados nomeados tinham em média a gratificação mensal em torno de 25\$000²³⁴.

O aviso do dia 26 de março de 1861 foi publicado no jornal Treze de Maio, no dia 8 daquele mês. O aviso emitido pelo Ministério da Marinha, que alterou o regulamento provisório de 1852 que abordava o ofício desses trabalhadores que conduziam embarcações na Província do Pará, contém 18 parágrafos e diz respeito diretamente ao trabalho destes sujeitos. A seguir, abordaremos alguns parágrafos pertinentes à pesquisa, com o objetivo de entendermos como o serviço dos práticos da barra sofre uma reconfiguração na década de 60 do século XIX.

²³³ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da sexta Legislatura pelo ministro e secretário d' Estado Francisco de Paulla Holanda Cavalcanti d'Albuquerque*. Rio de Janeiro, Typographia Universal de Laemmert, 1844, p.4. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 29.Jun.2023.

²³⁴ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da nona Legislatura pelo ministro e secretário d' Estado dos Negócios da Marinha João Mauricio Wanderley Cavalcanti d'Albuquerque*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1856, p.13. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 29.Jun.2023.

O 1º parágrafo relata que subiu para 9 o número de práticos e para 4 o de praticantes, assim, aumentando a eficácia do serviço no local. O 2º parágrafo designa o práctico a realizar a praticagem a qualquer hora do dia, quando for preciso. De dia, a comunicação era realizada através de uma bandeira e à noite se dava por uma iluminação encarnada. No parágrafo 3, a documentação diz que foi implementada uma embarcação coberta que serviu de vigia em frente ao farol de Salinas e tendo constantemente práticos da barra a bordo para serviço. A embarcação tinha como contingente 5 homens, o Arsenal de Marinha ficava encarregado de fazer os reparos na embarcação e disponibilizava uma embarcação menor para o transporte dos práticos às embarcações que os contratavam.

No 4º parágrafo fica exposto que a embarcação, ao se aproximar do navio com os práticos, devia demonstrar comunicação de maneira clara e objetiva, içando visivelmente a sua identificação. A embarcação com os práticos que estaria fundeada em frente ao farol de Salinas tinha a bandeira içada na proa durante o dia e com um farol aceso à noite para a comunicação. O parágrafo 6º diz respeito ao pagamento dos práticos, a quantia paga pelos capitães ou mestres pela contratação dos práticos era de sessenta mil réis pela entrada de um navio na Barra e de oitenta mil réis pela saída, sem mais outra despesa²³⁵.

Apesar de a documentação aumentar o contingente de trabalhadores, os resultados após estas medidas não foram positivos para as autoridades provinciais e imperiais. Pois o trabalho executado pelos práticos passou a ser mais desgastante, uma vez que esses passaram a ficar a bordo de uma embarcação fundeada em Salinas e necessitavam atender as embarcações em qualquer momento, de dia ou noite.

O Diário de Belém publicou em 28 de janeiro de 1877 o Relatório da Comissão da Praça do Comércio do Pará, que foi apresentado em assembleia-geral dos Srs. Assinantes no dia 9 daquele mês, neste documento havia vários assuntos que eram pertinentes aos trabalhadores da província. Dois tópicos da documentação serviram como dados para a pesquisa, são eles: “pharol da barra” e a “praticagem da barra”. No que diz respeito ao serviço algumas ponderações foram feitas pela documentação.

A fonte relata denúncias a respeito dos práticos que estavam atuando naquela área, o serviço estava deixando a desejar e isso precisava ser exposto. Muitos navios não estavam recebendo práticos em Salinas, o inspetor da Alfandega pediu a Comissão da Praça informações para o melhoramento da navegação da Barra e a questão da praticagem foi um dos pontos

²³⁵ Treze de Maio, Belém, nº 27, p.1. 8 de maio de 1861. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 22.Abr.2022.

cruciais relatados, assim como a implementação de mais boias para indicar os baixos até a entrada da barra²³⁶.

No dia 9 de março de 1877, o Diário de Belém publicou diversos relatórios a respeito do trabalho realizada na província de 1869 até 1875. Os relatórios foram publicados pela Praça do Comércio e a finalidade de expor esse serviço era justamente auxiliar o governo e habilitá-lo a tomar as providências necessárias para melhorar o comércio que estava sendo afetado pela má qualidade de serviço dos práticos. Um ponto crucial seria a reorganização da associação dos práticos e de sua direção, assim, tirando a tutela total do governo e deixando um trabalho mais “livre” pelos sujeitos.

Outra via para a solução, segundo a documentação, seria o aumento do contingente de práticos, pois a crescente quantidade de embarcações continuava ganhando força, principalmente após a abertura dos rios para as nações amigas. Abordando os respectivos relatórios, recortei algumas frases de cada ano a respeito do serviço da praticagem para termos uma noção da realidade instaurada na segunda metade do século XIX na província paraense.

Em 1868, o relatório já não demonstrava nenhum contentamento a respeito do serviço e na documentação dizia que as reclamações eram constantes e que os navegantes deveriam ter o livre arbítrio de escolha para contratar ou não o trabalho dos práticos, pois a obrigação em contratar o serviço para entrar ou sair da barra acabava atrapalhando aquele cotidiano. Em 1869, as reclamações seguiam ganhando forças e a documentação alertava sobre o contingente de mão de obra que era pouco para as demandas de embarcações que estavam necessitando o serviço. No relatório, no ano seguinte, a situação persistia, além do contingente de práticos, algumas disposições do regulamento vigente contribuía para a desestabilidade do trabalho. Algumas dessas disposições seriam a proibição do aumento de práticos e a obrigação da embarcação ficar esperando na região de Salinas para poder seguir viagem com algum prático da Barra.

Segundo o regulamento, o navio, recebendo ou não um prático a bordo, seria obrigado a pagar pelo serviço e esse lucro era dividido pelos práticos. Com isso, esses sujeitos recebiam seus respectivos vencimentos, trabalhando ou não. O relatório afirma que toda a ideia de estímulo e zelo pelo ofício acabou desaparecendo entre os poucos práticos que por ali passaram. A comissão sugere que o governo se baseie em países mais experientes no ramo da praticagem e contrate todos os indivíduos que estivessem habilitados a exercer o ofício, assim como sancionar leis mais severas àqueles que cometessem faltas e abusos em serviço.

²³⁶ Diário de Belém, Belém, nº22. p.1. 28 de janeiro de 1877. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 24.Abr.2022.

No relatório de 1871, a documentação expunha a reclamação do consignatário do Brigue francês *Marie Claire* apresentada em janeiro daquele ano, pois sua passagem pelo litoral norte-atlântico foi marcada por transtornos. A regulamentação do serviço dos práticos continuava seguindo os mesmos padrões. O capitão francês Pascal Massabo relatou que, após seguir viagem até Pinheiros, onde resolveu fundear, recebeu a bordo um práctico que realizou o serviço de maneira incompleta, mas estava exigindo o pagamento completo, Pascal não achou justo e se recusou a pagar por um serviço “pela metade” e assim se manteve na embarcação. Dias depois, a questão foi resolvida e o pagamento não chegou a ser realizado pelo capitão francês.

Em 1872, o serviço dos práticos continuava recebendo críticas pelas autoridades do Império e provinciais. A questão do número limitado de práticos continua a ser levantada, assim como o livre arbítrio de contratação do serviço por parte das embarcações. Ademais, outra pauta que surge no respectivo ano é de entregar o serviço para indústria particular através de cartas habilitadas pelo capitão do porto. A Comissão da Praça do Comércio do Pará faz uma cópia de uma representação recebida dos proprietários e agentes dos vapores da companhia *Red Cross Line* a respeito da experiência de péssima qualidade obtida com o serviço dos práticos da barra.

No ano de 1873, o relatório não foi diferente dos demais. Além de reafirmar o mau serviço da praticagem da barra, a documentação diz que seria inútil enumerar a perda total de navios, assim como mencionar todas as embarcações que ficaram dias se arriscando em um perigoso ancoradouro à espera de um serviço que nunca foi bem feito. Apesar das denúncias feitas por consulados de diversas nações e da comissão da Praça do Comércio do Pará, não houve resultados, a documentação diz que o número de práticos, ao invés de aumentar, teve uma diminuição no respectivo ano. Os relatórios de 1874 e 1875 foram os mais breves entre os demais, notamos uma exaustão por parte da Comissão em expor uma situação em que não se obtinha nenhuma melhora nos últimos anos²³⁷. Em 1880, a prática ainda se mostrava defeituosa, o jornal *Diário de Belém* trazia em uma de suas páginas a seguinte notícia a respeito de um caso oriundo da péssima qualidade dos práticos da barra:

Lê-se na Provincia: O pratico da barra desta província Gualdino F. da Silva, sahiu deste porto, pilotando o vapor americano *City of Pará*, no dia 20 do passado. Segundo noticias recebidas, o mesmo pratico não tomou a embarcação que estaciona em Salinas, pertencente a praticagem, pelo que suppõe-se que seguiu a bordo do dito vapor. Só com o regresso do *City of Pará* poder-se-há saber o que motivou o facto²³⁸.

²³⁷ *Diário de Belém*, Belém, nº34. p.1. 9 de março de 1877. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 24.Abr.2022.

²³⁸ *Diário de Belém*, Belém, nº77. p.2. 6 de abril de 1880. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 24.Abr.2022.

Apesar de duras críticas ao serviço a esta classe de trabalhadores, na década de 1870, o prático Joaquim Mendes Sarmanho realizou um grande feito ao realizar uma praticagem em específico. Em 23 de agosto de 1878, em uma das portarias publicadas, era abordada a questão do pagamento solicitado pelo prático da barra Joaquim Mendes Sarmanho por conduzir a corveta Trajano. O Presidente da Província atendeu o que foi solicitado pelo prático e, através dos termos do art.5º §7º do Decreto Nº2.884 de 1º de fevereiro de 1864, abriu o crédito de 80\$000 réis referente ao §14º “Força Naval” que diz respeito ao exercício de 1877-1878, para ser efetivado o pagamento de Joaquim Mendes Sarmanho, que estava previsto por direito no Aviso da Marinha Nº 153 de 26 de março de 1861²³⁹.

Outrossim, a Trajano “em abril de 1876, sob o comando do Capitão-Tenente Antônio Luís Teixeira, comboiou até a altura do Pará o vapor que conduzia os imperadores em viagem aos Estados Unidos, seguindo depois para Lisboa, de onde regressou comboiando o Monitor *Javari*²⁴⁰. Os dados favorecem que o prático responsável pela condução da Trajano na costa norte-Atlântica foi Joaquim Mendes Sarmanho, sendo recompensado com a quantia de 80\$000.

Figura 15: Trajano Corveta/Cruzador/Navio Escola



Fonte: Acervo: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

²³⁹ Jornal do Pará, Belém, nº191. p.1. 23 de agosto de 1878. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 29.Abr.2022.

²⁴⁰ Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/TrajanoCorvetaCruzadorNavioEscola1873-1906.pdf> Acesso em: 29.Abr.2022.

A corveta Trajano foi construída do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, sendo incorporada em 17 de julho de 1873 e sua baixa em 11 de agosto de 1906, uma corveta mista, que depois foi classificada como cruzador e navio-escola, era de construção mista, madeira e aço e também com propulsão mista, sendo vela e a vapor. A embarcação possuía as seguintes características:

Deslocamento, 1.392 toneladas; comprimento, 200 pés, entre perpendiculares; boca, 31 pés; pontal, 19,5 pés; calado, 15 pés. As suas máquinas do fabricante John Penn & Sons, desempenhavam força de 2.400 HP e velocidade de 12 milhas. Tinha uma chaminé telescópica e um hélice. Foi artilhado com três peças de calibre 70, modelo Whitworth e outras menores²⁴¹.

As críticas em relação ao serviço de praticagem estenderam-se até a instauração da República. Ao analisar as documentações para a pesquisa, podemos dizer que os trabalhadores não atendiam todas as demandas de embarcações como uma forma de protesto, em resposta à reconfiguração realizada na década de 1860, e pelas mínimas condições de trabalho, pois no decorrer das últimas décadas do Império nada foi feito no que diz respeito ao ambiente de trabalho dos práticos. Entretanto, um feito realizado por um prático mudaria todo o percurso da história da Província cearense.

Ao trabalhar com a praticagem, devemos estar cientes da importância deste ofício para a navegação de todos os âmbitos. Um prático carrega consigo um grande poder que pode reverberar no cenário político/econômico. Um caso que demonstra este quadro foi o episódio do prático-mor Francisco José do Nascimento em Fortaleza, que ficou conhecido como Dragão do Mar. No dia 30 de agosto de 1881, fundeu o barco Espírito Santo na Província Cearense, onde deveriam embarcar 38 indivíduos escravizados comercializados com destino de trabalho no Sul do Império.

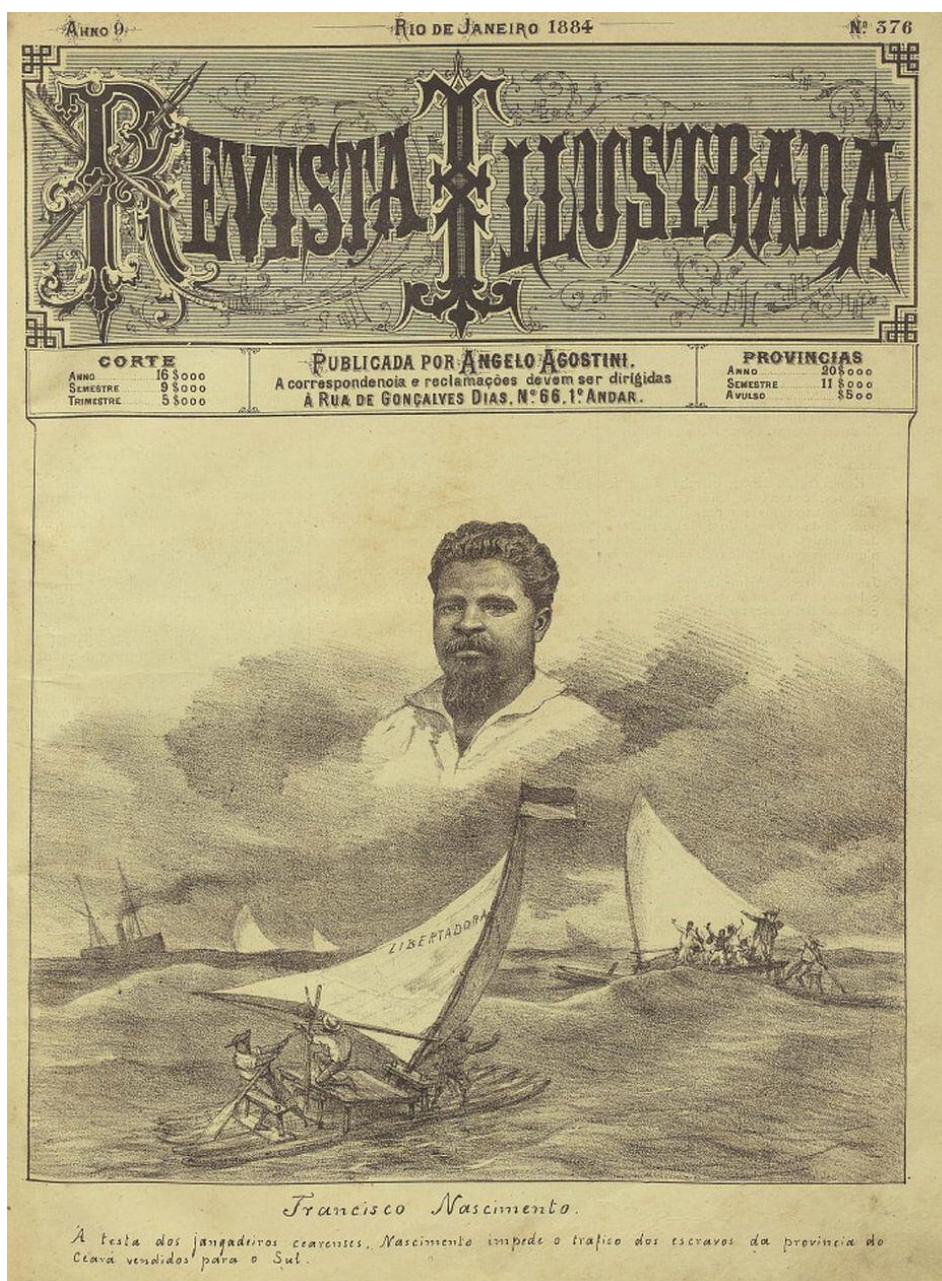
De acordo com Mendonça, antes do embarque, Francisco Nascimento teve uma conversa com o praieiro José Napoleão, que falava em prol da Sociedade Cearense Libertadora, instalada em 8 de dezembro de 1880. Foi então que ambos decidiram impedir o transporte dos indivíduos para o navio negreiro. Apesar de as autoridades tentarem impedir o plano dos libertários, os mesmos ocasionaram um incêndio nas proximidades para distrair as autoridades locais enquanto deram apoio para a fuga dos escravizados. No dia 21 de janeiro de 1881, o governo provincial tentou impor sua força a fim de restabelecer o comércio, porém, fracassou graças à oposição do promotor público, Dr. Frederico Borges; do administrador da Recebedoria,

²⁴¹ Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/TrajanoCorvetaCruzadorNavioEscola1873-1906.pdf> Acesso em: 29.Abr.2022.

Sr. Antônio Bezerra e do prático Francisco José do Nascimento²⁴². A seguir, podemos analisar uma figura representativa do Dragão do Mar:

A coragem do prático-mór Francisco José do Nascimento fez com que a Província cearense se destacasse no cenário brasileiro com pioneirismo na luta pela liberdade dos escravizados. A seguir, temos a figura de Francisco José do Nascimento estampada na capa da revista ilustrada do Rio de Janeiro em 1884:

Figura 16: Revista Ilustrada – Dragão do Mar (1884)



²⁴² MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA: quarto volume. Marinha do Brasil – Serviço de documentação da Marinha. Rio de Janeiro. 2001, p.149.

Fonte: Reprodução Revista Ilustrada, Rio de Janeiro, 1884, v. 9, n. 376, p.1. Acervo da Biblioteca do Senado Federal (Brasil).

Naquele período, a fonte da receita cearense era a venda de escravizados para outras regiões do Império, em virtude da seca de 1877, responsável pela morte de aproximadamente 500.000 pessoas²⁴³ no Nordeste do Império. Logo, os práticos liderados pelo Dragão do Mar resolveram impor a greve que impossibilitava a venda dos escravizados para outras regiões do Brasil. De acordo com Mendonça, Francisco José do Nascimento veio a falecer em 5 de março de 1914. Nascimento pediu para que seus punhos fossem recobertos com galões da oficial da Armada Nacional. Ademais: “À sombra das velhas mangueiras de Belém, o inesquecível oficial que foi Frederico Vilar fez-lhe erguer expressivo monumento, justa homenagem da Marinha republicana”²⁴⁴.

2.3 – A Vila de Nossa Senhora do Socorro das Salinas

Situada na região do Baixo Amazonas, na Província paraense, é um local histórico e estratégico que, em meados do século XIX, se tornaria um ponto crucial para a navegação no Atlântico Sul. O farol de Salinas, inaugurado em 1852, não só foi uma inovação tecnológica, mas também um reflexo de mudanças políticas e econômicas que estavam ocorrendo no Brasil e no mundo naquele período. O farol representava um esforço do Império brasileiro para dar mais segurança à navegação nas águas traiçoeiras da região, ao mesmo tempo que refletia uma transição entre o antigo e o novo.

A vila era localizada numa região de grande importância estratégica, perto do Arquipélago do Marajó e da foz do Rio Pará, onde as águas do Rio Amazonas encontram o mar. A região era uma rota fundamental para embarcações comerciais, militares e de navegação costeira, sendo ponto de passagem para mercadorias e também de intensa atividade de tráfico negreiro, especialmente no século XIX.

O nome “Salinas” provavelmente se referia à atividade de extração de sal que era comum na região, embora o principal papel da vila fosse o de ser um ponto de apoio e de fiscalização para os navios que transitavam pelas águas do Pará e do Amazonas.

Ao entrar no site oficial da prefeitura de Salinópolis – PA²⁴⁵, é possível o acesso a uma síntese da história da cidade. De acordo com a fonte, antes da separação das Províncias paraense e maranhense, em 1774, Salinas pertencia à Capitânia do Caeté, a qual foi criada pelo Decreto

²⁴³ El País, Brasil – História | Arquivos: 500 mil mortes, doença, fome, desvio de verbas e pedido de CPI: o retrato da Grande Seca do Império. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2021-10-26/500-mil-mortes-doenca-fome-desvio-de-verbas-e-pedido-de-cpi-o-retrato-da-grande-seca-do-imperio.html> Acesso em: 12.Jan.2023.

²⁴⁴ MENDONÇA, Op. Cit., p.150.

²⁴⁵ Prefeitura de Salinópolis – Responsabilidade e Transparência. Disponível em: salinopolis.pa.gov.br. Acesso em: 29.Ago.2022.

Lei 25 de fevereiro de 1652. A Capitânia começava no rio Gurupi e possuía uma extensão de 50 léguas de costa até o Guamá. Dois fatores foram essenciais para a fundação da localidade, sendo estes: A fábrica de sal e a praticagem.

De acordo com o site do IBGE, o fundador da povoação, André Vidal de Negreiro²⁴⁶, reuniu alguns práticos e suas respectivas famílias em um pequeno povoado, na Ilha do Atalaia, no alto de um barranco de uns 20 metros de altura. Era neste ponto que os indivíduos sinalizavam para as embarcações que trafegavam o Atlântico²⁴⁷. A seguir, uma imagem retirada do acervo do IBGE mostrando os barrancos na costa de Salinas:

Figura 17: Paredão da praia de Salinópolis (PA) - jun. 1953



Fonte: Acervo do IBGE – História & Fotos.

Como podemos analisar na imagem, essa elevação na geografia do local auxiliou os sujeitos a realizarem a sinalização ao longo dos séculos, fator que influenciou diretamente no nome da praia “Atalaia”, conceito remetido a “vigilância” e afins. O nome Salinas deriva-se dos tempos coloniais, pois: “O topônimo deve-se a existência de uma pequena salina, fábrica de extração de sal da água do mar, durante o período colonial”²⁴⁸.

²⁴⁶ André Vidal de Negreiros (1620-1680) foi um militar e líder na expulsão dos holandeses da Capitania de Pernambuco. Foi governador das Capitanias de Pernambuco, Maranhão e do Grão-Pará. Foi também capitão-geral em Angola.

²⁴⁷ IBGE – Brasil, Pará, Salinópolis. História & Fotos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/salinopolis/historico>. Acesso em: 17.Jan.2023.

²⁴⁸ IBGE – Idem.

Marina Nobre, por exemplo, ressalta que no período colonial, as fábricas colônias exerceram uma função fundamental para a administração da região norte da colônia, pois, tornaram-se lugares mais do que espaços de riquezas, contribuíram para a manutenção da interação social do período. Essas fábricas, proliferaram diversas interações de sujeitos e fomentaram o trabalho, que neste caso, foi utilizado a mão de obra indígena²⁴⁹. Além do mais, em torno dessas fábricas emergiram outras mãos de obra, como a dos práticos e, depois, no século XIX, dos trabalhadores do farol.

A Lei Provincial nº 1081, de 02 de novembro de 1882, elevou a freguesia de Salinas à categoria de vila, assim, desmembrando-a do município de Cintra (hoje Maracanã)²⁵⁰. Em um domingo datado em 27 de setembro de 1885, o Diário de Belém noticiava um importante passo na história da vila de N. S. do Socorro das Salinas, pois o jornal afirmava que o problema de navegação para Salinas estava resolvido com a implementação de embarcações a vapor de Belém para a referida vila. No dia 21, a canhoneira *Lamego*, às 4 horas da tarde, entrou com facilidade no porto da vila, onde ancorou em lugar seguro e abrigado e anunciou a notícia referente à navegação para Salinas. A população, ao avistar a embarcação a vapor no porto local, não conteve sua imensa alegria. O momento foi tão marcante que as autoridades locais também estavam presentes para saudar aqueles ilustres cavalheiros que estavam a bordo da *Lamego*.

Ao pôr do sol, a vila de Salinas encontrava-se em pleno regozijo, uma banda local desfilava pelas ruas acompanhada com uma imensa multidão naquele começo de noite festiva. Segundo o jornal, a maioria dos cidadãos de Belém não conhecia nada a respeito de Salinas e, com a implementação de embarcação a vapor entre os dois pontos, a possibilidade de Salinas virar um ponto turístico aumentou bastante. Além disto, a fonte afirmou que a vila de Salinas era o local mais saudável da província paraense e, era injusto grande parte da população não ter conhecimento das belezas naturais naquele paradisíaco lugar.

Após uma série de elogios a respeito da localidade, o jornal afirmou: “Hoje” a possibilidade de ir de vapor para Salinas é existente, e que a grande dificuldade estava sanada. Qualquer navio nas condições do Vizeu ou Princesa Isabel, com 14 pés de calado (aproximadamente 4,3m), poderia demandar na praia-mar a barra das Salinas e ancorar de

²⁴⁹ NOBRE, Marina Hungria. “PARA O GOVERNO DE SAL E TAINHAS E DE ÍNDIOS”. AS SALINAS E O PESQUEIRO REAL NO ESTADO DO MARANHÃO E PARÁ (1640-1750). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre. (PPHIST-UFPA). Belém. 2017, p.53.

²⁵⁰ IBGE – Idem.

forma segura ao porto da vila. A notícia então é finalizada com a celebre frase “vamos a Salinas!”²⁵¹.

A vila de Salinas não era apenas um centro administrativo e comercial. Era também um lugar de intensa vida local, com seus próprios desafios, como o isolamento, o difícil acesso e a falta de recursos educativos. As relações comunitárias entre os trabalhadores do farol e a população local eram essenciais para a sobrevivência no ambiente hostil, com condições meteorológicas severas e dificuldades de transporte. Isso tornava o farol mais do que uma estrutura técnica, mas também um ponto de encontro de culturas e de histórias pessoais entre aqueles que trabalhavam nele e os que o viam como um farol de esperança e progresso.

Logo, a vila e o farol foram cruciais para o desenvolvimento da navegação na região amazônica, não apenas por sua importância geográfica, mas também como um símbolo de transformação na sociedade e na economia do Império brasileiro. A transição das fogueiras para o farol foi mais do que uma simples mudança técnica; foi uma mudança no modo de ver o Brasil, com o Império buscando não apenas modernizar suas infraestruturas, mas também afirmar seu controle sobre o território e suas rotas comerciais na conjuntura das pressões internacionais e dos novos desafios do século XIX.

²⁵¹ Diário de Belém, Belém, nº218. p.2. 27 de setembro de 1885. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 24.Abr.2022.

CAPÍTULO 3 – COMÉRCIO E SEGURANÇA A PARTIR DA ILUMINAÇÃO DA COSTA

“A iluminação da costa de um país não guarda relação com o número de canhões de soldados que possa ele por em campo.

Podemos ser, e de preferência convém que sejamos, considerados uma potência pela proteção que dispensamos à navegação, ao comércio e à humanidade; e sem que se pese aos cofres públicos ser-nos-á possível chegar a esse desiderato”

– CF Francisco José de Freitas, primeiro Diretor de Faróis – 1876²⁵²

A segurança da costa foi necessária para a manutenção do comércio ao longo do século XIX. Sabe-se que, no decorrer deste período, a exportação realizada pelo Império era conduzida majoritariamente através do comércio marítimo, logo, um litoral seguro era o primeiro passo para o aperfeiçoamento de um comércio próspero. Entretanto, ao analisar a precária segurança marítima imperial brasileira no que diz respeito a sinalizações, o que poderia ser feito para manter uma costa de proporções continentais segura? A partir desta questão, daremos início ao seguinte capítulo: entender como as autoridades e os trabalhadores em torno dos faróis construíram uma política faroleira na região Norte-Atlântica, precavendo a segurança da navegação e do comércio marítimo e fluvial na segunda metade do século XIX.

Para entendermos o que foi a política faroleira a partir de 1850, devemos compreender o jogo político e militar que foi constituído neste período. A Armada Imperial Brasileira ficou responsável pela manutenção da segurança marítima e fluvial do Brasil (1822 – 1899). Em meio a este quadro, os faróis foram uma peça chave para a operação da segurança imperial frente ao Atlântico. Os faróis e faroletes ficaram sob as jurisdições da Armada, mais especificamente sob ordens dos Arsenais de Marinha, e após a segunda metade do século XIX passou a ser responsabilidade das Capitâneas existentes nas Províncias litorâneas do império.

Todavia, com a criação da Diretoria de Faróis, em 1876, a incumbência foi passada para a então recém-criada Repartição com o auxílio das Capitâneas. Dantas assinala que a Capitania do Porto da Província do Pará, de 1851 até 1899, detinha sob suas responsabilidades o dever de auxiliar a Repartição com: 12 iluminações marítimas e fluviais. A seguir, demonstraremos em um quadro essas iluminações com os seguintes anos de inauguração:

Quadro 13: Iluminações marítimas e fluviais (fixas) da Província do Pará de 1851 a 1899

Iluminação	Ano de Inauguração
Cotejuba	1851
Salinas	1852

²⁵² DANTAS, Ney. Op. Cit., p.3.

Jutahy (hoje Camaleão)	1859
Goiabal (hoje Mandii)	1860
Panacuená (hoje Arrozal)	1860
Guajará (hoje Boiuçu)	1860
Chapeu Virado	1872
Capim (extinto)	1874
Soure	1888
Colares	1889
Joanes	1889

Fonte: A História da Sinalização Náutica e Breves Memórias e Breves Memórias.

O porto de Belém, localizado nas proximidades da foz do Rio Amazonas, era um dos principais pontos comerciais do Império e detinha bastante destaque no cenário comercial. Outrossim, os principais produtos cultivados no Pará no século XIX eram bastante consumidos na Europa. Macieira Neto e Affonso de Paula assinalam que: “afinal, os gêneros produzidos no Pará, como cacau, borracha e açúcar, possuíam mercado certo na Europa”²⁵³. O comércio possibilitou uma gama de trocas além do lado financeiro, as transferências culturais em alguns pontos da costa e dos rios foram intensas e moldaram parte da sociedade paraense ao longo do século XIX, Luciana Martins Furtado ressalta que uma cidade não é feita apenas pelos arquitetos, médicos ou administradores, é fruto de uma troca de experiências cotidianas de pessoas comuns presentes nas ruas, nas docas, no cais²⁵⁴.

3.1 A repressão contra o tráfico de Africanos no litoral

O conceito de defesa e segurança são palavras pertinentes nesta discussão, como noções a serem observadas na praxe da Marinha no século XIX. Héctor Saint-Pierre, ao discutir o conceito de “segurança multidimensional” e seus desdobramentos, alerta sobre seu insuportável peso polissêmico, onde o mesmo só serve para decorar os discursos sobre defesa. Ela mistura sem pudor vários elementos de diversas naturezas e, de origens variadas (sociais, políticas, econômicas, ambientais e energéticas); as quais requerem diversos tipos de respostas: econômicas, de saúde pública, culturais, educativas, militares, policiais²⁵⁵ e, por isso, devem ser dimensionadas com as restrições de cada época.

No século XIX, o Império do Brasil sofria forte pressão política da maior potência imperialista vigente, a Inglaterra. As autoridades brasileiras adotavam medidas para tentar

²⁵³ MACIEIRA NETO, Ivaldo Guimarães. AFFONSO DE PAULA, Ricardo Zimbrão. O COMÉRCIO MARÍTIMO DO PARÁ NO SÉCULO XIX. *Cad. Pesq.*, São Luís, v. 19, n. especial, jul. 2012, p.45.

²⁵⁴ FURTADO, Luciana Martins. NAS PEDRAS DO CAES: CIDADE, COTIDIANO E TRABALHO (1852-1912). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em História. Belém. 2015, p. 14-20.

²⁵⁵ SAINT-PIERRE, Héctor Luís. “Defesa” ou “Segurança” Reflexões em torno de Conceitos e ideologias. *Contexto Internacional*, Rio de Janeiro, vol. 33, n. 2, julho/dezembro. 2011, p. 409.

mediar a situação com os ingleses. Podemos analisar uma dessas medidas com: a Lei de 16 de dezembro de 1830, o Art. 177 – capítulo 3, no que diz respeito ao contrabando, alegava que: “Importar, ou exportar generos, ou mercadorias prohibidas; ou não pagar os direitos dos que são permittidos, na sua importação, ou exportação. Penas: perda das mercadorias ou generos, e de multa igual á metade do valor delles”²⁵⁶. Ademais, vale destacar que qualquer ato relacionado a pirataria estaria passivo das penalidades imperiais, no Art. 82 do Código Criminal do Império de 1830 seriam julgados como crime de pirataria os seguintes atos:

- 1º Praticando no mar qualquer acto de depredação, ou de violencia, ou contra Brasileiros, ou contra estrangeiros, com quem o Brazil não esteja em guerra.
- 2º Abusando da Carta de Corso, legitimamente concedida, para praticar hostilidades, ou contra navios brasileiros, ou de outras nações, que não fosse autorizado para hostilizar.
- 3º Apossando-se alguém do navio, de cuja equipagem fizer parte, por meio de fraude, ou violencia contra o Commandante.
- 4º Entregando alguém aos piratas, ou ao inimigo, um navio, a cuja equipagem pertencer.
- 5º Oppondo-se alguém por ameaças, ou por violencia, a que o Commandante, ou tripolação defenda o navio em occasião de ser atacado por piratas, ou pelo inimigo. Penas - de galés perpetuas no gráo maximo; de prisão com trabalho por vinte annos no médio; e por dez no minimo.
- 6º Aceitando Carta de Corso de um Governo estrangeiro sem competente autorização. Penas - de prisão com trabalho por dous a oito annos²⁵⁷.

Em 1831, o tráfico de africanos passa a ser considerado crime de pirataria pelas autoridades com a Lei de 7 de novembro de 1831, ou seja, transformando “traficantes” em “piratas” aos olhos das leis imperiais. A seguinte lei ficou notoriamente conhecida como “Lei Feijó”²⁵⁸. Portanto, os “novos piratas do século XIX” (traficantes de africanos) tornaram-se uma pedra no sapato do Império Brasileiro, pois a Inglaterra já estava em uma longa batalha contra o ato ilícito de traficar cativos africanos.

Segundo João Daniel Antunes Cardoso do Lago Carvalho, em seu trabalho a respeito do tráfico de africanos e a Lei de 1831, reforça-se que essa pressão dos ingleses contra o contrabando de africanos se estendeu desde as primeiras décadas do século XIX, pois: “assim foi feito, em 1826, com o aceite de uma convenção entre Brasil e Inglaterra que versava sobre o fim do comércio de escravos”²⁵⁹. No papel, o Império Brasileiro corroborava com as autoridades inglesas, entretanto, o sistema de tráfico de africanos continuou ocorrendo em

²⁵⁶ Com base: Código Criminal do Império do Brazil – Lei 16 de Dezembro de 1830. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim-16-12-1830.htm Acesso: 31.Mar.2022.

²⁵⁷ Idem.

²⁵⁸ Nome em homenagem a Diogo Antônio Feijó, foi um sujeito de prestígio no meio social, atuava como filósofo, sacerdote católico e estadista brasileiro. O mesmo se dedicou à aprovação da lei.

²⁵⁹ LAGO CARVALHO, João Daniel Antunes Cardoso do. O TRÁFICO DE ESCRAVOS, A PRESSÃO INGLESA E A LEI DE 1831. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 7 Nº 13 Jul-dez 2012, p.100.

regiões da costa atlântica brasileira e isso não foi visto com bons “olhos” pelas autoridades inglesas.

A relação anglo-brasileira no século XIX representava bem o contato entre “periferia e centro”, e a Inglaterra seguia ganhando forças após a ascensão econômica resultante da Revolução Industrial e impondo sua política imperialista ao redor do mundo. “Essa relação seria de desigualdade, já que ao segundo grupo de países caberia a produção de manufaturados, ficando aos outros a responsabilidade de abastecer de matérias-primas os Estados centrais”²⁶⁰. Para os ingleses, extinguir a força do tráfico de africanos nos demais territórios era uma questão econômica positiva para seus cofres industriais.

É interessante expor tais medidas restritivas que o Império estava adotando ao longo do século XIX, o clima interno não era nada harmonioso, principalmente na Província paraense, que demonstrava bastante receio em relação ao bem-estar público de seu território. Pois em 1835, um evento sangrento eclodiu no Grão-Pará que ficou conhecido como Cabanagem, de acordo com a historiadora Magda Ricci: “Este movimento matou mestiços, índios e africanos pobres ou escravos, mas também dizimou boa parte da elite da Amazônia”²⁶¹. O principal alvo dos cabanos eram os brancos, especialmente os portugueses mais abastados. É tangível afirmar que este conflito foi um dos motivos para que o farol de Salinas ficasse apenas nos papéis na década de 30²⁶². Contudo, o foco do capítulo não é propor uma discussão a respeito das revoltas ao longo do século XIX, mas sim atenuarmos para a questão da segurança em prol do comércio nas águas imperiais.

No relatório do Ministério da Marinha de 1833, menciona-se que as autoridades paraenses necessitavam da construção de um farol o mais rápido possível na região de Salinas – Ponta do Atalaia, com um orçamento de 4:000\$000 para os cofres públicos²⁶³. Apesar deste cuidado que o Império estava calibrando na década de 1830, a construção do dito farol não foi iniciada imediatamente, pois, de acordo com a fonte, a Província paraense encontrava-se instável. Foi em 1852 a consolidação da inauguração do farol de Salinas, impactando

²⁶⁰ LAGO CARVALHO, Op. Cit., Jul-dez 2012, p. 101.

²⁶¹ RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. Tempo, Niterói, v. 11, n. 22, p. 5-30, 2007. Disponível em: <<http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/10370>>. Acesso em: 31.Mar.2022.

²⁶² De acordo com os Relatórios do Ministério da Marinha, a solicitação de um farol já era existente na década de 30 do século XIX, entretanto a obra ganhou força próximo de 1850.

²⁶³ BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado a Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834, p. 23. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#?c=0&m=11&s=0&cv=23&r=0&xywh=454%2C1585%2C2991%2C2110>. Acesso em: 25 ago.2021.

diretamente as províncias vizinhas de maneira positiva, uma vez que essa obra beneficiou diretamente toda a costa norte atlântica do Império, assim como o restante do litoral brasileiro.

A partir de 1850, o Império adota algumas medidas visando aperfeiçoar seu sistema de segurança, assim, na tentativa de promover um bem-estar em seu território e para continuar sustentando uma relação amigável com a Inglaterra. A região litorânea e o Rio Amazonas receberam certa atenção do governo imperial, pois foram inauguradas obras cujo intuito seria exercer a manutenção da proteção da área litorânea e de rios e seus afluentes, como a inauguração do farol de Salinas (1852) e outros faróis fixos nos rios paraenses, a reconstrução da Fortaleza de Óbidos (1853) e a implantação de uma barca-farol nos baixos de Bragança (1866). Além dessas construções, algumas medidas políticas foram adotadas em prol do combate aos traficantes de africanos pelo Atlântico, os quais passaram a ser intitulados como piratas ao longo do século XIX.

Quando mencionamos a palavra “piratas”, é impossível não lembrarmos dos sujeitos de badanas e com tapa-olho desbravando as mais ousadas aventuras nos mares e afins, uma figura elaborada e enraizada pelas produções hollywoodianas ao longo do século XX. Produções como: “O Pirata Negro”, Albert Parker (1926); “A Ilha do Tesouro”, Victor Fleming (1934); “O Capitão Blood”, Michael Curtiz (1935); “O Pirata dos Meus Sonhos”, Vincente Minnelli (1948); “Piratas”, Roman Polanski (1986); “A Ilha das Cabeças Cortadas”, Renny Harlin (1995) e “Piratas das Caraíbas: A Maldição do Pérola Negra”, Gore Verbinski (2003) corroboraram para que esse imaginário fosse fixado na sociedade mundo afora.

Além de produções cinematográficas, um dos animes mais populares ainda em produção diz respeito a esse vasto mundo da pirataria marítima: “*One Piece*”, é uma animação japonesa baseada no mangá de Eiichiro Oda e acompanha as aventuras emocionantes de Monkey D. Luffy e sua tripulação de piratas. De acordo com o Portal de Notícias Metrôpoles: “O anime conta com mais de 1000 episódios e teve exibições na TV aberta no Brasil, no SBT, em canais fechados, conquistou popularidade no *Cartoon Network*. O sucesso chegou de vez, entretanto, com o *streaming Crunchyroll*, serviço especializado na distribuição de animes”²⁶⁴.

No entanto, como mencionamos, durante o século XIX, o conceito de pirataria acabou abrangendo a prática ilícita do tráfico realizado no Atlântico. Por Lei, os traficantes de escravizados advindos da África passaram a ser intitulados como piratas pelas autoridades inglesas e brasileiras. Em 1845, o jornal *Treze de Maio* publicava a seguinte pauta em “notícias

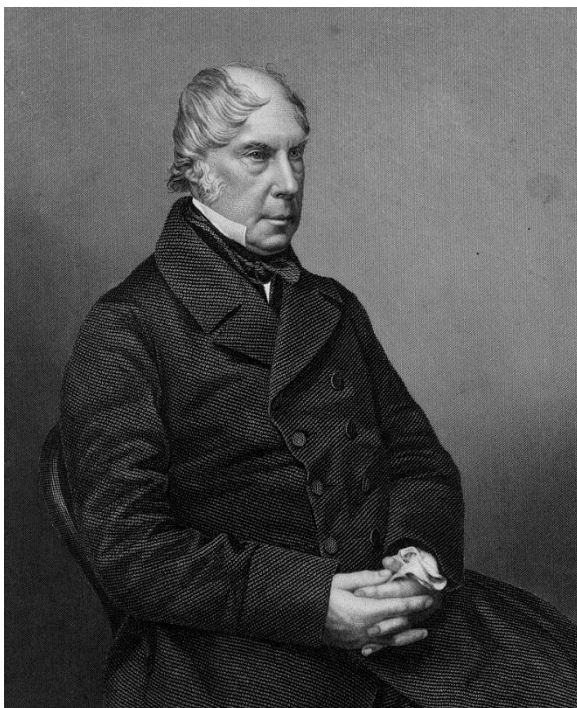
²⁶⁴ Portal de Notícias Metrôpoles – Entretenimento: *One Piece: entenda por que o anime é tão bom e reconhecido*. Disponível em: <https://www.metropoles.com/entretenimento/one-piece-entenda-por-que-o-anime-e-tao-bom-e-reconhecido>. Acesso em: 15.Nov.2023.

diversas”: “A leitura do *bill* para serem julgados como piratas, por tribunais ingleses os subditos brasileiros que forem suspeitos de resgatarem os negros captivos em África, foi determinado no dia 11 de julho na Câmara dos Lords”²⁶⁵.

Em meados do século XIX, a Inglaterra engrenava a todo o vapor com sua forte industrialização e alavancava sua política imperialista ao redor do mundo. Tal fator fez com que a mesma adquirisse novos contornos em seu tecido social. Esses desdobramentos acabaram abrangendo diversos territórios, como foi o caso do Império brasileiro. Um desses fatores foi a ambição em erradicar o comércio ilícito de cativos africanos no Atlântico-Sul, onde o Brasil concentrava um forte negócio às custas de escravizados de origem africana.

No ano de 1845, a Lei *Bill Aberdeen* foi sancionada pelas autoridades da Inglaterra com a finalidade de combater o comércio ultramarino de escravizados. O *Bill Aberdeen* foi uma lei elaborada por George Hamilton-Gordon, conhecido como Lorde Aberdeen, aprovada em agosto do dito ano. Com a deliberação da Bill Aberdeen, a marinha inglesa detinha autorização de policiar o Atlântico-Sul e poderia autuar os traficantes de escravizados por crime de pirataria, e esses seriam julgados nos tribunais ingleses. A seguir, temos uma imagem do político inglês George Hamilton-Gordon:

Figura 18: George Hamilton-Gordon, também conhecido como Lorde Aberdeen.



Fonte: *Britannica – History & Society*

²⁶⁵ Treze de Maio. Belém. nº566, p.2. 20 de dezembro de 1845. Disponível em: Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022.

O crime de pirataria tinha como punição a pena de morte pelas autoridades inglesas, de acordo com o jornal Folha de São Paulo em uma matéria publicada em 1998. Era mencionado a abolição dessa prática pelo parlamento inglês. O jornal publicou as seguintes palavras: “O Reino Unido aboliu a pena de morte do seu sistema judiciário. Apesar de muito pouco aplicada neste século – as últimas duas execuções foram em 1964 – a pena de morte ainda estava prevista em duas situações: de alta traição e pirataria com violência”²⁶⁶. Ademais, ainda em 1845, um caso violento nos permite analisar o conflito que existiu no Atlântico Sul entre piratas brasileiros e autoridades inglesas, como veremos a seguir:

Os marinheiros da tripulação da escuna brasileira – Felicidade, – que assassinarão em alto mar, no dia 2 de março p.p. um oficial e 9 praças do navio de guerra inglês – Wasp – forão julgados em Exeter, e delles condemnados a morte 7, de nome Antonio Joaquim, Florencio Ribeiro, Francisco Ferreira dos Santos Serva, Diogo Majaval, João Francisco, José Maria Martins, e Manoel José Alves; sendo declarados sem culpa os outros 3; José Antonio, Manoel Antonio, Sebastião dos Santos. A execução foi addiada até serem consultados os 15 juizes de superior instancia sobre algumas duvidas quanto á legalidade da condenação, apresentadas pelos Advogados dos réos²⁶⁷.

Até o momento, não conseguimos saber o desfecho deste curioso caso, pois acredito que o processo pode estar localizado no acervo da *The National Archives*²⁶⁸ (TNA), na Inglaterra. Entretanto, a notícia publicada no jornal Treze de Maio nos permite uma análise clara de um conflito existente nas águas do Atlântico Sul.

As embarcações que não se identificassem em território brasileiro também estavam sendo tratadas como “piratas”, tal fato ficou nítido em outra edição do Treze de Maio na coluna do Oficial Maior João Henrique Dias, cujas palavras foram: “O general Rosas decretou que fossem punidas como piratas as tripulações dos navios estrangeiros que fossem capturadas no Paraná”²⁶⁹. Após a promulgação da *Bill* Aberdeen, as autoridades brasileiras passaram a tratar os casos de tráfico de africanos com mais vigor.

O ano de 1850 foi decisivo para que as autoridades tentassem de vez exterminar as investidas dos traficantes que comercializavam na costa atlântica. A Lei Nº 581, de 4 de setembro de 1850, ficou conhecida como “Lei Eusébio de Queiros”²⁷⁰, entrou em vigor com

²⁶⁶ Folha de São Paulo. São Paulo. p.1. 01 de outubro de 1998. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mundo/ft01109807.htm> Acesso: 08.Jan.2024.

²⁶⁷ Treze de Maio. Belém. Idem. Disponível em: Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022.

²⁶⁸ Arquivos Nacionais (Reino Unido).

²⁶⁹ Treze de Maio. Belém. nº575, p.1. 28 de janeiro de 1846. Disponível em: Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022.

²⁷⁰ Em homenagem a Eusébio de Queirós Coutinho Mattoso Câmara, foi um magistrado e político brasileiro. Quando ocupava o cargo de Secretário d'Estado dos Negócios da Justiça, foi responsável pela lei Nº 581, de 4 de setembro de 1850.

este objetivo de reforçar a repressão contra o comércio ilegal de africanos em território do Império Brasileiro. Período que foi marcado por obras e reformas em pontos estratégicos nas águas da região amazônica. De acordo com o relatório do Ministério de Relações Exteriores de 1851, a costa atlântica do império possuía pontos estratégicos de estabelecimentos negreiros²⁷¹. A fonte assinala a denúncia realizada por um abaixo assinado enviado pelo Ministro plenipotenciário britânico alegando a existência desses estabelecimentos.

A partir disto, é possível afirmar que a pressão inglesa continuou mesmo após a promulgação da Lei Eusébio de Queiros em 1850. Na documentação citada, achei pertinente destacar o seguinte trecho: “[...] que ha em muitos sitios da costa do Brasil estabelecimentos regulares, dispostos pelos traficantes de escravos para o preparo de barcos negreiros, e sendo de presumir que o governo imperial tenha todos os meios para poder acabar com esses locais ilegais”²⁷². A seguir, uma imagem do político brasileiro Eusébio de Queirós:

Figura 19: Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara

²⁷¹ Estaleiros que trabalhavam nos reparos dos navios negreiros e possivelmente poderia servir como uma espécie de botequim para os traficantes.

²⁷² BRASIL. Relações Exteriores. *Relatorio da Repartição dos Negócios Exteriores apresentado a Assembléa Geral Legislativa terceira sessão da oitava legislatura de 1851; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Paulino José Soares de Souza*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemert, 1851, p. 49. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/105?terms=traficantes&item_id=1740#?h=traficantes&c=4&m=21&s=0&cv=212&r=0&xywh=-1276%2C-1%2C4615%2C3256 Acesso em: 02.jun.2022.



Fonte: Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin

Após a promulgação da Lei Eusébio de Queirós, o Império passa por uma mudança, a qual vai gradativamente se enquadrando em uma metamorfose social que se consolidou em 1888, com a abolição definitiva da escravidão pela Lei Imperial n. 3.353, de 13 de maio de 1888 – Lei Áurea²⁷³. Di Felippo Fabricio engendra com precisão essa transição em sua obra:

Seja pelo alto preço e inflação do mercado escravocrata ou mesmo pela intermediação e transição interna entre fronteiras dentro do Brasil e destoantes entre si, seja também pela gradual mudança que a sociedade imperialista impunha na prática escravista ou talvez pela lei Eusébio de Queiroz se fazer cumprir diminuindo a entrada de escravos ou ainda todas as possibilidades juntas ou decorrentes uma da outra, o Brasil Imperial após 1850 se vê diferente²⁷⁴.

²⁷³ Institucional – Biblioteca Digital. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/385454> Acesso: 08.Jan.2024.

²⁷⁴ FABRICIO. Matheus Di Felippo. O IMPACTO DA LEI 851 DE 04 DE SETEMBRO DE 1850: Lei Eusébio de Queiroz e a consequência para alforrias em províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. *E-Civitas - Revista Científica do Curso de Direito do UNIBH - Belo Horizonte*. Volume XIV, nº 1, julho. 2021, p.110.

Dois anos após a publicação da Lei Eusébio de Queirós, a Província do Grão-Pará anuncia a inauguração do imponente farol da Ponta do Atalaia em Salinas, em uma região marcada por sinistros marítimos e uma rota pertinente aos navegadores que tinham como destino a América Central, rota bastante utilizada pelos traficantes que tinham como destino as águas do Caribe. Além das medidas de segurança, o Império também estava atento para o setor econômico e a presença de um farol no salgado paraense era indubitavelmente necessária para o policiamento e manutenção do comércio brasileiro.

A construção de um farol fixo na costa norte-Atlântica corroborou para a manutenção da segurança no litoral, pois após a Lei de 1850 entrar em vigor, o tráfico pelo Oceano Atlântico ainda continuou sendo uma ameaça para as autoridades imperiais ao longo da década. O historiador Bezerra Neto faz a seguinte afirmação: “Findo o tráfico, as políticas de vigilância, prevenção e combate ao mesmo perduraram até a década de 1860, mesmo não havendo mais seu retorno. O fim do tráfico foi a primeira grande reforma civilizadora sob a ótica da opinião pública...”²⁷⁵.

Em meio a este trâmite, destaca-se o alerta sigiloso enviado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros para a Presidência da Província do Pará em 1854, além de retratar o quadro do tráfico em meados do século XIX. O caso envolveu os três principais territórios que mantinham essa questão em seus limites e fronteiras e onde a segunda escravidão ocorreu mais fortemente no continente: Estados Unidos (de onde o navio negreiro procedia), Cuba (destino da viagem) e o Brasil (onde também foram negociados escravos).

O caso que levou à inquietação e às hipóteses que conectam os elementos da pesquisa. Ocorreu em 30 de setembro de 1854, quando o Ministério dos Negócios Estrangeiros enviou um ofício sigiloso à presidência da província do Pará sobre o caso que ocorrera em Itaipu, com um navio com bandeira norte-americana hasteada que transportava uma quantidade generosa de africanos. O documento aborda a tentativa frustrada do comandante da embarcação ao tentar negociar a venda de escravos com alguns cidadãos da região. Segundo a fonte, o capitão explicou que seu destino era Cuba, mas os ventos acabaram conduzindo a embarcação até a Freguesia de S. Sebastião de Itaipu, em Niterói (RJ). Na ocasião, a polícia local foi acionada, instaurando-se assim um clima de tensão. Os olhares “indiscretos” de moradores e comerciantes já eram inevitáveis, e, percebendo o perigo que lhe aguardava, o capitão norte-americano escapou em sua embarcação “sumindo no horizonte atlântico”.

²⁷⁵ BEZERRA NETO, José Maia. O AFRICANO INDESEJADO. COMBATE AO TRÁFICO, SEGURANÇA PÚBLICA E REFORMA CIVILIZADORA (GRÃO-PARÁ, 1850-1860). *Revista Afro-Ásia*. Vol.44. 2011, p. 216.

O ministro logo alertava a possível chegada desse indivíduo na Costa paraense e emitiu alerta às autoridades provinciais sobre²⁷⁶. O documento demonstrou preocupação dos agentes públicos imperiais, principalmente a respeito da necessidade de manter vigilante a guarnição do farol de Salinas, ficando atenta à possível chegada do referido navio negreiro que provavelmente seguiria pela Costa Atlântica paraense para acessar o Mar do Caribe. Portanto, o farol deveria ser os olhos do Império na vigilância do tráfico nas águas quando este se tornou um problema internacional com a pressão inglesa exercida pela Lei *Bill Aberdeen* de 1845.

Ainda na década de 1850, o Imperador do Brasil e o Presidente da Confederação Argentina firmaram uma relação de paz e amizade. De acordo com o Treze de Maio, as duas nações compartilhavam interesses em comum em relação ao comércio e navegação. O tratado regulamentou as relações já existentes estabelecidas na Convenção preliminar de paz de 27 de agosto de 1828 e nos Convênios de 29 de maio e 21 de novembro de 1851. O Tratado foi dividido em 21 artigos, sendo importante para a pesquisa destacar o 13º:

Art. 13. Nenhuma das altas partes contractantes admitirá em seus portos piratas ou ladrões de mar, obrigando-se a perseguilos por todos os meios a seu alcance e com todo rigor das leis, assim como também aos cúmplices do mesmo crime, e a todos aquelles que occultarem os bens assim roubados, e a devolver navios e cargas a seus donos legítimos, cidadãos de qualquer das altas partes contractantes, ou a seus procuradores, e, em falta destes, aos seus respectivos agentes consulares²⁷⁷.

Este panorama representa bem a questão da vigilância e policiamento do Império frente ao Atlântico em meados do século XIX. Aproximadamente vinte anos depois da Lei Eusébio de Queirós, as autoridades adotaram outra medida para fomentar o combate ao trabalho de escravizados e moldar um possível caminho para uma viável abolição. Em 28 de setembro de 1871, foi sancionada a Lei Nº2.040 a qual dizia as seguintes palavras: “Declara de condição livre os filhos de mulher escrava que nascerem desde a data desta lei, libertos os escravos da Nação e outros, e providencia sobre a criação e tratamento daquelles filhos menores e sobre a libertação annul de escravos.....”²⁷⁸. Nessas circunstâncias, o tráfico de africanos pelo Atlântico já tinha se extinguindo, entretanto, o sistema escravista interno continuava no Império.

²⁷⁶ Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859.

²⁷⁷ Treze de Maio. Belém. nº854, p.1-2. 24 de novembro de 1856. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022.

²⁷⁸ Presidência da República. Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos. LEI Nº 2.040, DE 28 DE SETEMBRO DE 1871. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim2040.htm. Acesso em: 15.Nov.2023.

A seguir temos um quadro com os números referentes aos indivíduos escravizados em diversos municípios do Pará, os dados estão disponíveis no Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura e Obras Públicas publicado em 1882²⁷⁹.

Quadro 14: População escravizada de acordo com os municípios paraenses em 1878

Municípios	Escravizados
Belém	10.086
Vigia	796
Obidos	974
Gurupá	290
Breves	704
Curralinho	122
Oeiras	43
Chaves	625
Santarém	1.142
Marapanim	105
Ponta de Pedras	499
Monte Alegre	233
Mazagão	109
Muaná	574
Macapá	398
Melgaço	32
Mojú	796
Curuçá	249
Soure	312
Cintra	184
Baião	151
Cametá	2.744
Bragança	556
Monsarás	167
Igarapé-Mirim	2.034
Mocajuba	339
Porto de Moz	93
Alemquer	309
Acará	837
Itaituba	47
São Sebastião da B. Vi	274
Ourem	191
Cachoeira	567

²⁷⁹ Brasil. Relatório apresentado na Assembleia Geral na primeira sessão da décima oitava legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado interino dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas José Antonio Saraiva. Typographia Nacional – Rio de Janeiro. 1882, p.6. Disponível em: [Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em 23.Ago.2023.

Souzel	24
Vizeu	195
Postel	77
Faro	101
Villa Franca	67
S. Miguel do Guamá	731
Capim	842
Total	30.623

Fonte: Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura e Obras Públicas.

Contudo, a repressão ao tráfico de escravizados africanos não foi o único ponto de apreensão das autoridades brasileiras ao longo do século XIX. Outra questão presente neste cenário envolvendo as sinalizações marítimas e fluviais foi a respeito da abertura do Rio Amazonas para as nações amigas. Como veremos a seguir, a abertura do Rio Amazonas e seus afluentes acarretou um acréscimo nas embarcações estrangeiras na região amazônica, influenciando diretamente no comércio da região, fazendo com que algumas medidas fossem adotadas para a manutenção da segurança, como a implementação de um farol flutuante para auxiliar o farol de Salinas e a criação de uma flotilha para o policiamento dos rios.

3.2 A abertura do Rio Amazonas para as nações amigas

A bacia amazônica e sua imensa área foram alvo de interesses estrangeiros ainda na primeira metade do século XIX. De acordo com Lauro Moreira Furtado de Mendonça, em 1849, os trabalhos do Tenente da Armada norte-americana Matthew Fontaine Maury alertavam a importância da região e ressaltavam que poderia servir como uma via de entrada no continente, assim, criando uma hipótese para a abertura da região para a navegação fluvial de todas as bandeiras amigas. Entretanto, naquela ocasião, o Império brasileiro não compartilhava este interesse.

A partir das ideias elaboradas por Maury, o Império brasileiro passou a sofrer fortes pressões diplomáticas, principalmente dos Estados Unidos, para a abertura do Rio Amazonas. Partindo disto, as autoridades imperiais resolveram optar pela criação de uma nova Província para fomentar a administração daquele território e encontrar uma solução eficaz. Com sede em Manaus, a nova província foi instalada em 1º de janeiro de 1852, foi denominada de Amazonas, assumindo-lhe a direção o Sr. João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha.

Além da forte pressão exercida pelos EUA, a abertura do rio Amazonas era importante para o Império brasileiro, assim como para países vizinhos que necessitavam de uma via mais fácil para o Atlântico para exercer o comércio, países como o Peru, Bolívia e Venezuela. Ou

seja, devemos lembrar que nessa conjuntura, fomentada pela chegada da Segunda Revolução Industrial, esses países limítrofes do Império brasileiro necessitavam da abertura do rio Amazonas para suprirem suas necessidades comerciais e econômicas.

Vitor Gregório assinala que, após a criação da província do Amazonas, a responsabilidade a respeito do estabelecimento das linhas de vapores estava responsável pelos poderes centrais do Rio de Janeiro e do governo provincial paraense, pois ambos eram bem mais estruturados para assegurar recursos financeiros. Ademais, as autoridades provinciais paraenses estavam também preocupadas em colonizar áreas através da navegação dos rios, exercendo assim, manutenção da segurança²⁸⁰. Veremos ainda neste capítulo que alguns faroletes fluviais foram construídos no decorrer da segunda metade do século XIX.

Tenreiro Aranha era adepto da abertura do Rio Amazonas ao comércio internacional, ou seja, podemos afirmar que o Império brasileiro estava se preparando e buscando certa organização estrutural para atingir tal objetivo de maneira segura, pois a segurança do território brasileiro estava em trâmite naquele panorama. Outrossim, os eventos internos²⁸¹ no país norte-americano fizeram com que resultasse em um alívio na pressão pela abertura dos portos na bacia amazônica. Todavia, com a eclosão da Guerra do Paraguai, em 1864, geraram-se subsídios às reivindicações da Bolívia e do Peru que ansiavam por tal medida. Ambos os países eram aliados ao reestabelecimento da paz interna dos Estados Unidos. Logo, as autoridades imperiais brasileiras concretizaram a abertura do Rio Amazonas no dia 7 de setembro de 1867²⁸² através da Lei Geral nº3749, de 7 de dezembro de 1866. Com isto, a abertura do Rio Amazonas para as embarcações aliadas fez com que o fluxo de navios nos portos amazônicos aumentasse de maneira acentuada. Podemos afirmar que esse fato influenciou de maneira direta na política de policiamento da região amazônica.

De acordo com o Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, antes da abertura do Rio Amazonas para embarcações estrangeiras, o Império brasileiro já era disposto de diversas Companhias de Navegação. Na Província paraense, navegou duas companhias, as quais eram: Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e Companhia de navegação entre as capitais do Maranhão e Ceará. Esta segunda Companhia,

²⁸⁰ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *UMA FACE DE JANO: A Navegação do Rio Amazonas e a Formação do Estado Brasileiro (1838-1867)*. Universidade de São Paulo – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de História. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social para obtenção do título de Mestre. São Paulo. 2008, p. 295, 296.

²⁸¹ *Bleeding Kansas*, ou *Bloody Kansas* (em português: "Kansas Sangrento") – Quando o Norte industrializado e o Sul com sua produção de monocultura algodoeira tendo como base o trabalho escravizado começam a agravar-se em 1854, até terminar em conflito aberto na década de 1860.

²⁸² MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA*. Quarto Volume. Serviço de documentação da Marinha. Rio de Janeiro. 2001, p.80.

apesar de os nomes não incluírem a província paraense, um de seus destinos era o porto de Belém. No caso da Companhia do Amazonas, o ponto de partida era o porto da capital paraense, como veremos a seguir.

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas sustentava a navegação a vapor em 3 vias, sendo estas: a 1º de Belém até Manaus, com escala por Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Vila Bela e Serpa, sendo realizadas duas viagens por mês. A 2º de Manaus até Tabatinga, passando por Coary, Tefé, Fonte Boa, Tocantins e São Paulo. Onde os vapores desta linha chegavam até a província de Nauta, no Peru, pois enquanto houvesse o contrato com o Governo peruano eram realizadas 6 viagens ao ano. A 3º via resumia-se de Belém a Cametá.

De acordo com a fonte, a companhia recebia uma subvenção do Estado de 612:000\$ anuais. A documentação menciona que foi notável o crescimento da renda geral da Província do Pará após a criação da companhia em 1852, pois no quinquênio anterior à criação da mesma a renda geral do Pará era de 657:000\$ e no quinquênio posterior ela chegou a 1.376:000\$000. Ademais, a documentação faz uma ressalva para a importância das vias de transportes e para o Governo não se amedrontar em financiar despesas para o aperfeiçoamento destes setores, pois o retorno financeiro seria positivo. O tópico é finalizado mencionando o nome do Presidente da Companhia: Sr. Barão de Mauá²⁸³.

Apesar de a fonte afirmar um fato a respeito do aumento da renda paraense após a criação da Companhia, é necessário um olhar mais cauteloso a respeito deste panorama, pois outro fator foi essencial para este cenário. É válido lembrar que, em 1852, além da criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, também foi inaugurado o antigo farol de Salinas, auxiliando diretamente na navegação de embarcações que tinham como destino os portos paraenses, principalmente da Companhia de Navegação Maranhão e Ceará. Logo, ressaltamos que a consolidação de um farol com grandes proporções como o de Salinas também influenciou no crescimento significativo da renda da Província Paraense.

As Companhias também exerceram um papel importantíssimo para os correios marítimos e fluviais do Império Brasileiro, a seguir temos um quadro com 3 rotas que a Companhia do Amazonas realizava para os correios²⁸⁴:

Quadro 15: Companhia do Amazonas

	De:	Para:	Nº de	Viagens
--	-----	-------	-------	---------

²⁸³ Brasil. Op. Cit., 1882, p.17. Disponível em: [Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em 23.Ago.2023.

²⁸⁴ Brasil. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apresentado na Assembleia Geral Legislativa pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza Mello. Rio de Janeiro – Typographia Universal de Laemmert. 1826, p.10. Disponível em: [Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 27.Ago.2023.

			léguas	
	Belém	Breves	48 2/3	
	Breves	Gurupá	41	
	Gurupá	Prainha	38 2/3	
1º Linha	Prainha	Santarém	29 2/3	1 viagem por mês
	Santarém	Óbidos	22 2/3	
	Óbidos	Villa Bella	31 2/3	
	Villa Bella	Serpa	68 1/3	
	Serpa	Manaus	34 2/3	
	Manaus	Coary	80	
	Coary	Teffé	32	
	Teffé	Fonte Boa	50 2/3	
2ª Linha	Fonte Boa	Tocantins	44	1 viagem por mês
	Tocantins	São Paulo	29 1/3	
	São Paulo	Tabatinga	37 1/3	
3ª Linha	Belém	Cametá	2973 1/3	2 viagens por mês

Fonte: Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Comércio e Obras Públicas Apresentado na Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza Mello em 1862.

A Companhia de navegação entre as capitais do Maranhão e Ceará estabelecia duas vias de navegação, sendo estas: a 1º tinha destino ao porto de Belém, na Província paraense, com escala pelos portos de Guimarães, Turiaçu, Bragança e Vigia. A 2º destinava-se à cidade de Fortaleza, no Ceará, com escala por Paraíba, Acaraú e Granja. A companhia recebia uma subvenção de 120:000\$ por ano, divididos por 10:000\$ mensais²⁸⁵.

A questão econômica estava intrinsecamente ligada às águas do Atlântico em meados do século XIX, a presença de uma iluminação eficaz na perigosa costa norte-Atlântica era imprescindível para os desdobramentos financeiros do Brasil imperial. A partir de alguns dados coletados em periódicos e nos relatórios da Marinha, podemos analisar a ligação entre o antigo farol de Salinas e o comércio marítimo da Província do Grão-Pará. Para navegar na localidade.

Em 27 de agosto de 1868, o Jornal do Pará publicou, como de praxe, em sua parte oficial, o relatório que o Sr. Vice-Almirante e Conselheiro de Guerra entregou para a Administração da Província do Pará referente ao referido mês. O documento trazia um levantamento do comércio relativo ao progresso que a província seguia obtendo a partir da exportação de seus 3 principais produtos, borracha, cacau e castanha. Os dados vão de 1848 a

²⁸⁵ Brasil. Op. Cit., 1882, p.18. Disponível em: Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL. Acesso em 23.Ago.2023.

1867 e abordam seus principais consumidores estrangeiros. A documentação também inclui os números das embarcações comerciais estrangeiras circulando na Província do Pará.

Além dos dados dos produtos exportados contidos na documentação, juntamente com as embarcações de diversas nacionalidades, o Vice-Almirante fez um alerta para a situação da iluminação da costa e dos rios do Grão-Pará, prevendo um considerável abandono das autoridades locais. Pode-se dizer que: para que o comércio continuasse fomentando lucros significativos, a questão da iluminação deveria ser constantemente fiscalizada para assim proporcionar um tráfego estável na região.

O farol de Salinas foi citado no relatório juntamente com os faróletes e boias da província paraense – ademais, as autoridades não estavam nada satisfeitas com o trabalho de restauro realizado nas sinalizações e, as inspeções deveriam ser mais rigorosas para que as iluminações ficassem em perfeitas condições²⁸⁶. O comércio de exportação do Império brasileiro ocorreu em sua maior parte através do atlântico, o trânsito marítimo foi intermediado por 176 navios, de acordo com a documentação. Para uma melhor compreensão, abordaremos esses números que dizem respeito a essas embarcações e as suas respectivas origens no quadro a seguir:

Quadro 16: Embarcações que exportavam borracha, cacau e castanha (1848-1867)

Nacionalidade	Numeros	Tonelladas	Tripolação
Inglezes	61	2:357	727
Americanos	29	43:354	1:026
Portuguezes	27	9:542	397
Francezes	26	6:073	273
Brazileiros	12	3:579	139
Hollandezes	5	843	34
Hanoverianos	3	450	20
Dinamarquezes	3	714	22
Russos	3	1:817	44
Prussos	2	288	13
Hamburguezes	2	367	15
Holsteinenses	2	335	12
Sueco	1	226	8
Total:	176	87:945	2:730

Fonte: JORNAL DO PARÁ, Belém, nº 194.

²⁸⁶ Jornal do Pará, Belém, nº 194, p.1. 27 de agosto de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022.

A partir dos dados expostos no quadro, podemos analisar que os navios ingleses estavam em maior proporção no litoral norte-Atlântico do império, com 61 embarcações, seguidos pelos norte-americanos com 29 navios. Apesar de os ingleses estarem em maior quantidade, os norte-americanos foram os que mais importaram produtos da Província paraense, os quais movimentaram uma quantidade notavelmente alta de 43:354 toneladas de 1848 a 1867. Analisando as fontes, podemos dizer que essa grande quantidade de embarcações inglesas se dava pelo fato do policiamento nas águas do Atlântico-Sul em meados do século XIX, monitoramento sancionado pela *Lei Bill Aberdeen* em 1845.

Com isto, manter o farol em perfeito estado auxiliava diretamente na manutenção da segurança para que o comércio se desenvolvesse. As autoridades imperiais estavam cientes, tal fato fica exposto no relatório que o Sr. Vice-Almirante e Conselheiro de Guerra de 1868 e no Relatório do Ministério da Marinha assinado pelo Ministro e Secretário D'Estado dos Negócios da Marinha Barão de Cotegipe em 1869.

De acordo com a Lei Geral nº3749, de 7 de dezembro de 1866, eram abertos os rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e S. Francisco à navegação dos navios mercantes de todas as nações²⁸⁷. Partindo disto, o fluxo de embarcações aumentou significativamente na região amazônica, tanto nos perímetros marítimos quanto nas regiões fluviais, assim influenciando diretamente no comércio e exigindo maior cautela para/com as iluminações e dos sujeitos que nelas trabalhavam. A seguir, analisaremos um quadro retirado do Jornal do Pará²⁸⁸ Nº194, contendo os números das exportações de borracha, castanha e cacau. Esses dados foram retirados do relatório que o Sr. Vice-Almirante e Conselheiro de Guerra emitiu em 1868, o qual ressaltava a importância das iluminações para um comércio próspero:

Quadro 17: Quantidade e valor da borracha, cacau e castanha exportada de 1848 até 1867

ANOS	BORRACHA		CASTANHA		CACAU	
	@	Valor	@	Valor	Alqueires	Valor
1848	50:367	272:448\$395	143:034	417:175\$020	28:023	33:287\$700
1849	70:199	324:365\$043	266:197	512:103\$050	41:594	60:483\$840
1850	73:848	422:043\$560	257:998	601:885\$780	69:319	65:835\$040
1851	100:703	1:067:314\$515	201:575	432:471\$212	83:433	87:874\$100

²⁸⁷ CÂMARA DOS DEPUTADOS – Legislação Informatizada - DECRETO Nº 3.749, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1866 - Publicação Original. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3749-7-dezembro-1866-554560-publicacaooriginal-73201-pe.html>. Acesso em: 14.Nov.2023.

²⁸⁸ Jornal do Pará, Belém, nº 194. p.1. 27 de agosto de 1868. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 25.Abr.2022

1852	110:902	872:843\$515	268:839	505:372\$984	72:532	53:251\$450
	—	—	—	—	—	—
1ºQuinq.º	406:021	2:959:014\$563	1:097:643	2:469:008\$048	294:901	300:734\$130
1853	113:806	1:430:773\$330	209:673	453:402\$326	79:628	110:380\$100
1854	158:007	3:577:235\$409	282:799	719:557\$883	55:181	100:558\$400
1855	177:910	2:713:981\$490	120:542	358:870\$272	67:155	216:121\$300
1856	140:550	2:700:297\$767	101:888	356:292\$059	36:186	82:467\$300
1857	61:347	521:471\$378	210:233	1:330:756\$719	41:781	175:645\$106
	—	—	—	—	—	—
2ºQuinq.º	651:521	10:943:759\$374	925:136	3:218:879\$259	279:931	685:202\$206
1858	106:404	3:360:342\$886	200:653	1:330:435\$188	88:844	290:638\$600
1859	115:256	1:864:864\$063	356:036	1:111:163\$538	84:068	169:831\$945
1860	170:532	5:402:330\$253	216:460	1:286:505\$984	43:988	220:436\$080
1861	164:235	2:863:946\$576	236:762	1:475:199\$029	57:533	238:728\$720
1862	150:865	2:408:895\$184	203:155	1:265:743\$483	50:480	182:200\$325
	—	—	—	—	—	—
3ºQuinq.º	707:294	13:900:379\$562	1:213:067	6:469:647\$222	324:914	1:101:835\$670
1863	204:043	3:233:386\$738	263:611	1:369:531\$273	68:834	207:639\$990
1864	232:288	3:695:373\$237	234:541	1:132:441\$305	55:437	196:923\$100
1865	281:824	3:619:978\$085	276:474	1:178:120\$380	69:345	273:774\$475
1866	236:390	4:628:562\$283	177:236	1:195:613\$148	0,726389	11:844\$600
1867	420:384	5:846:758\$335	196:254	1:418:496\$997	86:667	394:596\$600
	—	—	—	—	—	—
4ºQuinq.º	1:374\$931	21:240:058\$678	1108:117	6:284:203\$103	284:211	1:084:779\$765

Fonte: JORNAL DO PARÁ, Belém, nº 194. P.1. 27 de agosto de 1868.

No 4º quinquênio, de 1863 a 1867, o montante arrecadado chega ao ápice das estatísticas apresentadas no quadro acima, sendo borracha: 21:240:058\$678, cacau: 6:284:203\$103 e castanha: 1:084:779\$765. Esses números nos mostram como o comércio na Província Paraense vinha em uma crescente constante, de acordo com o Relatório, a abertura dos rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e S. Francisco, a navegação dos navios mercantes de todas as nações favoreceria ainda mais este cenário.

No que diz respeito ao comércio de cabotagem, entraram 39 vapores e 22 navios de vela e a vapor com 26.934 toneladas e um contingente de 2.503 indivíduos. As origens dessas embarcações também foram variadas, sendo 34 vapores, 8 barcas, 9 iates e 3 escunas nacionais, 4 vapores norte-americanos, 2 barcas portuguesas e um vapor inglês. Esse comércio foi realizado por 120 navios e vapores, onde entraram 39 vapores e 22 navios de vela com 26.934

toneladas e 2.503 sujeitos de tripulação. Nesse mesmo período, saíram desse comércio 39 vapores e 20 navios a vela com 24 toneladas e 2.266 pessoas de tripulação.

Esses dados nos permitem atinar como o comércio marítimo estava prosperando na província, engrenando a economia paraense. O ofício além de nos apresentar esses dados do comércio, também expõe os lucros da alfandega da província paraense do último quinquênio, são eles:

Quadro 18: Lucros da alfandega da Província paraense de 1862 a 1877

Anos	Lucros da Alfandega
1862 a 1863	1:356:144\$000
1863 a 1864	1:958:973\$000
1864 a 1865	1:714:618\$000
1865 a 1866	1:881:710\$000
1866 a 1877	2:247:035\$000

Fonte: JORNAL DO PARÁ, Belém, nº 194.

De acordo com a fonte, o rendimento comercial de uma província poderia ser “aquilatado” pelo rendimento de sua alfandega. Os números nos permitem visualizar a crescente econômica da Província paraense até o ano de 1877. Vale destacar que após a inauguração do antigo farol os números cresceram notavelmente, apesar de alguns sinistros marítimos continuarem existindo na região. Como foi dito, a tabela disponibilizada pela documentação traz consigo uma tabela dividida em quinquênios com seus respectivos lucros. De 1848 a 1852, o montante foi de 300:734\$130, já no quinquênio seguinte, de 1853 a 1857, a soma foi de 685:202\$206.

O Relatório do Ministério da Marinha de 1869 abordava a questão da iluminação da costa do Império, alertando que a situação no referido ano estava longe de satisfazer as necessidades de navegação, e a documentação apontou algumas medidas que o Império poderia adotar para melhorar a questão da iluminação da costa. Segundo o relatório, o Império possuía uma extensão de 3.600 milhas e o material de iluminação consistia em 13 faróis, 18 faroletes e um farol flutuante, dando aproximadamente uma iluminação para 190 milhas. Essa abordagem não contava com os faroletes que iluminavam os rios internos do Império brasileiro.

De acordo com a documentação, os países nos quais a questão da iluminação era realizada com êxito, a distribuição de faróis era de 10 a 15 milhas. De acordo com o Relatório, o quadro demonstrava o “atraso” em que o Império se encontrava. Em seguida, a documentação alertava as iluminações que estavam necessitando de reparos, sendo os faróis de Salinas, Sant’Anna, Santo Antônio, Abrolhos e Raza; o farolete de Panacuera e as casas de todos os

guardas dos faroletes do Amazonas; o farolete de Mucuripe, os cinco da Lagoa dos Patos e o farol flutuante de Bragança²⁸⁹.

Quando analisamos as fontes e colocamos a questão da iluminação na costa atlântica em pauta, como ressalta o Relatório do ano de 1869, percebemos a deficiência que as autoridades imperiais possuíam e o “atraso” em relação às potências como alega a documentação. Stevenson assinala as seguintes palavras a respeito do número de faróis e navios-faróis pelo mundo no início do século XIX:

Estimates of the number of lighthouses established throughout the world in 1800 were published in France in 1800 and in Germany in 1900. The French estimate suggested 100, exclusive of 30 harbour and local lights, and the German estimate was about 150 after obvious corrections. In this present book 98 coastal lighthouses and lightships are named as being established in 1800 in Sweden, France, the British Isles and the U.S.A. and with an estimate of 77 for the number established elsewhere, a world total is suggested of 175. On these lines one is tempted to hazard the following guess at the numbers of lighthouses and lightships of value for coastal navigation established in other years^{290 – 291}.

Podemos notar que, no início do século XIX, os países que possuíam certa influência política na Europa e na América do Norte passaram a adotar uma precaução em relação à iluminação das suas respectivas costas. No Império brasileiro, o assunto referente à sistematização das estações farolológicas foi colocado em prática na segunda metade do século estudado²⁹². A seguir analisaremos duas imagens com as localizações de faróis no Norte da Europa e na região costeira dos Estados Unidos frente ao Atlântico nos primeiros anos do século XIX:

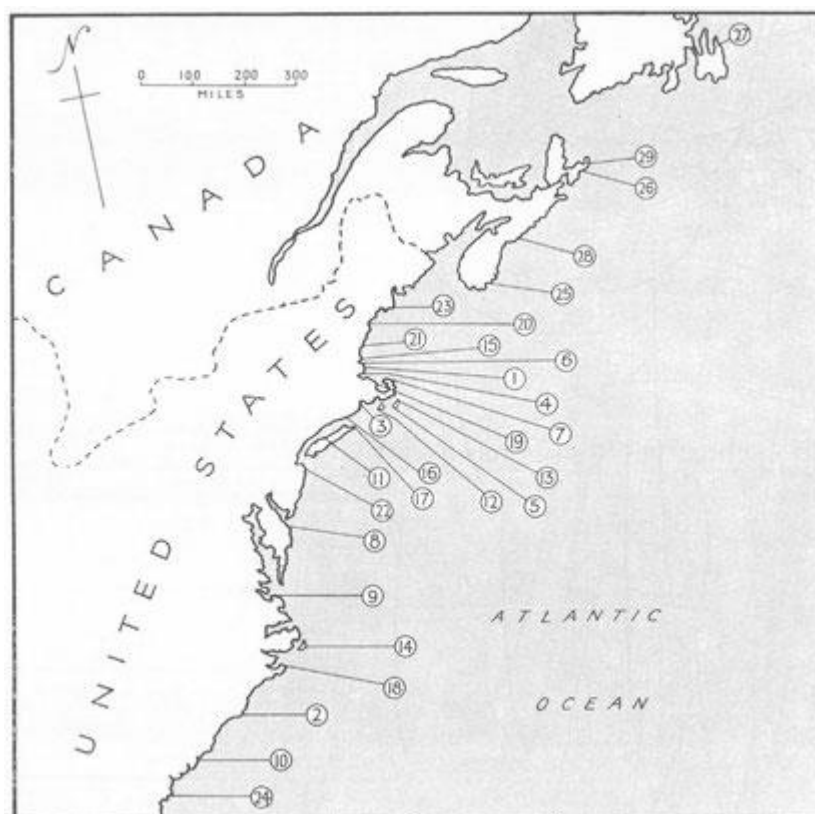
Figura 20: Faróis na costa norte-americana até 1820

²⁸⁹ Brasil. Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na Primeira sessão da sétima quarta legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da marinha Barão de Cotegipe. Rio de Janeiro – Typographia do Diario do Rio de Janeiro – Rua do Ouvidor. 1869, p.26. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 09.Jan.2023.

²⁹⁰ STEVENSON, Op. Cit., p.224.

²⁹¹ Nossa tradução: As estimativas do número de faróis estabelecidos em todo o mundo em 1800 foram publicadas na França em 1800 e na Alemanha em 1900. A estimativa francesa sugeria 100, excluindo 30 portos e luzes locais, e a estimativa alemã era de cerca de 150 após óbvias correções. Neste livro, 98 faróis e navios-farol costeiros são nomeados como tendo sido estabelecidos em 1800 na Suécia, França, Ilhas Britânicas e EUA e com uma estimativa de 77 para o número estabelecido em outros lugares, um total mundial é sugerido de 175. Nestas linhas um é tentado arriscar o seguinte palpite sobre o número de faróis e navios-faróis de valor para navegação de cabotagem estabelecido em outros anos.

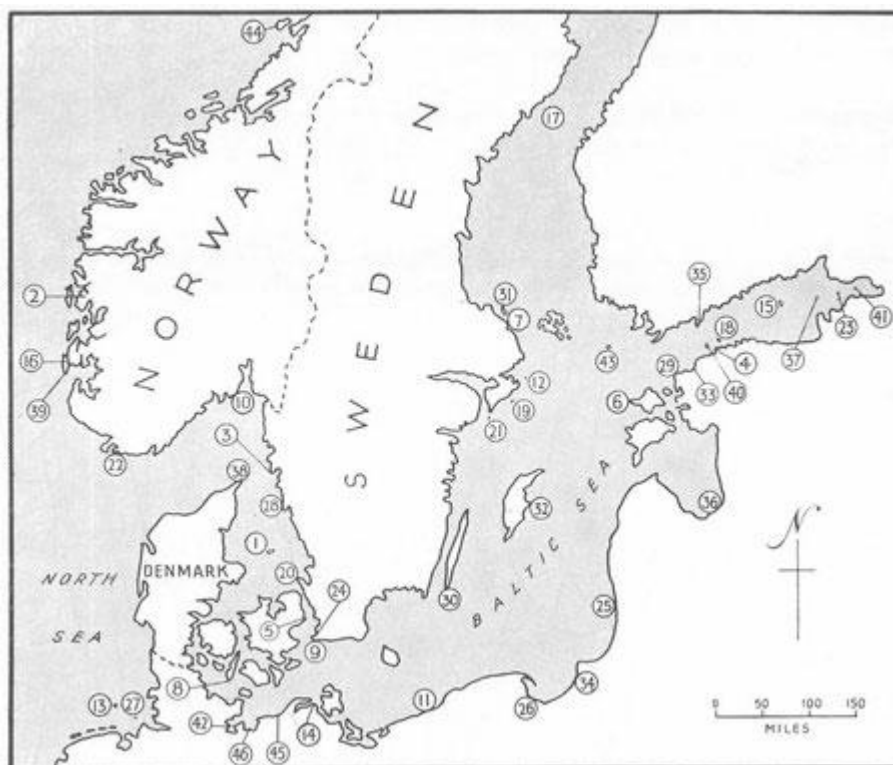
²⁹² Com a criação da Diretoria de Faróis em 26 de janeiro de 1876.



Fonte: THE WORD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820 (p.393).

Ao analisar a imagem, podemos notar a presença de 28 faróis na região norte aa costa atlântica norte-americana no início do século dezenove. Os dados coletados na imagem dão subsídios para afirmar que a questão da iluminação da costa norte-americana era mantida como peça chave em seu jogo político frente ao Atlântico. A seguir, analisaremos o norte europeu nas regiões do Mar Negro e Báltico com suas respectivas iluminações:

Figura 21: Faróis no Norte da Europa até 1820



Fonte: THE WORD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820 (p.393).

O norte europeu contava com surpreendentes 46 iluminações no período citado, os faróis espalhavam-se pelo território, iluminando os mares Norte e Báltico. Stevenson sublinha que, apesar das guerras eclodirem na Europa e na América do Norte, os números de iluminações aumentaram de maneira considerável nas duas primeiras décadas do século XIX. Nas Ilhas Britânicas, obteve um aumento de 50% e nos EUA os números dobraram. A adoção de refletores parabólicos com lâmpadas de *argand*²⁹³ (considerada uma das melhores qualidades do período) foi mais notável nas Ilhas Britânicas e no Golfo da Finlândia²⁹⁴.

O Relatório publicado em 1869, além de alertar a precariedade das iluminações da costa brasileira, a documentação atentou sobre a possível criação de uma administração que dirigisse de maneira exclusiva as questões referentes à iluminação e balizamento da costa. Essa administração seria denominada “Directoria de pharões, balisas e boias”. A Diretoria dessa administração seria composta por oficiais da Marinha e engenheiros, e estes seriam incumbidos de organizar um plano geral de iluminação da costa do Império e de estudos referentes ao melhoramento relativo ao serviço de balizamento dos portos.

²⁹³ A lâmpada de Argand foi inventada e patenteada em 1780 por Aimé Argand, um físico e químico suíço. Melhorou muito a iluminação doméstica da altura, predominantemente feita por lâmpadas a óleo, produzindo uma luz equivalente a cerca de 6 a 10 velas.

²⁹⁴ STEVENSON, Op. Cit., p.515.

A iluminação corroborava diretamente para a manutenção da economia que se dava através dos portos do Império, portanto, foi ressaltada no documento a importância de realizarem os reparos necessários nos faróis existentes e a construção de novos pontos luminosos em pontos estratégicos. Outrossim, a documentação afirmou saber que não era lisonjeira a situação financeira do Brasil, pontuando algumas medidas que poderiam ser adotadas para o melhoramento econômico e investindo certa parte do lucro na questão da iluminação da costa.

Era necessário investir no comércio marítimo, uma vez que este fornecia mais de 2/3 da receita do Império. Uma saída seria a criação do imposto conhecido em quase todos os países, denominado “direitos de pharoes”, onde eram aplicadas as despesas da iluminação da costa, devido aos benefícios que esta trazia para a navegação. O imposto era moderado mediante as toneladas nos navios e beneficiaria diretamente o progresso da navegação, como exemplo tendo os outros países. Com o passar do tempo e o aumento do desenvolvimento do comércio marítimo, esse imposto daria frutos, os quais seriam investidos na criação de mais faróis na costa do Império, assim, dando grande facilidade à navegação e aos poucos ir reduzindo essas taxas de modo que esse rendimento baste para tais serviços²⁹⁵.

Manter a costa iluminada e com uma estrutura organizacional uniforme em relação às sinalizações também cooperaria no combate aos sinistros marítimos recorrentes no litoral brasileiro. A região do salgado paraense foi marcada por diversos casos de acidentes envolvendo embarcações. Edward Mathews assegurava que “sem um prático experiente, muitas embarcações se perdem tentando chegar ao Pará”²⁹⁶.

Em um levantamento de dados realizado na hemeroteca digital da Biblioteca Nacional, foi possível mapear alguns sinistros marítimos envolvendo embarcações brasileiras e estrangeiras na região de Salinas de 1861 até 1886, sendo que, majoritariamente, o número envolvendo embarcações de outros países é maior.

Quadro 19: Sinistros marítimos na região de Salinas (1861-1886)

Embarcação	Ano	País de origem	situação	Jornal
Saxon Gremsbay	1861	Inglaterra	naufrágio	Treze de Maio - Nº 76
Vapor Jerome	1871	Inglaterra	encalhado	Jornal do Pará - Nº 8
Patacho	1873	França	naufrágio	Jornal do Pará

²⁹⁵ BRASIL, Op. Cit., 1872, p.29. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#?c=0&m=68&s=0&cv=29&r=0&xywh=128%2C-6%2C2273%2C1603> . Acesso em 10 out.2021.

²⁹⁶ MATHEWS, Op. Cit., 2020, p.80.

Maragnan				- Nº 231
Brigue Americano	1875	EUA	naufrágio	Jornal do Pará - Nº 64
Calderon ou Zerbino	1879	Não informado	encalhado	Diário de Belém - Nº 58
Brigue Bemvindo	1880	Portugal	naufrágio	Diário de Belém - Nº 520
Patacho Angelica	1882	Portugal	naufrágio	Diário de Belém - Nº 107
Barca Nôa	1882	Noruega	naufrágio	Diário de Belém - Nº 118
Vapor Therezina	1883	Brasil	naufrágio	Diário de Belém - Nº 325
Barca Clara	1885	Portugal	naufrágio	Diário de Belém - Nº 136
Patacho Milicent	1886	Inglaterra	naufrágio	Diário de Belém - Nº 64
Lancha a vela Guarany	1886	Brasil	naufrágio	Diário de Belém - Nº 72
Lancha da Praticagem	1877	Brasil	naufrágio	Jornal do Pará - Nº 157
Barca Fager	1877	Noruega	batida	Jornal do Pará - Nº 239
Vapor Julio De-Laroque	1878	França	naufrágio	Jornal do Pará - Nº 62
Patacho Inglez	1878	Inglaterra	naufrágio	Jornal do Pará - Nº 82
Embarcação desconhecida	1878	Não informado	naufrágio	Jornal do Pará - Nº 90
Barca Laura	1878	Portugal	naufrágio	Jornal do Pará - Nº 106

Fonte: Acervo digital da Biblioteca Nacional.

Esses dados foram coletados apenas no acervo disponibilizado pela Biblioteca Nacional em sua hemeroteca digital, certamente houve outros casos e esse processo de mapeamento de sinistros marítimos no salgado paraense é um trabalho que pode ser trabalhado mais a fundo futuramente. Como se pode notar, neste panorama apenas 3 embarcações eram oriundas do Brasil e o restante oriundas de outros países. Os casos de sinistros reforçavam o temor dos navegantes em relação à costa Norte-Atlântica. Outro fator preocupante na segunda metade do século XIX foi o tráfico ilícito de produtos ocorrido pelos rios amazônicos entre os países ribeirinhos amazônicos.

Cavalcanti de Albuquerque, Inspetor da Alfandega do Pará, assinalou que: apesar da crescente nas exportações na segunda metade do século XIX, a abertura do Rio Amazonas e os tratados de comércio existentes²⁹⁷ entre o Brasil e os países ribeirinhos limítrofes na Amazônia,

²⁹⁷ Ver em: *Commercio e Navegação da Amazonia e Paizes Limitrophes*. Por Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque Inspetor da Alfandega do Pará. Pará – Typ. De Francisco Costa Junior. 1871, p. 1.: “Os tratados de navegação e

como: Peru, Bolívia e Venezuela, estavam favorecendo o comércio ilícito de traficantes de borracha que atuavam pelos Amazonas e seus afluentes, causando prejuízo aos cofres dos territórios que faziam fronteira²⁹⁸. Ou seja, a alfandega de Pará e Amazonas não estava conseguindo administrar a vasta área fluvial da região.

Ao analisar o mapa a seguir, podemos ter a dimensão da vasta área de fronteira entre os países citados. Ademais, os pontos marcados eram onde estavam citados os faroletes fluviais que auxiliavam e ajudavam no policiamento da navegação dos rios até 1888:

Figura 22: Mapa da região amazônica e os faroletes existentes de 1851 – 1888.



Fonte: topographic-map.com.

Como podemos analisar, exercer a manutenção de segurança em toda esta área de fronteira era um trabalho quase impossível para as autoridades dos países envolvidos. Apesar de existir uma colaboração entre os territórios, os traficantes da borracha encontravam meios para burlar o deficiente policiamento da época. No quesito sinalização, a região amazônica era composta por 10 faroletes no ano de 1888, onde em sua maioria estavam localizados na foz do Rio Amazonas. A Província do Amazonas contava com apenas dois faroletes, localizados na

commercio com as Republicas do Perú, Bolivia e Venesuela, bem como as convenções fluviais (23 de Outubro de 1858, 5 de Maio de 1859, e 27 de Março de 1867), respeitadas pelo Decreto n. 3920 de 31 de Julho de 1867, como havia sido pelo de 31 de Dezembro de 1863, que regulou a fiscalização do COMMERCIO DE TRANSITO, estabelecendo o regime dos Entrepósitos, previsto, ou antes creado pelo Regulamento de 19 de Setembro de 1860, desde ha muito foram denunciados, consoante as bases estipuladas n'aquelles mesmos tratados e se evidencia dos Avisos do Ministerio de Estrangeiros de 7 de Julho e 10 de Novembro de 1885”.

²⁹⁸ Comercio e Navegação da Amazonia e Paizes Limitrophes. Por Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque Inspector da Alfandega do Pará. Pará – Typ. De Francisco Costa Junior. 1871, p. 1-70.

Ilha de Correnteza e Igarapé Mariano²⁹⁹, ambos os pontos próximos à capital manauara. No quadro a seguir, enumeramos as iluminações com os seguintes anos de inauguração:

Quadro 20: Iluminações do Rio Amazonas ao seu foz (1851 – 1888)

Iluminações	Ordem e ano de inauguração
Cotejuba	1 – 1851
Jutahy (hoje Camaleão)	2 – 1859
Goiabal (hoje Mandii)	3 - 1860
Panacuená (hoje Arrozal)	4 - 1860
Guajará (hoje Boiuçu)	5 - 1860
Mariano (hoje extinto)	6 - 1860
Chapeu Virado	7 - 1872
Capim (hoje extinto)	8 - 1874
Correnteza (hoje extinto)	9 - 1886
Soure	10 - 1888

Fonte: A História da Sinalização Náutica e Breves Memórias e Breves Memórias.

Essas questões acabaram se tornando uma ameaça para a renda comercial do Império, logo, as autoridades precisavam criar uma via para atender às necessidades da segurança e da precaução do policiamento dos rios na região amazônica. Podemos dizer que a política faroleira na segunda metade do século XIX, apesar de sofrer profundas transformações, também ficou marcada pela grande labuta das autoridades imperiais e dos trabalhadores em torno dos faróis em tentar preencher as lacunas sem iluminação fluviais e marítimas existentes no território. Os faroletes amazônicos possuíam o mesmo padrão de iluminação, sendo estes: dióptricos, 6ª ordem, luz fixa e alcance de 13 quilômetros³⁰⁰.

Questões como a falta de policiamento nas águas do Amazonas e a deficiência nas iluminações que existiam na região, as autoridades resolveram implementar uma Flotilha com a finalidade de exercer a manutenção da segurança no território. Outrossim, após a abertura do Amazonas para as embarcações das nações amigas, o tráfego de embarcações aumentou de forma acentuada. Com isto, o farol da ponta do Atalaia e a barca-farol de Bragança passaram a exercer um papel ainda mais significativo para a tranquilidade do comércio marítimo e fluvial.

Essas condições levaram as autoridades à criação de uma Flotilha para policiar a Bacia Hidrográfica Amazônica. De acordo com Mendonça, obedecendo ao aviso de 2 de junho de 1868, o 3º Distrito Naval, que possuía sede em Belém, baixou a circular nº68, a 25 de junho

²⁹⁹ DANTAS, Ney. Op. Cit., p.126-127.

³⁰⁰ O Liberal do Pará, Belém, nº187. p.2. 20 de agosto de 1885. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Nov.2022.

seguinte, assim, nomeando como Comandante da Divisão Naval: o Chefe-de-Divisão Filipe José Ferreira, possuindo pavilhão a bordo da Corveta a vapor Paraense, ademais, como Comandante da flotilha de lanchas a vapor que ficou designada em organizar o Rio Amazonas, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Vitório José Barbosa de Lomba, vindo a se tornar o primeiro Comandante da Flotilha do Amazonas³⁰¹.

Assim como a barca-farol localizada nos baixos de Bragança, foram fabricadas na Grã-Bretanha as 12 lanchas designadas a policiar os rios amazônicos. As lanchas não tinham como objetivo o transporte além de sua respectiva tripulação (mestre, um maquinista, um foguista e 12 praças). Os serviços intensos nos rios amazônicos fizeram com que o número de lanchas fosse ficando obsoleto, logo, as autoridades optaram pela incorporação de outras embarcações na Flotilha a partir de 1874. A seguir, temos um quadro com as embarcações incorporadas e suas respectivas baixas:

Quadro 21: Navios incorporados à Flotilha do Amazonas (1874 – República)

Tipos	Nomes	Incorporação	Desincorporação
Polaca	Rio Negro	1874	1876
Pontão	Marcílio Dias	1874	1876
Canhoneira	Mearim	1876	1885
Canhoneira	Moema	1877	1885
Canhoneira	Manaus	1881	1889
Canhoneira	Pedro Afonso	1878	1883
Canhoneira	Afonso Celso	1884	1886
Corveta	Paraense	1886	1887
Canhoneira	Traripe	1889	República

Fonte: História Naval Brasileira – Quarto Vol.

Com a incorporação dessas embarcações na Flotilha do Amazonas o policiamento no alto Amazonas continuou sendo um problema para as autoridades, pois, de acordo com os historiadores William Gaia Farias e Pablo Nunes Pereira³⁰² até a virada do século os vasos da Flotilha do Amazonas tinham dificuldade e tramitar o alto Amazonas, mais precisamente na fronteira com Peru, Colômbia, Venezuela e Bolívia o curso dos rios tende a ser mais rasos devido às grandes altitudes, o que impossibilitava o tráfego de embarcações com o calado³⁰³

³⁰¹ MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. Op. Cit., p.80-81.

³⁰² FARIAS, Wiliam Gaia, PEREIRA, Pablo Nunes. A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX). *Revista Navigator - Dossiê Tecnologia naval e história: ciência, técnica e sujeitos*. v. 10 n. 20. 2014.

³⁰³ Calado é a distância vertical entre a parte inferior da quilha e a linha de flutuação de uma embarcação. É a medida da parte submersa do navio.

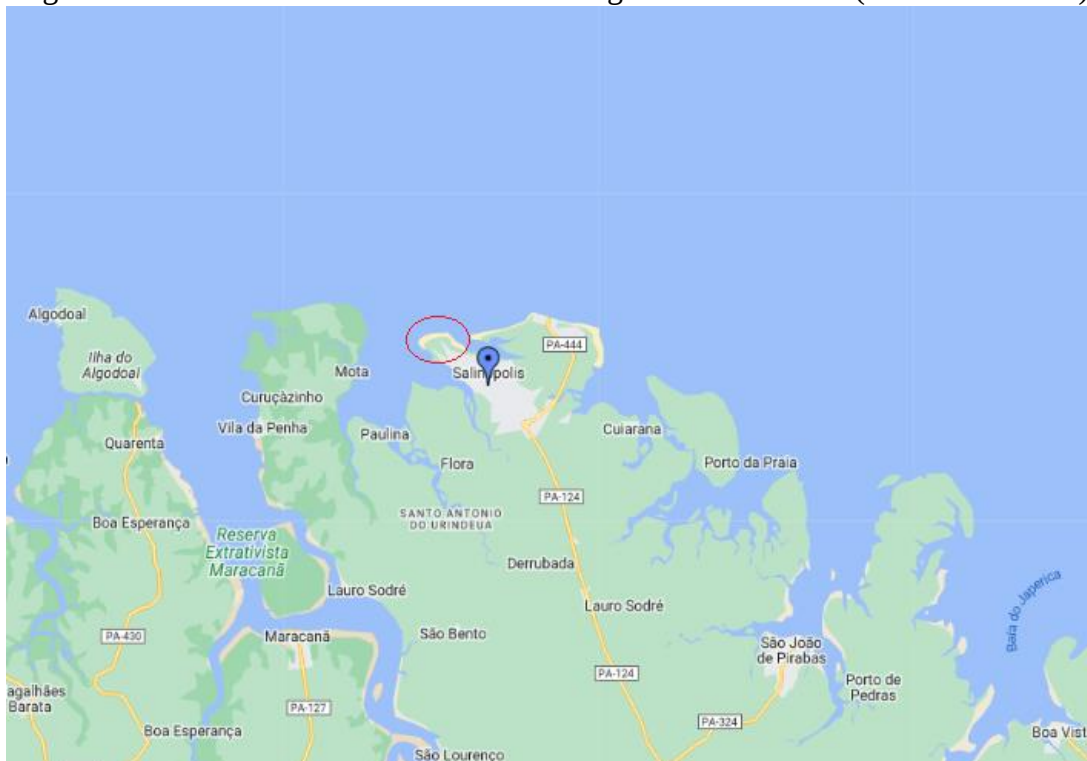
que tinham em média um metro e meio de altura, assim, dificultando o policiamento nessas regiões especialmente durante a vazante dos rios.

Farias e Pereira concluem que, apesar de a região amazônica não possuir as devidas especificidades de imediato até a virada do século XX, a área foi de grande importância para a defesa nacional e exigiu uma dedicação diferenciada. Assim como as embarcações tiveram uma certa modernização para atender às necessidades do território amazônico, as iluminações também demonstraram uma parcela de progresso naquele panorama, pois foram construídas 12 iluminações de 1851 a 1888 da região de Manaus até os baixos de Bragança, com uma concentração na foz amazônica, assim como a criação de uma Repartição de faróis com diretoria especializada no assunto.

3.3 A política faroleira e seus novos desdobramentos

Em 1888, apenas dois faróis iluminavam o litoral atlântico-norte, eram eles: antigo farol de Salinas (1852) e a barca-farol de Bragança (1867). Com isto, estas estações farológicas representavam os olhos da Marinha frente ao Atlântico, enquanto os faroletes representavam uma rede interna que focava as regiões fluviais. Para uma melhor compreensão, analisaremos esses pontos no litoral atlântico a partir de duas imagens, como veremos a seguir:

Figura 23: Local onde estava localizado o antigo farol de Salinas (Ponta do Atalaia)



Fonte: Google Maps (<https://www.google.com/maps>).

Podemos notar que o ponto escolhido para o antigo farol de Salinas pelo Arsenal de Marinha do Pará era extremamente estratégico³⁰⁴, entretanto, os engenheiros responsáveis não calcularam a progressão do nível do mar, fato que acabou danificando a estrutura do farol algumas décadas após sua inauguração. A partir de 1870, os reparos passaram a ser constantes na solitária torre de pedras do Atalaia. De acordo com as fontes, o Ministério da Marinha solicitava ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda a liberação para manter o farol ativo. As quantias para o reparo variavam muito. Tomando como exemplo o mês de setembro de 1881, foi solicitado 6:000\$000³⁰⁵ na primeira semana, no dia 15, foi solicitada a quantia de 4:678\$480³⁰⁶, no dia 27 mais 500\$³⁰⁷, totalizando em torno de 11:178\$480, esta quantia era entregue ao mestre da oficina de “carpina”³⁰⁸ do Arsenal de Marinha para que o mesmo se encarregasse da obra. Em 1881, ano em que a fonte foi publicada, o Mestre era José Carlos da Cruz.

No ano seguinte, aumentavam-se os problemas, a base do antigo farol estava cedendo, logo, no dia 8 de julho de 1882, através do ofício de N°247, foi solicitada a quantia de 1:200\$000, para os devidos reparos³⁰⁹. O antigo farol de Salinas foi severamente castigado pelas águas do Atlântico, gerando uma série de problemas para a estrutura da iluminação e para os sujeitos que trabalhavam no local. Ao realizar o levantamento de fontes, encontramos um ofício, publicado em 1866, pelo Dr. S. Coutinho, intitulado “Invasão do mar na foz do Amazonas”³¹⁰.

Coutinho alertava as autoridades a respeito do aumento do nível do mar na região costeira na foz do Rio Amazonas, alegando que aquele panorama poderia acarretar prejuízos aos cofres públicos do Império. Outrossim, a documentação alega preocupação com o antigo Farol de Salinas, pois este encontrava-se em uma área de risco perante as águas do Atlântico. A fonte expõe duas hipóteses para explicar o fenômeno que estava acontecendo na região

³⁰⁴ Além de ser um ponto geograficamente privilegiado no quesito vista para o litoral Atlântico, era neste perímetro que se encontrava o grupamento dos práticos da Barra, ou seja, toda embarcação com destino Belém ou que desejasse sair deveria passar por Salinas para contratar a mão de obra dos práticos.

³⁰⁵ O Liberal do Pará, Belém, n°199. p.1. 3 de setembro de 1881. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Nov.2022.

³⁰⁶ O Liberal do Pará, Belém, n°218. p.1. 28 de setembro de 1881. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Nov.2022.

³⁰⁷ O Liberal do Pará, Belém, n°224. p.1. 5 de outubro de 1881. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Nov.2022.

³⁰⁸ “Carpina” procede do tupi antigo karapina, que era o nome de uma variedade de pica-pau. O termo passou a ser aplicado também ao ofício de carpinteiro, por ambos trabalharem a madeira.

³⁰⁹ O Liberal do Pará, Belém, n°154. p.1. 15 de julho de 1882. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 17.Nov.2022.

³¹⁰ Brasil. Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da décima segunda legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Dr. Francisco de Paula Sousa. Rio de Janeiro – Typographya Perseverança – Rua do Hospício. 1866, p.1-2. Disponível em: [Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 09.Jan.2023.

amazônica, sendo estas: 1º – a erosão da costa e 2º – a ação das águas combinada com o abaixamento do terreno. Coutinho afirmou que a questão levaria um certo tempo até ser solucionada e as autoridades deveriam dar atenção àquele quadro.

A documentação diz que um estudo detalhado deve ser realizado na costa, fazer uma carta que compreenda a foz do Parnahyba, o Cabo do Norte, a vila de Gurupá, no Amazonas, e todos os rios e canais até 20 léguas aproximadamente do litoral. Ademais, fincar marcos nas costas e nas ilhas, à beira d'água, e 180 metros para o interior, assim, podendo observar a altura das águas nas grandes e pequenas marés. Coutinho ressalta a importância dessa sondagem, pois: “o estudo, pois, do litoral é necessario e de interesse immediato, podendo desde já prevenir o desperdicio de sommas consideraveis”³¹¹. A seguir, destacaremos um trecho da documentação onde a fonte ressalta os problemas que o antigo farol de Salinas estava enfrentando com o panorama em questão:

Presentemente, a distancia que vai do pharol das Salinas á costa é muito menor do que quando se construiu essa obra, em 1849. O mar bate hoje de encontro a muralha, que protege a collina em que se acha o pharol, tendo distruído já uma parte, e deixando a outra com os alicerces quase á flor da terra. Se a muralha não for reforçada, e protegida por um extenso enrocamento, o pharol desaparece em breve. E esta grande revolução teve lugar apenas no insignificante período de 17 anos³¹².

De acordo com um estudo publicado pela *Nature Communications*, os oceanos Atlântico e Pacífico foram os primeiros a apresentar crescimento em seu nível ainda no século XIX, devido aos efeitos da Revolução Industrial. O artigo conclui que esse crescimento teve início em 1863, diferente da hipótese elaborada por J. M. da Silva Coutinho, em 1866, o estudo publicado em 2022 diz que esse aumento teve decorrência por dois fatores: 1 – a expansão do aquecimento dos oceanos. 2 – Aceleração do derretimento das geleiras.

Ademais, os pesquisadores concluíram que as massas de gelo se expandiram no século XIII e atingiram o pico entre os séculos XVI e XIX, quando, então, passaram a entrar em declínio, coincidindo com o aumento do nível do mar. Outrossim, o ano que demonstrou mais aumento no nível do mar foi 1863, durante a Segunda Revolução Industrial, que ocorreu entre 1850 e 1870³¹³. Logo, podemos afirmar que este agente não humano (Oceano Atlântico) acabou influenciando na política de iluminação na costa norte-Atlântica, entretanto não podemos tratá-lo como um antagonista desta história, uma vez que o aumento no nível do mar esteve diretamente ligado aos fatores humanos no decorrer das grandes revoluções industriais.

³¹¹ Idem.

³¹² Idem.

³¹³ WALKER, Jennifer. KOPP, Robert. LITTLE, Christopher. HORTON, Benjamin. Timing of emergence of modern rates of sea-level rise by 1863. *Nature Communications*. On-line. 13, Article number: 966. 2022, p.1-8. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/s41467-022-28564-6>. Acesso em: 10.Jan.2023.

Como discutimos, em 1869 foi o ano em que as autoridades do Império enxergaram a necessidade de uma Repartição de Faróis, pois a rede de iluminações na costa imperial encontrava-se desorganizada de acordo com as documentações levantadas na pesquisa. Com o tráfego acentuado de embarcações nas águas do Império, algumas medidas foram tomadas para aperfeiçoar a manutenção da organização e da segurança no litoral brasileiro, uma dessas medidas foi a criação da Diretoria de Faróis. Dantas ressalta que esta medida já havia sido discutida pelas autoridades imperiais, no entanto, não saía do papel. Foi então que, em 1872, o Capitão-de-Fragata Francisco José de Freitas foi escolhido e enviado para os Estados Unidos e para os países mais desenvolvidos da Europa para se aperfeiçoar na área da farologia.

Freitas partiu para sua jornada do Rio de Janeiro, no dia 31 de outubro de 1873, com o objetivo de se aperfeiçoar em faróis e torpedos. Ao regressar, foi-lhe dada a missão de averiguar os faróis do Império, começando por Fortaleza³¹⁴, em seguida, partiu ao extremo sul e findou sua ronda na Província paraense. Dantas reforça que, 19 meses após o regresso de Freitas do exterior, a questão sobre a criação de uma repartição de faróis com direção profissional entrou em discussão mais uma vez na Câmara Vitalícia para exercer os cuidados sobre todos os faróis do Brasil. Então, a proposta foi formalizada e encaminhada pelo Sr. Ministro dos Negócios da Marinha, Dr. Luis Antonio Pereira Franco, assim, permitiu que o Decreto Imperial 6.108, de 26 de janeiro de 1876, criasse a Repartição de Faróis³¹⁵. Após a criação da Repartição de Faróis, a documentação do Ministério da Marinha passou a ter uma sessão a respeito dos faróis redigida pelo então Diretor Freitas, como podemos analisar na imagem a seguir:

Figura 24: Sessão da Repartição de Faróis no Relatório Ministerial dos Negócios da Marinha de 1877

³¹⁴ De acordo com Dantas, naquela ocasião o farol de Fortaleza estava mais debilitado e necessitava de reparos urgentemente.

³¹⁵ DANTAS, Ney. Op. Cit., p.330.

RELATORIO

SOBRE

OS PHAROMETES NA LAGOA DOS PATOS, NO RIO GRANDE DO SUL, E PHAROES DE SANTA CATHARINA

APRESENTADO

AO ILLM. E EXM. SR. CONSELHEIRO

MINISTRO E SECRETARIO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA MARINHA

PELO CAPITÃO DE FRAGATA

Francisco José de Freitas

Director geral da repartição de pharões

Fonte: Relatório Apresentado a Assembleia Geral Legislativana Primeira Sessão da Décima Sexta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Luiz Antônio Pereira Franco.

Após a criação, a Repartição de Faróis passou a policiar todos os faróis existentes no Império, desde a costa aos rios. O diretor passou a dirigir todas as questões diretamente ao Ministro da Marinha. Ou seja, podemos afirmar que a criação de uma Diretoria de Faróis foi um marco na política faroleira do século XIX. Ademais, após a instalação da repartição, uma política de reestruturação foi estabelecida pelo primeiro diretor de faróis Freitas, desde aspectos materiais até o contingente de trabalhadores.

Outrossim, é válido destacar que as Companhias e os Arsenais continuaram a corroborar com as políticas em torno dos faróis. Com a criação de uma Repartição, o Ministério de Marinha passou a receber relatórios mais embasados e com mais frequência a respeito das iluminações. No farol de Salinas, alguns reparos simples continuaram sendo notificados pela Capitania e a execução da obra muitas das vezes ficava nas mãos do Mestre do Arsenal, como podemos notar no ofício publicado referente à pintura da caiação da torre pelo valor de 30\$000 rés³¹⁶, realizado em janeiro de 1878.

Com isto, podemos dizer que uma política faroleira passou a existir na Província paraense após a criação do primeiro farolete na Ilha de Cutijuba, próximo ao porto da capital

³¹⁶ Jornal do Pará, Belém, nº 18. p.2. 22 de janeiro de 1878. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/> Acesso em: 27.Abr.22022.

Belém. Um ano depois, em 1852, a inauguração de um farol em Salinas corrobora ainda mais para que essa política ganhe força em prol da segurança e do comércio realizado pelo Atlântico. Após a inauguração da iluminação na ponta do Atalaia, a notícia para os navegantes circulou pelas províncias marítimas do Império, chegando a atravessar o Atlântico e ser noticiada por jornais de Portugal. A Lei Eusébio de Queirós seguia a todo vapor, ou seja, as autoridades brasileiras demonstravam que o Império estava fazendo seu papel e vigiando e iluminando seu litoral.

Como vimos neste terceiro capítulo, até a década de 1860, o tráfico de africanos no Atlântico foi uma ameaça às autoridades, ou seja, a política imperial necessitou se alinhar às pressões exercidas pelos ingleses, através da Bill Aberdeen (1845). A política faroleira atuou como um mecanismo no processo de alinhamento político ao combate ao tráfico negreiro, pois uma rota marítima importante como a de Salinas, beneficiada com um farol, era sinônimo de uma via difícil para os traficantes/piratas que tinham como destino as águas do Caribe.

Ademais, com a efetividade da abertura do rio Amazonas para as embarcações das nações amigas, a política faroleira adquire novos contornos, pois o fluxo de embarcações a vapor seguiu crescendo na região amazônica. Diferente da década de 1850, onde a política faroleira assumiu um caráter mais no âmbito da segurança contra as ameaças de traficantes negreiros, na década de 1860, esse regime de iluminação adquiriu aspectos que visavam mais a esfera comercial da Província paraense. Entretanto, a manutenção da segurança continuava sendo um dos pilares da iluminação contra possíveis ameaças, pois após a abertura do Amazonas novas ameaças surgiram, comerciantes ilícitos de produtos como borracha, castanha e etc. oriundos do Alto Amazonas, mais precisamente das regiões de fronteiras dos países ribeirinhos como Peru, Bolívia e Venezuela.

É neste período que a implementação de uma barca-farol ocorre na região dos baixos de Bragança, com o intuito de auxiliar o antigo farol da ponta do Atalaia. Até a década de 1880, a região amazônica paraense contava com 10 faroletes e dois faróis, sendo um fixo (Salinas) e um flutuante (Baixos de Bragança), trabalhando em conjunto em uma política de iluminação que auxiliou diretamente as autoridades imperiais em questões marítimas e fluviais. Ou seja, a política faroleira amazônica fez parte do regime de segurança imposto pelo Império na segunda metade do século XIX, e carregou um terrível peso polissêmico devido ao grande número de agentes em prol da manutenção desta política.

Considerações Finais

A seguinte pesquisa buscou abordar um objeto de estudo pautado na farologia, propondo uma narrativa em torno da política de iluminação a partir do antigo farol de Salinas e do farol flutuante de Bragança. Compreendo que a política faroleira não ocorreu exclusivamente após a década de 1850, entretanto, é válido ressaltar a importância do período abordado para a história da farologia brasileira, pois foi neste trâmite que a supervisão dos faróis foi deslocada para outros setores administrativos dentro da Marinha, assim como importantes políticas voltadas para a navegação do Império brasileiro foram debatidas e sancionadas pelas autoridades.

Os faróis, no século XIX, desempenharam um papel crucial na segurança da navegação e no desenvolvimento das atividades marítimas e portuárias. A análise histórica dos faróis permite entender como o Império brasileiro se integrou às rotas comerciais e internacionais e como isso impactou a economia e a sociedade. Ademais, a construção e a manutenção dos faróis envolvem aspectos significativos da história da tecnologia e da engenharia. Estudar esses aspectos revela a evolução tecnológica do país, a adoção de técnicas estrangeiras e o desenvolvimento de soluções locais.

Muitos faróis brasileiros são considerados patrimônios históricos e arquitetônicos. Preservar e estudar esses edifícios ajuda a manter viva a memória coletiva e valoriza o patrimônio cultural do país, além de atrair interesse turístico. Historicamente, os faróis também desempenharam funções estratégicas de defesa e soberania nacional, como foi o caso de Salinas, especialmente em períodos de conflitos. Analisar essas funções contribui para a compreensão das estratégias militares e da importância geopolítica das regiões costeiras.

A presença dos faróis influenciou a formação e o desenvolvimento de comunidades costeiras. Estudar essa relação ajuda a entender dinâmicas sociais, econômicas e culturais nas regiões onde esses faróis estão localizados. A localização dessas estruturas em áreas costeiras sensíveis também levanta questões sobre a conservação ambiental. A historiografia dos faróis pode incluir estudos sobre o impacto ambiental dessas torres e das políticas de preservação desses territórios.

Após a década de 1850, a responsabilidade perante as iluminações na costa norte-Atlântica passou por três estágios, ou seja, a política faroleira esteve sob o encargo de três esferas dirigentes dentro da Marinha, sendo: Arsenal de Marinha do Pará, Capitania do Porto do Pará e Repartição de Faróis do Império. Entretanto, apenas quando a Repartição de Faróis assume a responsabilidade das iluminações do Império, a política faroleira passou a assumir

uma nova postura perante seu maquinário e seu contingente humano, assim, adotando medidas mais firmes nas estações farolísticas do Império brasileiro.

Outrossim, medidas tomadas pelas autoridades imperiais, como a Lei Eusébio de Queirós de 1850 e a abertura do rio Amazonas para as embarcações das nações amigas em 1866, foram diligências de alinhamento político a uma forte pressão externa de potências imperialistas no período em questão. Neste tenso jogo instaurado na segunda metade do século dezenove, Inglaterra e Estados Unidos foram agentes externos que influenciaram acentuadamente a perspectiva política no Império brasileiro. A Inglaterra, com a Lei *Bill Aberdeen* em 1845, coagiu as autoridades imperiais à criação de uma política mais rigorosa de combate ao tráfico de cativos africanos pelo Atlântico-Sul, como a Lei Eusébio de Queirós em 1850. Os EUA, por outro lado, foram o principal agente que pressionou a abertura do rio Amazonas para a circulação de embarcações estrangeiras, resultando no Decreto no 3.749, de 7 de dezembro de 1866.

É importante lembrar que, apesar da forte pressão exercida pelos norte-americanos, eles não eram os únicos interessados na abertura do rio Amazonas. Sabe-se que esse episódio foi um evento significativo na história sul-americana, com impactos geopolíticos, econômicos e sociais. Essa decisão foi influenciada por diversas pressões internas e externas. Países como Bolívia, Venezuela e Peru, a abertura do rio Amazonas foi crucial para o desenvolvimento econômico. Com a 2ª Revolução Industrial, esses países buscavam novas rotas para a exportação de produtos (como borracha, café, minérios e outros recursos naturais) e precisavam de uma via navegável que ligasse o interior da América do Sul ao Atlântico. O Amazonas oferecia essa possibilidade, proporcionando uma rota mais direta e econômica para os mercados internacionais.

Essas políticas influenciaram o panorama administrativo imperial frente ao Atlântico e em suas bacias hidrográficas, principalmente na região amazônica. Com isto, a implementação de uma barca-farol em 1868, na costa paraense, e a criação da Flotilha do Amazonas também no mesmo ano, foi um reflexo necessário para buscar um possível monitoramento e ordem na importante rota comercial amazônica. A política faroleira até a década de 1860 se alinhou às pressões estabelecidas pelos ingleses no combate ao tráfico de cativos africanos pelo Atlântico. Com a extinção do comércio ilícito de escravizados oriundos da África, outra questão passou a preocupar as autoridades. Os norte-americanos engrenaram uma política de pressão ao Império brasileiro a respeito da abertura do rio Amazonas e seus afluentes, fazendo com que as autoridades imperiais adotassem outra medida no quadro

estabelecido e abordando uma nova postura na política de segurança e iluminação da costa e dos rios.

Ademais, a discussão em volta da mão de obra dos faroleiros e práticos foi de suma importância para o desenvolvimento da pesquisa, pois foram esses trabalhadores que pavimentaram a base da política de iluminação e enfrentaram entraves como a falta de soldo, enfermidades, fome, longas jornadas de trabalho e imprevistos no cotidiano imposto pelas condições climáticas e geográficas. Faroleiros e práticos trabalharam em conjunto, formando um quebra-cabeça na manutenção da segurança de navegação na costa paraense. Enquanto a função do faroleiro iluminava o horizonte atlântico, os práticos conduziam embarcações oriundas de muitas partes do mundo, entrando e saindo da barra paraense.

Essa interação social entre faroleiros e práticos em Salinas resultou em uma certa identificação e consciência de classe. Esta interação ficou tangível quando nos deparamos com fontes que estes indivíduos burlavam obrigações de serviço na tentativa de um bem-maior para toda a classe de trabalhadores na ponta do Atalaia, seja pelas péssimas condições ou quando ocorria alguma alteração no regulamento de serviço. Esta questão ficou mais nítida no serviço de praticagem, pois ficaram frequentes os casos de falta de práticos em embarcações que ancoravam em Salinas após a mudança do regulamento da década de 1860, que obrigou esses trabalhadores a trabalharem fundeados em uma embarcação algumas milhas em frente ao farol e deveriam estar aptos para o serviço em qualquer momento desejado.

Diferente dos práticos, os faroleiros não realizaram nenhum tipo de protesto ou algo do tipo referente ao trabalho, entretanto, encontraram outros métodos para buscar mais comodidades naquele hostil cotidiano. De acordo com os jornais, o farol chegou a ficar em luz em Salinas, gerando preocupação para os navegantes. No entanto, este ocorrido foi quando o 1º faroleiro foi a óbito e os demais estavam gravemente doentes devido à imunidade baixa, dando margem para afirmar que aqueles homens não possuíam uma alimentação de qualidade. Outrossim, esses trabalhadores praticavam desvio de combustíveis do farol (óleos de azeite e couza) para o preparo de alimentos, questão que foi duramente criticada pelo 1º Diretor de Faróis. Este fato evidencia que esses indivíduos necessitavam elaborar métodos para melhorar aquela situação na qual estavam enquadrados, burlando o sistema imposto pelas autoridades.

Na barca-farol, a jornada de trabalho também se estabeleceu de maneira precária. As longas jornadas de trabalho, grandes casos de enfermos na embarcação e a suspensão do pagamento de ração alimentar fizeram com que muitos trabalhadores solicitassem a própria exoneração do cargo, outros encontraram uma solução na deserção. É importante ressaltarmos esses casos do cotidiano, pois esses detalhes possibilitam a construção de uma narrativa

democrática a respeito desses trabalhadores. Com isto, pode-se dizer que a política faroleira foi além de documentações redigidas por políticos e oficiais da Armada no século XIX, ela também esteve presente no dia a dia daqueles homens empregados em volta dos faróis que foram protagonistas no jogo de iluminação frente ao Atlântico.

Podemos afirmar que o antigo farol de Salinas possui uma relevância histórica significativa tanto para a segurança quanto para o comércio marítimo na região costeira da Província do Pará. A importância do farol de Salinas, embora atualmente em ruínas, permanece viva através de sua história e legado. Ele serve como um lembrete da evolução da segurança marítima, do desenvolvimento econômico e das mudanças tecnológicas que ocorreram ao longo de séculos no Brasil. A preservação de sua memória é essencial para compreender e valorizar o percurso do país.

Assim como o farol de Salinas, a implementação de uma barca-farol nos Baixos de Bragança após a abertura do rio Amazonas para as Nações Amigas em 1866 representa um capítulo importante na história da navegação e do desenvolvimento marítimo do Império brasileiro. O farol flutuante em Bragança teve uma importância significativa durante o período imperial, tanto no apoio à navegação segura quanto no desenvolvimento comercial e na defesa do Império. Sua introdução refletiu a necessidade de adaptar e inovar a infraestrutura marítima para atender ao crescente tráfego e às demandas comerciais decorrentes da abertura do rio Amazonas para o comércio internacional.

O farol epistemológico elaborado como estrutura da pesquisa tem como fundamento iluminar o horizonte historiográfico em relação ao âmbito da farologia, um campo pouco abordado pelos historiadores e que pode oferecer inúmeras pesquisas. Outrossim, propor uma discussão cirúrgica em relação ao farol e seus trabalhadores e salientar que este objeto de pesquisa não é apenas um apêndice na história marítima e fluvial. Com um horizonte epistêmico iluminado, poderemos contar com futuros trabalhos relacionados às iluminações marítimas e fluviais, assim, corroborando de maneira idônea para a historiografia brasileira.

Referências bibliográficas:

ABREU, Marcelo de Paiva; LAGO, Luiz Aranha Correa do. A Economia Brasileira no Império (1822-1889). Versão preliminar do capítulo 1 de nova edição, a sair, de *A Ordem do Progresso*. PUC – DEPARTAMENTO DE ECONOMIA. Rio de Janeiro. 2001.

ALMEIDA, Silvia Capanema P. de. A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições. *Est. Hist.*, Rio de Janeiro, vol. 23, jan.-jun. 2010.

ARIAS NETO. Imprensa Militar: ciência, tecnologia e política no Império. ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife. 2019.

BEZERRA NETO, José Maia. O AFRICANO INDESEJADO. COMBATE AO TRÁFICO, SEGURANÇA PÚBLICA E REFORMA CIVILIZADORA (GRÃO-PARÁ, 1850-1860). Revista Afro-Ásia. Vol.44. 2011.

BIAGGI, Enali M. de. As fronteiras nas cartas gerais do Brasil no século XIX: um Império no jogo das nações. *1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica – Passado Presente nos Velhos Mapas: Conhecimento e Poder*. Paraty, 10 a 13 de maio. 2011.

BRITO, Roberta Kelly Lima. A introdução da navegação a vapor na Amazônia no século XIX: o processo de formação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. XII CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA DE EMPRESAS. Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica. Rio de Janeiro. 28, 29 e 30 de Ago. 2017.

CALLÉDE, Jacques. COCHONNEAU, Gérard. ALVES, Fabrício Vieira. GOYOT, Jean-Loup. GUIMARÃES, Valdemar Santos. OLIVEIRA, Eurides de. Les apports en eau de l'Amazonie à l'Océan Atlantique The River Amazon water contribution to the Atlantic Ocean. *Revue des sciences de l'eau Journal of Water Science. France*. Volume 23, numéro 3. 2010.

COSTA, Emília Viotti. *DA MONARQUIA À REPÚBLICA: MOMENTOS DECISIVOS*. FUNDAÇÃO EDITORA DA UNESP. 6ª Edição – São Paulo. 1999.

CRUZ, Ernesto. *História do Pará vol. 2*. Belém: Universidade do Pará. 1963.

DANTAS, Ney. *A História da Sinalização Náutica Brasileira e Breves Memórias*. Rio de Janeiro: FEMAR. 2000.

FARIAS, Wiliam Gaia, PEREIRA, Pablo Nunes. A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX). *Revista Navigator - Dossiê Tecnologia naval e história: ciência, técnica e sujeitos*. v. 10 n. 20. 2014.

FABRICIO, Matheus Di Felippo. O IMPACTO DA LEI 851 DE 04 DE SETEMBRO DE 1850: *Lei Eusébio de Queiroz e a consequência para alforrias em províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul*. E-Civitas – revista Científica do Curso de Direito do UNIBH – Belo Horizonte. Volume XIV, nº1. 2021.

FERREIRA, Francisco. JOÃO, Matos. GOMES, Mauro. O RIO AMAZONAS. SNIRH – Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos. Disponível em: SNIRH :: Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos (apambiente.pt)

FORTES, Alexandre. O processo histórico de formação da classe trabalhadora: algumas considerações. Estudos Históricos Rio de Janeiro, vol. 29, no 59, setembro-dezembro. 2016.

FURTADO, Luciana Martins. NAS PEDRAS DO CAES: CIDADE, COTIDIANO E TRABALHO (1852-1912). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em História. Belém. 2015.

GADALLA, Moustafa. A ORIGEM INTOCADA DO EGITO: A importância do Antigo Egito. In. Marcelo Cavicchioli (Trad.). Fundação de Pesquisa TEHUTI. Sede Internacional: Greensboro, Carolina do Norte – EUA. 2018.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. UMA FACE DE JANO: A Navegação do Rio Amazonas e a Formação do Estado Brasileiro (1838-1867). Universidade de São Paulo – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de História. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social para obtenção do título de Mestre. São Paulo. 2008.

HEMINGWAY, Ernest. *The old man and the sea* (O velho e o mar). In. Jorge de Sena (Tradução e Prefácio). In. Lucas de Asilo (Edição de e-book). Edição "Livros do Brasil", 1956.

HOBBSAWM, Eric. *A era dos Impérios 1875-1914*. 7a ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

HOBBSAWM, Eric J. *MUNDO DO TRABALHO: Novos Estudos sobre História Operária*. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1988.

JOHSTONO. Paul A. The Army of Ptolemaic Egypt 323 to 204 BC: *An Institutional and Operational History*. Pen & Sword Military. Yorkshire – Philadelphia. 2020.

LAGO CARAVALHO, João Daniel Antunes Cardoso do. O TRÁFICO DE ESCRAVOS, A PRESSÃO INGLESA E A LEI DE 1831. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 7 Nº 13 Jul-dez 2012.

LIMA DA SILVA, Claudionor. ROSETTI, Dilce de Fatima. História geológica dos rios na Amazônia. Amazônia/artigos. ResearchGate. Preprint · March. 2009.

MARCONDES, Renato leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, vol. 32, nº 1 (126), pp. 142-166, janeiro-março/2012.

MACIEIRA NETO, Ivaldo Guimarães. AFFONSO DE PAULA, Ricardo Zimbrão. O COMÉRCIO MARÍTIMO DO PARÁ NO SÉCULO XIX. *Cad. Pesq.*, São Luís, v. 19, n. especial, jul. 2012.

MATHEWS, Edward Davis. *Viagens pelo rio Amazonas e Madeira (Brasil), Bolívia e Peru (1872-1874)*. Manaus, Editora: Valer. 2020.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA*: quarto volume. Marinha do Brasil –Serviço de documentação da Marinha. Rio de Janeiro. 2001.

MOURA, Daniella de Almeida. *A IMPRENSA PERIÓDICA A SERVIÇO DA REPÚBLICA PARAENSE (1886 – 1898)*. Curitiba – Brasil. Editora CRV. 2022.

NOBRE, Marina Hungria. “*PARA O GOVERNO DE SAL E TAINHAS E DE ÍNDIOS*”. *AS SALINAS E O PESQUEIRO REAL NO ESTADO DO MARANHÃO E PARÁ (1640-1750)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre. (PPHIST-UFPA). Belém. 2017.

RAGGIOTTI, Naiara. *UM POUCO DE HISTÓRIA*. Editora Melhoramentos – São Paulo. 2014

REIS, Roberto. O torcicolo e o farol: hipóteses sobre o século XIX brasileiro. *Chasqui: revista de literatura latino-americana*. 1992.

RICCI, Magda. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. *Tempo, Niterói*, v. 11, n. 22, p. 5-30, 2007.

RODRIGUES, Fernando Mariano. *SAUDADES DE MINHA AUDEIA*: Tributo a Salina de Ontem. São Paulo: Faculdade Paulista de Serviço Social. 2003.

RODRIGUES, José Cavaleiro. Novas perspectivas sobre as identidades de classe. *CICS.NOVA - Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa*. N. 23. 2013.

SAINT-PIERRE, Héctor Luís. “Defesa” ou “Segurança” Reflexões em torno de Conceitos e ideologias. *Contexto Internacional*, Rio de Janeiro, vol. 33, n. 2, julho/dezembro. 2011.

VELLOSO NETO, Gabriel Napoleão; FARIAS, William Gaia. A Política Faroleira no Alvorecer da República no Pará: O Farol de Macapá (1889-1907). *Navigator*, Rio de Janeiro, vol. 14, n. 28, 2018.

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In. Peter Burke (Org.). Livro: A escrita da história: novas perspectivas. Fundação Editora da UNESP. Praça da Sé, 108. 1992.

SIQUEIRA, Ricardo; DANTAS, Ney. *Luzes do Novo mundo*: história dos faróis brasileiros. Nova Friburgo – Rio de Janeiro: LUMINATTI EDITORA, 2002.

STEVENSON, David. *THE WORD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820*. DOVER PUBLICATIONS, INC. Mineola, New York. This Dover edition, first published in 2002, is an unabridged republication of the work originally published by Oxford University Press, London, in 1959 under the title *The World's Lighthouses Before 1820*.

THOMPSON, E. P. A formação da classe operária inglesa, v. I, A árvore da liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

WALKER, Jennifer. KOPP, Robert. LITTLE, Christopher. HORTON, Benjamin. Timing of emergence of modern rates of sea-level rise by 1863. *Nature Communications*. On-line. **13**, Article number: 966. 2022.

WERMUTH, Maiquel Ângelo Dezordi. O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica. *Revista de Direito Internacional*. Vol. 12, nº1. 2015.

Fontes pesquisadas:

A História da Sinalização Náutica e Breves Memórias e Breves Memórias.

Acervo Digital do Centro de Memória da Amazônia (CMA) – Estatutos. Disponível em: <https://www.cma.ufpa.br/Estatutos%20novo.pdf>.

Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, notação atual: 8, 1849.

Arquivo Público do Estado do Pará. Secretaria da Presidência da Província. Série Ofícios. Ofícios do Ministério dos Negócios da Marinha, caixa 190, 1854-1859

Atlas do Império do Brazil – Destinado a Instrução Publica do Imperio com especialidade á dos Alunos do Imperial Collegio de Pedro II. Organizado por: Candido Mendes de Almeida. Rio de Janeiro, 1868. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/179473> Acesso em: 27.Mar.2022.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado a Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834, p. 23. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#c=0&m=11&s=0&cv=23&r=0&xywh=-454%2C1585%2C2991%2C2110>. Acesso em: 25 ago.2021

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da oitava Legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios da Marinha Manoel Vieira da Costa*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1852, p.21. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=pharol%20de%20salinas&item_id=2361#?h=pharol%20de%20salinas&c=4&m=46&s=0&cv=20&r=0&xywh=-108%2C-395%2C2314%2C1632. Acesso em: 16.mai.2022.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado a Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834, p. 23. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#c=0&m=11&s=0&cv=23&r=0&xywh=454%2C1585%2C2991%2C2110>. Acesso em: 25 ago.2021.

Biblioteca Nacional – Carta Topographica e Administrativa, 1850. Disponível em: bdigital.bn.gov.br Acesso em: 26.Mar.2022

Brasil. Ministério Da Marinha. *Relatorio da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado a Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1858; pelo Ministro e Secretário D'Estado dos Negócios da Marinha José Antonio Saraiva* – Typographia Nacional. Rio de Janeiro. 1858, p.11. Disponível em:

http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=pharol%20de%20salinas&item_id=2367#?h=pharol%20de%20salinas&c=0&m=53&s=0&cv=12&r=0&xywh=10%2C-169%2C2173%2C1533. Acesso em: 29.Abr.2022.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima terceira legislatura Pelo Ministro e Secretário D'Estado dos Negócios da Marinha Afonso Celso de A. Figueiredo*. Rio de Janeiro – Typographia Nacional. 1868, p.4. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=barca%20pharol&item_id=2379#?h=barca%20pharol&c=4&m=64&s=0&cv=268&r=0&xywh=-125%2C-266%2C2316%2C1634 . Acesso em: 29.Abr.2022.

Brasil. Ministério da Marinha. *Relatório Apresentado na Assembleia geral legislativa na Terceira Sessão da Décima Quinta Legislatura pelo Ministro de Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Joaquim Delfino Pinheiro*. Rio de Janeiro – Typographia Nacional. 1874, p. 2. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=barca%20pharol&item_id=2379#?h=barca%20pharol&c=0&m=71&s=0&cv=155&r=0&xywh=100%2C934%2C2273%2C1603. Acesso em: 01.Set.2022.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio Apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha João Ferreira de Moura*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional. 1879, p.38. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=barca%20pharol&item_id=2379#?h=barca%20pharol&c=0&m=76&s=0&cv=36&r=0&xywh=-1144%2C0%2C4239%2C2990 . Acesso em: 29.Abr.2022.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio Apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Dr José Rodrigues de Lima Duarte*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional. 1880, p.44-45. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/142?terms=barca%20pharol&item_id=2379#?h=barca%20pharol&c=0&m=77&s=0&cv=78&r=0&xywh=-1139%2C-1%2C4197%2C2961 . Acesso em: 29.Abr.2022.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na sefunda sessão da sexta Legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios Francisco de Paula Holanda Cavalcanti D'Albuquerque*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional de Laemmert, 1844, p.83. Disponível em: Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL. Acesso em: 20.jun.2023.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta Legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco*. Rio de Janeiro, Typographia do Diario – Rua do Ouvidor, 1877, p.3. Disponível em: Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL. Acesso em: 21.Jun.2023.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta Legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios*

da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco. Rio de Janeiro, Typographia do Diario – Rua do Ouvidor, 1877, p.6-7. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 21.Jun.2023.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da sexta Legislatura pelo ministro e secretário d' Estado Francisco de Paulla Holanda Cavalcanti d'Alburqueque*. Rio de Janeiro, Typographia Universal de Laemmert, 1844, p.4. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 29.Jun.2023.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da nona Legislatura pelo ministro e secretário d' Estado dos Negócios da Marinha João Mauricio Wanderley Cavalcanti d'Alburqueque*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1856, p.13. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 29.Jun.2023.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatorio da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado a Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834, p. 23. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#c=0&m=11&s=0&cv=23&r=0&xywh=454%2C1585%2C2991%2C2110>. Acesso em: 25 ago.2021.

BRASIL. Relações Exteriores. *Relatorio da Repartição dos Negócios Exteriores apresentado a Assembléa Geral Legislativa terceira sessão da oitava legislatura de 1851; pelo respectivo ministro e secretário de Estado Paulino José Soares de Souza*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemert, 1851, p. 49. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/105?terms=traficantes&item_id=1740#?h=traficantes&c=4&m=21&s=0&cv=212&r=0&xywh=-1276%2C-1%2C4615%2C3256 Acesso em: 02.jun.2022.

Brasil. Relatório apresentado na Assembleia Geral na primeira sessão da décima oitava legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado interino dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas José Antonio Saraiva. Typographia Nacional – Rio de Janeiro. 1882, p.6. Disponível em: [Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em 23.Ago.2023.

Brasil. Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Comércio e Obras Públicas Apresentado na Assembleia Geral Legislativa pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza Mello. Rio de Janeiro – Typographya Universal de Laemmert. 1826, p.10. Disponível em: [Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL](#) Acesso em: 27.Ago.2023.

Brasil. Relatorio apresentado a Assembleia Geral Legislativa na Primeira sessão da sétima quarta legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da marinha Barão de Cotegepe. Rio de Janeiro – Typographya do Diario do Rio de Janeiro – Rua do Ouvidor. 1869, p.26. Disponível em: [Relatório Ministerial: Marinha, 1827-1959 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em:09.Jan.2023.

Brasil. Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da décima segunda legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura,

Comércio e Obras Publicas Dr. Francisco de Paula Sousa. Rio de Janeiro – Typographya Perseverança – Rua do Hospício. 1866, p.1-2. Disponível em: [Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1960 | Sistema de Entrega Digital CRL](#). Acesso em: 09.Jan.2023.

BIBLIOTECA NACIONAL – PERIÓDICOS

Diário do Maranhão, São Luís (1855 – 1911)
 Gazeta Official, Belém (1859 – 1860)
 Imprensa e Lei, Lisbôa (1854 – 1956)
 Jornal do Pará, Belém (1867 – 1878).
 Jornal do Commercio, Rio de Janeiro (1821 – 1859)
 Observador Maranhense, São Luís (1847 – 1861)
 O Diário Novo, Pernambuco (1842 – 1852)
 O Correio Sergipense, Sergipe (1840 – 1866)
 O Constitucional, Bahia (1851 – 1864)
 O Liberal do Pará (1869 – 1889)
 Pedro II, Ceará (1840 – 1889)
 Publicador Maranhense, São Luís, 1842 – 1885)
 Treze de Maio, Belém (1845 – 1861)

Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin

Britannica – History & Society

CAMARA DOS DEPUTADOS – CARTA RÉGIA DE 28 DE JANEIRO DE 1808. Coleção de Leis do Brasil - 1808, Página 1 Vol. 1 (Publicação Original). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg/sn/antioresa1824/cartaregia-35757-28-janeiro-1808-539177-publicacaooriginal-37144-pe.html>. Acesso em: 12.Jan.2023.

CÂMARA DOS DEPUTADOS – Legislação Informatizada - DECRETO Nº 3.749, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1866 - Publicação Original. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3749-7-dezembro-1866-554560-publicacaooriginal-73201-pe.html>. Acesso em: 14.Nov.2023.

Câmara Municipal de Bragança. Disponível em: <https://www.braganca.pa.leg.br/institucional/o-municipio/braganca-uma-historia-da-terra-de-cao-y-ete>

Centro de Auxílios a Navegação – Almirante Moraes Rego (Marinha do Brasil). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/camr/>

Código Criminal do Império do Brazil – Lei 16 de Dezembro de 1830. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim-16-12-1830.htm Acesso: 31.Mar.2022.

Commercio e Navegação da Amazonia e Paizes Limitrophes. Por Luiz R. Cavalcanti de Alburqueque Inspector da Alfandega do Pará. Pará – Typ. De Francisco Costa Junior. 1871.

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Disponível em: www.naval.com.br

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br.dphdm/files/TrajanoCorvetaCr uzadorNavioEscola1873-1906.pdf> Acesso em: 29.Abr.2022.

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br.dphdm/files/TrajanoCorvetaCr uzadorNavioEscola1873-1906.pdf> Acesso em: 29.Abr.2022.

El País, Brasil – História | Arquivos: 500 mil mortes, doença, fome, desvio de verbas e pedido de CPI: o retrato da Grande Seca do Império. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2021-10-26/500-mil-mortes-doenca-fome-desvio-de-verbas-e-pedido-de-cpi-o-retrato-da-grande-seca-do-imperio.html>.

Folha de São Paulo. São Paulo. p.1. 01 de outubro de 1998. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mundo/ft01109807.htm> Acesso: 08.Jan.2024.

IBGE – Brasil, Pará, Salinópolis. História & Fotos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/salinopolis/historico>. Acesso em: 17.Jan.2023.

Institucional – Biblioteca Digital. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/385454> Acesso: 08.Jan.2024.

Laboratório Virtual – FAU ITEC UFPA (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará). Disponível em: <https://fauufpa.org>.

Mapas Topográficos – topographic-map.com. Disponível em: <https://pt-br.topographic-map.com/map-fkvfzs/Rio-Caet%C3%A9/?zoom=11¢er=-0.91251%2C-46.59782>.

Mar Sem Fim. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/>

O ESTADO DO PARÁ. Disponível em: www.dominiopublico.gov.br

Pesquisa analisa efeitos psicológicos em AMBIENTES ISOLADOS, CONFINADOS E EXTREMOS. UFSC CIÊNCIA – Revista de Divulgação Científica da Universidade Federal de Santa Catarina. Ano 3, nº3, v.1. 2019.

Portal de Notícias Metrôpoles – Entretenimento: *One Piece*: entenda por que o anime é tão bom e reconhecido. Disponível em: <https://www.metropoles.com/entretenimento/one-piece-entenda-por-que-o-anime-e-tao-bom-e-reconhecido>. Acesso em: 15.Nov.2023.

Prefeitura de Salinópolis – Responsabilidade e Transparência. Disponível em: salinopolis.pa.gov.br.

Presidência da República. Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos. LEI Nº 2.040, DE 28 DE SETEMBRO DE 1871. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim2040.htm. Acesso em: 15.Nov.2023.

Revista Ilustrada, Rio de Janeiro, 1884, v. 9, n. 376, p.1. Acervo da Biblioteca do Senado Federal (Brasil)

THE WORD'S LIGHTHOUSES FROM ANCIENT TIMES TO 1820.

Tua Saúde – Disponível em: Varíola: o que é, sintomas, transmissão e tratamento (tuasaude.com) Acesso em: 26.Jun.2023.