



## **The Port of Pará: o porto da história Amazônica**

Luciana Guimarães Teixeira<sup>1</sup>

O desenvolvimento urbano da Amazônia só foi possível graças à exploração da navegação na região que possibilitou a acessibilidade a áreas antes isoladas. Primeiramente esta tarefa foi dada a Irineu Evangelista, o Barão de Mauá, que fundou a primeira companhia de navegação da Amazônia e iniciou a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, destinada a transpor a parte encachoeirada do rio Madeira. Estas iniciativas impulsionaram o desenvolvimento das principais cidades da região, entre elas Belém, Manaus e Porto Velho. Contudo, somente a partir de 1890 é que esse processo se consolida. O engenheiro americano Percival Farquhar, atraído a região devido aos grandes lucros gerados pela exploração do látex, financiou o término da ferrovia iniciada pelo Barão de Mauá, intensificou a navegação na Amazônia através da companhia “Amazon River” e construiu o porto da cidade de Belém, “The Port of Pará”.

A construção do porto, na primeira década do século XX, incrustado no centro urbano transformou a paisagem da área, modificou usos e formas de ocupação. A planta portuária, como barreira física, foi responsável pelo final de um processo de ruptura da articulação da cidade com a sua orla fluvial. Atualmente, perto de completar 100 anos de construção, o porto traça o caminho inverso, através da revitalização de três dos seus antigos armazéns, inicia a reabertura da cidade para o rio e resgata uma condição primeira da cidade ribeirinha. Ao longo desses anos a planta portuária apresentou sérios problemas operacionais, estando no centro de uma discussão logística de continuidade ou transferência de operação. Desta maneira o porto configura-se atualmente como um elemento pertinente à dinâmica da cidade, seja como um equipamento de infra-estrutura urbana, mesmo não assumindo o mesmo papel de “coração” econômico da cidade, seja como área possível para (re)produção positiva do solo urbano. O porto histórico, testemunha de uma época áurea belenense, continua a participar da consolidação da cidade

---

<sup>1</sup> Universidade Federal do Pará. E-mail: lgt@amazon.com.br

como porta de entrada da Amazônia, não mais como um canal de escoamento dos produtos comerciais, mas como uma forma de destacar a cidade na teia global do novo século através dos conceitos contemporâneos de intervenção urbana.

## 1 - Antecedentes Históricos

A cidade de Belém, capital do estado do Pará, foi fundada no início do século XVII, com o intuito de proteger a região das incursões estrangeiras. A Coroa Portuguesa, preocupada com a ocupação francesa na região do Maranhão, organizou uma expedição para expulsá-los. Após a vitória, os portugueses decidiram investir na colonização da região norte<sup>2</sup>. No local do desembarque da expedição foi erguido um forte batizado de Presépio de Belém e desta forma iniciou-se o primeiro núcleo colonial português na Amazônia, assim chamado de Feliz Lusitânia. Anos mais tarde seria fundada a cidade de Manaus, onde também foi construído um forte, o Forte de São José da Barra do Rio Negro.

A fundação da cidade de Belém não se deu de forma diferente das cidades amazônicas, nasceu e cresceu em função do rio, se expandiu de forma periférica para posterior penetração no continente<sup>3</sup>. O primeiro porto da região surgiu com a chegada da expedição de fundação da cidade, apresentando-se apenas como “um modesto ancoradouro situado na margem esquerda da foz do Igarapé do Pirí”<sup>4</sup>, aos pés do talude do Forte. Com algum tempo, a colônia começou a se expandir para fora dos limites das muralhas do forte, surgindo as primeiras ruas de Belém, abertas na mata virgem, tendo como vetores caminhos que partiam do Forte e levavam até as ordens religiosas que se instalavam na cidade.

O alagadiço, o Pirí da Juçara, antes elemento importante na escolha do sítio da cidade, passou a tornar-se um obstáculo à sua expansão. No final do século XVII, já era possível reconhecer os embriões dos dois núcleos da cidade, separados pelo Pirí e unidos entre si pela rua dos Mercadores, que cruzava o alagadiço por uma ponte. A rua dos mercadores transformou-se em um eixo central do desenvolvimento urbano da cidade, atraindo uma parcela considerável de moradores e comerciantes, o que motivou a transferência do desembarcadouro principal, da margem esquerda para a margem direita do

---

<sup>2</sup> Em 1567 foi fundada a cidade do Rio de Janeiro, para controle do litoral sul, como parte do programa de expulsão dos competidores franceses. (REIS, 2000, p. 18)

<sup>3</sup> A própria colonização do Brasil se deu de forma periférica, ao longo da litoral, por razões econômicas, administrativas e militares. (REIS, 2000, p.124)

<sup>4</sup> PENTEADO, 1973, p.47

Pirí, que permaneceu sendo por muito tempo o porto da cidade, representado por uma rampa de pedras.

Apesar de não existir o porto como tal, o comércio era intenso, com a troca dos produtos da região por produtos vindo da Europa. Os barcos europeus atracavam em frente ou ao norte da embocadura do Piri, e as embarcações menores atracavam na própria embocadura, que perdurou por muito tempo o verdadeiro ancoradouro da cidade. A localização geográfica de Belém, distanciada dos demais centros urbanos do país, ocasionou uma intensificação de comércio com o exterior. A sua marginalidade que poderia ser um fator negativo, neste momento será o primeiro fator favorável ao crescimento e desenvolvimento, tendo o porto, mesmo não organizado, um grande papel comercial na região amazônica.

A abertura dos portos brasileiros ao comércio com outros países, em 1808, aumentou a atividade portuária em todo o país com crescimento da demanda dos produtos brasileiros pelas cidades européias, que já se encontravam em processo de industrialização e tornaram as cidades mais privilegiadas àquelas onde se localizavam os principais portos exportadores. Em Belém estava um deles. (REIS FILHO, 2000).

No fim do século XVIII, término do período Pombalino, a agricultura e o extrativismo de exportação entraram em declínio, provocando uma estagnação econômica que afetou toda a região da Amazônia, que refletiu diretamente no comércio de Belém, adiando a execução do projeto da construção de obras de melhoria para a atracação de navios.

Em 1839, apesar do crescimento representativo do movimento comercial, a cidade ainda carecia de um porto que atendesse as suas necessidades, pois até aquele momento existia apenas um pequeno cais de pedra e uma rampa, conhecida por “ponta da pedra”, já sofrendo com o assoreamento do seu canal de acesso. Essa rampa e o pequeno cais de pedra eram os únicos pontos de acostamento que a cidade possuía, apesar de manter comércio ativo com diversas cidades do interior do estado. Além disso, alguns homens em pequenas canoas iam de vila em vila para vender produtos manufaturados para o consumo popular. O comércio de retalhos em embarcações tornou-se o motivo da animação do porto da cidade descrita pelos historiadores, e justificava a frequência popular observada na “ponta da pedra”. Belém era considerada alegre e comerciante. (PENTEADO, 1973)



Vista da orla de Belém antes da construção do porto. Fonte: Lemos, 1908

Para melhorar a área portuária, em meados do século XIX foi aberta a Doca do Reduto e realizadas obras de melhoramento na doca do Ver-o-Peso<sup>5</sup>, correspondente a área do primeiro porto da cidade. Ao redor da Doca do Reduto estabeleceu-se um centro comercial, visto que ali havia um intenso movimento de embarcações vindas do interior para negociar os mais diversos produtos.



Doca do "Ver-o-Peso". Fonte: Lemos, 1908



Doca do Reduto. Fonte: Lemos, 1908

Essas duas docas imprimiram ao centro urbano um caráter comercial, visto a proximidade com a área portuária, além de possibilitar o adensamento ocupacional no bairro do Reduto, que antes tinha boa parte de sua área alagada. Contudo, a inexistência de uma instalação portuária adequada fez com que às margens da Baía do Guajará surgissem trapiches de madeira, para atender novas companhias comerciais, que apareceram com o aumento das viagens para o interior do Estado, fato que abriu novas perspectivas para o comércio de Belém.

<sup>5</sup> A doca do Ver-o-Peso herdou o nome do antigo posto fiscal, criado no século XVII, responsável por “haver o peso”, com o propósito de arrecadar os impostos provenientes dos movimentos de embarque e desembarque dos gêneros de importação e exportação. Essa casa foi demolida em 1847. Porém, o nome manteve-se na tradição popular da cidade. (TEIXEIRA, 2003)

O velho cais não era conservado, o comércio necessitava de um novo e de armazéns ou depósitos para guardar as mercadorias. As vésperas do ciclo da borracha foi elaborado uma planta de um novo cais. Essa obra não foi realizada, porém alguns melhoramentos foram implementados. Em 1840 quando o governo estadual elaborou essa planta para o cais, verificou-se a necessidade de desativar ou reconstruir o forte São Pedro Nolasco, construído em meados do século XVII para proteção da ordem religiosa dos Mercedários. Optou-se demolição e a área foi aterrada, dando lugar ao novo cais e a uma praça. Posteriormente, na mesma área, foram construídos prédios destinados à alfândega, demolidos no início do século XX para dar lugar aos armazéns do porto.



Armazéns da Alfândega. Fonte: Lemos, 1908

O incremento das viagens para o interior, somado ao processo de abertura dos portos e ao fim do monopólio comercial do Brasil com Portugal, fez com que o movimento do porto de Belém triplicasse. Mas a situação precária perduraria até o final do século XIX. Na década de 40 do séc. XIX, a produção da borracha na região foi impulsionada pela invenção do pneumático por Charles Goodyear, ocorrendo no aumento da demanda internacional do produto. Para atender a essa demanda crescente e facilitar o escoamento da produção, foi introduzida na região por Irineu Evangelista de Souza<sup>6</sup>, o Barão de Mauá, a navegação a vapor, que por sua vez teve um papel primordial no desenvolvimento de toda a Amazônia, pois facilitou o acesso às cidades mais afastadas na floresta.

A partir de 1850, a exportação de borracha passa a se intensificar e Belém transforma-se num centro exportador do látex, assim como distribuidor de outros produtos, desde utensílios até equipamentos. Era um centro comercial muito ativo, mas não possuía indústrias - importava-se de tudo. O porto desempenhava uma importante função, tanto para as atividades de exportação quanto de importação.

---

<sup>6</sup> O governo brasileiro estava preocupado com a incursão de estrangeiros na Amazônia. O Barão aceitou o desafio de organizar a companhia de navegação, mas cobrou o preço que julgava adequado pelo risco que antevia. Exigiu o monopólio de navegação do rio por 30 anos e um subsídio anual de 120 contos para colocar em funcionamento linhas de transporte num lugar que até então não havia carga para transportar. (CALDEIRA, 1995)

A importância do porto se repetia na maioria das cidades de alguma relevância econômica do país, sendo responsável por seus desenvolvimentos. O sistema ferroviário e fluvial, no caso de algumas regiões, aumentou a polarização em torno desses portos, onde as obras de infra-estruturas portuárias só foram concretizadas sob o regime republicano. (REIS FILHO, 2000c)

## **2 – A Port of Pará**

Com o desenvolvimento econômico da capital paraense no ciclo gomífero, as docas do Ver-o-Peso e do Reduto tornam-se inadequadas para a demanda do comércio, principalmente para o escoamento da produção da borracha. Naquele momento fazia-se imprescindível a ampliação das instalações existentes e a aquisição de equipamentos mais modernos para permitir o crescimento da exportação da produção comercial do Estado. Inicia-se assim a construção do Porto de Belém.

Os primeiros estudos de melhoramento das instalações portuárias de Belém datam de 1897, de autoria do Eng<sup>o</sup>. Domingos de Sérgio Sabóia e Silva, e previa a regularização do litoral da cidade junto à baía, assim como a eliminação através do aterramento das docas do Reduto, Ver-o-Peso e Souza Franco, já que as julgava prejudiciais à saúde pública. O projeto previa a construção de molhes, armazéns e a dragagem do canal de acesso ao porto, de modo a facilitar a acostagem dos navios de maior calado. O projeto e os custos das obras foram amplamente discutidos, contudo o empreendimento fracassou apesar do movimento do porto aumentar – Belém já se encontrava no período áureo da borracha. (PENTEADO, 1973)

No início do século XX, baseado nos estudos do Eng. Sabóia e Silva, o Governo Federal colocou em concorrência pública a execução das obras do porto de Belém, já que a não construção do mesmo cada vez mais implicava no surgimento de novos trapiches ao longo da orla. A primeira concorrência foi vencida, segundo Penteado (1973), em 15 de novembro de 1902, por João Augusto Cavallero e Frederico Bender. Contudo, a concessão foi anulada, já que os vencedores da licitação não assinaram o contrato dentro do prazo.

Apenas em 18 de abril de 1906 foi que o engenheiro americano Percival Farquhar ganhou, para si ou para a companhia que organizasse, a concessão para a execução do porto de Belém, fundando a companhia “Port of Pará” no mesmo ano. Contudo, segundo documentos pessoais do Engenheiro (GAULD, 1968), suspeita-se que na verdade esta concessão tenha sido comprada. O decreto-lei referente a concessão estabelecia a construção e organização do porto desde a foz do rio Guamá, até a ponta da atual ilha de

Mosqueiro, dividida em duas seções. A concessão para a exploração do primeiro trecho, que deveria estar construído até 1913, seria até 1973 e para os demais até 1996, quando todas as obras passariam para a União.

O projeto da organização portuário de Belém foi elaborado pela então famosa firma S. Pearson & Sons, que havia construído os portos de Liverpool e Londres. O grande interesse na Europa ocasionou a concorrência de capital estrangeiro no projeto, que se deu também devido à excelente cotação da borracha brasileira. As ações da empresa foram vendidas nas bolsas da França, Bélgica, Canadá e Estados Unidos.(PENTEADO, 1973)

Em 16 de novembro de 1907 teve início a dragagem do ancoradouro e em 7 de setembro de 1908 foi colocado o primeiro bloco do novo cais. Esse evento foi marcado por uma grande solenidade em Val-de-Cães, onde seriam fabricados os blocos de concreto para o cais do novo porto, vastamente noticiados pelos jornais locais e contou com a presença de Augusto Montenegro, governador do Estado, de Antônio Lemos, intendente municipal e os ministros da Indústria e da Fazenda. (LEMOS, 1908).

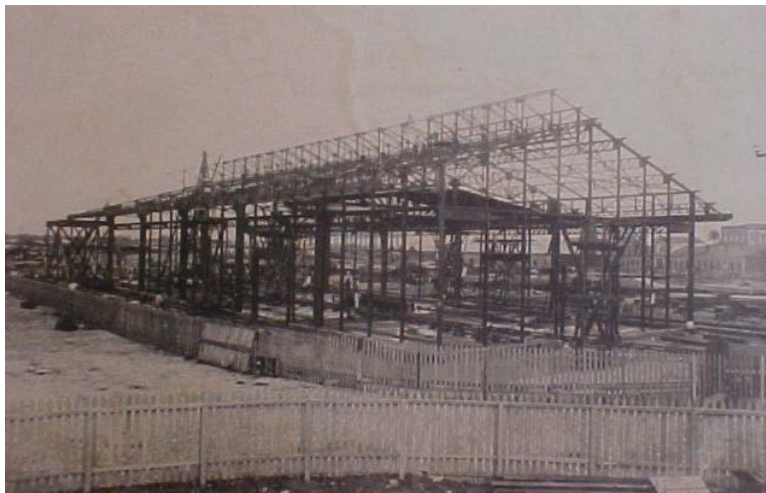
O presidente da companhia e os funcionários de alto escalão se instalaram em um antigo convento reformado em Miramar, onde hoje se localiza o terminal petrolífero, desse modo a diretoria da empresa estaria longe de Belém, que nesse momento era assolada por uma epidemia de febre amarela, que matou diversos operários durante as obras, justificando parte dos honorários do Dr. Oswaldo Cruz, vindo do Rio de Janeiro, terem sido custeados pela “Port of Para”, uma vez que o médico ainda visitou Rondônia, onde estava sendo construído outro empreendimento da empresa, a estrada de Ferro Madeira-Mamoré (PENTEADO, 1973). O escritório da empresa e o depósito de materiais da obra se instalaram provisoriamente no Forte do Castelo, ponto inaugural da cidade.

A mão de obra utilizada na construção era basicamente local, os mergulhadores, contudo, eram especializados e ingleses. O vice-presidente da companhia era o engenheiro cubano Antonio Lavandeyra, que havia trabalhado na construção do porto de Manaus. (GAULD, 1968)

Em 12 de outubro de 1909 houve a inauguração dos primeiros 120m de cais e do primeiro armazém, deu-se início a exploração comercial pela companhia, que providenciou a demolição dos principais trapiches das empresas de navegação. A doca do Ver-o-Peso, apesar de sua precariedade, foi poupada de aterramento devido a sua importância para o comércio local. Diversas foram as manifestações populares contra a sua demolição, endossadas pelo Intendente Antônio Lemos, que não aceitava o fato da Companhia pretender demolir a sua mais nova obra, o mercado de ferro do "Ver-o-Peso".

Em 1911 Farquhar finalmente vem a Belém inspecionar as obras do porto, da estrada de ferro Madeira-Mamoré e visitar a área que havia recebido do governo central ao norte, equivalente ao atual estado do Amapá. O comércio gomífero já entrava em declínio e o porto oficialmente só seria inaugurado no ano seguinte. (PENTEADO, 1973)

Até 1914 já estavam construídos 4.300 metros de porto, 15 armazéns de estrutura metálica, sendo os 9 e 10 de dois pavimentos fornecidos pela firma *Schneider & C<sup>ie</sup>*, com sede em Creusot na França. Instalados 11 guindastes elétricos para carga e descarga e seu canal de acesso dragado com 9m de profundidade. O cais recebeu ainda iluminação elétrica e uma via paralela de acesso aos armazéns (PENTEADO,1973). O prédio da administração da empresa foi inaugurado no mesmo ano que a primeira seção de cais (1912).



Armazéns do porto em construção. Fonte: Acervo da Companhia Docas do Pará

Apesar de trazer grandes benefícios para o comércio da borracha, a construção do porto também trouxe grandes impactos comerciais e urbanos. A imagem da área é alterada assim como a sua relação com a cidade. O porto neste período atinge, juntamente com o ciclo gomífero, seu momento de apogeu, sendo o “coração” econômico da cidade. A sua área de entorno sofre alterações; o bairro do Reduto tem sua antiga Doca aterrada e a atividade comercial cede lugar à industrial. O Reduto transforma-se em pólo industrial urbano. A orla recortada e pontuada por diversos trapiches passa ser uniforme, o que mais tarde contribui para o assoreamento do canal de acesso ao porto. (CARDOSO, RODRIGUES, 1990)

Contudo, os diversos trapiches do porto de Belém ainda existiram por muito tempo. Os que cederam lugar às obras do porto foram os das grandes companhias de navegação. Os pequenos desembarcadouros ainda permanecem bem vivos, a marcar a paisagem das margens do rio Guamá e da baía de Guajará até os dias atuais. A doca do Reduto foi



aterrada, contudo o aterramento do igarapé não resolveu os problemas de drenagem e alagamento, sendo necessária a sua reabertura na década de 70. (TRINDADE JUNIOR, 1997)

O porto, infelizmente, não chegaria a atingir o apogeu que se esperava e para qual fora projetado, pois seu construtor não esperava o ciclo da borracha estar perto do seu fim. Assim sendo, as próximas etapas nunca chegaram a ser executada e a infra-estrutura portuária não chegaria a ser utilizada com a carga total estimada em projeto, permanecendo por muito tempo sub-utilizada, tornando a estrutura obsoleta em algum tempo, com sérios problemas de assoreamento do canal de acesso, implicando na dificuldade de atracação de navios de grande porte.

## **2.1 – Percival Farquhar**

Ao resgatar a história da “Port of Para”, depara-se com um empreendedor, responsável não só pelo desenvolvimento da região amazônica no início do século passado, mas de diversas outras regiões brasileiras. Percival Farquhar, nasceu em Nova York em 1864 e foi uma figura importante para o desenvolvimento urbano nacional, trazendo para o país grande soma de investimentos financeiros internacionais. Filho de milionários, formou-se em Engenharia pela Universidade de Yale<sup>7</sup> em 1884. Posteriormente estudou advocacia na Universidade de Columbia. Graças à influência adquirida na faculdade e posteriormente em Wall Street, tornou-se vice presidente da “Atlantic Coast Electric Railway C<sup>o</sup>” e da “Staten Island Electric Railway C<sup>o</sup>”, que controlavam o serviço de bondes em Nova York. No início do século XX inicia seus empreendimentos em Cuba, tornando-se presidente da Companhia de Electricidade de Cuba e vice-presidente da “Guatemala Railway”.

A partir desse momento Farquhar volta suas atenções para a América Latina, principalmente para o Brasil e em 1904 compra a “Rio de Janeiro Light & Power C<sup>o</sup>”, assim como as concessões da “Société Anonyme du Gaz”. Em 1905 adquire na Alemanha uma pequena empresa, a “Brasilianische Elektrizitätsgesellschaft”, que futuramente daria origem à Companhia Telefônica Brasileira. No ano seguinte o empreendedor ganha a concessão da construção do porto de Belém.

A “Port of Para”, que irá administrar o porto da capital paraense, assim como a “Brazil Railway” foram estabelecida por Farquhar em 7 de setembro de 1906 nos escritórios

---

<sup>7</sup> A maioria dos documentos originais do porto de Belém que existem atualmente, e de outros empreendimentos do americano encontra-se na biblioteca da Universidade de Yale nos Estados Unidos, o restante acredita-se que foram queimados em na década de 40.

da “Corporation Trust C<sup>o</sup>”, em Portland, nos Estados Unidos com filiais em Londres e Paris. Sua diretoria e acionistas eram inicialmente todos americanos, posteriormente algumas ações foram compradas por franceses e ingleses.(PENTEADO, 1973) Logo a firma tinha raízes americanas e não inglesas, como desavisados autores insistem em afirmar. Paralelo a construção do porto de Belém, foram realizadas as obras referentes a construção do Porto de Manaus, este sim pela firma inglesa *Harbour Limited*.

Durante a construção do porto a Europa e América foram abaladas por sérias crises financeiras. Farquhar afirmava que de todos os empreendimentos no Brasil, o único ainda atrair a investidores americanos era o porto de Belém. (PENTEADO, 1973). Preocupado com a exclusividade da borracha como produto de exportação, o americano buscou aumentar o hinterland do porto, através do controle da estrada de ferro Madeira-Mamoré e da navegação na Amazônia. Esses dois empreendimentos juntos permitiriam à Bolívia utilizar o porto de Belém, assim como todo o interior amazônico.

Assim sendo em 1910, ganha a concessão da exploração da navegação amazônica, após o termino do contrato que a “Amazon Steam Navegation” tinha com a União, utilizando-se de parte de seus bens para constituir a nova empresa. Mais uma vez, observa-se o engano de vários autores, na denominação “inglesa” à nova companhia, uma vez que o responsável era um americano e que a sede da empresa ficava, como a da “Port of Pará”, nos Estados Unidos.

A “Madeira-Mamoré Railway C<sup>o</sup>” só pôde ser constituída porque seu capital era dividido com a “Port of Para” e a “Brazil Railway C<sup>o</sup>”. Afinal, nenhum investidor estrangeiro apostaria em uma estrada considerada amaldiçoada. Junto com a concessão da ferrovia, Farquhar tomou posse de vários hectares de seringais ao longo da estrada, visando o lucro com a comercialização da borracha, muito maior do que a exploração da ferrovia em si. A ferrovia foi finalmente inaugurada em 30 de abril de 1912, cerca de 60 anos após o início da sua construção (1853) pelo Barão de Mauá, sendo desativada totalmente em 1972 durante a ditadura militar no Brasil. (CALDEIRA, 1995)

A “Brazil Railway” controlava no início do século XX várias estradas de ferro nacionais, como a Estrada de Ferro Sorocabana (1910 a 1920) e a "Cia Auxiliaire des chemin de fer au Brésil" (1911 a 1919), depois VFRGS, entre outras, como a “São Paulo-Rio Grande Railway”, estradas de ferro no Paraná e Rio Grande do Sul. Faziam parte dos empreendimentos deste americano hotéis de luxo no Rio de Janeiro e em São Paulo, loteamentos em Santa Catarina, exploração madeireira em Paraná e a concessão de serviço de bondes em Salvador. Em 1911 recebe do governo brasileiro a doação de uma grande

extensão de terra ao norte do País, correspondente hoje ao estado do Amapá.(GAULD, 1964)

Essas empresas juntas formavam o chamado Consórcio Farquhar, ou Sindicato Farquhar, que incorporava além das empresas citadas, a “São Paulo Tramway Light and Power C<sup>o</sup>”, a “Bahia Gás C<sup>o</sup>”, a “Bahia Tramway Light and Power C<sup>o</sup>”, a “Cia Française du Port de Rio Grande do Sul”, a “Compagnie du Port de Rio de Janeiro”, a “Southern Lumber and Colonization C<sup>o</sup>” (possuidora da maior serraria da América do Sul na época e fato gerador da Guerra do Contestado, na região Sul do País), a “Amazon Development C<sup>o</sup>”, a “Amazon Land and Colonization C<sup>o</sup>”, 67.000 alqueires de fazendas de gado em Descalvado (São Paulo) e no Pantanal, indústrias de papel e o primeiro frigorífico do Brasil (o extinto Frigorífico Wilson). (GAULD, 1964)

Com o início da I Guerra Mundial os recursos financeiros do exterior se tornaram escassos, prejudicando muito o Consórcio Farquhar e levando a destituição do seu presidente, que passou a ser funcionário de suas empresas, mas continuou com interesses em grandes projetos no Brasil, como a exportação de minério de ferro. (PENTEADO, 1973) Em 1919 dá início ao Itabira Project, que visava revigorar a “Itabira Iron Ore C<sup>o</sup>”, em Minas Gerais e construir uma ferrovia até o porto de Vitória, para permitir a exploração e exportação do minério na região. Essa estrutura mais tarde se tornou o embrião da Companhia Vale do Rio Doce. (GAULD, 1964)

Percival Farquhar morreu pobre em Nova York em 1954 e durante muito tempo foi alvo de uma grande pressão nacionalista, que o via como uma ameaça à soberania nacional. Contudo seus empreendimentos permitiram a implantação de diversos serviços públicos no Brasil: fornecimento de energia elétrica, gás, telefone, serviços de bonde, além da implementação de uma infra-estrutura importante para o desenvolvimento nacional com portos e ferrovias, principalmente para a Amazônia, uma vez que o governo central não dispunha de recursos para a implementação da Madeira-Mamoré e da construção do porto de Belém. Esses últimos empreendimentos, somados à Companhia de Navegação, foram responsáveis durante o início do século XX pelo desenvolvimento urbano de três principais cidades da região: Belém, Manaus, Porto Velho. Esta última foi criada a partir de dois povoados remanescentes da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o que estabeleceu uma relação de dependência entre a cidade e a ferrovia que durou cerca de 60 anos.

### **3 – O Declínio da Atividade Portuária**

O comércio da borracha era basicamente controlado pelos ingleses. Esses mesmos ingleses foram os responsáveis diretos pela decadência do ciclo da borracha, através de um episódio quase anônimo, o contrabando de sementes de seringueira em 1873, que frutificaram pela primeira vez em 1881 em Singapura.(TOCANTINS, 1996)

Em 1910 chegou aos mercados internacionais uma “safra” expressiva do látex oriundo do oriente, que induziu a uma baixa dos preços, tornando o produto amazônico menos competitivo e ocasionando o declínio do ciclo gomífero. Aliado a este quadro inicia-se a I Guerra Mundial e as exportações caem consideravelmente, conseqüentemente os movimentos portuários. Há uma retração do capital estrangeiro. A “Port of Pará” entra em crise e as obras da segunda seção do cais, além de algumas que faziam parte da primeira, foram adiadas. A crise aumentou no período de 1914 a 1920 e Belém e Manaus, que foram as cidades que mais se beneficiaram do ciclo da borracha, foram as que mais sofreram as conseqüências da estagnação econômica.

O movimento comercial ficou restrito ao suprimento de produtos para abastecimento da cidade; a Docca do Reduto desapareceu e a foz do igarapé das Almas foi desviada, passando a receber parte das embarcações que atracavam no Reduto. Com a queda brusca das exportações, as importações de manufaturados também diminuíram proporcionalmente, ocasionando o surgimento de um pequeno parque industrial em Belém, voltado para o mercado interno da região, o que fez com que a cidade permanecesse como centro urbano da rede amazônica, onde até mesmo Manaus passou a tornar-se dependente. Esse parque industrial se instalou principalmente no bairro do Reduto, devido à proximidade ao porto, reforçando o caráter industrial do bairro.

Em 1940, através do Decreto de Lei 2.142, o Ministério da Viação e Obras públicas assume a direção do porto de Belém e da “Amazon River”, antiga companhia de navegação e desenvolvimento da Amazônia, criada em 1853 pelo Barão de Mauá. Documentos pessoais de Farquhar levam a crer que neste momento a “Port of Para” já estava falida.(GAULD, 1968)

Após a encampação da “Port of Pará” e da “Amazon River”, foi criado o SNAPP – Serviço de Navegação da Amazônia e Administração de Portos do Pará, que englobou as funções e os bens das duas companhias. Os navios da Amazon River encontravam-se em péssimo estado de conservação. Contudo, a empresa não conseguiu melhorar as condições de transporte na região e ainda destruiu em 1946, todos os documentos da “Port of Para”, por julgar não terem importância para o país, justificado pelo sentimento de nacionalismo implementado com o Estado Novo.

Neste período, o porto de Belém possuía um movimento muito mais de âmbito regional e nacional do que internacional, caracterizando-se mais como um porto de importação. Assim Belém perde gradativamente sua importância para o cenário regional. Inicia-se neste momento a degradação da planta portuária, assim como da sua área de entorno.

Apesar da troca de nome, e das várias incorporações o SNAPP continuava a ser a mesma empresa fundada em 1906 por Farquhar e em 1853 pelo Barão de Mauá, mas que não manteve uma continuidade administrativa, deixando o canal de acesso ao porto assorear, não organizando um trabalho efetivo de manutenção dos equipamentos e instalações portuárias. Culminando no fim da empresa em 1967. No lugar do SNAPP e constituído com os seus antigos bens, foram criadas duas novas empresas: a Companhia Docas do Pará – CDP, responsável pela administração dos portos e terminais do estado e a Empresa de Navegação da Amazônia s/a – ENASA, encarregada de explorar o transporte fluvial na Bacia Amazônica. A divisão se assemelha a do passado, quando a “Port of Pará” e a “Amazon River” exerciam as respectivas funções.

Contudo a CDP herdou além de instalações deficientes, um tráfego irregular, um porto de extrema importância regional, com uma relação muito mais intensa com os outros portos do resto do país, do que necessariamente com o exterior. É uma das maiores áreas de jurisdição portuária do território brasileiro, englobando os portos de Manaus, Amapá e Pará.

A área de administração direta do porto de Belém também é ampla. Na área do litoral, os inúmeros trapiches, que ao longo dos anos quadruplicaram seu número, tornaram a fiscalização extremamente difícil. Alguns trapiches são oficiais, mas a grande maioria é clandestina. A doca do Ver-o-Peso ainda permanece e devido ao grande número de embarcações, ainda mantém vivo o comércio de retalhos e abastece uma das maiores feiras ao ar livre da América Latina.

Atualmente, o Estado do Pará está passando por um terceiro ciclo econômico: o de extração mineral e beneficiamento metalúrgico, com a instalação de empresas nacionais, com forte participação de capital estrangeiro. No plano econômico, a entrada desses grandes projetos minero-metalúrgicos no Estado, todos eles localizados fora da Região Metropolitana de Belém, reduziu, a princípio, a dominância que a cidade exercia na rede urbana regional.

O interesse pela exploração mineral da região começou em 1968, contudo apenas em 1972 pesquisas geológicas concluíram que em Carajás se encontrava a maior reserva de

minério de ferro do mundo. Apesar da posição estratégica do porto de Belém, na foz do Amazonas, fazendo com que cidade exercesse uma importante função de entreposto comercial nas transações de matérias-primas regionais para o exterior, a Companhia Vale do Rio Doce, responsável pelo projeto Carajás, optou por construir, em 1978, uma ferrovia para levar o minério até São Luís, onde construiu o porto da Ponta da Madeira, devido às melhores condições de atracação, inaugurando o Projeto Ferro Carajás em 1985.

Neste mesmo ano entrou em funcionamento, em Barcarena, a Alumínio Brasileiro – ALBRAS, uma empresa para beneficiamento de alumínio e em 1995 inicia a produção de alumina pela Alumina do Norte do Brasil – ALUNORTE, localizada próximo a ALBRAS, que beneficiaria a bauxita extraída em minas próximas ao Rio Trombetas pela Mineração Rio do Norte, fechando assim o ciclo de beneficiamento do alumínio no Estado.

Para esses projetos, a intenção era utilizar a infra-estrutura portuária da capital paraense. E imaginava-se que se o porto de Belém recebesse melhorias, poderia ser utilizado para mercadorias que forçosamente os projetos demandariam, além da exportação do próprio minério. Contudo, o calado e as localizações dos projetos forçaram a construção de um novo porto, que melhor atendesse a nova demanda. Assim foi construído o Porto de Vila do Conde, nas proximidades dos projetos na cidade de Barcarena, a 200km de Belém.

Acreditava-se que pela real proximidade do novo porto, Belém não perderia a influência direta sobre a região e além das funções portuárias, poderia exercer funções urbanas mais sofisticadas, em termos de serviços, comércio e inovações científicas, uma vez que Belém também polariza na região a indústria do conhecimento científico, focado na riqueza amazônica.

A área portuária de Belém por sua inserção e proximidade física com o Centro Histórico da cidade, apresenta um grande número de intervenções urbanas por parte do poder público. Contudo, a região hoje apresenta sérios problemas relacionados ao abandono físico e demográfico. Simões Júnior (1994) explica que essa deterioração das áreas centrais é justificada pelo fato de as velhas estruturas existentes não mais atenderem ao papel funcional que exerciam anteriormente na cidade e, conseqüentemente, às expectativas definidas pelo mercado fundiário. O bairro do Reduto não mais exerce a função industrial que outrora exerceu, devido à proximidade ao porto e a área central. E em parte conseqüência direta do crescimento urbano da cidade e da dinamização de novos meios de transporte intra e interurbana.

As formas presentes no bairro atestam esse deslocamento das indústrias. São prédios comerciais, antigas vilas operárias, unidades fabris, além do próprio porto; todos testemunhas de uma condição econômica e social de um determinado período, mas que não tiveram suas funções continuadas. Surgiram novas formas espaciais, que deram prioridade a verticalização, destinadas a atender a uma demanda solvável da população, provocando uma renovação em parte do bairro, contudo mais afastada do porto. (TRINDADE JUNIOR, 1997) Enquanto que na área denominada retroportuária (utilizada para estocagem e manobra de contêineres), o espaço urbano virou “terra de ninguém” e não há uma apropriação por parte dos moradores, que não reconhecem aquela área como pertencente ao bairro e sim ao porto.

A crise comercial da borracha afetou diretamente o dinamismo portuário, levando-o a um período de estagnação que se prolongaria até a Segunda Guerra Mundial. Ao agravamento da situação econômica do pós-guerra, viria se somar à obsolescência de suas instalações e equipamentos e precariedade da manutenção portuária, registrada pelo assoreamento de seu canal de acesso, problema constatado desde antes da construção efetiva do porto. Algumas indústrias fecham, outras se transferem para áreas mais distantes. Instala-se na área um comércio específico em consequência do fluxo de marinheiros e o porto passa, progressivamente, a não mais fazer parte da cidade, desconectando-se do tecido urbano, tornando-se assim um obstáculo físico que impedia a plena visualização do rio por parte dos cidadãos.

#### **4 – A revitalização da área portuária.**

O estado do Pará, após esse longo período de estagnação econômica, tem esboçado uma retomada do crescimento econômico. Uma das estratégias adotadas pelo governo para fomentar esse crescimento é a melhoria dos serviços portuários. O principal entrave para essa estratégia era a localização do porto, que inserido no centro histórico da cidade, possui grandes problemas quanto a profundidade do canal de acesso, limitação de retroáreas e layout obsoleto.

Em 1999, a Companhia Docas do Pará, responsável pela administração portuária, adota como solução técnica a minimizar os problemas da antiga planta a transferência gradativa da atividade portuária geral e de contêineres para o Porto de Vila do Conde, localizado em uma cidade próxima à Belém. Assim sendo, algumas áreas foram gradativamente sendo desocupadas, se tornando foco de projetos pontuais de revitalização urbana, como ícone da retomada do crescimento econômico da região.

O governo do estado lança então dois projetos para a área central. A Estação das Docas, propondo a requalificação de três armazéns franceses originais do porto de 1912. E o Feliz Lusitânia, compreendendo o núcleo histórico português de formação da cidade e da atividade portuária. O complexo Estação das Docas é o mais representativo dos projetos de intervenção implementados, por requalificar 3 dos antigos armazéns do porto, que são verdadeiras testemunhas da história urbana da cidade.

A intervenção nos armazéns do porto já era desejo antigo do Estado, que em 1992 realiza um concurso para elaboração de um projeto de revitalização dos armazéns. Contudo, por questões político-financeiro tal obra não se concretiza. É apenas em 1997, que o mesmo projeto vencedor do concurso é retomado e em um novo contexto político passa a integrar uma série de investimentos, com a finalidade de fomentar o turismo na região. Para o Governo revitalizar a área portuária era resgatar a visibilidade do rio – elemento importante para a fundação de Belém. Oferecer à cidade um espaço privilegiado para manifestações culturais e artísticas. A intenção era de alavancar o turismo tendo como a antiga área portuária como ícone da retomada do crescimento econômico do Estado. o que de fato ocorreu, o complexo de lazer Estação das Docas é hoje considerado um dos pontos turísticos mais importantes da cidade.



Vista do cais do Complexo “Estação das Docas. Fonte: Acervo pessoal da autora.



Vista geral do Complexo “Estação das Docas. Fonte: Acervo Governo do Estado do Pará.

Seguindo a mesma linha de intervenções voltadas para o turismo, foi realizado o segundo projeto: o Complexo Feliz Lusitânia, que abrange as principais edificações históricas de fundação de Belém. Foram restaurados o Forte do Castelo, ponto inaugural da cidade; o antigo Palácio Episcopal, hoje Museu de Arte Sacra; a Igreja de Santo Alexandre; o antigo hospital militar, hoje espaço cultural Casa das Onze Janelas; e 6 casas





adjacentes a Igreja, de modo a incentivar os proprietários de imóveis na proximidade a fazerem o mesmo. A demolição de diversos anexos não originais da Casa das Onzes Janelas permitiu a abertura do visual para o rio, devolvendo ao núcleo original da cidade seu caráter ribeirinho há tempos perdido e que um dia correspondia ao primeiro porto da cidade.

usitânia” A partir do  
elas. Fonte: Acervo

Por parte do Governo Municipal estão sendo implantados mais dois projetos. O Ver-o-Rio, também em áreas portuárias desocupadas; e a revitalização do Complexo do Ver-o-Peso, que compreende a maior feira livre da América Latina, os mercados de peixe e de carne e a feira do açaí.

O projeto Ver-o-Rio, está sendo implementado em etapas, que pretende abrir “janelas” ao longo de uma via beira rio, que inicia na área portuária e se prolonga até a Rodovia Artur Bernardes. A revitalização do Ver-o-Peso era um anseio antigo da população. A área possui grande identidade popular, sendo considerada um dos cartões postais da cidade, está localizada entre os projetos Estação das Docas e o Feliz Lusitânia. Em 1998 foi realizado um concurso nacional de idéias, onde a proposta vencedora propôs uma intervenção contemporânea na feira, que foi saneada, reorganizada e padronizada. Foram recuperadas as fachadas do mercado de ferro – mercado de peixe, a praça do pescador e o solar da beira.

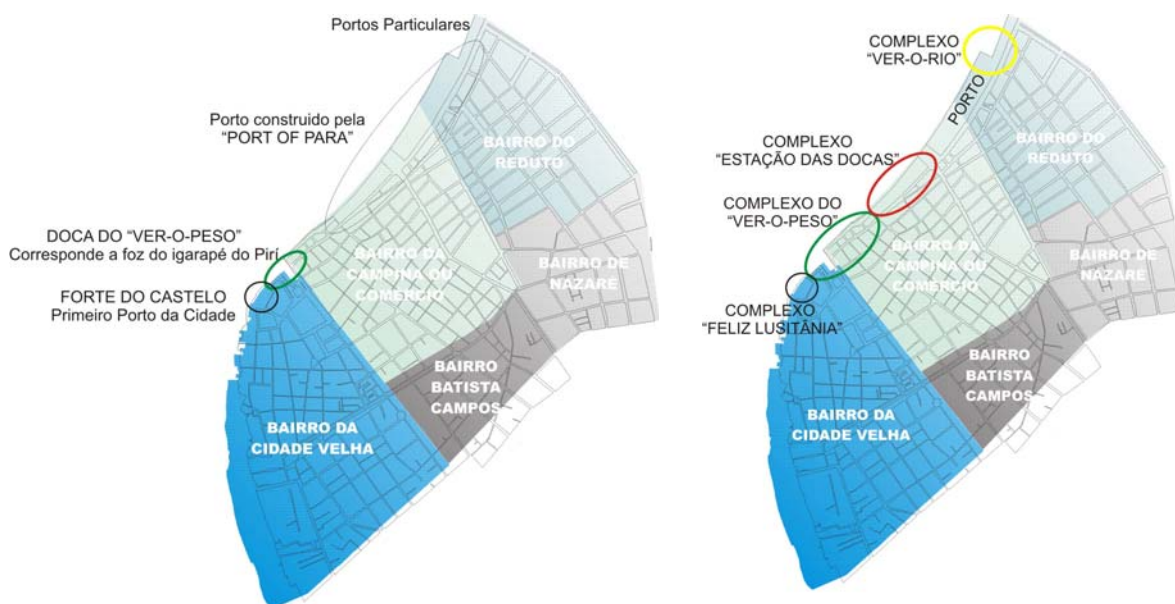
Os projetos têm contribuído para o aumento do turismo na cidade, além da própria preservação de prédios de valores históricos importantes, e no caso do Ver-o-Peso contribui também para a manutenção de valores culturais e costumes da região. A população local ainda é beneficiada com espaços de lazer para todas as faixas etárias.





Vista geral do Complexo do "Ver-o-Peso". Em primeiro plano a feira livre. Ao fundo o Mercado de ferro. Fonte: Acervo pessoal autora

Infelizmente a continuidade desses projetos ao longo da orla portuária belenense está prejudicado, mais uma vez por questões políticas. No fim do último mandato federal, ficou acertado que a administração portuária na maior parte do país passaria para as mãos dos governos estaduais. Contudo, talvez com receio de que os créditos fossem dados ao Estado pela revitalização de toda a área portuária e mais uma vez por como em um jogo de “braço de força”, a estadualização da administração portuária<sup>8</sup> paraense não aconteceu, ficando tal tarefa nas mãos do governo federal, do mesmo partido da prefeitura municipal. Com a renovação política ocorrida nas últimas eleições municipais, onde passou a haver um diálogo efetivo entre Estado e Município, cria-se a expectativa que tais projetos tenham etapas futuras. Já se sabe por exemplo que uma das nas mestas do próximo governo municipal é a implantação do terminal fluvial de passageiros, utilizando dois armazéns originais do porto.



<sup>8</sup> Chegou-se a criar uma nova companhia administrativa estadual para o porto.

Mapa com a evolução da atividade portuária em Belém.  
Ilustração da autora.

Mapa com a localização dos projetos de  
intervenção na orla central da cidade de Belém.  
Ilustração da autora.

A história da atividade portuária na capital paraense, se confunde com o próprio desenvolvimento urbano da cidade, questionando-se muitas vezes se a cidade cresceu em função do porto ou se o porto se desenvolveu devido ao crescimento da cidade. De fato pode-se afirmar que se outrora a atividade portuária e a construção efetiva da planta portuária buscou efetivar a localização de Belém como porta de entrada e saída da região amazônica, hoje tal fato se repete. Não através da atividade econômica tradicional de exportação e importação de produtos comerciais, mas sim, com uma visão contemporânea de porto, como canal de troca de produtos imateriais, como cultura, conhecimento e entretenimento.

A “Port of Para” contribui em um determinado período da história para o escoamento da borracha ao mesmo tempo em que cerrou de vez a vista da cidade para o rio. Contudo, o elemento fluvial, seja ele como contemplação lúdica, seja como via de transporte continuou a fazer parte da vida paraense. Desta forma não é de se estranhar, que seguindo modelos internacionais e nacionais de intervenções em áreas centrais com frentes d’águas, waterfronts, tal estrutura portuária traça o caminho inverso auxiliando na integração urbana com a frente ribeirinha. Este conjunto de intervenções demonstraram a retomada do crescimento econômico da região, em um momento onde o capitalismo exige cada vez mais que as cidades apresentem qualidades de competitividade. O desejo agora é que um porto que nasceu global, com produção nacional, administração americana, projeto inglês e infra-estrutura francesa, possa continuar a escrever a história urbana dessa pequena ou grande cidade amazônica chamada Belém do Pará.

## **7 – Bibliografia**

BRASIL. Decreto nº 12.184, de 30 de agosto de 1916. Aprova as cláusulas para a revisão e consolidação dos contratos celebrados entre o Governo e a companhia “Port of Para”, para o melhoramento do Porto de Belém, capital do Estado do Pará.

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

CARDOSO, Ana Cláudia, RODRIGUES, Alice da Silva. *Uma Janela para o Reduto: Estudo de Renovação Urbana*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1990.

CORRÊA, Antônio José Lamarão. *O espaço das ilusões: planos compreensivos e planejamento urbano na região metropolitana de Belém*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – NAEA, Universidade Federal do Pará, Belém, 1989.

- GAULD, Charles Anderson. *The last titan: Percival Farquhar, American Entrepreneur in Latin America*. Foreword by Ronald Hilton. Stanford University, 1964.
- LEMOS, Antonio José. *O município de Belém – Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém Capital do Estado do Pará*. Belém: Arquivo da Intendência Municipal, 1908. v.7.
- MOREIRA, Eidorfe. *Belém e sua expressão geográfica*. Belém:Imprensa Universitária, 1966.
- PENTEADO, Antonio Rocha. *Belém do Pará: Estudo de Geografia Urbana*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1968. (Coleção Amazônica, Série José Veríssimo) v.1.
- \_\_\_\_\_. *O sistema portuário de Belém*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973. (Coleção Amazônica, Série José Veríssimo).
- REIS, Nestor Goulard. *Evolução urbana no Brasil: 1500-1720*. 2. ed. São Paulo: Pini, 2000.
- SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. Revitalização de centros urbanos. *Revista Polis*, São Paulo, n. 19, 1994.
- LINS NETO, João Tertuliano de Almeida. *A navegação fluvial Amazônica na perspectiva da integração regional ao mercado internacional*. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.
- TEIXEIRA, Luciana Guimarães. *Intervenções em áreas portuárias e revitalização urbana: o caso da zona portuária de Belém do Pará*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2003.
- TOCANTIS, Leandro. *Santa Maria de Belém do Grão Pará*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1963.
- TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. *Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) Universidade Federal do Pará. Belém: UFPa/NAEA, 1997.