

A política faroleira no alvorecer da República no Pará: o Farol de Macapá (1889-1907)*

Between frontiers, conflicts and commerce: the lighthouse policy on the dawn of the Republic in Pará and the Lighthouse of Macapá (1889-1907)

William Gaia Farias

Doutor em História, professor da Faculdade de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Federal do Pará (UFPA)

Gabriel Napoleão Veloso Neto

Bacharel em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA)

RESUMO

É propósito deste artigo analisar o processo de edificação de faróis, no contexto da política faroleira que foi estabelecida durante a expansão do tráfego marítimo, na aurora da República brasileira, principalmente durante a vigência da Carta Marítima (1893-1907). Com isso, pretendemos verificar a instalação das torres no território litorâneo, assim como a introdução de objetos modernos e seus reflexos na política faroleira no Estado do Pará, em questões que cobrem avaliações sobre o aumento da balança comercial da área no que condiz à borracha e ao movimento de escoamento da produção da região. Por fim, analisamos a instalação de um farol na Cidade de Macapá, procurando compreender a necessidade do objeto ao movimento de navegação da área do Cabo Norte, que ajuda a entender as questões de comércio e segurança na Amazônia em meados da última década do século XIX e a primeira do século XX.

PALAVRAS-CHAVE: Faróis; História Naval; Comércio Marítimo

ABSTRACT

It's the article's goal to analyze the edification process of the lighthouses, in the context of the lighthousean policy that was established during the expansion of the maritime traffic, in the dawn of the brazilian republic, especially during the period of the 'Carta Marítima' (1893-1907). We hope to verify the instalation of the towers in the coast, combined with the introduction of the modern objects and their reflection in the lighthousean policy in the Para state, debating about question that discuss the economical balance of the region related to the Rubber Boom and to the flow of it's production in the region. At last, we analyze the instalation of a lighthouse in the city of Macapá, which helps us to understand the necessity of such structure in the region as an object of guidance in the 'Cabo Norte' area.

KEYWORDS: Lighthouses; Maritime History; Atlantic Commerce

* Artigo recebido em 13 de abril de 2018 e aprovado para publicação em 29 de agosto de 2018.

Creio, sr. Presidente, que o congresso fará um acto de justiça aprovando o presente projecto e confio em seu patriotismo, em suas luzes, porque o Pará precisa de luz e muita luz!.

O período transitório entre o crepúsculo do século XIX, simbolizado pela queda da Monarquia, e o alvorecer de uma nova época, simbolizada pela nascente República, não foi perdido na história. À medida que novas tecnologias, artes e influências eram apresentadas para a ascendente nação como um grande influxo de novidades, que caracterizariam a era como uma verdadeira *belle-époque* (HOBSBAWM, 2002; CARVALHO, 1990), a importância do estabelecimento de uma base militar segura, que pudesse não apenas proteger o Estado, mas fortalecer o território brasileiro, surge como um dos principais elementos que iriam compor a política marítima de controle e organização do ambiente costeiro, do qual as estruturas férreas milenares faróis servem não apenas para tal propósito, mas também como símbolos da modernização “imprescindível” da máquina estatal brasileira (BAEZ, 2010).

A origem dos sinalizadores náuticos remonta à navegação no Mediterrâneo antigo, com a nomenclatura de “farol” surgindo justamente pela escolha da Ilha de Pharos como local para a construção de tal estrutura no delta do Rio Nilo, naquele que ficaria conhecido como o Farol de Alexandria. A partir de então, todas as torres que tivessem a mesma função seriam conhecidas por tal nome (SIQUEIRA & DANTAS, 2002). Contudo, a prática se aperfeiçoou com o passar dos séculos até sua exportação para as águas do Novo Mundo. E é justamente no contexto da expansão da frota faroleira que ocorre sua ligação e consolidação na costa brasileira.

É na conjuntura de uma política faroleira no início do período republicano, principalmente na vigência da Repartição da Carta Marítima (1893-1907) que se pode perceber a estrutura da própria Diretoria de Faróis, que continua a progredir na missão de iluminar o litoral do Estado brasileiro por meio de processos de modernização e de importação de novos produtos, aos quais, à voga

européia, vem a ser aplicado no país tropical. A relação com o território paraense e, no contexto amplo, amazônico, então, só se expandia ao passo em que o Estado estabelecia sua própria política faroleira, de acordo com as necessidades que nasciam do crescimento econômico e político que relacionava a segurança da navegação às rotas comerciais que se expandiam para uma nova região que mantinha conexões com a Europa e a América do Norte. Por fim, a análise do caso do Farol de Macapá, estrutura fundada justamente nessa época, é essencial para entender as razões que definiam a instalação de um farol que seria, naquele período, o mais ao norte do País, próximo à área de conflito franco-brasileiro.

USOS DE UM FAROL: TERRITÓRIO E COMÉRCIO

Farol, uma estrutura, geralmente com uma torre, construída sob a terra firme ou em relevo oceânico para servir como auxílio para navegação costeira, avisar os marinheiros de obstáculos, estabelecer suas posições, e guiá-los para o seu destino. No entendimento de Gustavo Baez, é um “objeto singular, representativo da relação ancestral que liga os homens ao mar. (...) Para além de sua aparência, mostram em sua essência uma junção, uma união entre ideia e matéria. A ideia é proteger o homem das forças da natureza. E a matéria, cumprindo esse *devoir*, ergue-se imponente à altura de sua demanda” (BAEZ, 2002).

A sinalização costeira tornou-se parte essencial do entendimento da navegação. A princípio no Mediterrâneo antigo, continuou a se aperfeiçoar por séculos, criando uma estrutura de ligação entre o homem e o mar, ao passo em que se entendia como parte da necessidade da navegação e da ligação com o próprio território ao qual pertencia, podendo conceber por suposto o farol como um desses expoentes. Entretanto, até meados do século XVIII, a maior parte da construção de faróis no Velho Continente e na América formava apenas um punhado de estruturas isoladas que geralmente tinham razões locais ou necessárias para seu desenvolvimento.

Em verdade, como atesta o estudo de Hague e Christie (1995), as estruturas faroleiras existiram desde a mais remota antiguidade, marcando a paisagem das costas europeias, africanas e orientais, e servindo como importantes instrumentos a serviço das rotas comerciais marítimas (p. 01-23). Entretanto, tais ações geralmente estiveram relacionadas a iniciativas pontuais de um governante ou de uma cidade, não representando um movimento mais amplo e coeso, e portanto duradouro, que possa ser comparado à política estatal das diferentes nações durante o século XIX, e aos efeitos dela provindos (DURAN, 2008, p. 218).

Entendemos o território geográfico das instalações náuticas como o conjunto das relações do litoral com o mar. Este se desenvolve justamente no contexto do século XIX vitoriano, da mudança paradigmática da relação do elemento humano com o mundo natural. A relação entre o objeto material e a relação de poder das sociedades em desenvolvimento tornam-se um dos principais eixos para o entendimento dos conceitos de proteção e de vigilância que ao território seria atribuída. No início do processo colonial de conquista da América portuguesa, as edificações que marcaram a costa da colônia eram os fortes e fortalezas, símbolos de controle e fortificação transportados da metrópole europeia para o Novo Mundo. Por assim significar o domínio sobre o território costeiro da América portuguesa, era a formação de um espaço que se dava como extensão do Estado português. Portanto, tais elementos foram inicialmente construídos tendo em vista a segurança da navegação, de forma que pudessem abranger a demanda de segurança dos litorais, que eram constantemente ameaçados por corsários (SIQUEIRA, 1997, p.23).

É a partir do final do período colonial e início do período imperial que se estrutura a história dos faróis no Brasil, durante meados da primeira década do século XIX, após o avanço tecnológico criado pelo engenheiro francês Jean Auguste Frenel, que desenvolveu um sistema de prismas que aumen-

tou em muito a capacidade dos mesmos. As suas construções, então, neste período, são relacionadas justamente, segundo o autor Ney Dantas, ao processo de consolidação territorial brasileiro, que acontece a partir da costa para o interior (DANTAS, 2000, p.16). A instalação dos mesmos, então, durante o período imperial, estaria ligada justamente à consolidação do território brasileiro como país recém-independente. A ligação intrínseca dos monumentos com os fortes portugueses, aos quais acompanhavam em muitos dos casos pela costa, enumeram o papel mútuo ao qual serviam ambos, como defensores da fronteira, unificadores do território e auxiliares do comércio marítimo (SIQUEIRA, 1997, p. 28).

Isto posto, o mar como espaço da ação humana, segundo Leandro Duran, em sua análise sobre a Ilha de Bom Abrigo, também sofreu uma parcela da transformação trazida a partir da Revolução Industrial e da distribuição da lógica capitalista no século XIX (DURAN, 2008, p. 214). As atividades produtivas que foram trazidas para o Estado brasileiro estiveram desde sempre interligadas em uma relação de codependência com os ambientes aquáticos que, a largo da indústria ferroviária, continuou a ser uma das principais formas de transporte da produção para as suas áreas de destino. Assim como no período da colonização, uma “série de estruturas e elementos foi desenvolvida com o intuito de garantir a efetiva realização de diferentes sistemas de produção e de trocas envolvidos na prática mercantil capitalista” (DURAN, p. 188). É como um dos expoentes desses postulados que surge, durante a Revolução Industrial na Grã-Bretanha, o desenvolvimento de uma política faroleira para atender à necessidade da criação de um sistema viário marítimo do Atlântico Sul que atendesse às imposições do sistema capitalista.

A balança comercial do País independente, que passaria a subscrever aos principais mercados do mundo capitalista, nomeadamente Estados Unidos e Reino Unido, acabou por demandar para o escoamento de uma produção cada vez mais vultosa e de melhores condições de navegação. E é a partir daí que, em escala global, ocorre o



desenvolvimento de uma política de iluminação das costas (REIS, 2011), partindo do propósito que deveria ser uma questão de política pública, ligada justamente ao papel do Estado como fomentador do jogo econômico. A introdução da navegação a vapor, ainda na primeira metade do século XIX, foi essencial então para o crescimento dos circuitos mercantis marítimos (MARCONDES, 2012, p. 143). Isso também colaborava para a integração do País sob um poder central, num momento de divisão interprovincial, este que era um dos principais objetivos do Império. A diminuição do tempo das rotas, dos fretes marítimos e o aumento das possibilidades de comunicação e deslocamento disponíveis para a sociedade constituem elementos que incentivam a infraestrutura que caracteriza os litorais brasileiros sob a forma dos faróis.

Devido às análises elaboradas anteriormente, não é de se surpreender que, naquele século, foram edificadas 77 faróis através da costa brasileira. Como elementos associados aos investimentos dos cofres imperiais então, e justamente por servirem ao controle, comunicação e política espacial mais eficaz do Estado, são também vistos como um meio de aumentar a arrecadação governamental ao diminuírem as possibilidades de evasão fiscal. A Tarifa de Utilização dos Faróis², criada em 1818 por D. João VI, expunha-se como uma maneira de expandir o acúmulo fiscal do Estado através da taxa que passaria a ser cobrada para todos os navios estrangeiros que navegassem por terras nacionais.

Porém, é a partir da Primeira República, segundo o autor Gustavo Baez, que passam a adquirir a “modernização eminente e necessária da máquina estatal brasileira, principalmente nos setores de navegação e comércio marítimos” (BAEZ, 2010, p.69), sendo esta atividade a principal forma tanto de circulação quanto de comércio entre o Brasil e os países europeus, assim como o meio de comunicação para as principais cidades da costa brasileira, principalmente nas províncias em que a estrutura ferroviária, que se expandiu no último quarto do século, não conseguia abarcar. É através da relação dentro da Primeira República,

com a própria política de edificação e manutenção das polífticas faroleiras, que se deve entender a criação de uma ampla rede de sinalização no período republicano, assim como a relação com o processo de “modernização” que permanecia em discussão na política brasileira.

A COSTA ‘ILUMINADA’: A QUESTÃO DOS FARÓIS

A questão da iluminação da costa, então, se tornou parte das discussões da Assembleia, que era responsável pela aprovação da verba necessária para sua construção. Durante o Segundo Império, quando o processo de organização estatal e construção de faróis se intensificou, foram criados dois pilares para o entendimento da lógica faroleira: o estabelecimento das capitâneas dos portos nas províncias marítimas do Império³, o que se manteve na República; e a criação da Diretoria de Faróis⁴, órgão que estava ligado ao Ministério da Marinha, mesmo que a inspeção e administração das estruturas férreas estivesse designada para a capitania. No caso do primeiro – capitâneas dos portos –, a partir do decreto que declarava sua criação, em 1845, era claro o estabelecimento de um novo setor administrativo voltado para os trabalhos que fossem relacionados com o mar, ao passo que também dirigiam o corpo de faroleiros, que compunham a mão de obra que preenchia o conjunto do objeto ao qual pertencia; o segundo, como elemento crucial para a regularização de um dos ramos da administração pública, que “vem sanar uma falta que tem sido causa de muitos naufrágios, bem como de reclamações de governos estrangeiros e de diversas companhias”⁵.

Entretanto, a funcionalidade do processo continuou a ser discutida às vésperas do período republicano. Durante o mandato do Ministro da Marinha Dr. Antonio de Almeida e Oliveira, em meados da década de 1880, pretendia-se reformar a estrutura do Ministério e as atividades que não fossem necessariamente aliadas à defesa marítima da navegação deveriam ser desligadas do órgão. Diretamente atrelada à sua visão reformista, a comissão selecionada para elabo-

rar o novo sistema manteve os faróis sob a jurisdição do Ministério, mas unindo-o com a Hidrografia e a Meteorologia, assim como se praticava na Rússia. A partir de 1891, afinal, durante o governo republicano, é que surge a principal divisão para as questões relacionadas aos elementos recorrentes da sinalização náutica, que é a Repartição da Carta Marítima, que abarcaria a Diretoria de faróis, de meteorologia e de hidrografia sob sua tutoria, com certo grau de autonomia, porém com o dever de “auxiliarem-se mutuamente e de executar todos os trabalhos determinados pelo chefe da carta”⁶.

É através do Barão de Jaceguay, que viria a ser o Diretor da Repartição da Carta Marítima na primeira década do século, que se descrevem as principais funções da Diretoria de Faróis sob a Carta Marítima, isto é, a “administração e direção do serviço de iluminação da costa, portos, rios e lagoas”, com um diretor acompanhado de uma equipe de três ajudantes, um desenhista, um operário serralheiro e lampista, um arquivista e um amanuense. O material de consumo para seu serviço seria então adquirido diretamente pela repartição da Carta Marítima, “sob fiscalização imediata do Ministro da Marinha” (MOTTA, 1913, p.123). Até então, o órgão permaneceu com sede na Ilha das Cobras, com o seu material instalado em um armazém, que ficaria no terraço do mesmo prédio ao qual estava alocada a diretoria.

Segundo Ney Dantas, por sua maior parte, a unificação das três diretorias sob um mesmo órgão concedeu um caráter secundário para a Diretoria dos Faróis, mas, não obstante, a questão faroleira permaneceu como a de maior destaque dentro da Carta Marítima, com inúmeras discussões sobre o caráter da segurança para a navegação estrangeira e nacional, principalmente com a primeira relação organizada dos faróis, publicada pela Typographia Pinho-Silvestre, no Rio de Janeiro, em 1896, que, justamente por ser a capital do País, tinha suas sinalizações náuticas administradas diretamente pela diretoria, em vez de inspecionadas e administradas por uma capitania, como no Rio Grande do Sul e no Pará⁷. Nesse mesmo ano, já figuravam outros 13 faróis encomendados para futura instalação na costa do

Brasil, assim como, alguns anos seguintes, no último relatório da década, se publica a primeira Carta-Geral dos Faróis em funcionamento, o aviso de navegantes estrangeiros sobre os mesmos e a impressão e adoção do manual de instrução para o pessoal em serviço dos faróis⁸.

Era uma lógica de desenvolvimento do corpo de sinalização náutica que se formava em uma relação de interdependência com o continente europeu e o país norteamericano, que permanecia como o principal referencial teórico para a edificação de uma malha luminosa pelas costas brasileiras. Não à toa, assim como o resto do projeto desenvolvimentista do Estado brasileiro, as reformas que pretendiam modernizar a Marinha desde o início obedeciam às regras de rompimento com o atraso e o passado e, portanto, como exemplifica Pablo Nunes Pereira, “modernizar navios e homens era, acima de tudo, garantir as condições para dominar o mar, e assim, garantir o progresso” (PEREIRA, 2017, p. 6). Por isso, as viagens para a Europa e Estados Unidos para estudar a importação dos avanços tecnológicos para o Brasil, numa suposta tentativa de trazer um novo saber náutico que se adaptasse às necessidades da questão faroleira, como apresentada no contexto histórico, de uma forma mais mecânica (DURAN, 2002, p. 217).

À vista disso, o diretor efetivo da repartição, Capitão de Mar e Guerra Pedro Benjamin Cerqueira Lima, viaja no princípio da década de 1890 para o exterior, onde pretendia estudar os melhoramentos que eram executados na edificação e serviços de faróis nas diversas potências mundiais do momento, assim como encomendar novos faróis para a República, que até então contava com longas milhas de escuridão⁹. A materialização das rotas de navegação, como no resto do mundo, era uma necessidade fundamental para o avanço tecnológico brasileiro, com os faróis representando a superação que auxiliaria mesmo aqueles navegantes que não tivessem experiência com as especificidades da costa brasileira, podendo assim, aumentar o tráfego marítimo. E este, em auxílio com a navegação, segundo os dados coletados, seriam os

principais auxiliares do processo republicano, ao permitirem não só a salvaguarda do litoral e a segurança comercial num processo que se encaixa no novo contexto sociodinâmico mundial, mas também o acúmulo das taxas provenientes da fiscalização das fronteiras marítimas¹⁰.

Segundo o terceiro oficial da Secretaria da Marinha no período, Almiro Reis (1913), em *Histórico de pharoes existentes no Brazil e organização das respectivas repartições*, o esforço para a construção dos faróis nesse período é intenso, com uma mudança acentuada da arquitetura da costa. Se anteriormente as esparsas estruturas que existiam eram “temporárias e improvisadas dos séculos XVII e XVIII”, os novos equipamentos, frutos da corrida tecnológica europeia, se caracterizavam por seu “alto grau de especialização, com a realização de vultosos investimentos de capital fixo, empregados na construção de edifícios e torres especificamente destinados a essa atividade, onde operavam equipamentos importados sofisticados” (DURAN, p. 218, 2016). Por conseguinte, a sucessão de importações do exterior, que traziam justamente os equipamentos para a montagem das estruturas, exibiam o contexto complexo e competitivo marcado pela corrida tecnológica da Europa do final do século XIX.

As principais empresas europeias especializadas na manufatura de luzes, dispositivos ópticos e sistemas de iluminação assim como faróis completos logo firmaram acordos de compra com a Diretoria, com orçamentos aprovados pelo Congresso Nacional e sendo a própria Diretoria responsável pela montagem e preservação do material importado. A empresa Barbier, Bertrand et Turenne, da França, tornou-se uma das principais parceiras do órgão, com encomendas que sobrepunham as habilidades físicas de estoque da própria companhia¹¹. Não apenas no Brasil, mas também em outros Estados latino-americanos e nas colônias africanas, o negócio criado pelos três parceiros franceses tinha maior alcance, mas não era único. A empresa sueca AGA, que passou a tomar a primazia dos negócios brasileiros na década de 1910, também permanecia interessada em vender para a ex-colônia por-

tuguesa, assim como sua subsidiária britânica, Phares Marine, entre outras indústrias inglesas (Chance Brothers) e alemãs (Pintsch) que pretendiam expandir seu espaço comercial (BERNARD, 2016).

Os faróis e equipamentos recebidos eram guardados em um armazém na parte térrea do Edifício da Intendência da Marinha, na Ilha das Cobras, onde a diretoria também mantinha sua sede, porém com poucos recursos para sua manutenção (DANTAS, 2000, p.352). Embora as compras continuassem a ocorrer, a falta de mão de obra e recursos continuavam a assombrar o órgão no último decênio do século XIX, com o número significativo de dez faróis em estoque em 1897. O único mecânico que atendia às necessidades dos objetos não conseguia efetuar todas as instalações e reparos necessários para a costa, e ficava claro que, com algum tempo, caso o material ficasse depositado, “corre grande risco de perda completa pela oxidação das chapas e aparelhos”¹². No mesmo relatório, que enumerava os dez faróis em estoque, a necessidade de um navio que pudesse transportar os funcionários para o melhoramento dos serviços marítimos fazia parte da demanda de seu diretor, que clamava pelas necessidades de um navio com “officina e pessoal habilitado; devendo visitar e inspeccionar frequentemente os pharoes de toda a República.”, onde exerceriam suas funções para a manutenção dos mesmos¹³.

É certo, entretanto, que a maior parte das obras faroleiras do País se deu neste período, de acordo com as políticas de defesa e comercial que circundavam as necessidades das obras de infraestruturas marítimas às quais os faróis faziam parte, com um aumento significativo na costa brasileira de uma base de navegação que permitiria para os navegantes manterem-se em movimento constante, com o apoio das luzes cujo raio de ação permitiria a identificação da posição, facilitando de forma contundente as rotas sobre o litoral. Então, não é surpreendente ao se saber que 77 faróis foram construídos apenas no século XIX, e que, por volta de 1904, oitenta e um iluminavam os “littoral, portos, barras, rios e lagoas navegáveis”, com mais nove sendo edificadas em 1907.

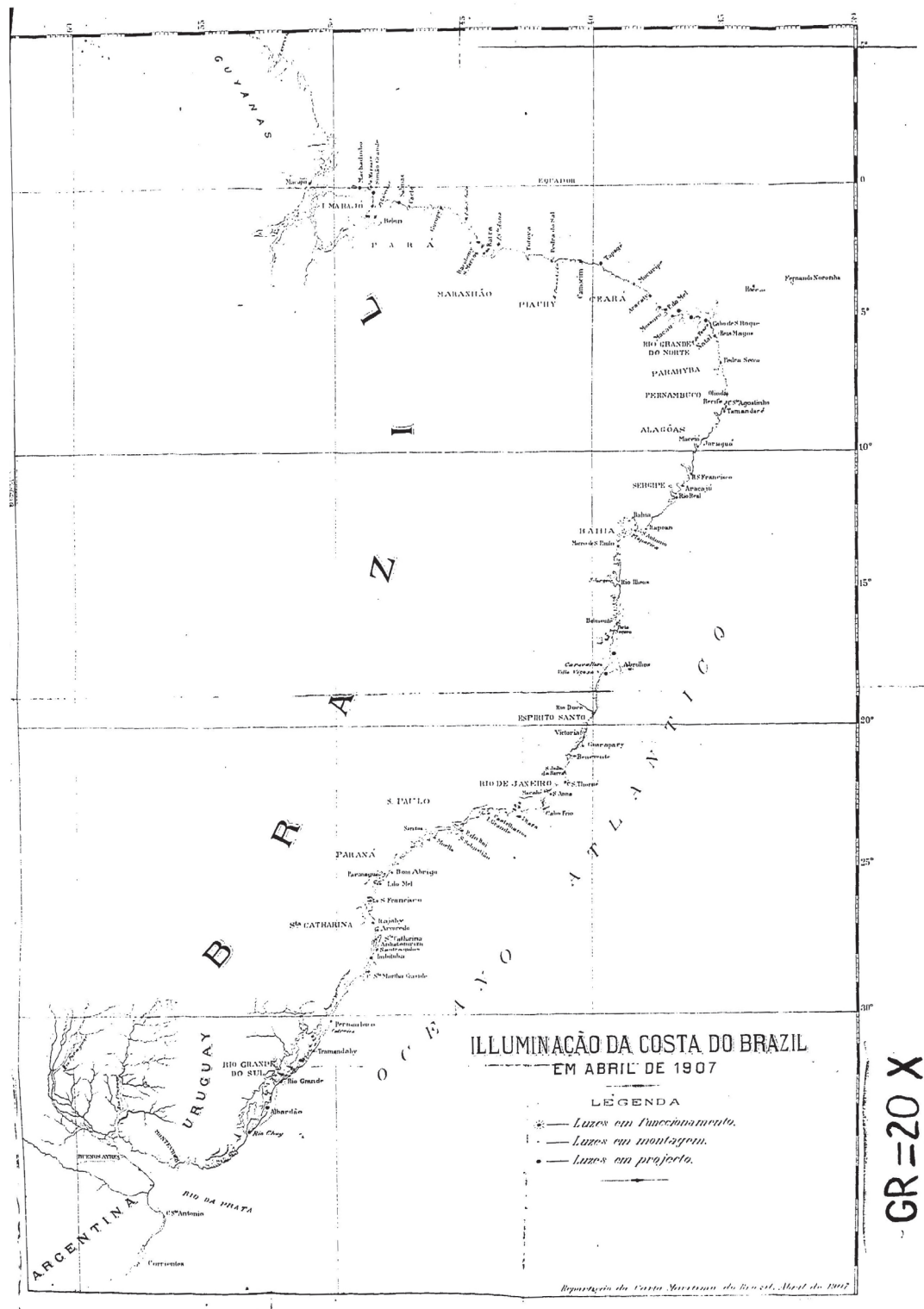


Figura 1 – Iluminação da Costa do Brasil, abril 1907. Fonte: Relatório Ministerial – 1906, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>

AS LUZES DO PARÁ: A POLÍTICA FAROLEIRA DO ESTADO DO PARÁ NA PRIMEIRA REPÚBLICA

Grande parte da rêde desta zona se baseia nos extensos rios navegáveis, que atravessam em todos os sentidos, e permitem estabelecer comunicações nos próprios Estados enquanto não são substituídos por linhas ferreas (...) Do mesmo modo, na bacia do Amazonas e seus afluentes se tem desde logo uma grande rêde de viação representada pelo próprio Amazonas até Tabatinga, pelo Purus até além da fronteira com a Bolívia, pelo Madeira até Santo Antonio, pelo Tapajós até Aveiro, pelo Xingu até Souzel, pelo Rio Negro até Santa Isabel e por outros rios menos importantes, afluentes ou sub-afluentes do grande Amazonas (ANNAES DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 10/06/1896).

Segundo Ney Dantas, o Pará “é rico em sinalização náutica, quiçá uma das de manutenção e controle mais difíceis do País, pois distribuída pela enorme extensão dos Rios Pará e Amazonas, pela imensa área abrangida pelo delta do Amazonas, pelo vasto estuário do Rio Pará, limitado ao norte pelo Arquipélago de Marajó, e pelas cercas de 120 milhas do seu litoral marítimo até o Maranhão, entrecortado de rios, baías e ilhas, de difícil reconhecimento” (2000, p.143). Embora incontestável que a navegação na região marítima denominada Amazônia Oriental¹⁴ precedeu qualquer senso de controle do Estado brasileiro, é a partir da primeira metade da centúria vitoriana que surgem as primeiras propostas de organização do trânsito marítimo na costa norte do País, assim como as reclamações para a instalação de faróis, observados na fundação da Capitania dos Portos do Pará e Amazonas¹⁵ e a edificação dos Faróis de Salinas e Cotijuba, os últimos no início da década de 1850.

Não obstante, a expansão econômica do capital estrangeiro na Amazônia, cujos principais processos situaram-se sobre a abertura do Rio Amazonas para a navega-

ção, em 1866, e a procura pelo consumo da goma elástica, que se iniciou também na década de 50, mas realmente assumiu importância a partir dos anos 1880-90, transformaram completamente a economia da região e o seu papel na balança econômica do País (PRADO & CAPELATO, 2006, p.314-337). Como a autora Sílvia Capanema discorre: “mas, no Brasil, os maiores progressos técnicos se produziram no domínio da circulação, o que é fácil de compreender, pois o preço dos produtos de exportação estava fortemente afetado pela duração e limitações do transporte. A concorrência exigia a redução dos custos” (MARIN, 2004), o que introduz, então, as mudanças na paisagem litorânea da província, que até então permanecia isolada do resto do País.

A projeção no mercado internacional da economia gomífera, que chegaria a atingir 24,7 milhões, ou 40% do total, de vendas externas do Brasil em 1910, ligeiramente abaixo do café, exigia a transformação da infraestrutura da região litorânea e da navegação na província, ao passo em que o aumento rápido da navegação fluvial, com a expansão dos negócios estrangeiros na capital e no interior, demandava uma expansão da frota faroleira, além do valor economicamente rentável como estrutura para o crescimento das taxas fiscais de navegação em território amazônico. Ademais, a região era dependente da navegação a vapor para o escoamento da produção da borracha, estocada na “margem até o momento de embarque” e levada para a capital, de onde iria para o resto do mundo. A circulação marítima também carregava a comunicação entre as diferentes regiões produtoras que, justamente pela distância e o isolamento aos quais os seringais eram sujeitos, somente possuíam os navios como mensageiros (PRADO & CAPELATO, 2006, p.314-337).

Para tanto, a relação entre o recém-Estado do Pará e a Diretoria de Faróis começou a ser pautada justamente pela expansão da iluminação do território estadual, que carecia de apoio federal para cumprir com a segurança do território fronteiriço, no contexto do conflito territorial sobre a área do Oiapoque (GRANGER, 2011, p. 157-177), assim

como a questão do aumento das taxas de fiscalização e da garantia da segurança da navegação, que era indispensável para os Estados do “Extremo Norte”, que cresciam economicamente e cujo isolamento da capital e dos Estados do sul traçavam suas relações, já que: “Sr. presidente, si aquellos dous estados do extremo Norte esperassem os auxílios do centro, com certeza elles estariam aniquilados, ou pelo menos reduzidos em engrandecimento material. Mas não; eles cuidam de seus próprios interesses e concorrem com tudo que é necessário para manter a integridade da Nação (...)”¹⁶. A relação do Estado com a América do Norte e com a Europa era mais viável, justamente pela navegação direta para o último destino que com o restante do País.

A partir da última década do século XIX, no auge da expansão das relações econômicas do Estado, é que surge de forma mais contundente uma necessidade da edificação de faróis no estado, com a construção de Bailique, em 1890¹⁷, que iniciou o período de encomendas e reparos de outras estruturas no território, como vemos com o antigo Farol de Salinas que, por seu papel de destaque como ponto de aterragem, recebeu a encomenda, financiada pelo Estado, para a empresa BBT, de uma nova torre de ferro, que viria a substituir a antiga. É a partir do período em que o Pará se torna o grande patrono de seu próprio sistema de iluminação da costa, com a encomenda de inúmeros faróis financiados pelo próprio Estado para o exterior, e que são permitidos justamente como incentivo ao tráfego marítimo, dito como “serviços prestados à União pelo patriótico Estado do Pará, são discriminadamente apreciados em artigo especial”¹⁸.

O destaque do Estado, analisado justamente neste artigo especial, no mesmo relatório, enumera seu papel como “empenhado em beneficiar o comércio marítimo e fluvial daquela florescente zona”, e, portanto, digno de financiamento federal. Para tanto, segundo o relatório fornecido pela Capitania dos Portos do Pará, os serviços prestados pelo Governador Paes de Carvalho para o Ministério da Marinha, com “inexcedível gentileza e correcção”, compunham da aquisição

de material para as obras da barca-farol de Bragança, pondo à disposição um crédito de 15:430\$700 e, principalmente, a compra de seis faróis para montagem “em diversos pontos do Estado”, gastando 36.573 francos e as “bases sobre columnas de ferro com casas para faroleiros”, que custaram 140.085 francos¹⁹. Portanto, o investimento estadual na garantia do tráfego das embarcações gerava um gasto substancial, que até mesmo em conjunto com o Ministério, necessitava de apoio econômico federal.

É durante a primeira década do século XX que todos os seis faróis foram erigidos na costa, mesmo com as dificuldades para sua construção com a paralisação das obras por falta de verba estadual²⁰. A relação entre a União e o Estado continuava problemática, ao passo que os deputados do Pará ressentiam o esquecimento da região que representavam e a necessidade de realizarem de *per se* as atividades de expansão econômica, do qual tomavam orgulho por sua autonomia, a qual “Porque, si assim fosse, não teríamos a nossa imigração, não teríamos a nossa navegação directa para a Europa (...) concedendo subvenções às linhas que se estabelecessem nessas condições”²¹. A questão da imigração, considerada como um dos principais elementos para o desenvolvimento da civilização, vinha justamente nas embarcações a vapor que, por sua vez, necessitavam das luzes para garantir sua segurança.

Após a incorporação da região do Oiapoque, que aderiu ao Estado no primeiro ano do século²², com a criação e divisão dos municípios e o princípio da presença do Estado brasileiro na área que formalmente compunha o contestado, também surge um projeto de colocação de um novo farol, na Ilha de Maracá, “a fim de facilitar a navegação do litoral compreendido entre o Oyapock e o Caraporis”²³, exibindo a importância da estrutura como elemento que não apenas facilitava o comércio marítimo, mas também assegurava a presença do Estado brasileiro, que deveria ser responsável por gerar as condições necessárias para a integração do território brasileiro, que no contexto nortista, só podia ser interconectada através da navegação.

Estruturas Faroleiras no Pará	Inauguração	Posição Geográfica	Características
Colares	15/05/1889	Lat. 00° 53' 00" S. Long. 48° 16' 0. Gw.	Em uma pedra do grupo das de Colares, margem direita do Rio Amazonas, exibe uma luz branca e fixa, iluminando todo o horizonte.
Taipu	10/04/1893	Lat. 0° 35' 45" S. Long. 48° 50' 0" 0. Gw.	Luz provisória exibida de uma barca-farol na enseada de Taipu; seu caráter é fixa e vermelha, iluminando o horizonte a oito milhas.
Chapéu Virado	19/02/1893	Lat. 1° 18' 35" S. Long. 48° 28' 50" 0. Gw.	Acha-se colocado no extremo da restinga ao SO da Ponta do Chapéu Virado, Rio Amazonas. A sua luz é fixa e vermelha, visível a 12 milhas.
Soure	11/12/1898	Lat. 0° 41' 55" N. Long. 48° 30' 25" 0. Gw.	Colocado na foz e margem esquerda do Igarapé Grande, ilha do Marajó. Exibe luz vermelha e fixa e seu alcance é de seis milhas.
Bailique	23/03/1890	-	O aparelho de luz é dióptrico, e exibe lampejos brancos de 30 em 30 segundos. O plano focal eleva-se a 30 m e a luz é visível a 13 milhas.
Joannes	24/12/1899	Lat. 0° 51' 30" S. Long. 5° 21' 20" W. Rio de Janeiro.	Situado na ponta da Guarita. Seu aparelho de luz é dióptrico e exibe luz branca fixa, iluminando todo o horizonte.
Buiussú	04/11/1899	Lat. 1° 48' 20" S. Long. 7° 06' 30" W. Rio de Janeiro	Está situado na ponta da Ilha de Buiussu e fica à esquerda de quem sobe o Rio Amazonas, exibe luz branca fixa, visível a 12 milhas.
Macapá	31/03/1900	0° 00' 50" N. Long. 8° 01' 35" 0 do Rio de Janeiro.	Colocado sob a Fortaleza de Macapá. Luz branca fixa, alternada por lampejos de 30 segundos. Ilumina todo o horizonte, 12 milhas.

Tabela de Faróis em atividade no Estado do Pará em 1902

O 'FILHO' DE UMA NOVA ÉPOCA: O 'PHAROL' DE MACAPÁ

O "pharol" de Macapá, como assim chamado em seu planejamento, não fugia à nenhuma das relações estabelecidas acima. Assim como as relações que elencavam para a construção dos outros faróis que surgiram na costa norte do País, o farol também se encaixava no contexto de transformação do espaço litorâneo, de relações econômicas e de estabelecimento das fronteiras políticas do País, e isso não era esquecido pelas discussões que precederam sua aprovação na Câmara dos Deputados.

Por muito tempo, o município, segundo os deputados paraenses, era sequer lembrado pelos outros membros da Câmara,

confundido como outra colônia da Guiana Brasileira²⁴, área de litígio entre a França e o Brasil, questão que assombrava os membros da bancada paraense. A minoria da questão paraense era visível na Câmara, ao passo em que os Estados que possuíam maior destaque, como a Capital Federal e os Estados do Sul, dominavam o orçamento do País e, segundo os deputados do extremo Norte, abandonados à própria sorte. É, então, que, em meados de 1892, envia-se para discussão no órgão a indicação para apresentar um projeto de lei que erigisse no porto da cidade de Macapá um farol de 3ª ordem, cujo orçamento federal deveria cobrir. A sustentação feita pela Assembleia Paraense, no ano seguinte, levou o governo a aprovar o estabelecimento de uma nova

estrutura, agora, porém de 5ª ordem, tendo em vista a “importância da iluminação da costa, que contribue grandemente para o desenvolvimento comercial marítimo”, com a justificativa da diminuição para a 5ª ordem sendo da quantidade de pontos a atender no litoral do mesmo Estado²⁵.

Mas esse não seria o fim. A discussão na Câmara prosseguiu, justo sobre a necessidade da “aquisição” do farol: o Deputado José Carlos, representante da Capital Federal, discorria sobre a falta de equipe de montagem na Diretoria de Faróis, assim como oito faróis que já estavam em estoque, não sendo difícil, então, redirecionar o Farol de Itajaí, “porto sem nenhuma importância” comparado com o de Macapá, que segundo o Deputado Carlos de Novaes, do Pará, “Indispensável, não para a entrada da foz do Amazonas, mas para servir de orientação aos navios que, vindos do norte, dos Estados Unidos e das Guianas, vão buscar a foz meridional do Amazonas”. O último enumera a necessidade importantíssima do farol, que ajudará esses navios na área meridional “desviando-os dos bancos de areia que alli existem, porque, como V. Ex. sabe, a costa que fica na parte norte da Ilha de Marajó é baixa em consequência da alluvião” e então a navegação de “pequeno curso, navios de vella e vapores”²⁶.

Mesmo com as esparsas condições para a instalação da torre férrea, seria melhor, segundo o deputado, garantir sua encomenda e construção, mesmo que demorasse anos, do que redirecionar uma outra estrutura para seu lugar. É, então, que é aprovada a construção do farol, com verba de 25:000\$ para a compra, no fim do ano de 1894. Esse, no entanto, não começaria a ser construído de imediato, como lembrado pelo deputado da Capital Federal no ano seguinte, que acusou o deputado paraense como responsável pelo atraso²⁷.

Enquanto o mesmo não começava a ser montado, um farolete, que atenderia a uma pequena demanda, foi instalado pelo Coronel Coriolano Jucá, até então intendente do município, para satisfazer a “palpitante necessidade da pequena navegação do município”, de qual “demanda à noite é extremamente perigosa”. Para o coronel, certamente

a navegação era uma importante atividade, visto que começou sua vida na Amazônia, segundo Coaracy Barbosa, montando um porto em Afuá que fornecia lenha para os navios a vapor que surgiram na região, assim como a de sua empresa de navegação, Baturité, que fazia linha para Belém, com escalas em Mazagão e Macapá (BARBOSA, 1998). A atividade econômica era importante para os senhores coronéis da Amazônia, e o caso do mesmo não era diferente, com seu comércio de peles de animais, sementes de murumuru, pracaxi, ucuba, andiroba, borracha, carne de caça salgada e peixe. E, em grande parte, essa produção era escoada pelos navios.

Apenas dois anos após sua aprovação na Câmara, o crédito é aberto para a construção do Farol de Macapá, mas as dificuldades para a edificação do mesmo estavam apenas começando. Mesmo após comprado, como mostrado na relação de faróis adquiridos, ainda faltava a mão de obra necessária para sua montagem e permanecia, então, em estoque com outros nove faróis da república²⁸, por falta de “recursos (...) correndo o risco de deteriorarem-se”, então demandando um novo crédito e novos equipamentos para poder acelerar o processo. As demandas dos jornais se questionavam, “Quando o apromptarão?”²⁹ e o atraso da Diretoria era discutido pelos indivíduos. Em janeiro de 1898, quatro anos após a aprovação do projeto, a discussão havia chegado ao apelo de um senador paraense, que obtivera uma resposta:

O nosso ilustrado Chefe e amigo Senador Justo Chermont recebeu hontem o telegrama do do sr. ministro da marinha:

– Logo para que seja terminada a instalação do pharol de São Sebastião, já em andamento, darei terminantes ordens para que comecem as obras do pharol de Macapá, por cuja instalação só tem v. Exc. Interessado.³⁰

É certo de que, no mesmo ano, as obras para a construção da estrutura se iniciaram, achando-se “feita por conta do Governo do Estado do Pará e sob a fiscalização do ca-

pitão do porto daquele estado”, que seria o responsável por fiscalizar a obra, assim como selecionar o local de sua instalação³¹, o que viria a tornar as obras que afetassem o processo financiadas pelo Estado, como o reparo no início das obras, em julho de 1899³². Logo, então, viu-se que a melhor localidade, de acordo com os prévios “Estudos para a Montagem de Faróis no Pará”, efetuados no ano anterior, era a Fortaleza de São José de Macapá, com a qual era necessária pedir a autorização do Ministro da Guerra, pois era sob sua jurisdição que residia os limites da fortaleza.

Diferente dos outros faróis, entretanto, após a aprovação da edificação sobre a fortaleza, sua instalação ficaria “sob a protecção da alludida fortaleza”³³, isto é, sob responsabilidade do Ministério da Guerra e dos homens que serviriam no forte, compondo parte do conjunto de segurança ao qual era assinada a fortaleza. Seu papel, então, era duplo: tanto como objeto relacionado ao comércio como parte do complexo da Fortaleza de Macapá, que mantinha a tarefa de salvaguardar o território Norte do País, próximo à área de litígio, o contestado franco-brasileiro (GRANGER, 2011, p.157-177). Então, ao mesmo tempo que estabele-

cia uma relação com a fortificação militar que o precedera, também mantinha a sua tarefa comercial, que ajudaria a navegação e a segurança no mar, que seria a principal causa para a sua construção.

A montagem do farol foi concluída em 31 de março de 1900³⁴, sob o Governo do Pará, com sua administração sendo dirigida para a Diretoria dos Faróis, submetido à Capitania dos Portos do Estado, e com a sua estrutura guardada pelos soldados da fortaleza. Ele foi “colocado sobre a muralha da Fortaleza de Macapá”, com um aparelho de luz dióptrico de 5ª ordem. “Luz branca fixa, alternada por lampejos de 30 em 30 segundos. O aparelho de luz assenta sobre columna de ferro, pintada de branco”, com uma iluminação que cobre “todo o horizonte e seu alcance é de 12 milhas com tempo claro”, realizando, assim, a tarefa ao qual havia sido incumbido, isto é, de iluminar a costa do Canal Norte do Rio Amazonas³⁵.

Apesar dos conflitos que eclodiram entre a intendência e o comandante militar do forte no ano seguinte à inauguração do mesmo, o farol se manteve como parte do complexo da fortaleza até 1979, sendo uma das mais antigas atrações da última. Sua estrutura só foi retirada quando o Instituto

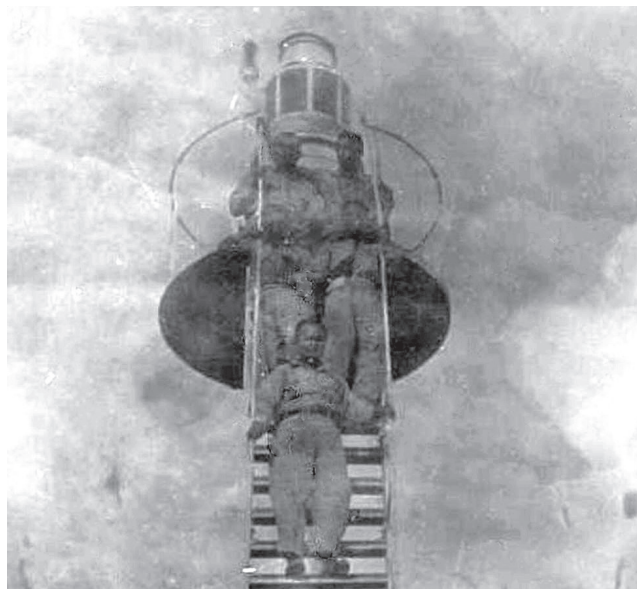


Figura 2 – Visitantes posam para foto no farol



Figura 3 – A estrutura ao lado da muralha

Fonte: Arquivo Pessoal de João Lázaro. Disponível em: <http://porta-retrato-ap.blogspot.com.br/2016/09/>

do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), na reforma do complexo arquitetônico, demandou que não existisse nada na área do monumento ou em seu entorno que não fizesse parte de sua estrutura física ou estética. Portanto, foi devolvido para o Serviço de Sinalização Náutica do Norte, que o reinstalou numa das ilhas entre os Estados do Pará e do Amapá, sem, no entanto, perder de vista seu valor prático para a navegação, mesmo que denominado obsoleto no contexto da navegação contemporânea.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A política faroleira, como exposto, foi um processo que se rendeu a vários discursos, desde o período imperial até o período republicano, passando por um longo processo de influência externa, que se encaixava em um contexto econômico internacional de iluminação das costas para o tráfego marítimo e expansão das rotas comerciais entre os diversos países. Podemos ver, no entanto, as formas como o próprio País apropriou essa lógica e as formas com as quais enfrentou as dificuldades local de falta de material e pessoal que pudessem pôr

em prática as importações e o espírito modernizador que compunha a ideia da república nascente. É importante notar o papel do Estado do Pará, como um dos principais parceiros no processo de instalação das estruturas férreas e as formas que essa mesma política reverberou no próprio contexto da expansão econômica da Amazônia, com um olhar que supere as ideias de centro e periferia que estão em voga sobre a política voltada para as regiões do extremo Norte, assim como a relação diacrônica entre o material de iluminação moderno que compunha as torres e as condições aos quais seus cuidados eram feitos.

Embora o Estado do Pará continuasse a ser visto como um membro isolado da Nação, e a modernização e "milagre" econômico que haviam possibilitado a expansão da frota litorânea houvesse passado, é de extrema importância entender justamente o porquê das relações principais do poder paraense com o Poder Marítimo no início da República, que a tanto refletiria no conjunto de "estradas" navais às quais a região se detinha, assim como o seu espaço na consolidação da política faroleira para o Estado brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAEZ, Gustavo César Ojeda. *Faróis da costa nordestina: olhares geográficos e históricos sobre os faróis marítimos no nordeste brasileiro*. João Pessoa: UFPB: 2010.

BARBOSA, Coaracy. *Personagens ilustres do Amapá*. Vol. I. Macapá: Departamento da Imprensa Oficial, 1998.

BENARD, Philippe. *Une aventure industrielle française BBT, 1862-1984*. Paris: Editions du Pailo, 2016.

CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras: 1990.

DANTAS, Ney. *A história da sinalização náutica e breves memórias*. Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar, 2000.

DURAN, Leandro Domingues. *Arqueologia marítima de um bom abrigo*. São Paulo: USP, 2008.

GRANGER, Stéphane. O contestado franco-brasileiro: desafios e consequências de um conflito esquecido entre a França e o Brasil na Amazônia. *Outre-Mers* nº 372-373, Paris, 2º semestre de 2011, pp. 157-177.

HOBSBAWM, Eric. *A era dos Impérios: 1875-1914*. 7ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

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

MARIN, Rosa Elisabeth Acevedo. *Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. Belém: NAEA, 2004.

MOTTA, Arthur Silveira da. *De aspirante a almirante*. Vol. 7. Tomo I. São Paulo: Typographia Levi, 1913.

PEREIRA, Pablo Nunes. *A Marinha de Guerra na Amazônia: segurança e modernização (1890-1918)*. Belém: UFPA, 2017.

PRADO, Maria Lígia Coelho; CAPELATO, Maria Helena Rolim. A borracha na economia brasileira da Primeira República. *História geral da civilização brasileira*. Vol. 8. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, pp. 314-337.

REIS, Cleber. *Os faróis enquanto sinalizadores e a sua importância para a costa marítima portuguesa*. Lisboa: UNL, 2011.

SIQUEIRA & DANTAS; Ricardo & Ney. *Luzes do Novo mundo: história dos faróis brasileiros*. Rio de Janeiro: Luminatti, 2002.

SIQUEIRA, Ricardo. *Fortes e faróis*. Rio de Janeiro: Mills, 1997.

FONTES UTILIZADAS

Relatório Ministerial da Marinha. Anos 1889-1908. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>

Colleção das Leis do Brasil, 1818. Alvará de 25 de Abril de 1818. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em: http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao_leis_1818_parte1.pdf?sequence=1

Leis, Decretos e Jurisprudência. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/>

Annaes da Câmara dos Deputados. Anos 1892-1903. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>

BIBLIOTECA PÚBLICA DO PARÁ. Jornais Paraoaras: catálogo. Belém: Secretaria de Estado de Cultura, Desportos e Turismo, 1985.

Hemeroteca Digital. Periódico *Cidade do Rio* – Anos 1899, 1900. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>



NOTAS

- ¹ *Annaes da Câmara dos Deputados*, 05/10/1894, p. 151, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ² Alvará de 25 de abril de 1818. *Colleção das Leis do Brazil*, 1818. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1899, p. 30.
- ³ Decreto 358, de 14 de Agosto de 1845, disponível em: <http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1845-08-14:358>.
- ⁴ Decreto 6.108, de 26 de janeiro de 1876, disponível em: <http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=569914&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>
- ⁵ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1876, pp. 42-45, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ⁶ Decreto n. 1.347, de 7 de abril de 1893, disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1347-7-abril-1893-516112-publicacaooriginal-1-pe.html>
- ⁷ Artigo 19, Decreto 1.347, de 7/04/1893, disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1347-7-abril-1893-516112-publicacaooriginal-1-pe.html>
- ⁸ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1900, p. 57, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ⁹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1890, pp. 19-21, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁰ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1892, pp. 83-86, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹¹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1893, pp. 73-75, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹² *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1893, pp. 73-75, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹³ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1897, pp. 54-57, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁴ Segundo Ney Dantas: "Por Amazônia Oriental, devemos entender o contexto do processo de fundação da Capitania dos Portos do Pará e Amazonas, como assim era chamada. A partir de 1874, o Estado do Amazonas se desvinculou com a fundação da Capitania dos Portos de Manaus, e a Capitania passou a se chamar apenas Capitania do Pará, que abarcava o último e o Estado do Amapá, que durante a Primeira República fazia parte do Estado Paraense".
- ¹⁵ Decreto n. 447, de 19/05/1846, disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-447-19-maio-1846-560415-publicacaooriginal-83218-pe.html>
- ¹⁶ *Annaes da Camara de Deputados*, p. 338, ano 18/11/1895, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ¹⁷ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1890, pp. 19-21, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁸ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1899, pp. 57-59, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Capitania dos Portos do Pará, 1899, p. 92, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²⁰ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1902, pp. 93-96, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²¹ *Annaes da Câmara de Deputados*, 12/11/1893, pp.352-353, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²² *Relatório de Presidente da Província*. Pará, 1900, pp.99-101, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>
- ²³ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1903, pp.72-74, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²⁴ *Annaes da Câmara de Deputados*, 08/08/1892, pp.235-238 disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁵ *Annaes da Camara de Deputados*, 13/06/1893, p.135 disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁶ *Annaes da Camara de Deputados*, 05/10/1893, p.153, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁷ *Annaes da Camara de Deputados*, 31/05/1895, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁸ *Relatório Ministerial da Marinha*, 1897. Anexo, p.23, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²⁹ Folha do Norte, Belém, 09/07/1896, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³⁰ *O Pará*, Belém, 19/01/1898, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³¹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1898, pp.67-69, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ³² *Folha do Norte*, Belém, 18/07/99, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³³ Cidade de Rio, Rio de Janeiro, 15/10/1899, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³⁴ Relatório de Presidente da Província. Pará, 1901, pp.113, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>
- ³⁵ *Almanack Lemmert*, 1901, p.642, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>