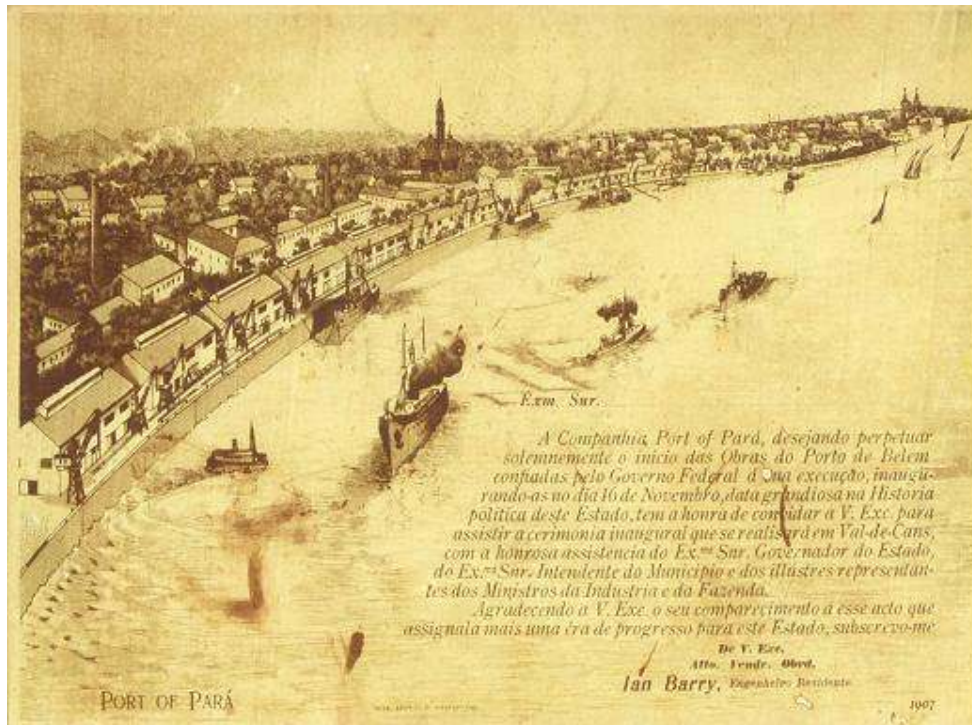


# EULER SANTOS ARRUDA

## PORTO DE BELÉM DO PARÁ: Origens, Concessão e Contemporaneidade



**Convite para o início das obras do Porto de Belém do Pará em 16/11/1907, assinado pelo engenheiro residente Ian Barry. Port of Pará.**

(Texto do Convite: A Companhia Port of Pará, desejando perpetuar solenemente o início das Obras do Porto de Belém confiadas pelo Governo Federal na execução, inaugurando-a no dia 16 de Novembro, data grandiosa na história política do Estado, tem a honra de convidar a V. Exc. para assistir a cerimônia inaugural que se realizará em Val-de-Cans, com honrosa assistência do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Governador do Estado, Ex.<sup>mo</sup> Sr. Intendente do Município e dos ilustres representantes dos Ministérios da Indústria e da Fazenda.

Agradecemos V. Exc. o seu comparecimento esse ato que assinala mais uma era de progresso para este Estado. Ian Barry, engenheiro residente, Port of Pará.)

**EULER SANTOS ARRUDA**

**PORTO DE BELÉM DO PARÁ:  
ORIGENS, CONCESSÃO E CONTEMPORANEIDADE**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – IPPUR da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr.<sup>ª</sup>. Tamara Tânia Cohen Egler  
Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP)

Rio de Janeiro

2003

A779p Arruda, Euler Santos.

Porto de Belém do Pará : origens, concessão e contemporaneidade / Euler Santos Arruda. – 2003. xxx f. : il., mapas (alguns color.) ; 30 cm.

Orientador: Tamara Tania Cohen Egler.

Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional)–Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

Bibliografia: f. xxx-xxx.

1. Áreas portuárias – Belém (PA). 2. Administração pública. 3. Urbanização – Belém (PA). 4. Belém (PA) – Porto. I. Egler, Tamara Tania Cohen. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. III. Título.

CDD: 386.8

**EULER SANTOS ARRUDA**

**PORTO DE BELÉM DO PARÁ:  
Origens, Concessão e Contemporaneidade**

Dissertação submetida ao corpo docente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre.

Aprovada em:

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Tamara Tânia Cohen Egler – Orientadora  
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional /UFRJ

---

Prof. Dr. Mauro Kleiman  
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional / UFRJ

---

Prof. Dr. José Júlio Ferreira Lima  
Universidade Federal do Pará

Ao meu pai, João dos Santos Arruda (*in memorian*) e a minha mãe, Elza Emaúz dos Santos Arruda, que sempre com amor, orientaram e permitiram as condições para a minha formação e educação.

A minha querida esposa, Sônia Maria Chermont Arruda, por tudo em que colaborou e apoiou para que fosse possível a elaboração deste trabalho.

Aos meus amados filhos, Haeliton Antônio Andrade Arruda, Tainá Chermont Arruda e Euler Santos Arruda Júnior, que estão entre os meus melhores projetos de vida.

Ao meu irmão, Edson Santos Arruda (*in memorian*), por nossa história de vida, amizade e saudade. Aos meus irmãos Flávio Cruz Arruda, João dos Santos Arruda Filho, Maurício Santos Arruda e irmã Hilda Cruz Arruda Miranda, com a minha amizade.

## AGRADECIMENTOS

A Deus pelas graças recebidas.

A querida Tamara Tania Cohen Egler, pela decisiva e paciente orientação, os incentivos, confiança, e amizade.

Ao professor Carlos Bernardo Vainer, diretor do IPPUR e Coordenador Nacional do Mestrado, pela oportunidade em realizar o Curso em Belém e por sua sempre eficiente atuação à frente da coordenação, seus ensinamentos e amizade.

Aos docentes Carmem Barroso, Rodrigo Diniz Peixoto, José Júlio Ferreira Lima, da Coordenação local, pelas ações, incentivos, apoio e amizade ao longo da realização do Curso.

Aos professores do IPPUR, Adauto Lucio Cardoso, Carlos Bernardo Vainer, Frederico Guilherme Bandeira de Araújo, Henri Ascelrad, Hermes Magalhães Tavares, Jorge Luiz Alves Natal, Luciana Correa do Lago, Pedro Abramo, Rainer Radolph, Tamara Tânia Cohen Egler, Mauro Kleiman, José Júlio Ferreira Lima, pela transmissão dos conhecimentos, indispensáveis para minha formação.

A Universidade Federal do Pará pela oportunidade de minha participação no Curso de Mestrado, nas pessoas do Reitor Alex Fiúza de Mello; ao Pró-reitor de Pesquisa e Pós-graduação, João Farias Guerreiro; ao Diretor do Centro Tecnológico, Sinfrônio Brito Moraes; a Coordenadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Ana Cláudia Duarte Cardoso; ao Chefe do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, José Júlio Ferreira Lima e na pessoa da secretária Walmira das Graças Lima Rodrigues, agradeço aos colegas funcionários da administração; aos colegas docentes do Departamento de Arquitetura e Urbanismo pelo apoio recebido.

Ao Centro Universitário do Pará-CESUPA pela ousada iniciativa e capacidade de buscar qualificação de profissionais na Amazônia e realizar o Mestrado Interinstitucional, na pessoa do Reitor João Paulo do Valle Mendes, ao Vice-Reitor Sérgio Fiúza de Mello Mendes, ao Pró-Reitor Acadêmico João Paulo do Mendes Filho, a Pró-Reitora Administrativa Lílian Mendes Acatauassú Nunes.

Ao corpo funcional do CESUPA, na pessoa de Silvia Lovaglio, pelo sempre atencioso atendimento às demandas surgidas.

Ao corpo funcional do IPPUR, na pessoa de Ana Lúcia Gonçalves, por todo o pronto e gentil apoio recebido.

A todas as instituições e pessoas que colaboraram com informações, sugestões e outros, para a realização deste trabalho, em especial, a Companhia das Docas do Pará, a Secretaria Executiva de Cultura, a Secretaria Executiva de Transportes e a Prefeitura Municipal de Belém.

Ao Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Pará, nas pessoas do presidente Antonio Carlos Albério, Mailza Rodrigues Lisboa e Mary do Carmo de Carvalho Nemer.

Ao cientista político José de Ribamar Miranda Marinho e a Denize Carneiro de Souza por todo apoio e dedicação na realização deste trabalho.

Ao primo Alberto Ribeiro Filho pela amizade e apoio recebido.

A todos os colegas do mestrado e especialmente pelo convívio mais próximo, Francisco Xavier Palheta Júnior, Célio Cláudio Queiroz Lobato, Manfredo Ximenes Ponte, Juliano Pamplona Ximenes, José Roberto Branco Ramos, Tereza Cristina Pombo, Regina Daibes, pela construtiva e franca amizade, como pelo companheirismo.

A todos os entrevistados com o trato direto ou indireto com o Sistema Portuário do Pará e as questões amazônicas, por suas reconhecidas experiências e cujas informações, sugestões, idéias, são partes importantes das fontes pesquisadas: Carlos Acatauassú Freire, Frank Siqueira, Guilherme Carvalho, João Tertuliano de Almeida Lins Neto, Lúcio Flávio Pinto, Miguel Salgado, Nelson Simas, Ramiro Fernandes Nazaré, Roberto Pacha e Washington Cordovil Rocha. Como também, as pessoas que foram contactadas e que infelizmente não puderam ser entrevistadas, pelo término do prazo institucional para a conclusão deste trabalho.

*Um certo nacionalismo de inspiração duvidosa pesou profundamente nas decisões tomadas ainda em 1940: encampação da “Port-of-Pará” e da “Amazon River Steam Navigation Company Ltd”; a partir desse ano, as autoridades brasileiras passaram a coordenar o maior porto do norte e a empresa básica de navegação na Amazônia. Terminava, melancolicamente, o domínio do capital europeu; teoricamente, a grande região estava libertada do jugo do capital estrangeiro, que, apesar de tudo, lá deixou, nas obras do porto de Belém, a marca indelével de sua passagem, que, em termos amazônicos, constitui, uma espécie de impressionante monumento erigido para demonstrar o quanto é capaz o homem na sua tentativa de organizar a exploração de um território tropical (PENTEADO, 1973, p. 93).*



## RESUMO

Verifica-se neste trabalho a importância do Porto de Belém no início do século XX e no começo deste século XXI, passando pelas origens ou pré-porto, onde se observa do ponto de vista do autor, os fatos mais relevantes na arquitetura, na urbanização e na sociedade; o processo de ocupação da orla; a progressiva perda da paisagem ribeirinha e a diminuição das relações com o rio Guamá e a baía do Guajará, bem como, a busca de recuperar pelo menos em parte essa paisagem e usos e as suas relações, pelo poder público; os primeiros portos na orla; o “Porto Comercial” ou da *Port of Pará* e a sua concessão, sua importância no início do século XX, relacionada com o crescimento da Capital, decorrente do “Ciclo da Borracha”; as obras em seu entorno, como o embelezamento e a higienização e a melhor integração com a malha urbana em expansão. O porto na contemporaneidade, as propostas de transferências, de eliminação das atividades portuárias para uso turístico, comercial e cultural e a proposta de permanência de funcionamento como porto, com o seu sistema portuário e verificar da sua importância e perspectivas futuras nesse início do século XXI, com base na história, informações e visões de alguns segmentos e personalidades obtidas por pesquisa e análises; as propostas de nível regional, como nacional, pelo poder público federal e da iniciativa privada, que poderão ter reflexos no Porto de Belém e no seu sistema portuário, através de projetos hidroviários, ferroviários, entre outros, que podem provocar significativos incrementos no fluxo de cargas e também quanto ao turismo.

## ABSTRACT

It is verified in this work the importance of Porto of Belém in the beginning of century XX and in the start of this century XXI, passing for the origins or daily pay-port, where it is observed of the point of view of the author, the facts most excellent in the architecture, the urbanization and the society; the process of occupation of the edge; the gradual loss of the marginal landscape and the reduction of the relations with the river Guamá and the bay of the Guajará, as well as the search to recoup at least in part this landscape and uses and its relations, for the public power; the first ports in the edge; Port of Pará e its concession, its importance in the beginning of century XX, related with the growth of the Capital, decurrent of ciclo of the Rubber; the workmanships in its arond, as the pretty and the hygienic cleaning and the best integration with the urban mesh in expansion. The port in the today, the proposals of transferences, elimination of the port activities for tourist, commercial and cultural use and the proposal of functioning as port, with its port system and to verify of its importance and future perspectives in this beginning of century XXI, on the basis of history, information and visions of some segments and personalities gotten for research and you analyze; the proposals of regional level, as national, for the federal public power and of the private initiative, that will be able to have consequences in the Port of Belém and its port system, through hidroviários, railroad projects, among others, that they will be able to also provoke significant increments in the load flow and how much to the tourism.

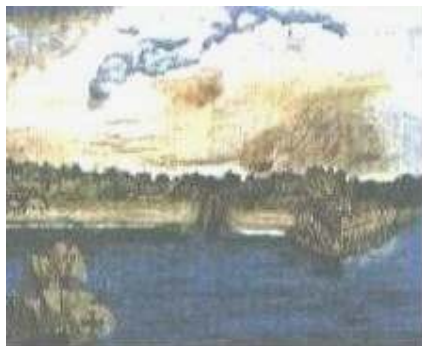
## SUMÁRIO

Resumo	7
Abstract	8
<b>Introdução</b>	11
<b>Capítulo 1</b>	
<i>O Pré-Porto de Belém</i>	17
1.1 Origens da Ocupação	17
1.2 O Reduto de São José	44
1.3 O Arsenal de Marinha	45
1.4 O Estaleiro	46
1.5 As Edificações Religiosas	46
<b>Capítulo 2</b>	
<i>O Porto</i>	62
2.1. Os portos naturais	62
2.2. As rampas, os trapiches e as docas	65
2.3. O porto da Port of Pará	69
<b>Capítulo 3</b>	
<i>Transporte Fluvial na Amazônia e a importância do Porto de Belém</i>	110
3.1.O Sistema Portuário	111
3.1.1 O Porto de Belém	112
3.1.2 O Terminal de Inflamáveis de Miramar (Município de Belém)	114
3.1.3 O Terminal da Sotave (Município de Belém)	118
3.2 As Políticas Portuárias	122
3.2.1 O Terminal de Vila do Conde (município de Barcarena)	124
3.3 Os Projetos Alternativos e o Complexo Portuário do rio Pará	133
3.3.1 A Ferrovia Norte-Sul	134
3.3.2. A Hidrelétrica de Tucuruí, sua Eclusa e a “Escada de Peixes”.	137
3.4 Projeto Alternativo Complementar para o Sistema de Transporte Fluvial e Oceânico.	140

## **Capítulo 4**

<i>O Porto Hoje</i>	146
4.1. Aspectos Teóricos e o Porto de Belém	146
4.2. As Políticas no Porto de Belém	151
4.3. Projetos Alternativos para o Porto de Belém	152
4.4. A Estação das Docas	153
4.5. Planos de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém – PDZs	167
4.5.1 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ 02 (2002)	170
4.5.2 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ 03 (2003) (Proposição)	170
5.6 Pro-Belém - Plano de Reestruturação da Orla de Belém (dezembro de 2000, PMB)	172
5.7 O Entorno Urbano contíguo ao Porto de Belém	175
4.7.1 O Complexo do Ver-o-Peso	177
4.7.2 A praça dos Estivadores	178
4.7.3 A Praça Waldemar Henrique (antiga praça Kenedy)	179
4.7.4 A Praça Magalhães e Canal do Reduto	180
4.7.5 Parque da Companhia Paraense de Turismo - Paratur	181
4.7.6 O Canal da Avenida Visconde de Souza Franco	182
4.7.7 O Complexo Feliz Lusitânia	182
4.7. 8 O Patrimônio Histórico contíguo ao Porto de Belém	186
4.7.9 O Complexo Ver-o-Rio	192
4.7.10 Memorial dos Povos Indígenas	194
4.7.11 Proposta do Centro Internacional de Convenção	197
<b>Considerações Finais</b>	199
<b>Referências</b>	212
<b>Anexos</b>	219

## INTRODUÇÃO



*Essa vista retrata de maneira próxima, com base na literatura e iconografia, o cenário após a construção do Forte do Presépio. Em primeiro plano, a Baía do Guajará; a direita, a desembocadura do Rio Guamá; ao centro, o Igarapé do Piri - a esquerda, uma praia e a direita, a praia do Forte do Presépio. Ao fundo, trecho da floresta Amazônica.*

*Vista de Belém (1616), por O. Fagardo.*

Para estudar e comparar a importância do Porto de Belém ou porto da *Port of Pará* em dois tempos, sendo o primeiro a partir de 1900 e a década de 10, do século passado e o segundo momento, a década de noventa e os primeiros anos do século XXI, buscou-se conhecer de maneira geral, o “pré-porto” a partir do início da **Cidade do Pará**, como Belém era chamada. E ainda, compreender a ocupação e reconfiguração da orla de Belém do Pará, passa pela sempre presente atuação pragmática do Estado, com as suas intervenções na construção e evolução da espacialidade, de parte do território costeiro e entorno próximo do tecido urbano continental e principal, do município sede do Pará e essa relação com a Sociedade no processo.

Abordar-se a reclamada “perda” da paisagem e identidade amazônica pela sociedade quanto à ribeira, as suas relações de uso e fruição – acessibilidade ao rio, ao transporte, ao lazer, a contemplação, a obstrução da paisagem, a prática de esportes, os passeios fluviais, a presença do “balé” das canoas, barcos, “motores”, balsas e navios; a pesca, as feiras, os trapiches, as docas, entre outras.

Exemplifica-se o espaço de transformações decorrente da atuação primordialmente do Poder Público à época dos primeiros tempos – sobretudo os poderes militar e religioso - quanto sua importância social, política e econômica, no que tange a urbanização, as idéias, os projetos, os usos, as apropriações sociais e espaciais refletidas ao longo do tempo em: aterros, saneamentos, rampas, trapiches, docas, portos, edificações, logradouros, equipamentos, demolições, como as principais obras.

Com base na literatura indicada sobre a evolução histórica e urbana de Belém, a sua história, sua geografia, as ações públicas, sua arquitetura, indicar-se as mudanças mais significativas na orla e no tecido urbano contíguo à baía do Guajará e ao rio Guamá, quanto aos bairros iniciais, a “Cidade” e a “Campina”, os portos, em especial, o Porto “Comercial” ou da Port of Pará, no interessante processo de formação e reconfiguração ou de transformação do espaço e seus agentes e as faixas que envolvem os bairros da orla portuária fluvio-marítima.

As indicações compreendem de forma geral e histórica, a orla da **Cidade**, hoje bairro da Cidade Velha e a **Campina**, hoje bairros do Comércio, Reduto e Umarizal, no sentido norte (tendo como origem o núcleo urbano inicial e sua Casa Forte); no sentido sul/sudeste, os bairros do Arsenal, Condor, Jurunas, Guamá e Universitário, tendo como limite ao sul, o *Campus* do Guamá da Universidade Federal do Pará-UFPa (e neste, o igarapé Tucunduba), com uma das raras vistas para o rio Guamá. E ao Norte, “a Urbanização Ver-o-Rio” com vista para a Baía do Guajará, em local que corresponde atualmente, a antiga desembocadura do Igarapé das Almas (modificado pela linguagem popular para “Armas”). Essa faixa é de aproximadamente 10 quilômetros de extensão e corresponde a cerca de 36, 6% da área litorânea continental de Belém e estimada em 28 quilômetros desde o *Campus* da UFPa à Icoaraci.

A metodologia compreendeu o estudo da bibliografia, levantamento de informações referentes ao tema em órgãos públicos (Companhia Docas do Pará-CDP, Prefeitura de Belém, Secretaria de Estado de Cultura etc), quanto às intervenções realizadas e/ou em andamento, como os projetos e intervenções propostas, a legislação pertinente, entrevistas com personalidades com reconhecido conhecimento sobre o assunto ou com visão ou ainda, representatividade sobre o porto, a capital, o Estado e a nível geral da região e do país; as intervenções recentes do porto de Belém e estatísticas quanto ao mesmo, relativo à movimentação de cargas, entre outros.

Para o conhecimento histórico observaram-se os ensinamentos de Penteadó (1968;1973), Baena (1969), Meira (1976), Coimbra (2002; 2003), Rocque (2001), Santos (1979), Bastos (1991), Júnior (1970), Lemos (1907), dentre outros.

O referencial teórico baseou-se nos seguintes autores: Silva e Cocco (1999), Porto (1999), Borja (1987), Vainer (1994; 2001), Egler (1994), Baudoin (1999), com visões quanto ao urbano, ao planejamento estratégico, as interfaces entre portos, cidades e territórios.

O **primeiro capítulo** propõe-se, de forma geral, a mostrar a ocupação inicial da orla desde 1616, o crescimento urbano, a arquitetura, a sua história, a atuação do poder público - os militares, as Ordens Religiosas - os índios, os negros e os colonos; a predominante função militar que com o tempo, perde importância para a função comercial, por razão da estratégica localização de seu Porto, para a navegação interior e marítima, fundamentais ao comércio das “drogas do sertão”, que influenciaram no crescimento de Belém.

Serão abordados, de forma sumária e com visualização por desenhos, plantas, ilustrações, os complexos militar e religioso, que muito influenciaram na urbanização; as suas principais edificações, assim também, as civis, a orla em si, como suporte da urbanização, os portos, os trapiches, as rampas e a organização do comércio.

O **segundo capítulo** apresenta os portos na orla, a presença do capital estrangeiro no Porto da *Port of Pará*, a concessão do Governo Federal para o engenheiro americano Percival Farquhar através do decreto nº 6.283, de 20 de dezembro de 1906 e a construção do mesmo. Os empreendimentos do seu concessionário, representados por sua companhia americana *Port of Pará*, o Porto, as Companhias de Navegação, suas embarcações, a exploração comercial, entre outros empreendimentos.

O projeto para a construção do Porto utilizou aterros obtidos por dragagem da Baía do Guajará, assim também, o “Boulevard” ao longo do Porto, outras vias e espaços públicos; o processo de urbanização levou à transformação dos igarapés em docas (posteriormente em canais), as obras do porto as eliminaram e contribuíram para levar, entre outros fatores, o Bairro do Reduto à decadência, com o fim do intenso comércio no igarapé e posterior doca de mesmo nome e na eliminação da navegabilidade no igarapé da Almas; a integração da Estrada de Ferro de Bragança com o Porto, os Bondes e essa relação entre o núcleo urbano e o mesmo.

No final do século XIX e início do XX, o processo de urbanização da cidade é impulsionado por significativas renovações nos vários aspectos da vida da sociedade e da presença do Estado, pela “alavanca econômica” que o *Ciclo da Borracha* (1870 a 1920) traz no seu bojo, a “Belle-Époque”, com os ventos da modernidade e a importância da participação do Intendente (prefeito) e Senador Antonio José de Lemos, nas obras do entorno do Porto e a relação com o Plano Urbano de 1905.

No **capítulo três** estuda-se a atuação dos Poderes Público Estadual e Municipal em recuperar a paisagem na orla, através das ações mais recentes e as determinações desse objetivo, contidas no Plano Diretor de Belém, desde 1993 e as ações através de “janelas” ou assemelhados. Essas intervenções, em geral, são de usos e práticas com visão oficial, com decisão de um dirigente e materialização por técnicos ou por propostas destes e às vezes de



políticos e, via de regra, sem consulta à sociedade. Nos primórdios, o **rio** era plenamente **acesso** e **vida** da cidade, da região e de seus habitantes, espelhados entre outros, enquanto paisagem natural, construída e a sua identidade.

No conjunto da orla, trecho sul da cidade, a ribeira e suas áreas contíguas, desde a sua origem, apresentavam extensas áreas alagadas. Em 1803, buscando sanear essas áreas insalubres, ocorreu uma intervenção pública que não obteve todos os resultados pretendidos, pelas grandes dificuldades que o problema apresentava. Outra importante intervenção ocorreu entre 1942 e 1944 através da Fundação SESP – que construiu extensa e complexa obra, com aterro/dique e comportas, resolvendo, em grande parte, o problema e abrindo a possibilidade da incorporação de significativos espaços – atualmente os bairros Arsenal e Guamá - para a expansão urbana, sobretudo a partir da década de sessenta, com advento da Rodovia Belém-Brasília (Br-010) com usos de caráter habitacional e o surgimento de grande número de portos a atividades ribeirinhas.

Observa-se a especialização e as transformações das atividades portuárias, com o surgimento de novos portos formando um sistema, complementarmente ao porto da capital. A reutilização de parte do Porto de Belém, em proposição inicialmente por uma demanda local, para o turismo, o lazer, o comércio e serviços, buscando também, a preservação e a valorização do patrimônio histórico (Estação das Docas); os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém da CDP e as propostas da Prefeitura de Belém, “Pró-Belém” e “Orla de Belém – Revitalização/Plano Conceitual”.

O quase secular Porto de Belém e a sua região portuária são abordadas e objetivou-se na verificação que o porto desempenhou significativos serviços no “Ciclo da Borracha”, mantém ou não essa importância, a sua contemporaneidade e as indicações para o futuro.

No **capítulo quatro** estudou-se o entorno do Porto, como a relação contígua do mesmo com o Boulevard Castilhos França, com o Complexo “Ver-o-Peso”, com o Complexo

“Feliz Lusitânia”, com as praças dos Estivadores, Waldemar Henrique, Magalhães Barata; com as vias, os bairros do Reduto e Comércio, o Casario, as instalações fabris e espaços próximos; a adequação dos galpões ou armazéns 01, 02 e 03 da CDP, conhecida com “Estação das Docas”, para point turístico e a “Urbanização Ver-o-Rio” com semelhante destinação.

No **capítulo cinco**, com base em pesquisa empírica, agruparam-se informações, estudos e depoimentos, para compreender as diferentes visões da contemporaneidade do Porto de Belém.

Nas **Considerações Finais**, visualizou-se a importância do Porto de Belém dos inícios dos séculos XX e do XXI e buscou-se mostrar a complexidade contemporânea, quanto à manutenção ou não, das atividades portuárias do Porto da Capital.

# 1 O PRÉ-PORTO DE BELÉM

## 1.1 Origens da Ocupação

Belém nasce sobre Mairi, para os índios Tupinambás, como baluarte de grande importância estratégica para Portugal e destinada a ser a base principal da grande conquista do Norte ou do Gran-Pará e, por conseguinte, a ampliação dos territórios e interesses da Metrópole, sobretudo econômico e de poder.

A localização do sítio definida por Francisco Castello - Branco para o início da ocupação militar, deve ter levado em conta, entre outros, a singularidade da baía do Guajará, de águas calmas e abrigadas para navegação militar e comercial em relação à costa Atlântica, com seus “baixios”<sup>1</sup> e agitações de ondas, correntes e ventos fortes e da mesma maneira, em relação a baía do Marajó. Esses condicionantes indicavam o Paraná-Guaçú, denominação nativa para o Guajará, como local adequado às condições do transporte e interligações fluvio-marítimas com todo o estuário que compreende os rios Guamá, Tocantins, Amazonas e outros.

Antecede para a escolha do sítio, o desembarque em outras paragens, preteridas, pela presença de índios. Desembarcaram as tropas em paz em relação aos nativos e construíram uma pequena fortaleza, em cujo interior ergueram a singela Igreja Matriz, em homenagem a Nossa Senhora da Graça<sup>2</sup>:

[...] Primeiro Capitaõ-Mor do Pará Francisco Caldeira de Castello-Branco. He nomeado em novembro de 1615 com este posto para o descobrimento do Gran-Pará por Alexandre de Moura, General Conquistador do Maranhão. Parte para a sua empreza no fim do mencionado mez com a força de duzentos homens em um Caravelaõ, um Pataxo, e um Lanchaõ. Navega conservando a terra á vista em demanda do rio Amazonas. A direcçaõ d'ella o conduz á barra chamada Seperará

---

<sup>1</sup> Bancos de areia sob a água do oceano ou do rio onde a lamina d'água é de pouca altura.

<sup>2</sup> Sobre esta questão, consultar o trabalho de NOVAES, Fernando. Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial ( séculos XVI –XVII ).São Paulo: Brasiliense, 1986. p.34 -35.

pelos gentios naturaes e proprios indigenas do paiz, que jaz aõ Oriente e vizinho da foz do Amazonas. Entra na dita barra. Desembarca em diversos sitios: e he Antonio de Deos o primeiro que poja em terra no primeiro desses desembarques, nos quaes sempre oppugna o estorvo dos broncos sylvicolas. Prosegue a sua digressãõ até que a suspende agradado de uma ponta de terra fronteira a uma corda de ilhas, das quaes a mais propinqua á referida ponta está situada a mil sete centas e setenta e trez braças de distancia. Passa as suas tropas para a paragem escolhida no dia 3 de dezembro. Fazem paz com elle os homens silvestres: e o auxiliaõ a conglutinar na sua amisade todos os mais selvagens comarcaos (BAENA, 1969, p. 22-23).

Os primeiros contatos dos portugueses com os gentios podem ser imaginados pela pintura de Theodoro Braga apud Coimbra (2002, p. 67).

Fig. 01: Representação do trabalho indígena no início da construção do Forte de Belém



Fonte: Coimbra, 2002, p.76.

No início do século XVI e parte do XVII, a economia europeia baseava-se na relação de dependência entre a Colônia e a Metrópole, que era regida pela política mercantilista<sup>3</sup>.

Porém, devido às terras do Novo Mundo serem bastante diferentes entre si – nos aspectos físicos, naturais e sociais – a colonização criou disparidades durante o processo de ocupação, ou seja, de um lado observou-se as *Colônias de exploração*, característica das terras ocupadas por Portugal e Espanha; de outro, as *Colônias de povoamento*, típicas da presença inglesa e francesa no continente americano (LOUREIRO, 1992, p. 9).

Para se ter a idéia de como essa dualidade funcionava, fez-se uma breve análise do caso de duas nações: o Brasil e os Estados Unidos da América. Esses dois países tomados como exemplo, testemunham significativamente o pensamento mercantilista, que vigorou em seus períodos iniciais de colonização pela imposição da civilização europeia, com conseqüências marcantes e distintas em seus futuros.

Nos Estados Unidos da América, as famílias obtinham terras e a propriedade pelo trabalho, com intuito de torná-las produtivas, gerando a formação de pequenas fazendas agrícolas. O que lhes garantia a sobrevivência e o excedente para venda e exportação. O que levou a formação de um mercado interno e outro externo, permitindo o desenvolvimento da sociedade e da economia pelo modelo adotado.

O Brasil segue caminho diferenciado, por ter sido uma *colônia de exploração*, os interesses portugueses no espaço eram defensivos, isto é, a ocupação tinha um caráter estratégico, uma vez que as invasões estrangeiras estavam causando preocupações aos governantes portugueses.

---

<sup>3</sup> A política mercantilista foi aplicada, principalmente, pelas nações mais poderosas da Europa – Portugal, Espanha, Inglaterra e França – e guiava-se pelos princípios de uma balança comercial favorável e busca incessante de metais preciosos no Novo Mundo. Em Belém, esta política foi introduzida com o Marquês de Pombal em 1775, ao criar a Companhia de Comércio do Grão-Pará.

Os interesses dessas nações, inclusive de Portugal, não se resumiam nos militares, uma vez que os países inimigos de Portugal, ansiavam também, possíveis riquezas no Novo Mundo, a exemplo: ouro, diamantes, cacau nativo, castanha, pimenta, canela, baunilha, cravo (“drogas do Sertão”), entre outras. Além dessas, destaca-se também, a madeira que foi bastante explorada.

A condição do Brasil, enquanto *colônia de exploração*, fez com que Portugal não permitisse que os imigrantes pobres se tornassem proprietários, mesmo de pequenas áreas. Por essa razão, o Rei por intermédio das *Cartas de Sesmarias* controlava essa distribuição. Aos proprietários nomeados cabiam os cuidados e para tanto, usavam o trabalho de índios e escravos negros e posteriormente de colonos. Assim, por imposição da Metrópole, o Brasil Colônia dava apoio e sustentabilidade à autoridade lusa.

Esse quadro de disputa das Metrópoles européias por colônias, como por exemplo as incursões espanholas, inglesas, holandesas e francesas “no rio Amazonas desde 20 ou 26 de janeiro de 1500, determinou a conquista do norte pelos portugueses”, conforme Roque (2001, p.11):

[...] Quem primeiro navegou no Rio Amazonas foi o espanhol Vicente Yañez Pinzón que, em dezembro de 1499, partiu de Palos , à frente de quatro caravelas, com a finalidade precípua de descobrir terras e exercer a posse em nome da Coroa espanhola. A 20 ou 26 de janeiro seguinte – portanto, antes de Pedro Álvares Cabral ter descoberto, para Portugal, o Brasil -, os navegadores avistaram uma praia tão formosa, que a denominaram de **Rostro Hermoso**: nada mais era que a parte saliente do cabo que Pinzón chamou de Santa Maria de La Consolación, e que muito tempo depois recebeu os nomes de Santo Agostinho e Santa Cruz. Ali, o chefe da expedição ergueu uma cruz de madeira, tomando posse das novas terras em nome de Castilla. A seguir, costeando a região, foram dar na foz do rio Amazonas, que a denominação de Santa Maria de la Mar Dulce. Ainda no mesmo ano, Diogo de Lepe, seguindo idêntica rota, encontrou um rio “muito grande, de águas doces”. Não desembarcou devido a hostilidade dos indígenas, que mataram, com certeiras

flexadas, nada menos que dez de seus companheiros. Muitos historiadores afirmam que essa hostilidade teve origem na viagem de Pinzón, que teria levado alguns índios como escravos (ROCQUE, 2001, p. 11).

Após a navegação de Vicente Yañez Pinzón, os espanhóis realizaram outras incursões em meados do século XVI, para explorar as terras do *El Dorado y La Canela*:

[...] Em 1541, Francisco de Orellana, a mando de Gonçalo Pizarro e à frente de 400 espanhóis e de 4.000 índios, partiu de Quito (em fins de fevereiro), para explorar as terras do **El dorado y la canela**. A 24 de agosto de 1542, chegava Orellana à embocadura do Amazonas, sendo, portanto, o primeiro a navegar, na realidade, toda a extensão daquele curso d'água. Na viagem, relatada, entre outros, por frei Gaspar de Carvajal e pelo jesuíta Alonso de Rojas, é que teria ocorrido o lendário e fantasioso encontro com as amazonas, na foz do Nhamundá, o qual originou o nome do grande rio. Houve outras expedições, ainda comandadas por espanhóis. Dessas, a mais importante foi a de Pedro de Úrsua, enviado, em 1560, pelo vice-rei do Peru, André Furtado de Mendonça, para conceder a uma grande exploração. Vários motivos ocasionaram um motim na guarnição, liderado por Lopo de Aguirre. Pedro de Úrsua foi assassinado. Em dezembro de 1561, o que restara da expedição chegou à foz do Amazonas (ROQUE, 2001, p.11).

A criação da *França Equinocial*, com o domínio das terras que, aproximadamente hoje, são as terras do Estado do Maranhão, e a presença também francesa em aldeia em Caeté, atualmente a cidade de Bragança (Pará) foi o principal acontecimento, para que os portugueses lutassem pela reconquista do Maranhão e do Grão-Pará<sup>4</sup>:

[...] Na época da conquista do Pará, Espanha e Portugal formavam a União Ibérica (desde 1580). Essa união foi motivada pela morte do rei – cardeal, Henrique, que substituiu o último dos Aviz, D. Sebastião. E muitos candidatos se apresentaram ao trono português, inclusive o rei espanhol, D. Felipe II, neto de D. Manuel, o venturoso, que acabou vencendo seus opositores. Para o Brasil, naquela fase de expansão territorial, a união peninsular foi benéfica, pois, Portugal e Espanha,

---

<sup>4</sup> Ver Rocque, Carlos. História Geral de Belém do Grão-Pará. Belém: DistribeL, 2001.

transformadas em uma só nação, veio tornar sem efeito o Tratado de Tordesilhas, facilitando desse modo, a penetração interiorana (ROCQUE, 2001, p.12).

Na defesa de seus interesses, o Reino Espano-Luso executou ações em busca de seus objetivos para com as terras recém “descobertas”, que despontavam como espaços promissores em termos de riquezas:

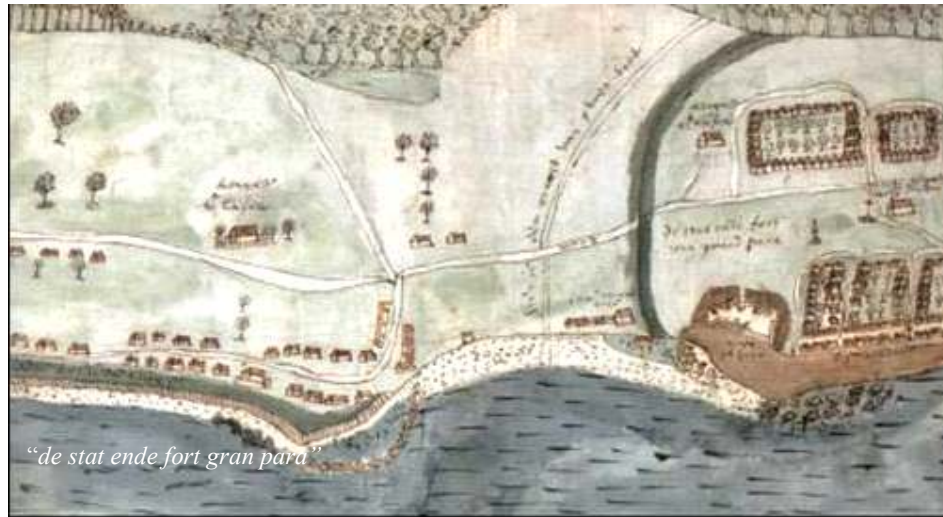
A 25 de dezembro de 1615 a expedição partiu da baía de São Marcos, composta do patacho **Santa Maria da Candelária**, do caravelão **Santa Maria das Graças** e da lancha grande **Assunção**. Compunha-se de 150 homens, 10 peças de artilharia, oito quintais de pólvora e muita munição e mantimentos. O piloto-mor era Antônio Vicente Cochado, o francês Charies servindo de guia; as três embarcações eram comandadas por Pedro de Freitas, Antônio da Fonseca e Alvaro Neto. A viagem sem incidentes, durou 18 dias. Os lusos mantiveram contato com os índios, foram à terra e ali se estabeleceram. À nova conquista, Castelo Branco, dando vazão a seu amor por Portugal, deu o nome de **Feliz Lusitânia** (ROCQUE, 2001, p. 12).

Além da “Casa Forte” denominada inicialmente **Forte do Presépio**, hoje Forte do Castelo, com construção inicial de 1616 e que foi erguida em pequeno promontório à margem esquerda do Igarapé do *Piri*, com a baía do Guajará, outras *construções militares* foram levantadas ao longo da orla da baía citada e a do rio Guamá. As edificações levaram à urbanização no entorno delas e às interligações dos bairros que se formaram. Esse processo também ocorreu com as *construções religiosas*.

A localização do Forte que deu origem a cidade de Belém foi questionada quanto a natureza do solo, com alagadiços ou pantanais em sua volta, decorrentes das águas do igarapé e alagados do Piri e das marés do estuário fluvio-marítimo. Nos séculos seguintes as áreas alagadas foram sucessivamente aterradas para higienização e surgimento de interligações ou de novas ruas (ver figura 02 na página seguinte).



Fig. 02: Desenho do que é considerada a mais antiga representação da cidade de Belém do Grão-Pará no século XVII (1640). Ao centro, o igarapé do *Piri*, à direita, o Forte do Castelo e a povoação que viria a ser a Cidade Velha (observar que fronteiro ao Forte, existiu uma praia que foi o primeiro desembarcadouro). À esquerda da figura, a praia e o sítio do que viria a ser o bairro da *Campina*, hoje, bairro do Comércio. Sobre a praia surgiu, posteriormente a rua da praia, hoje, a Rua 15 de Novembro.

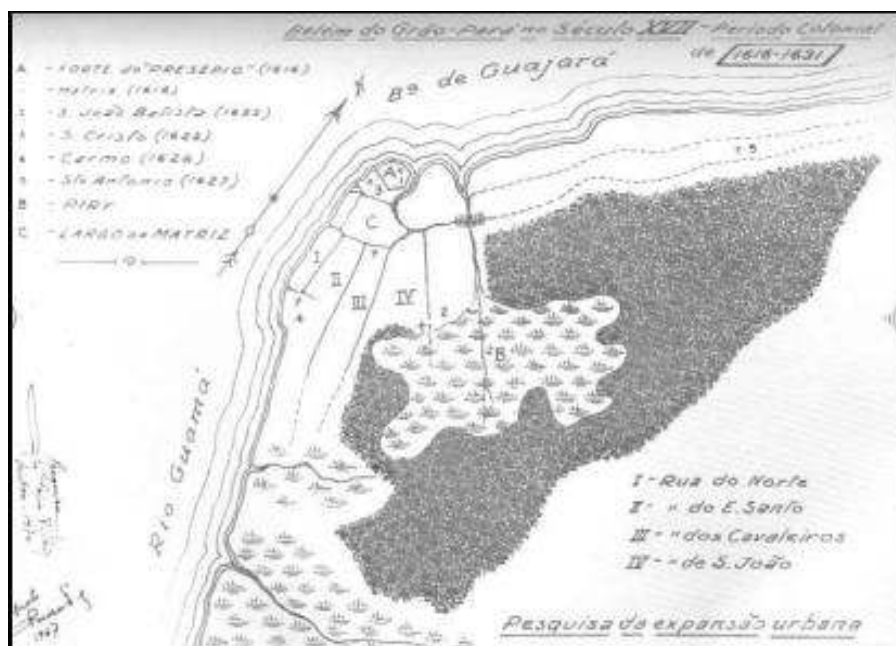


Fonte: Reis, 2001, p. 293.

Os colonizadores lusos tinham como orientação, quando da implantação de novos povoados, a instrução de D. Manuel a Tomé de Souza, quanto à pacificação:

[...] vejais com pessoas que bem entendam o lugar que será aparelhado para fazer a Fortaleza Forte e que se possa defender e que tenha disposição e qualidade para ali pelo tempo em diante se ir fazendo uma povoação grande e tal qual convém que seja dela se proverem as outras capitánias. [...] e deve ser em sítio sadio e de bons ares e que tenha abastança de águas e porto em que possam amarrar os navios e vararem se quando cumprir e facilitava-se desse modo a aplicação de um esquema defensivo elementar e o controle eficiente das vias de comunicação, fossem caminhos ou vias marítimas e fluviais (REIS FILHO apud COIMBRA, 2002, p. 39).

Fig. 03. Belém do Grão-Pará século XVII



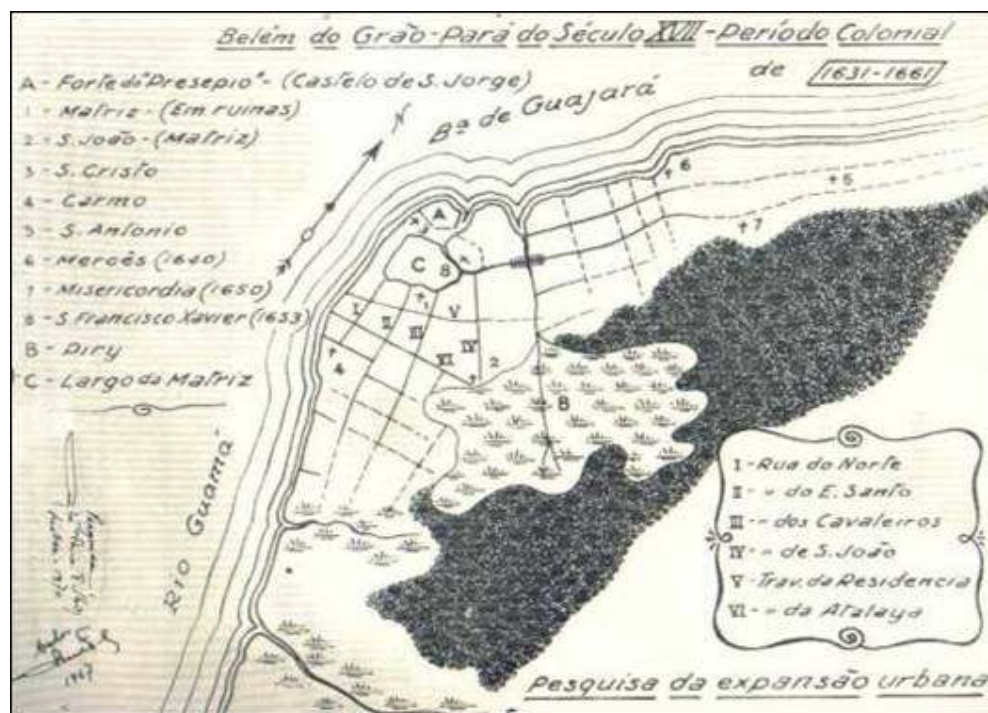
Fonte: Meira Filho, 1976, p. 171.

No entorno frontal, como se visualiza no ponto A da figura (fortaleza), o rio Guamá e baía do Guajará protegia o sítio elevado, a norte e oeste, o *Piri*, reforçava a defesa do ponto de vista militar, no entanto, dificultava a urbanização do povoamento, pelos obstáculos da transposição do alagado entre o sítio militar e as terras firmes das proximidades (representados pela na figura, a direita e ao centro). As vantagens outrora vistas por Castelo Branco foram questionadas, conforme Rocha (1987); Southey (1862) apud Coimbra (2001, p. 40-41):

[...] basta conhecer uma descrição técnica do sítio como a faz Gilberto de Miranda Rocha, em sua Tese de Mestrado, intitulada “Geomorfologia aplicada ao Planejamento Urbano: as enchentes da área urbana de Belém – PA” (1987). Segundo Rocha, Belém foi construída numa pequena península, formada por um fragmento de terraço, o qual está colocado 7 ou 8 metros acima do nível médio das águas. Tal fragmento de terraço é contornado, ao Sul, por um rio (o Guamá) e, a Oeste, por uma baía (a do Guajará). Isolando-o, havia, em 1616, nas outras direções, as planícies de inundações de um igarapé (o *Piri*). Foi, portanto, mal escolhido, do

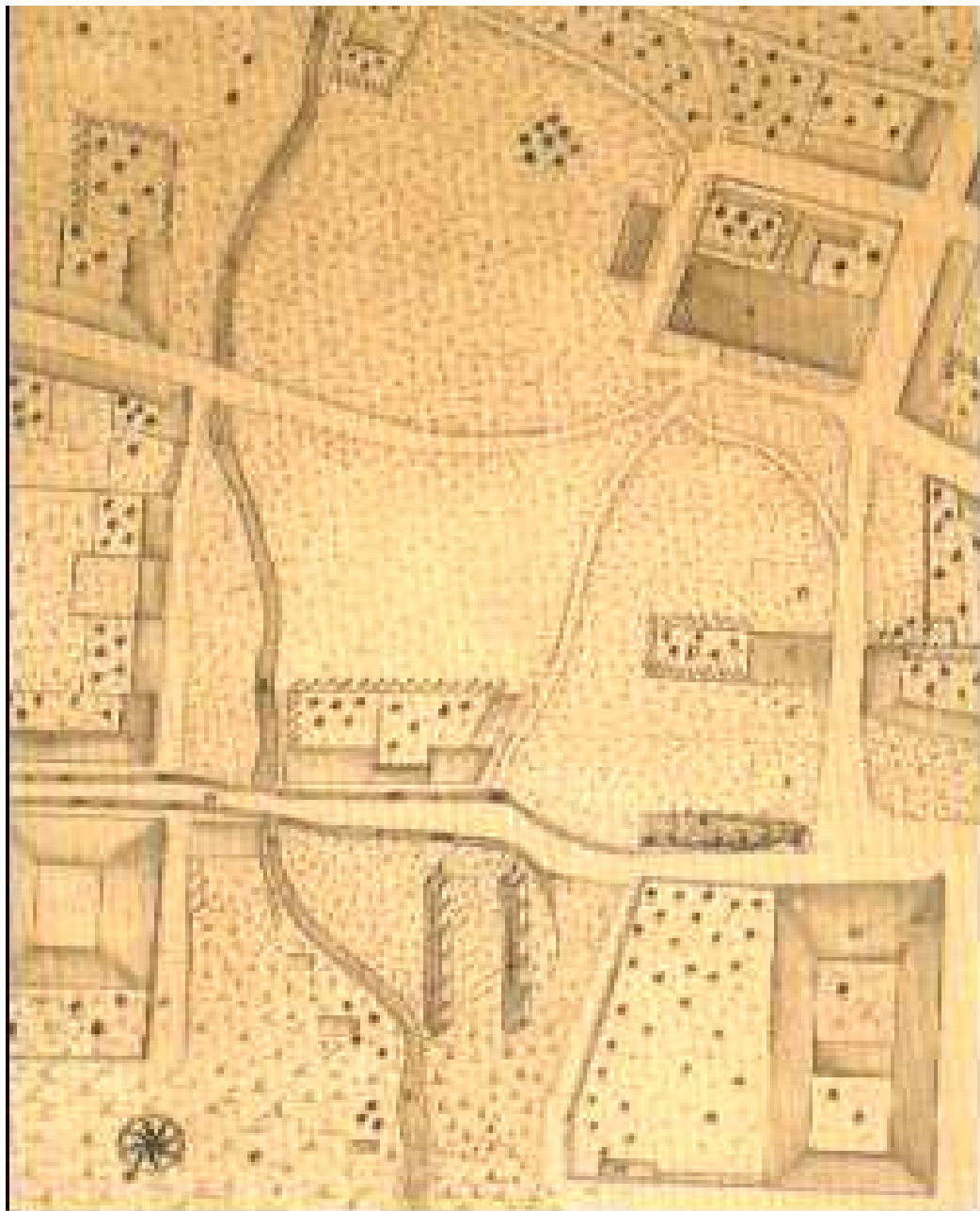
ponto de vista da conveniência estratégica militar portuguesa, afirma Roberto Southey, em “História do Brasil” (1862), porque, sua localização entre pantanais, tornava-o indefensável. Southey, ao afirmar isto, se apoiava em Bernardo Pereira de Berredo – capitão –general, governador do estado do Maranhão/ Gram-Pará, entre 1718 e 1722, e autor de Anais Históricos do Estado do Maranhão.

Fig. 04: Belém do Grão-Pará século XVII



Fonte: Meira Filho, 1976, p.339.

Fig. 05: Planta da Praça da Cidade de Belém do Pará – 1751. Embaixo à direita, a Igreja e o Colégio jesuítico de Santo Alexandre; acima, à direita, o Palácio do Governador; ao centro, debaixo para cima, a vala de drenagem do alagado do *Piri* (era formado nos meses de março a setembro). A área foi aterrada e ocupada no início do século XIX. À direita, Original Manuscrito da Mapoteca do Itamarati, Rio de Janeiro. Autor não identificado.



Fonte: Reis, 2001, p.397.

O crescimento do povoado com sua expansão ao longo desses trezentos e oitenta e oito anos, exigiu que nas terras baixas, hoje denominadas “*baixadas*”<sup>5</sup> fossem/sejam realizados sucessivos aterramentos, drenagens, saneamentos, edificações que pedem soluções de fundações adequadas à morfologia do lugar. Essas *áreas baixas* além da orla, se localizam nos pontos de menores cotas das bacias hidrográficas, do então igarapé do *Piri*, que foi posteriormente aterrado; a do Reduto, também aterrada; a do igarapé das Almas, idem e posterior e correspondente a da “Doca” (já inexistente) da Avenida Souza Franco; a do Una; a do Tucunduba; a da Quintino; a da Estrada Nova e outras, que se encontram de maneira parcial ou totalmente aterradas, em nossa época.

O processo de povoamento com sua urbanização inicialmente costeira e posteriormente, buscando as terras mais altas no entorno do hoje chamado “divisor de águas”<sup>6</sup> cujo eixo aproximado corresponde às Avenidas Nazaré (antiga estrada de Nazareth), Magalhães Barata e Almirante Barroso (antiga Tito Franco), não foi em seus primeiros tempos pacífico e nem poderia, considerando a truculência com a qual foram tratados os primeiros habitantes. Na tentativa de intimidá-los, os portugueses foram cruéis conforme cita Coimbra (2002, p. 43):

Mandou prender alguns chefes indígenas, baseado, somente, em frágeis indícios de uma possível preparação da rebelião, e, em seguida, ordenou a morte deles, de forma cruel. Os índios tiveram suas pernas amarradas em duas canoas, para serem estraçalhados quando cada uma delas tomassem um rumo diferente. Aquelas mortes brutais causaram indignação até nos portugueses da capitania.

A indignação para com o ato desumano cometido por Castelo Branco na matança dos chefes indígenas foi tamanha, que chegou ao conhecimento da Corte em Portugal, através

---

<sup>5</sup> Áreas com cotas inferiores a quatro metros quanto ao sítio continental e que correspondem aproximadamente a 40% do espaço urbano continental do município.

<sup>6</sup> Áreas mais altas no sítio continental da cidade.

de uma carta do Governador-Geral do Brasil, Gaspar de Souza que dizia segundo Coimbra (2002, p. 43-44) e se observa no trecho seguinte: “mandando-lhe Vossa Majestade que se venha do Pará, onde faz mil desconsertos, desquietando os índios, pondo em seu lugar outra pessoa que os conservem como convém para se não rebelarem”. Este fato, entre outros, acabou com o afastamento de Castelo Branco do cargo e que o levou em sucessiva prisão e a morte. Em decorrência desses acontecimentos, comenta o padre Manoel Figueira de Mendonça citado por Coimbra (2002, p.94), “achei...ao capitão-mor de Castelo Branco preso e posto em ferros”.

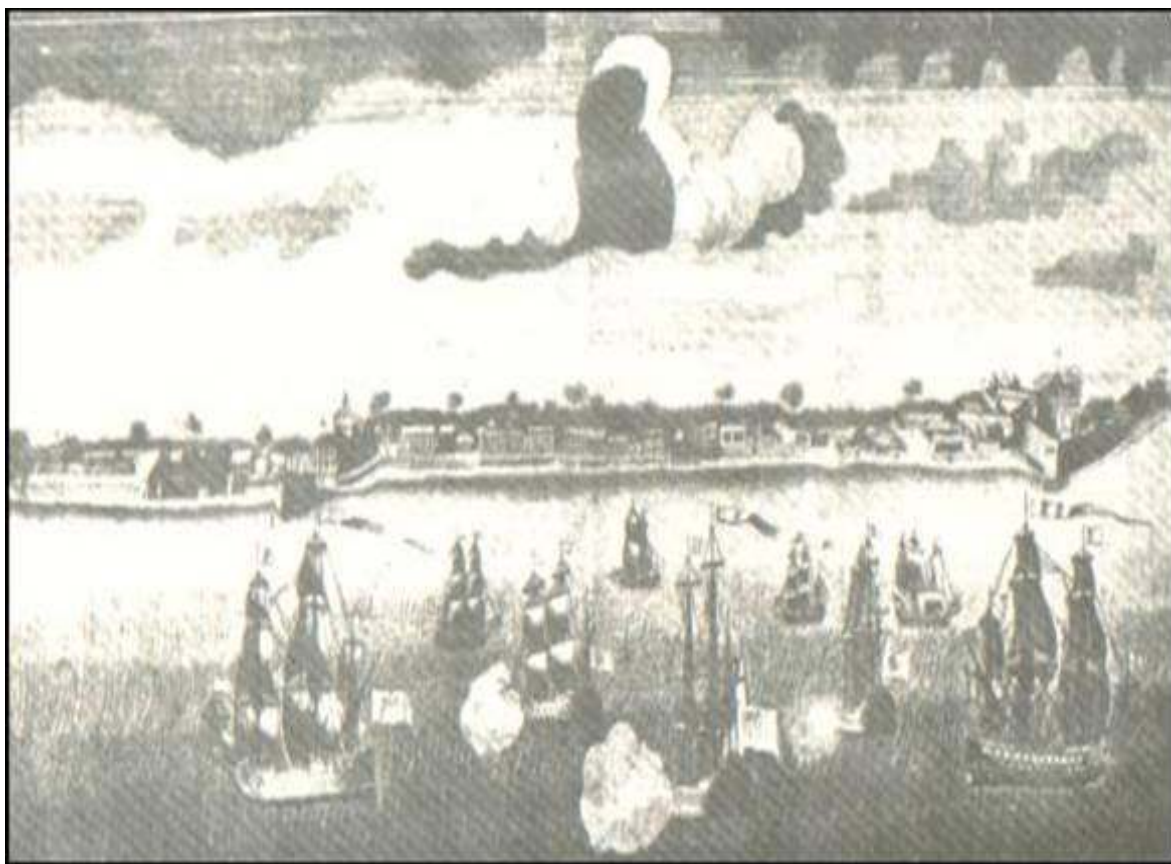
As atrocidades cometidas pelos portugueses contra os índios levaram os Tupinambás a atacar o Forte do Presépio em 7 de janeiro de 1619, como relatado:

Aproveitando essa situação de desagradável ocasião propícia para uma revolta contra os portugueses que povoavam os arredores do forte, os Tupinambás, de várias tribos, em 7 de janeiro de 1619 atacam ferozmente a povoação de Belém, forçando seus habitantes a procurarem abrigo e proteção no interior do forte, ali permanecendo ao lado dos soldados e de toda a tropa sediada que, heroicamente, se defendia daquele avanço brutal dos índios. Estes, lutando pela defesa de suas terras e em desforra de tantas perdas e crueldade dos conquistadores, promoviam um ataque de surpresa e com a violência natural das lutas indígenas e, muito especialmente, quando se tratava de uma reação nata, contra os colonizadores (MEIRA FILHO, 1976, p. 121).

A morte do chefe indígena *Guaimiaba* ou “*Cabelo de Velha*” (por possuir cabeleira grisalha), veio salvar os portugueses de um possível aniquilamento (os nativos por tradição, davam por encerrada a luta quando da morte do seu líder) e talvez, por conseguinte, permitir a presença de outras nações, o que daria novos rumos ao futuro da Cidade do Grão Pará e ainda, da região e do país.

Foi para prevenir de possíveis fatos semelhantes e de outros que lhes rodeavam, que os lusitanos iniciaram uma série de construções – representadas pelos fortes, bem como, por Igrejas – no sentido de proteger e consolidar suas conquistas (ver figura 06).

Fig. 06: Prospecto do Norte da Cidade de Bellem, no Gram Pará – 1753. Vista da baía do Guajará. À esquerda, adentrando nas águas, o Forte de São Pedro Nolasco; ao centro (fundo), a praia da *Campina*. À direita, o Forte de Santo Cristo (Presépio ou Castelo).



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 599.

Atualmente o *Forte do Castelo* (ver fig. 07) é atração histórica, paisagística e turística, como edifício marco das origens da povoação que resultou na cidade de Belém e ponto de partida para a conquista da Amazônia. Em 2002, foi objeto de prospecções arqueológicas na edificação e no seu entorno, após, foram realizados trabalhos para a sua restauração, valorização e do conjunto do seu sítio, como a implantação do Museu do Forte

pela Secretaria de Estado da Cultura. Nessa intervenção foi restaurada a Casa das Onze Janelas (sobrado – Ver figura 8)

Fig. 07: Forte do Castelo, elevação principal voltada para o Largo da Sé; ao fundo, a Doca do Ver-o-Peso; à esquerda a baía do Guajará.



Fonte: Informativo Cultural, maio 2003, SECULT ©Lorena Meira

Fig. 08: Casa das Onze Janelas - Erguida por Domingos da Costa Barcellar no lado ocidental do largo da Sé a borda d'água. Foi escolhida pelo governador Fernando da Costa de Ataíde Teive (1763 – 1772), para sua residência<sup>7</sup>.



Fonte: Informativo Cultural, maio 2003, SECULT ©Lorena

---

<sup>7</sup> Baena (1969, p.180).

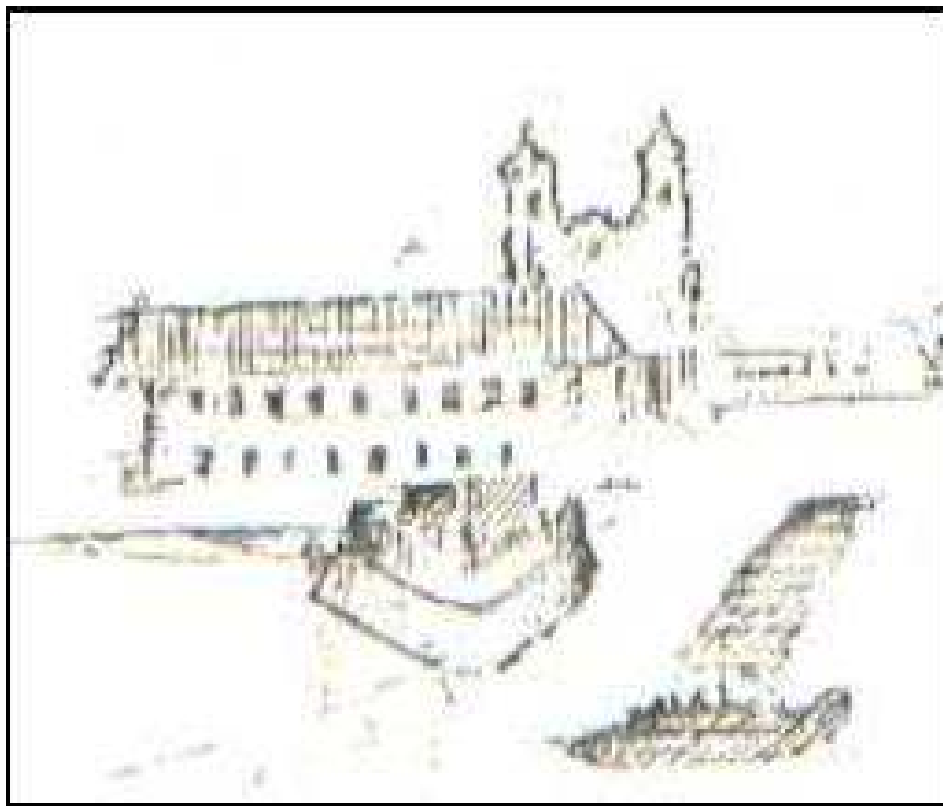


O Forte de São Pedro Nolasco foi construído em meados de século XVII e localizado às margens da Baía do Guajará e ao fundo e após o quintal do antigo Convento dos Mercedários, que para cederem parte desse espaço aos militares, exigiram que na futura denominação do mesmo, fosse feita referência ao Santo por eles reverenciado – São Pedro de Nolasco. Sua construção remonta a 1665, conforme Meira Filho (1976, p. 360), “[...] seu projeto previa um perfil em forma triangular isósceles, com vértice alongando-se para o interior da baía do Guajará e sua base, engastada nas ombreiras do barranco”, “[...] As Obras interiores que tem são um quartel com tarimbas para os soldados; uma casa para oficiais, 2 casinhas, uma para pólvora e outra para guardar soquetes, carradas, etc. E outra casa que serve de prisão [...]” (MARQUES FILHO et al. 1990, p. 4), como mostram as figuras (09 e 10):

Fig. 09: Forte de São Pedro Nolasco - Perspectiva Aérea – Croquis.



Fonte: Nascimento; Silva et al. (1989)

Fig. 10: Forte de São Pedro Nolasco -Perspectiva Frontal - Croquis<sup>8</sup>

Fonte: Nascimento; Silva et alli (1989)

A *Cabanagem*<sup>9</sup> (1835 – 1840), seus desdobramentos e acontecimentos, tiveram como um dos locais de combate, o sítio e Conjunto formados pelo Largo, Igreja e Convento

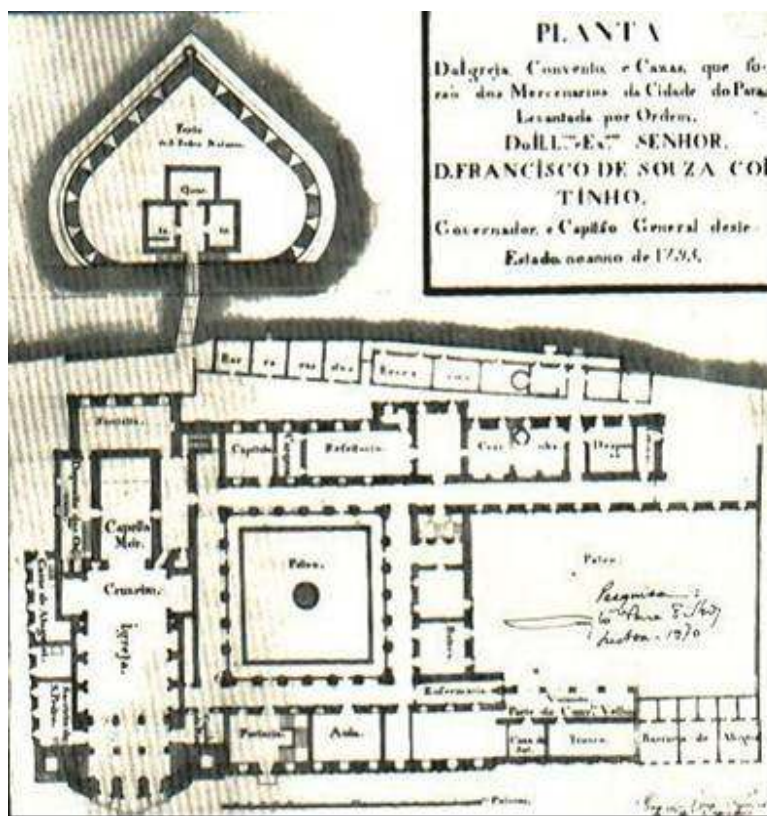
<sup>8</sup> [...] A guarda que tem presente consta de 6 homens, 1 sargento e 1 cabo, e tem uma sentinela efetiva. Os religiosos das Mercês costumam pedir aos Srs. Generais que suspendam os tiros que em algumas ocasiões devem fazer o Forte, pelo temor que têm de que civis arruinem os estuques e os vidros da Capela-mor por detrás da qual fica o forte (MARQUES FILHO et al. 1990, p. 4).

<sup>9</sup> Revolta popular com início em 7 de janeiro de 1835, com o assassinato do Comandante de Armas e do Presidente da Província por ação dos Cabanos – na maioria mestiça, negra e índia - de origem pobre dos vilarejos ribeirinhos e cidades. O governo revolucionário tinha como chefe o fazendeiro Clemente Malcher, quando declara autonomia à Província quanto a Regência (1831 1840). Por discordâncias Malcher é substituído por Francisco Vinagre – líder popular. Em julho, sob ordens de Manoel Jorge Rodrigues as tropas do império vindas do Rio de Janeiro e auxiliadas por John Taylor, comandante mercenário inglês expulsa os revoltosos de Belém. Em agosto, os cabanos retomam a capital sob ordens do líder popular Eduardo Angelim que proclama a Independência, institui a República e distribui comida aos pobres, após a expropriação de armazéns e depósitos. A Regência retoma a repressão em maio de 1836 e Eduardo Angelim é destituído e substituído por seu irmão, Antônio Vinagre, a revolta permaneceu no interior. Os ribeirinhos do Baixo Tocantins e Amazonas mantêm a luta até 1840. Entre 1836 e 1840 são executados aproximadamente 30.000 cabanos. Entre as causas da revolta destaca-se: a participação das elites, entre 1821 e 1823, pela independência e reforçando o pensamento autonomista.

das Mercês e a Fortaleza São Pedro Nolasco, esta construída em área aos fundos onde era o quintal da Igreja.

A Fortaleza São Pedro Nolasco construída na Baía do Guajará (ver figura 11), ficou em completa ruína, porque os custos para sua reconstrução eram elevados, isso resultou na recusa por sua recuperação por parte dos governantes da época. Assim, optou-se pela sua demolição em 16 de dezembro de 1841, com autorização de José Clemente Pereira. No espaço resultante, foram construídos um cais e uma praça<sup>10</sup>.

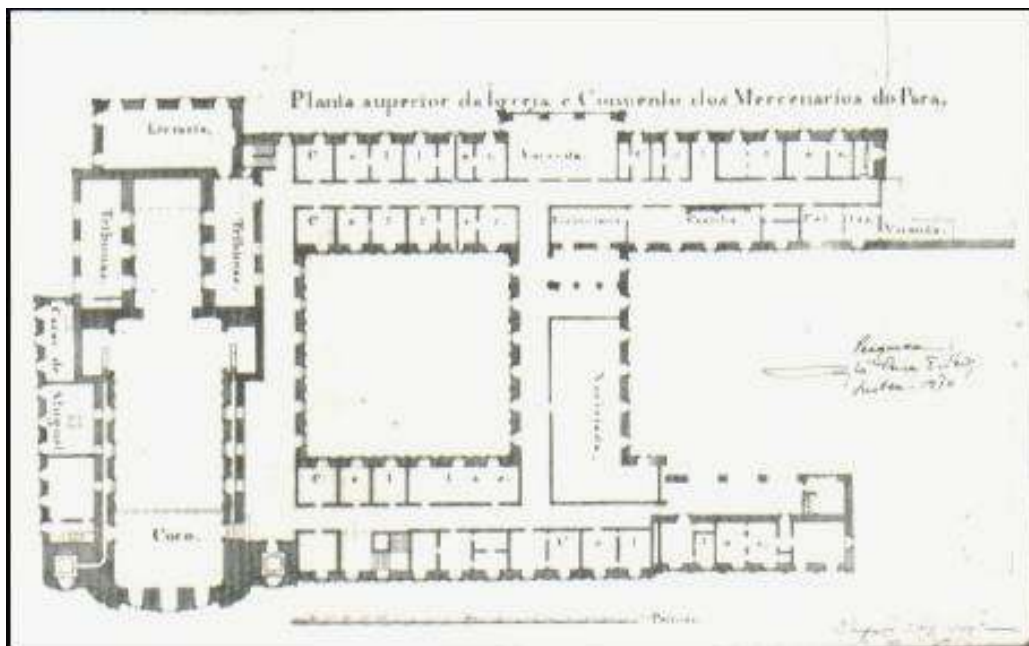
Fig. 11: Na área superior, lado esquerdo da figura e localizada dentro da baía do Guajará, observa-se a Fortaleza São Pedro, com acesso por ponte ao continente, onde se vê o Convento e as Casas dos Mercenários. (Planta do térreo)



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 743.

<sup>10</sup> Na primeira semana de julho de 1989, tendo como base a bibliografia sobre a fortificação, foram realizadas prospecções de arqueologia histórica, por equipe de alunos (Cristina da Silva Nascimento, Eliel Américo Sant'Ana da Silva e Iacimary Socorro de Oliveira Pereira), em Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, para o Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPA, por proposição e coordenação do professor da disciplina *Arquitetura Brasileira*, Euler Santos Arruda e com o apoio financeiro da Secretaria de Estado de Cultura (quando seu titular era o Prof<sup>o</sup> João de Jesus Paes de Loureiro) e técnico, do Museu Paraense Emílio Goeldi, através do arqueólogo Klaus Hilbert. Na ocasião, foram localizadas e registradas a existência das fundações da antiga fortaleza São Pedro Nolasco, entre outras descobertas. Esse fato foi noticiado nos jornais (ver anexo I) e emissoras de televisão.

Fig. 12: Igreja e Convento dos Mercedários (Pavimento Superior)



Fonte: Meira Filho, 1976, p.745.

A *Fortaleza de Nossa Senhora das Mercês da Barra* é de autoria do Capitão Antônio Rodrigues Lameira da França, da guarnição de Belém e foi aprovado pelo governador Gomes Freire de Andrade. Foi concluída em 1685, localizava-se na baía do Guajará a algumas centenas de metros do continente (à altura da antiga rampa de hidroaviões Catalinas, na base aérea de Val-de-Cães), a cerca de oito quilômetros do forte do Castelo. A Fortaleza de Nossa Senhora das Mercês da Barra tinha forma circular e duas ordens de baterias, sendo uma em nível próximo a água e a outra, numa plataforma acima da já referida (ver figuras 13 a 16) e cruzava fogos com o Fortim da Barra (ver figura 18).

Sua elaboração foi concebida segundo Coimbra (2002, p. 183), com uma planta que previa:

[...] a construção de uma edificação militar de pedra e cal, em forma arredondada, sob um banco de pedras, numa posição de domínio do canal de entrada da cidade.

Nela foram instaladas 35 canhões, de vários calibres, dispostos em duas baterias. Ficou pronta em 1685. E recebeu nome de Fortaleza da Barra (COIMBRA, 2002, p. 183).

Ressalta-se que foi instituído um *sistema de sinais com bandeiras* pelo Governador e Capitão general do Grão Pará e Rio Negro D. Francisco de Souza Coutinho (1790 – 1803), para servir de meio de comunicação entre as fortificações, segundo ensinamentos de Baena (1969, p.225):

Estatue um systema de sinaes de bandeiras para a Fortaleza da Barra e para outros pontos de Vigia, que com ella e com o Forte de Saõ Pedro Nolasco se devem entender sobre a appariçaõ, entrada e sahida dos Navios, e sobre outras circunstancias apontadas no mesmo systema.

Em meados de 1801, foi estabelecida nova convenção de sinais, conforme ainda Baena (1969, p.247):

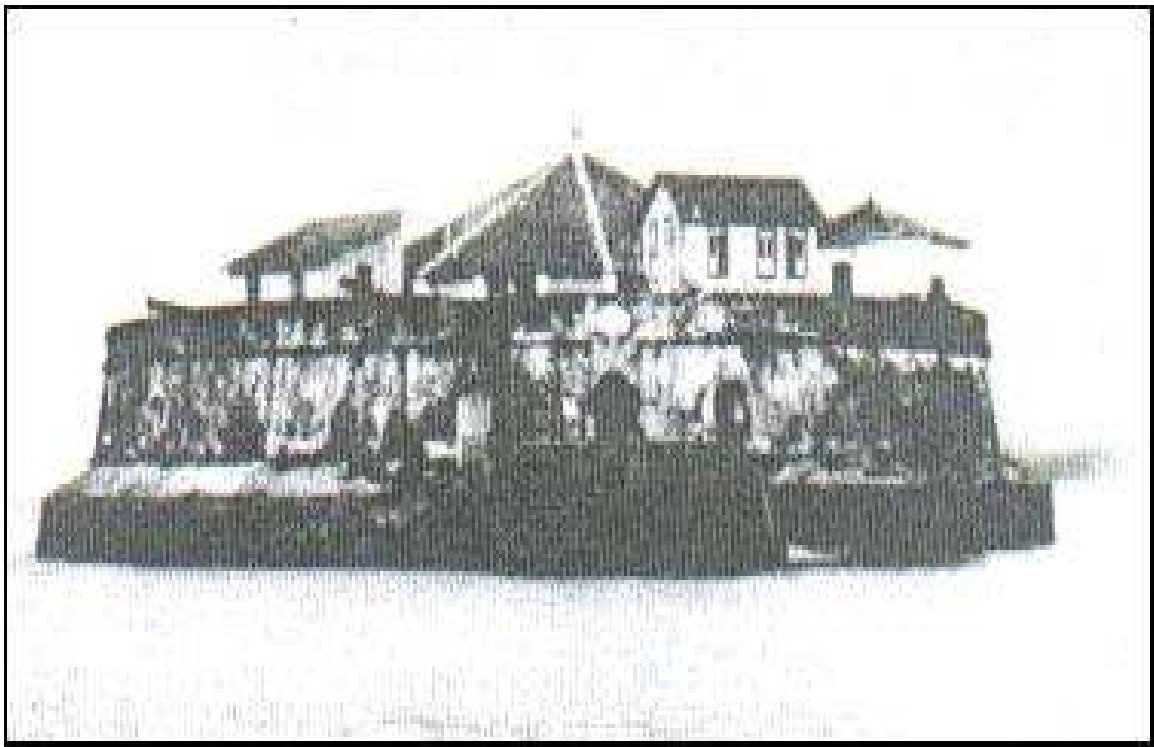
Estabelece nessa occasiaõ uma nova convençaõ de signaes mais extensa que a primeira, tanto para se communicarem entre si e com as Fortalezas e Vigias, como para elle dar as suas ordens a uns e outros. Estes sinaes eraõ de dia bandeiras, e de noite tiros de peça, lanternas, tigelinhas, e foguetes.

Segundo Rocque (1997), essa fortaleza foi sagrada a Nossa Senhora das Mercês e serviu de prisão para pessoas consideradas de alta periculosidade na fase anterior a adesão do Pará a Independência do Brasil e durante a Cabanagem (1835 – 1840). E após 262 anos de existência, em 1947, essa fortificação foi destruída com uma grande explosão, conforme Coimbra (2002, p.184), “alí, ela permaneceria 262 anos. Em 1947, autoridades do Pará tomaram decisão absurdas de transferir o depósito de dinamite de Belém para a antiga

fortaleza. Bastou uma fagulha de raio durante uma das chuvas de Belém, para explodi-la.”  
Rocque (1997), também, descreve esse episódio da seguinte forma:

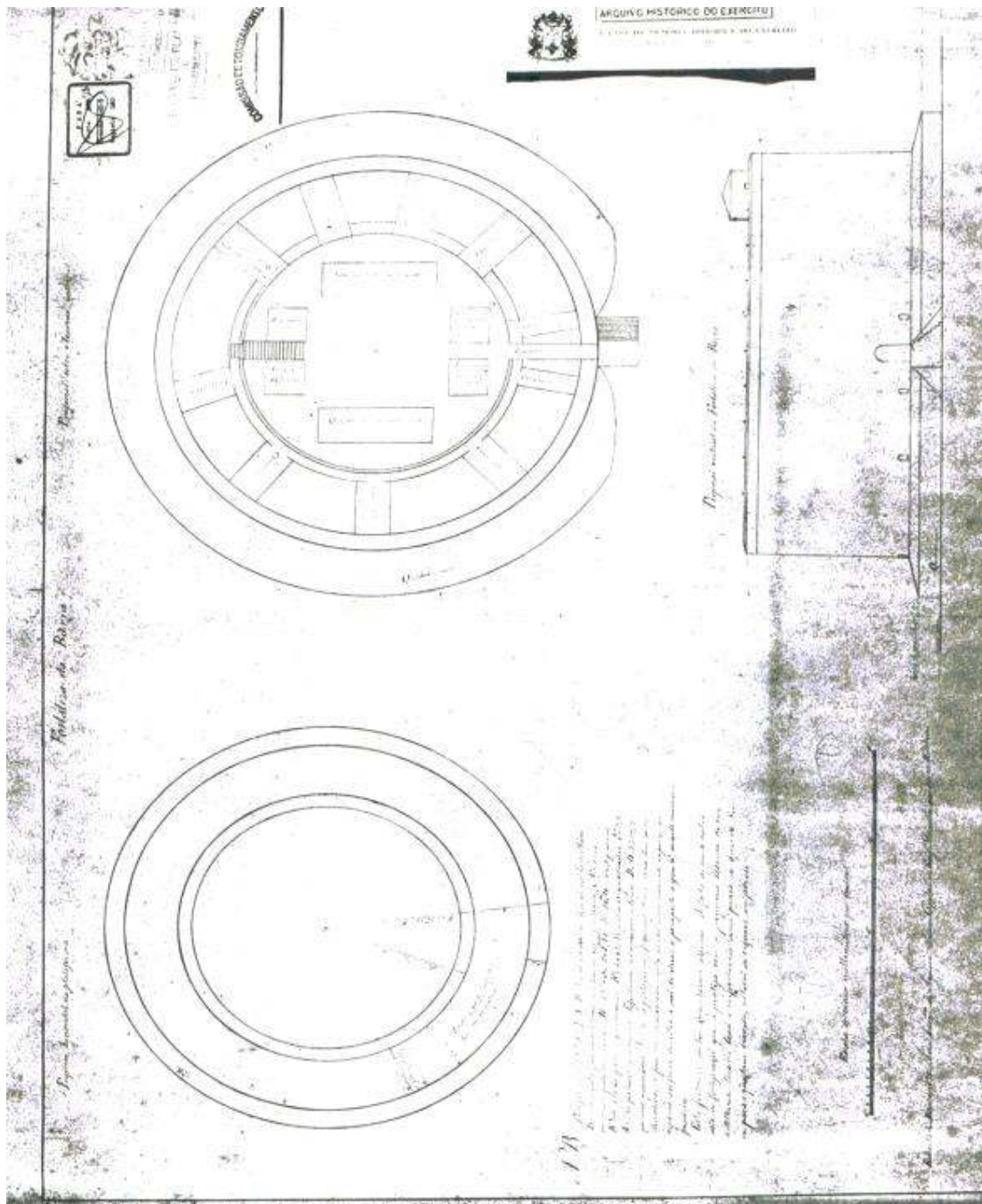
Sexta-feira, 09 de maio de 1947. Por volta das 4 horas da tarde, em meio a um temporal, houvesse, em Belém, um violento estrondo. O espanto tomou conta de todos os moradores da cidade. Ninguém conseguia entender o que acontecera. Só depois da chuva amainada é que, a fortaleza da Barra, explodira, possivelmente um raio a tinha atingido (ROCQUE, 1997, p. 6).

Fig. 13: Fortaleza da Barra



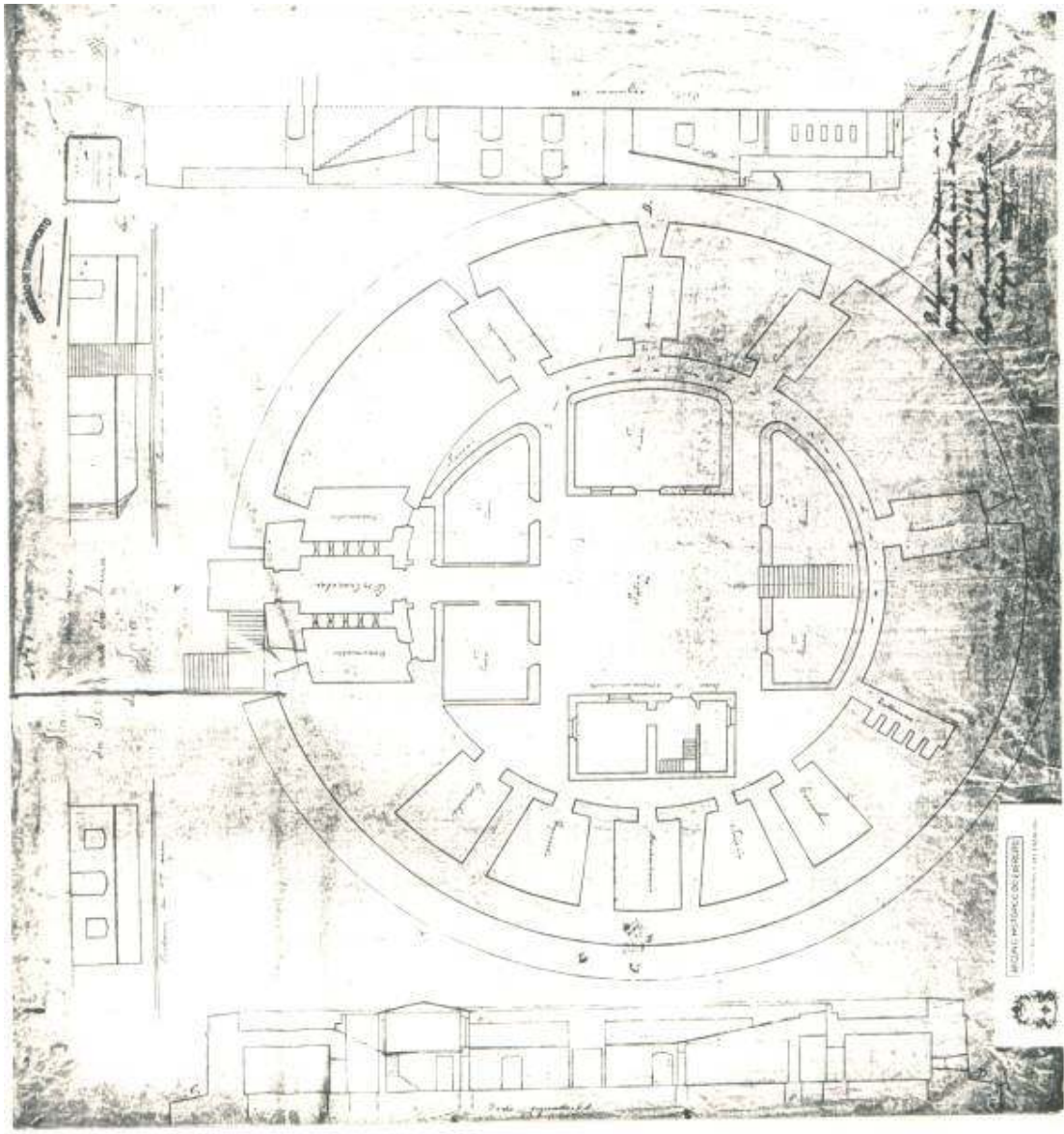
Fonte: Coimbra (2002, p. 185)

Fig. 14: Plano da Barra da Cidade do Pará, em vista de pássaro, que mostra o seu estado ruinoso em o dia 8 D' juno D' 1834 (planta 1)



Fonte: Ministério da Guerra, Arquivo Histórico do Exército, do acervo criado a partir de 8 de março de 1934.

Fig. 15: Plano da Barra da Cidade do Pará, em vista de pássaro, que mostra o seu estado ruinoso em o dia 8 D' juno D' 1834 (planta 2)



Fonte: Ministério da Guerra, Arquivo Histórico do Exército, do acervo criado a partir de 8 de março de 1934.



Fig. 16: Plano da Barra da Cidade do Pará, em vista de pássaro, que mostra o seu estado ruinoso em o dia 8 D' juno D' 1834 (planta 3)

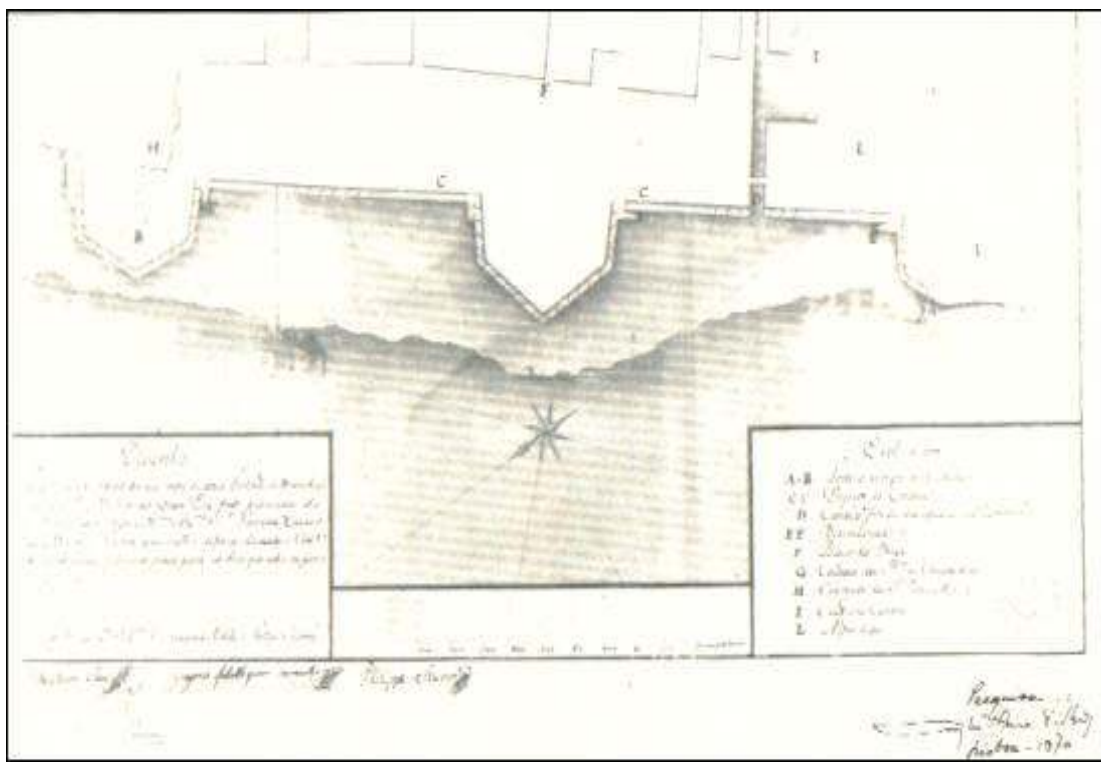


Fonte: Ministério da Guerra, Arquivo Histórico do Exército, do acervo criado a partir de 8 de março de 1934.

Havia, também, os *Fortins da Marinha* para reforçar a defesa da orla, em espaço projetado e aterrado sobre as águas da baía do Guajará e paralelo à antiga praia da *Campina* e, posteriormente, rua da Praia.

Foi elaborado por ordem do governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1751 – 1759) e as indicações mostram: A e B como Fortins então existentes. Entre eles, a Cortina projetada e um novo fortim situado aproximadamente no meio da distância entre os Fortins antigos. Próximo ao Fortim **A** fica o Forte do Castelo e do fortim **B** a Igreja e Convento das Mercês. Em **D**, o Canal de saída das águas do igarapé do *Piri*. (ver figura 17).

Fig. 17: Fortins da Marinha da Cidade de Belém do Grão-Pará

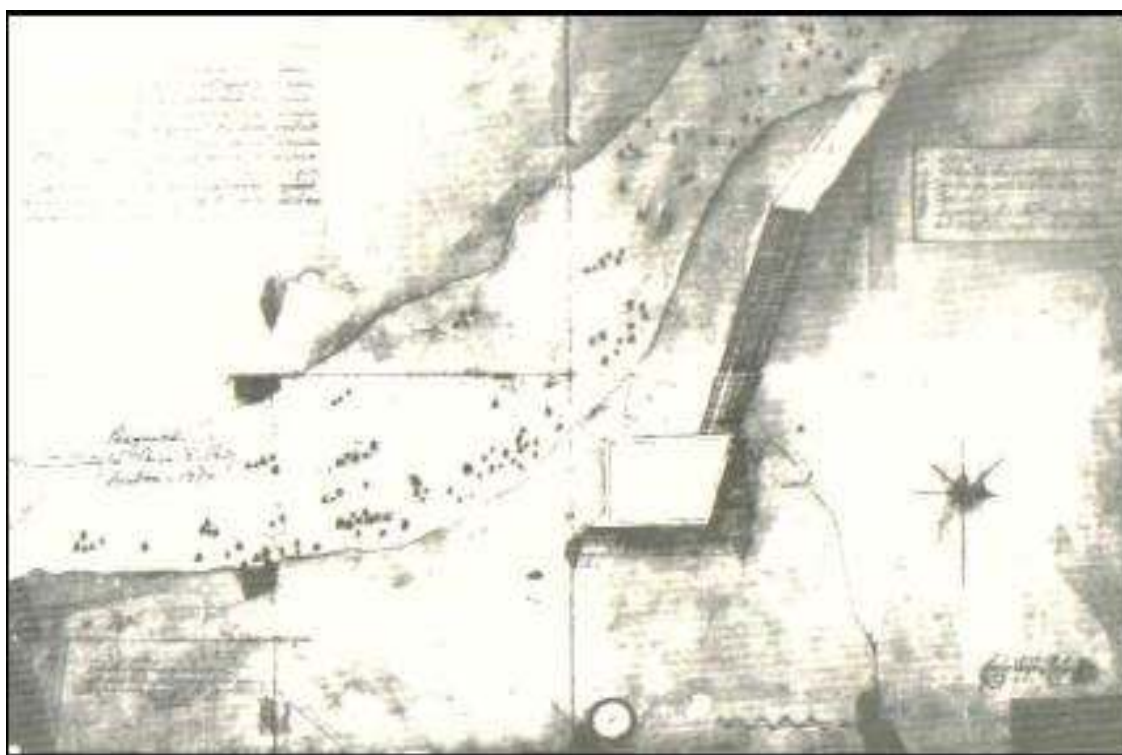


Fonte: Meira Filho, 1976, p.575

O Projeto de Carlos Varjão Rolim de 1734 resultou na construção do *Fortim da Barra* (ver figura 18), iniciado em 1738 pelo governador João Abreu de Castelo Branco (1737

– 1747). O governador Mendonça Furtado buscou sua conclusão em 1754, no entanto, as fortes correntes do canal da baía do Guajará destruíram o que estava edificado. O local ficou com a designação da construção: Ilha do Fortim. Esse fortim foi projetado para “cruzar fogos” com a Fortaleza da Barra (ver figura 13), esta próxima do continente onde fica a cidade de Belém, a altura do lugar onde era a rampa dos Catalinas do aeroporto de Val-de-Cans.

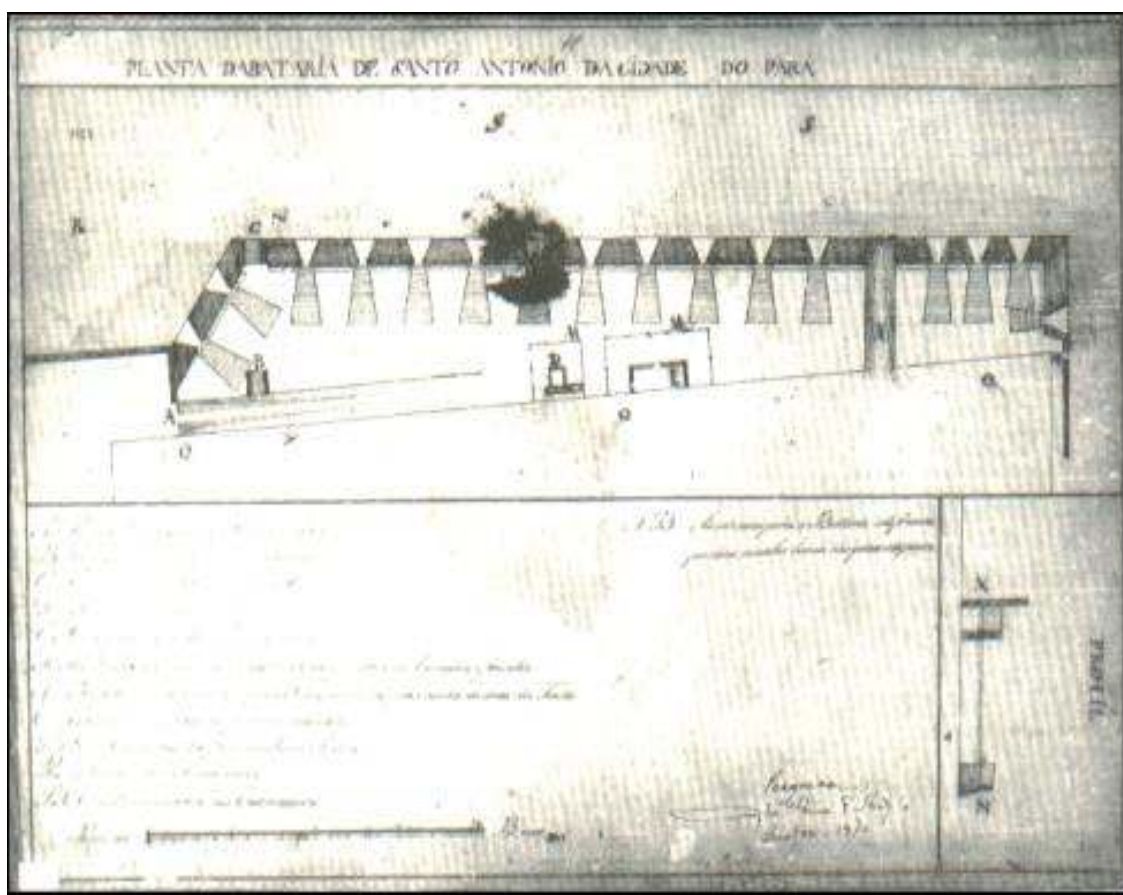
Fig. 18: Fortim da Barra (Ilha do Fortim), que era localizado no meio da Baía do Guajará e próximo a Fortaleza da Barra.



A *Bateria de Santo Antônio* foi levantada em 1771, por ordem do Governador Capitão-General Fernando da Costa de Ataíde Teive (1763 – 1772), localizava-se no flanco do Convento dos capuchos de Santo Antônio, sobre a praia. (Ver Figura 19), após ter recebido aviso de Portugal e buscando trazer maior proteção à Colônia, diante de possível conflito com os franceses, o governador edificou nova bateria, conforme registra Baena (1969, p. 228):

Edifica uma Bateria duradoura denominada Santo Antonio quasi perto aõ Reducto de Saõ José: e outra transitória na ilha dos Periquitos defronte da Olaria de Tapaná abaixo da Fortaleza da Barra; de cuja ilha está cingido o canal dos Navios, que demandaõ o surgidouro. Manda construir fornilhos para balsas ardentes na Fortaleza da Barra e no Castello da Cidade a fim de que estas fortificaçoens, reunaõ em si todos os meios preciso para repellir efficazmente qualquer ataque naval.

Fig. 19: Bateria de Santo Antônio se localizava no flanco do Convento dos capuchos de Santo Antônio, sobre a praia.



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 631.

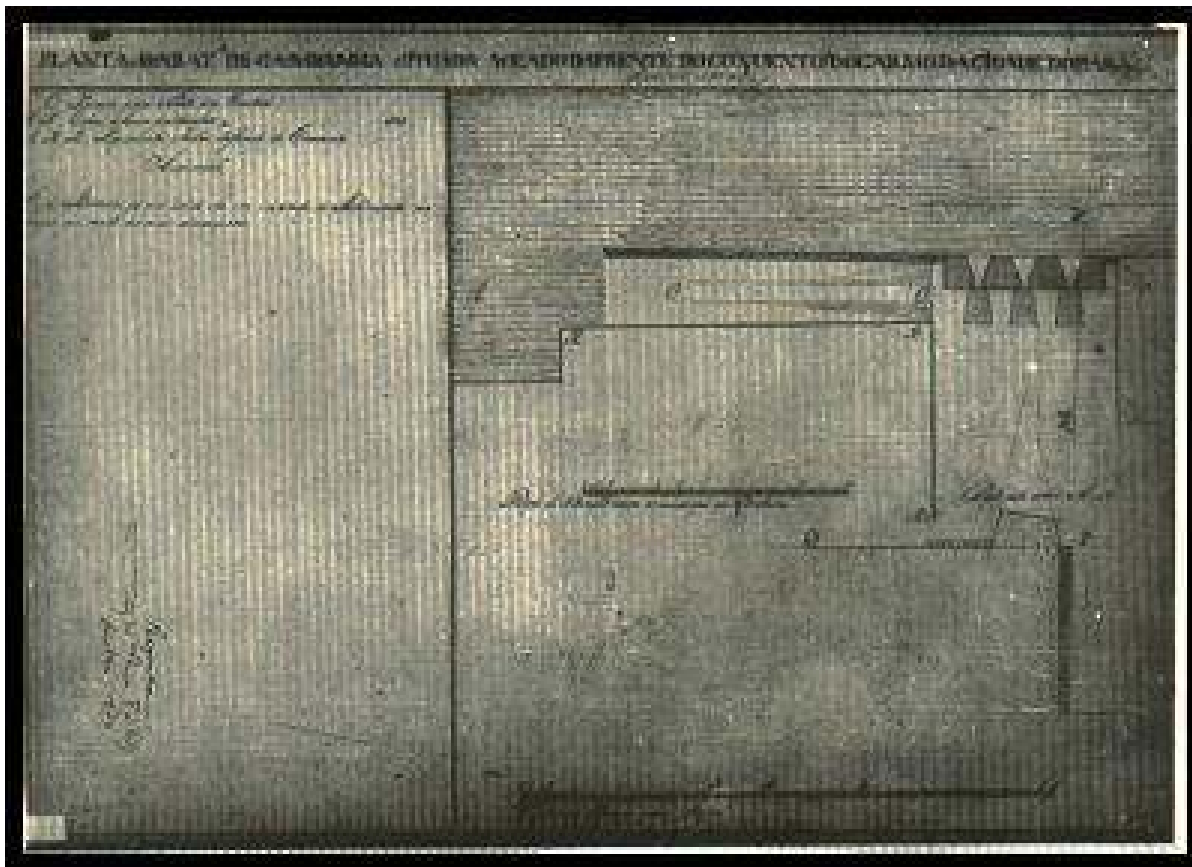
O projeto *Bateria de Campanha* (ver figura 20) é atribuído ao Governo de Francisco de Souza Coutinho (1790 – 1803) como parte do conjunto de construções de caráter militar para a defesa da Colônia, contra inimigos estrangeiros.

Essa bateria localizava-se entre as Baterias do Arsenal e a do Convento do Carmo e havia, segundo Baena (1969, p.778) em relação à descrição da figura, fornos para a fabricação de munição, “*nesta Bateria dizem-me que ouve huma fornalha para as Ballas vermelhas. Esta Bateria, o seu revestimento era de Seve*”.

A Bateria não teria durado muito e o lugar foi usado para outros fins, como refere Baena, para a edificação de casas e usos de propriedades particulares.

A *Bateria do Carmo*, construída em 1793, no Governo do Capitão-General D. Francisco de Souza Coutinho (1790 – 1803), localizava-se na margem esquerda do rio Guamá e à altura da lateral esquerda e frente da Igreja e Convento do Carmo.

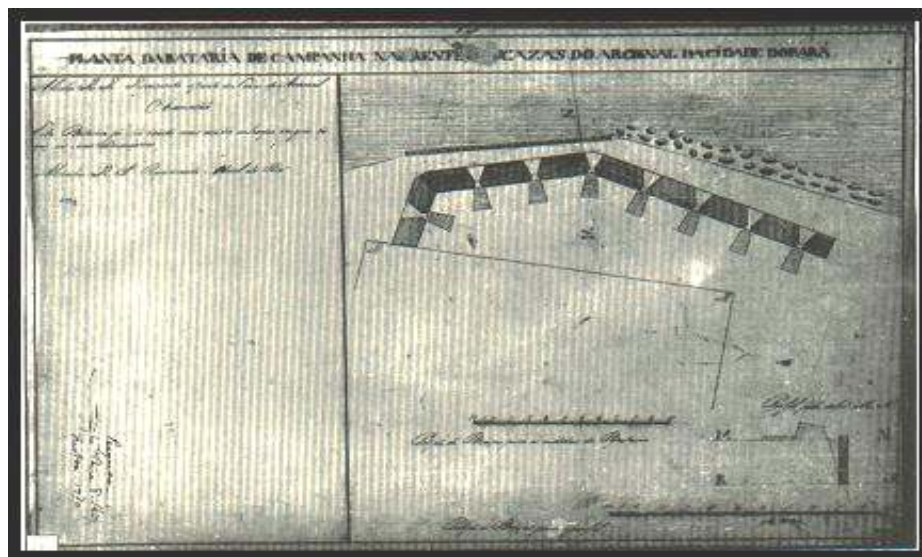
Fig. 20: Bateria do Carmo.



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 783.

A *Bateria de Campanha do Arsenal* (ver figura 22) ficava na margem esquerda do rio Guamá, na área e em frente das casas do Arsenal. É atribuída ao Governo de D. Francisco de Souza Coutinho (1790 – 1803).

Fig. 21: Bateria de Campanha do Arsenal



## 1.2 O Reduto de São José

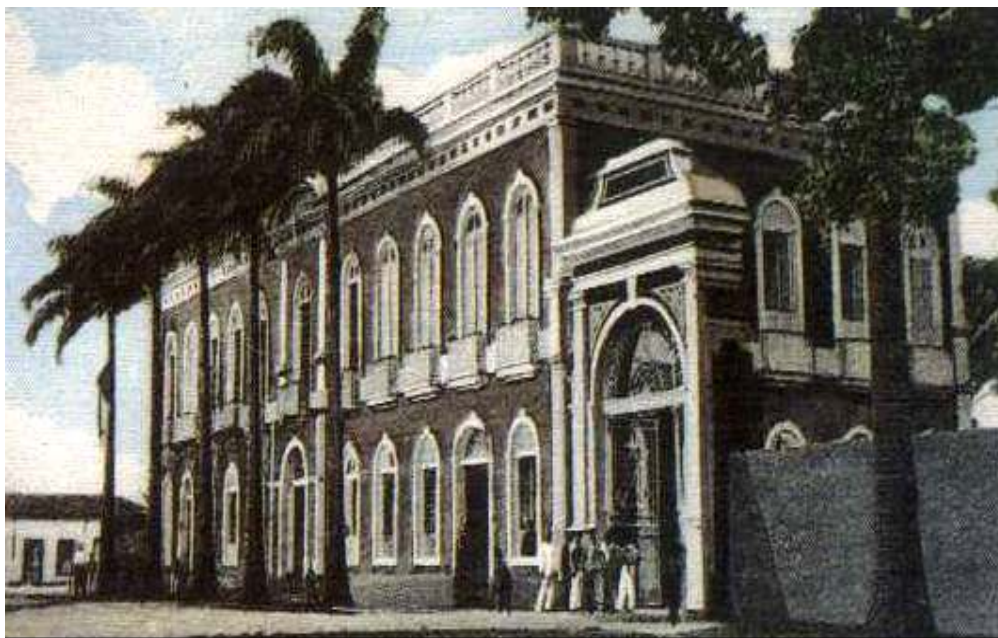
Visando aumentar a defesa da cidade, ao norte, na orla da baía do Guajará foi construído um reduto de faxina, o Reduto de São José, em área no flanco direito do Convento de Santo Antônio, próximo ao igarapé então existente, que era chamado de igarapé do Reduto e que deu o mesmo nome ao bairro que se formou, como informa Baena (1969), “... obra simples, Reduto de Fachina à borda d’água, perto do lado oriental do Convento de Santo Antônio, com a barma circundante de uma palissada (Reduto São José)”.

O provável local onde existiu o antigo reduto seria na avenida Castilhos França esquina com a avenida Assis de Vasconcelos à altura do número 722, onde atualmente funciona o 6º Batalhão da Polícia Militar do Pará e Quartel de 10º Grupamento de Infantaria.

### 1.3 O Arsenal de Marinha

Foi construído em 1876, no Largo do Bagé (hoje, Praça Carneiro da Rocha, conhecida também como Praça do Arsenal), localiza-se próximo à desembocadura do Canal da avenida Tamandaré (antiga desembocadura do alagado do Juçara ou *Piri* no rio Guamá). No seu flanco esquerdo fica o rio Guamá e no direito, situa-se a “Estrada Nova” ou avenida Bernardo Sayão (decorrente de importante dique de saneamento construído pela fundação SESP e inaugurado em 14 de dezembro de 1944 pelo interventor federal do Estado do Pará, Coronel Joaquim de Magalhães Barata).

Fig. 22: O Arsenal de Marinha. Atualmente é a sede do Comando do 4º Distrito Naval.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 205.

#### 1.4. O Estaleiro

O Governador e Capitão do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro Manoel Bernardo de Mello e Castro, manda implantar em junho de 1764, o estaleiro da primeira nau que foi denominada Belém:

Em Junho (1764) escolhe o Governador a Ribeira e praia do Hospício de São Boaventura para o Estaleiro da primeira Naó que se vai construir; e manda alçar Telheiros, e as mais Officinas proprias da construcão nautica, para a qual vieraõ de Lisboa os preciosos operarios da ribeira das Naós (BAENA, 1969, p.174).

O Governador e Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, D. Francisco de Souza Coutinho (1790 – 1803), determina a colocação de um guindaste semelhante aos do Arsenal de Lisboa, tendo sido construído para recebê-lo um cais de pedra e com todo o contorno lageado para permitir manobras de força.

#### 1.5 As Edificações Religiosas

A *Igreja de Nossa Senhora das Graças* (Igreja da Sé), quando da fundação de Belém, em 1616, dentro dos limites do Forte do Presépio (hoje Forte do Castelo), foi construída uma pequena capela ao culto de Nossa Senhora de Graças, que mais tarde foi demolida por encontrar-se em ruínas. Alguns edificios eram reconstruídos algumas vezes em função do material empregado ser de pouca duração (madeira, pilão, palhiçada e barro). Por volta de 1720 ocorreram mudanças significativas dentro da Colônia que acabaram por refletir também dentro da Igreja: a criação de um Bispado do Pará e a determinação, pelo rei D. João V de Portugal, da edificação de uma Catedral em Belém:

Recebe um Aviso do Ministério, que o faz sciente de que a Capitania do Pará foi separada e desmembrada da Diecese do Maranhão, e constituida em Bispado sulfraganeo ao Patriarchado de Lisboa por Bulla Apostolica de 13 de Novembro de 1720 á instancia do Reinante; e a Matriz de Nossa Senhora da Graça erecta em



Cathedral com todos os direitos, honras, e privilegios, de que gozão as Sés Episcopaes do Reino (BAENA, 1969, p.144).

Somente em 1748 são dados os primeiros passos do que viria a ser a Catedral de Belém, como disse Baena (1969, p. 155): “... no dia tres de Maio (1748) á funcção que fez o Bispo com o Cabido de lançar a primeira pedra do alicerce da Cathedral, que se vai fabricar no mesmo sítio da antiga Matriz de Nossa Senhora da Graça”. Em 1753, novas mudanças em relação à construção, que desta vez foi assumida pelo arquiteto italiano Antônio José Landi que só foi concluída em 1771. A Catedral de Nossa Senhora das Graças, projetada por esse arquiteto, tem o traço na a arquitetura interior, no frontão e em suas torres.

A obra de Landi “entre tantos elementos, pode-se destacar a nave central, projetada em cruz latina, iluminada por 28 candelabros de cobre” (Ver-o-Pará, nº13,1999). E ainda hoje, pode ser vislumbrada como um importante patrimônio histórico religioso da cidade. A igreja da Sé atual tem origem em 1616, quando foi erguida a primeira ermida, no Forte do Presépio. (ver figura 23)

Fig. 23: Igreja da Sé. A praça em primeiro plano se denomina Frei Caetano Brandão. A edificação no seu flanco esquerdo foi demolida, em seu lugar existe hoje e reconstruído um outro sobrado recente (início do século XXI) com volumetria assemelhada, onde funciona a Fundação Cultural de Belém (FUMBEL).



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 169.

A construção da Igreja de São João remonta ao ano de 1622, sendo a segunda edificação religiosa erguida a mando de Bento Maciel<sup>11</sup>, como a maioria das construções da época, o material utilizado era, em geral, taipa de pilão. Essa se destacou também no cenário político do povoado, servindo, em 1661, como prisão para o padre Antônio Vieira, conforme comentário de Leandro Tocantins apud revista Ver-o-Pará (1999, n°13):

A anterior Capela de São João Batista serviu de cárcere privado ao padre Antônio Vieira, depois de sua prisão pelo povo, na revolta de 17 de julho de 1661. O tumulto popular, fruto do assolamento dos colonos contra a Ordem de Inácio de Loiola que lhes impedia o cativo dos índios, explodiu com violência, culminando no assalto ao Colégio de Santo Alexandre. Vieira, conduzido pelas ruas sob escolta, ouvia os gritos do populacho exaltado: “fora os urubus”, alusão à batina preta dos jesuítas.

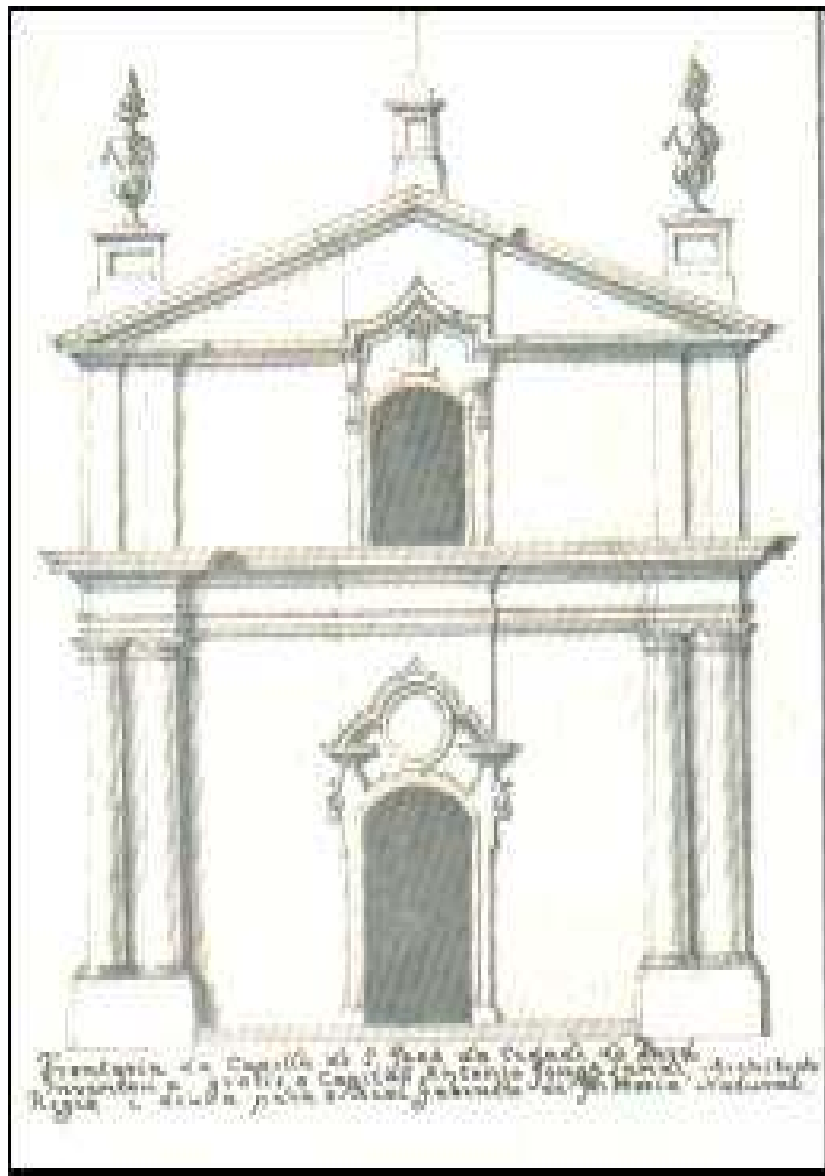
Antes de ser reconstruída em 1772, funcionou também como templo provisório da igreja matriz (quando da reforma do novo edifício da Catedral de Nossa Senhora das Graças) e teve sua primeira celebração em 24 de junho 1777, quando concluída. Seu projeto foi encomendado pelos próprios fiéis ao arquiteto Landi e ainda hoje pode ser apreciada. Baena apud Rocque (2001, p.197) a descreve da seguinte forma:

[...] é de forma poligonal retangular de oito lados e coberta de abóbada; tem três altares, cujos quadros são do fácil e laborioso pincel de Pedro Alexandrino de Carvalho; o seu prospecto é adornado de quatro colunas laterais com uma estrela de ferro no vértice. O desenho não lhe deu torres; tem somente um pequeno campanário junto à Sacristia.

---

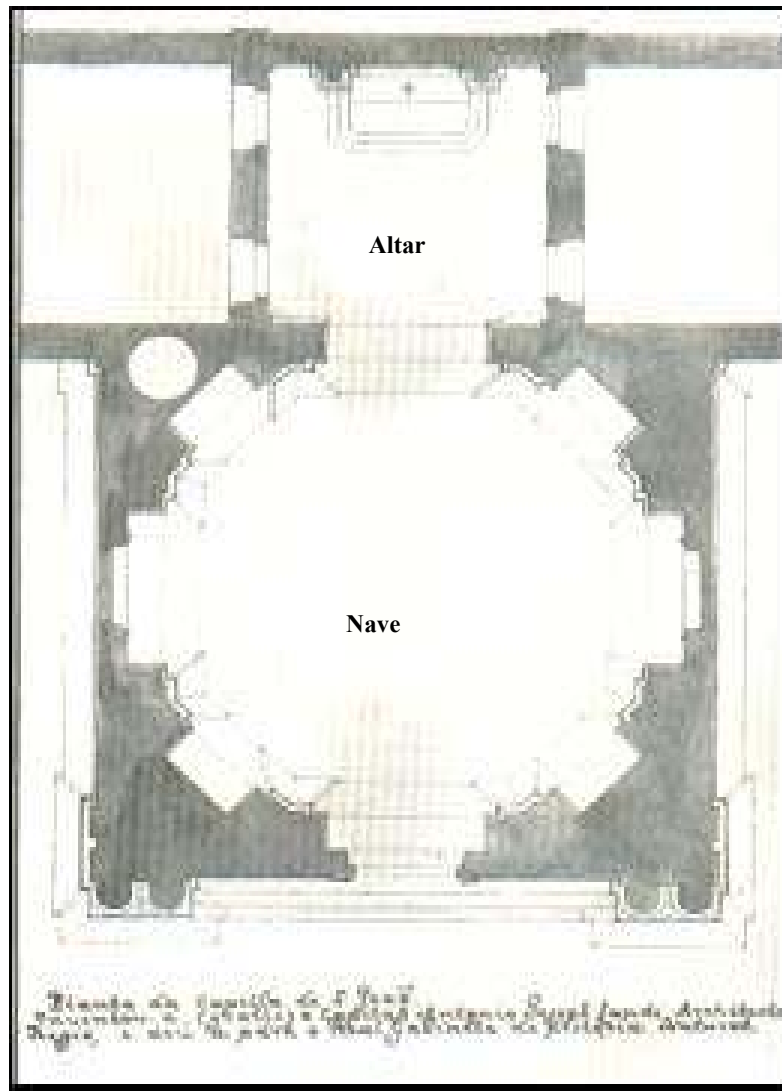
<sup>11</sup> Também datada de 1622, era a Capela de Santo Cristo; e que segundo Coimbra (2002, p.108) fora construída em taipa de pilão, contava com um altar onde havia um crucifixo de madeira e funcionava também, uma confraria de oficiais militares (Irmandade de Santo Cristo) e foi demolida em 1788. Essa conforme Baena (2002), seria a forma de “agradar” aos religiosos e a povoação. Existiu entre o flanco esquerdo da Casa das Onze Janelas e o espaço em frente à elevação principal do Forte do Castelo e próxima à Baía do Guajará.

Fig. 24: Igreja de São João – vista frontal



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 667.

Fig. 25: Igreja de São João – planta baixa frontal.



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 667.

Em terreno doado por Bento Maciel aos Carmelitas, foi criada a *Igreja de Nossa Senhora do Carmo*, cuja construção iniciou-se em 1626. A nova igreja ficava ao fim da rua do Norte (hoje Siqueira Mendes) e próxima ao rio Guamá, o que facilitava o deslocamento por canoas e outras embarcações para as demais áreas e aldeias no Estado. Como conjunto com a igreja, também foi construído o primeiro convento do Pará.

No largo do Carmo, fronteiro a igreja de mesmo nome, existiu a *Igreja do Rosário dos Homens Brancos* (existem testemunhos arqueológicos históricos das fundações da mesma, no largo referido).

O templo simples da Igreja do Carmo de material rústico deu lugar em 1766, a mais uma obra de Landi e que foi definida por Ernesto Cruz apud Coimbra (2001, p.196), da seguinte forma:

Tinha duas naves, a principal e a do cruzeiro, sendo o altar-mor o mesmo da igreja desmoronada e reconstruída em 1766, trabalhado em prata e uma das obras mais notáveis do tempo, mandada lavrar em Portugal, de onde vieram, também, as pedras de liós empregadas na construção.

Assim como as demais edificações religiosas, essa também, desempenhou importante papel na vida do povoado. No convento da Ordem, funcionou o *Conselho Geral da Província*. O lugar também foi espaço da primeira Assembléia Legislativa Provincial e durante a revolta da Cabanagem, foi cenário de lutas sangrentas, tendo sido, segundo Roque (2001, p.196), alvo de muita violência:

[...] os cabanos atacaram os legalistas que ali se tinham homiziado, havendo combates até por trás do altar-mor. Reza a tradição que até hoje as pedras de liós das grandes colunas da igreja conservam manchas de sangue, que o tempo não conseguiu apagar.

Fig. 26: Vista Igreja do Carmo e Convento, à sua frente o seu largo, com a então Igreja do Rosário dos Homens Brancos (demolida). Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo de 1766 (terceira edificação, a inicial é 1626), foi projeto de Landi. O Capitão Mor Bento Maciel fez a doação do terreno para sua construção. Em primeiro plano, parte do bairro da Cidade Velha; ao fundo o rio Guamá.



No ano de 1626, os franciscanos iniciaram as obras de um novo convento, o da *Igreja de Santo Antônio*, abandonando suas antigas instalações no Una (onde vivenciaram fatos ocorridos durante governo de Castelo Branco). A reconstrução e a ampliação do convento e da igreja começaram em 1736, no lugar de antigas edificações arruinadas. Sua abertura ao público deu-se em 13 de junho de 1743, com festiva comemoração. Ao se fixarem próximo à baía do Guajará, o que facilitava o acesso a mesma, implicou na construção de um muro de proteção, uma vez que as águas ameaçavam a estrutura das paredes da igreja e que só foi concluído em 1782.

Além das funções religiosas, o prédio desempenhou outras funções: uma escola gratuita de gramática latina, quartel de polícia, seminário, asilo, entre outros. E atualmente, como disse Rocque (2001, p. 202) “muito bonito também é o forro da sacristia, pintado em 1774. Encontra-se perfeitamente conservado como um testemunho vivo do bom gosto dos artistas passados”.

Fig. 27: Vista à esquerda, a Igreja de Santo Antônio (atrás fica o Convento, hoje Colégio). Ao centro, a Capela da Ordem Terceira e a direita, o Hospital da Ordem Terceira (que foi totalmente descaracterizado, inclusive suas fachadas - mantém apenas a volumetria).



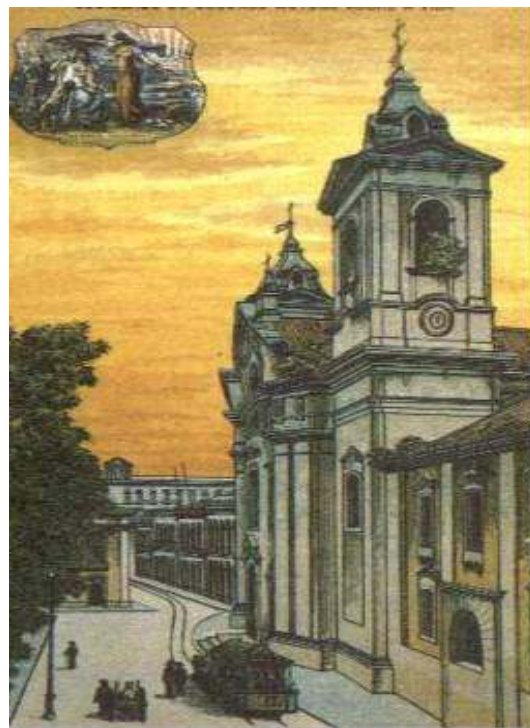
Fonte: Rocque, 2001, p.202.

O Complexo Religioso dos Mercedários teve sua construção iniciada no ano de 1640 e resultou na concretização da obra da *Igreja de Nossa Senhora das Mercês*. Primeiramente, tem-se o conjunto de conventos e igrejas que foram erigidos em materiais da época (taipa, pilão, palha). Contudo, como aconteceu com as demais construções, arruinaram-se

naturalmente sob ação das chuvas, do sol e por falta de manutenção. Em 1753, esse conjunto passou por transformações consideráveis, com o genuíno trabalho concebido pelo arquiteto Landi e foi considerada a mais barroca de suas construções. Com a expulsão da *Ordem dos Mercedários* da cidade do Pará pela *Bulla Pontificia Ingeniosa Reginan Illustrim* de 1794, esse acabou sendo entregue a outra ordem e tendo seus bens confiscados pela Coroa. O local também se destacou social e politicamente na história do Pará, que durante a Cabanagem foi palco de conflitos diretos; serviu como Alfândega e Casa do Parque, Casa da Praça do Comércio, Recebedoria Provincial, 16º Batalhão dos Caçadores, Arsenal de Guerra, 5º Corpo de Artilharia e Correio.

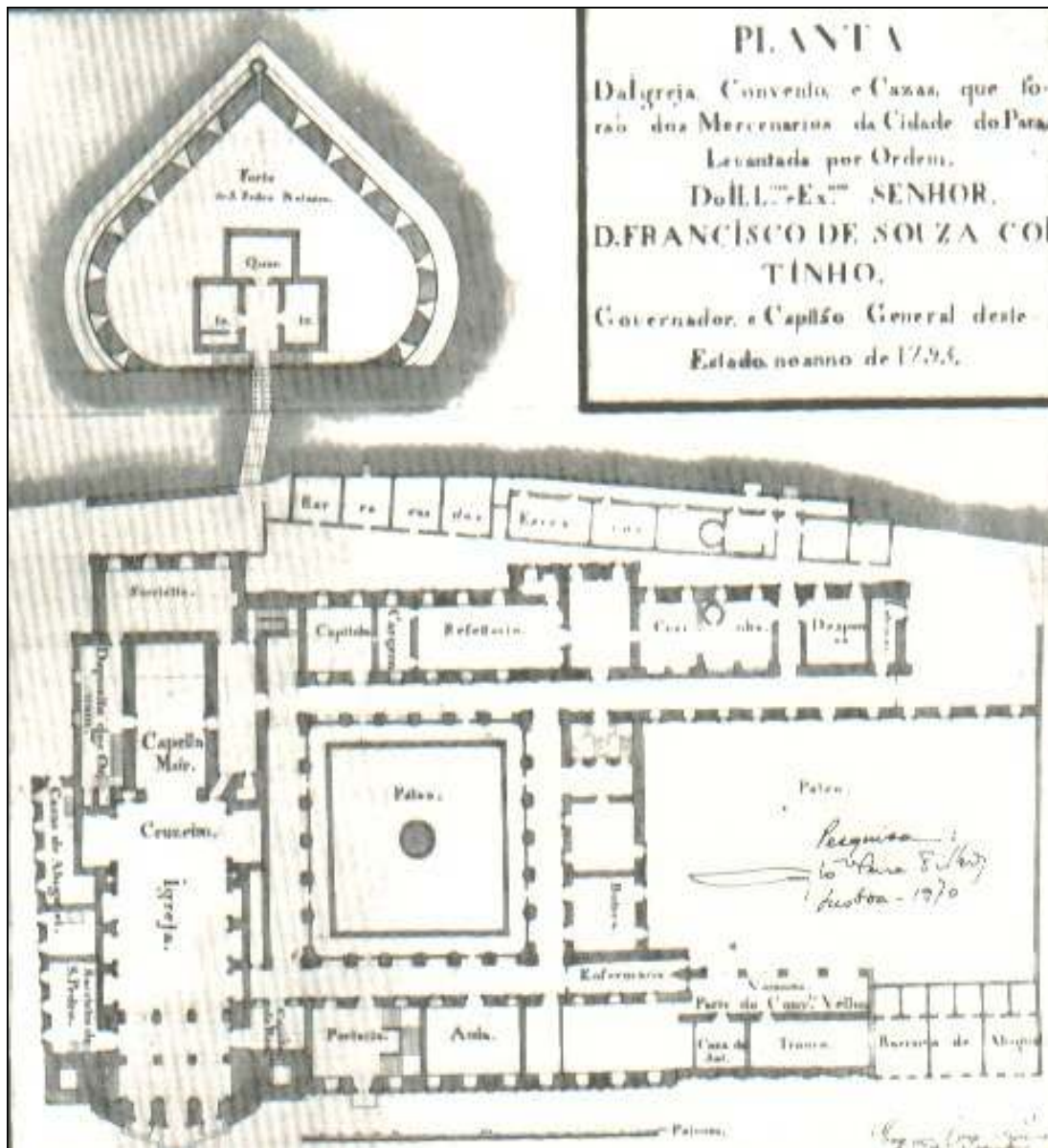
Dentre as muitas memórias, o Complexo dos Mercedários guarda também um grande acervo de obras bibliográficas, além da sua belíssima arquitetura que podem ainda ser contemplado.

Fig. 28: Igreja das Mercês. Em primeiro plano à direita, o Convento dos Mercedários; ao centro e a direita, a Igreja das Mercês, projeto de Antônio José Landi, construção da segunda metade do século XVIII (sua elevação é em perfil convexo). A primeira igreja erguida no local data de 1640, construída com cobertura de palha e paredes de taipa. À frente do conjunto, vista parcial do Largo das Mercês, hoje, Praça Barão do Rio Branco, que possui em seu centro o monumento a José da Gama Malcher (médico que foi presidente da Província). Ao fundo, à rua 15 de novembro (anteriormente rua da Praia e antes dela, a Praia da *Campina*)



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.173.

Fig. 29: Na área superior, lado esquerdo da figura e localizado dentro da baía do Guajará, observa-se a fortaleza São Pedro, com acesso por ponte ao continente, onde se vê o Convento e as Casas dos Mercenários (térreo).



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 174.



A *Igreja de Santo Alexandre* foi resultado de várias tentativas<sup>12</sup> dos jesuítas em se instalarem na cidade de Belém, e assim o fizeram em 1652, quando aqui aportaram novamente. Muito embora não fossem bem vindos, logo no ano seguinte, iniciaram a construção de suas instalações; a princípio humildes, um convento e uma igreja de material simples e conseqüentemente de pouca durabilidade. Mas as pretensões dos jesuítas iam além da catequização e evangelização, incluía também a dedicação à educação, para isso construíram também os colégios, ou seja, a implantação de verdadeiros complexos religiosos; sobre a determinação da Companhia de Jesus como comenta d'Azevedo (1901) apud Coimbra (2002, p.132):

Experimentavam os riscos das longas travessias do oceano, arrostavam com os rigores de climas inóspitos, percorriam a pé, extensas solidões em terras ignotas, descuidosos da ferocidade dos animais bravios e da sanha das tribos selvagens; sofriam privações de tudo que mais indispensável se torna aos cômodos do homem civilizado.

[...] apoderara-se das consciências pelo confessionário e das inteligências pelo ensino. Dominava nas universidades católicas, e regia os destinos dos povos pela direção espiritual dos monarcas.

Os atos de desagravo aos moradores e, principalmente, à Coroa fizeram com que os jesuítas fossem expulsos do Grão-Pará em 16 de junho de 1760. Neste mesmo ano o complexo adquiriu novas feições com as criações de Landi. Uma das características são os janelões na fachada do prédio onde atualmente encontra-se instalado o *Museu de Arte Sacra*, destacando-se por ser o único desse gênero na Amazônia.

Fig. 30: Igreja de Santo Alexandre. No seu flanco direito, observa-se parcialmente o Colégio dos Jesuítas (hoje, Museu de Arte Sacra). Ao fundo, à esquerda, a baía do Guajará.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.172.

A *Igreja de Nossa senhora do Rosário dos Homens Pretos* era em 1682 apenas uma pequena capela de oração dedicada ao culto dos devotos negros, erguida no bairro da *Campina*, daí então sua segunda denominação: Igreja do Rosário da *Campina*. Em 1725 foi iniciada a construção de um novo templo, uma vez que aquele já não continha a grande demanda de fiéis. Esta nova edificação foi projetada e ofertada pelo arquiteto Landi, que não se conteve somente a isto, contribuiu também financeiramente para sua realização, embora não tenha sido o suficiente para a sua conclusão.

Em razão da pobreza da irmandade e da comunidade, esta só foi totalmente concluída quase dois séculos depois do início de sua história. Sobre as dificuldades para esta construção Henry Walter Bates apud Rocque (2001, p. 204), relata sua experiência da vinda à Belém em 1848:

---

<sup>12</sup> Neste inclui-se o episódio do naufrágio a caminho de Belém, onde só teriam sobrevivido 12 dos 172 tripulantes que teriam conseguido chegar ao Marajó, ilha então habitada pelos índios Amars que levados pelo descontentamento acabaram matando-os e comendo-os, como forma de vingança.

Encontrava freqüentemente uma fila de negros, caminhando pelas ruas, cantando em coro. Cada qual levava na cabeça certa quantidade de material de construção: pedras, tijolos, argamassa, tábuas. Vi que eram principalmente escravos que, depois de um dia pesado de trabalho, contribuíam um pouco para a construção de sua Igreja.

Em seu interior estão sepultados os restos mortais do líder cabano Antônio Vinagre, que durante a revolução cabana pode contar com o apoio dos escravos negros na luta por seus ideais de liberdade e justiça. Ainda hoje é possível verificar características da influência colonial, como os detalhes feitos, segundo Rocque, à mão, nas janelas, bem como os ricos castiçais e lanternas de prata.

Fig. 31: Igreja do Rosário dos Homens Pretos



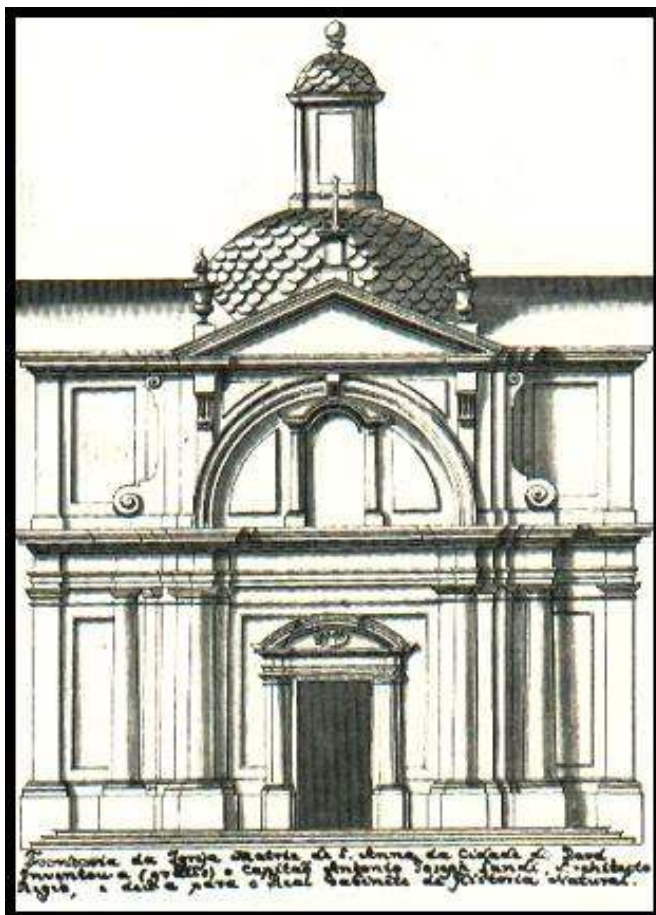
Fonte: Ver-o-Pará, 1999, p.59.

A Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos é conhecida como Igreja do Rosário da *Campina*. Foi erguida pela Irmandade dos Negros. E no ano de 1761 foi dado início a construção de mais uma edificação religiosa - *Igreja de Sant'Ana* - que foi resultado do minucioso trabalho do arquiteto Landi, que só fora concluído em 1782. Esta construção se

diferenciaria das outras quanto ao material usado na sua constituição, como comenta Meira Filho:

Acreditamos que, à exceção da Igreja de Sant'Ana, a preferida de Lande, todas as Casas Religiosas de Belém passaram por 3 fases distintas: a ermida de taipa-de-mão, construção precária e de pouca duração; a igreja de taipa-de-mão, construção melhor e com maior solidez, cobertura de telha; a igreja definitiva, em alvenaria-de-pedra, segura, monumental e de grande beleza artística (MEIRA FILHO, p. 666-673).

Fig. 32: Fachada principal original, atualmente, possui duas torres sineiras ao plano da fachada, nos lados esquerdo e direito ao frontão.



Fonte: Meira Filho (1976)

Sobre o notável traçado de autoria de Landi, este se diferencia, seja pela construção ou pelo estilo o qual seu criador lhe teria dedicado, argumenta Meira Filho (1976, p. 625):

O admirável projeto de Landi fixaria a planta do templo em forma de *cruz grega*, e a elevação máxima contaria com uma *cúpula* coroando a estrutura interna e externa da igreja. Landi projetou e ergueu a Matriz de Sant'Ana sem as torres, ali adaptadas, posteriormente. Em estilo romano-luso-tropicalizado, essa obra é uma das notáveis concepções do eminente italiano, artista consumado que, no século XVIII legaria à nossa cidade o que de mais expressivo poderia existir naquele período e que perdura aos nossos dias. Para a consecução de seus sonhos erguendo a *Casa Religiosa de sua padroeira*, gastaria seus próprios recursos e lhe emprestaria todo o seu talento artista.

Neste templo foram sepultados os restos mortais do arquiteto Landi seu idealizador, que morreu em 1791, aos 78 anos, encerrando uma trajetória de riquíssima produção que só veio incrementar quanto à beleza e desenvolvimento da cidade com suas construções. Mesmo com as seguidas reformas o templo ainda mantém até hoje muito de seu acervo original como as pinturas do século XVIII e a imagem de São Pedro constituída toda em bronze.

Fig. 33: Planta Baixa da Igreja de Sant'Ana

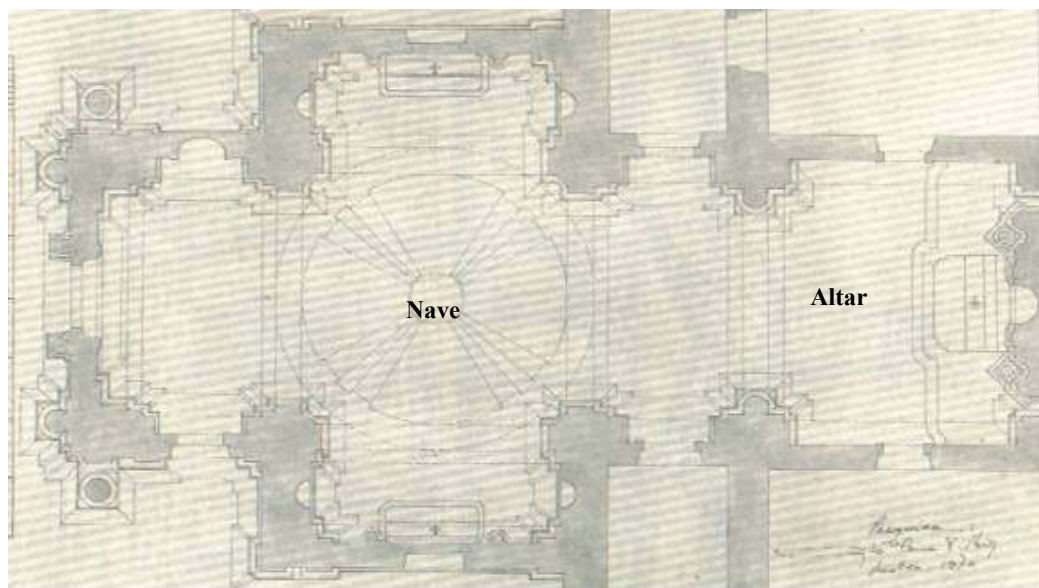


Fig. 34: Elevação da Igreja de Sant'Ana

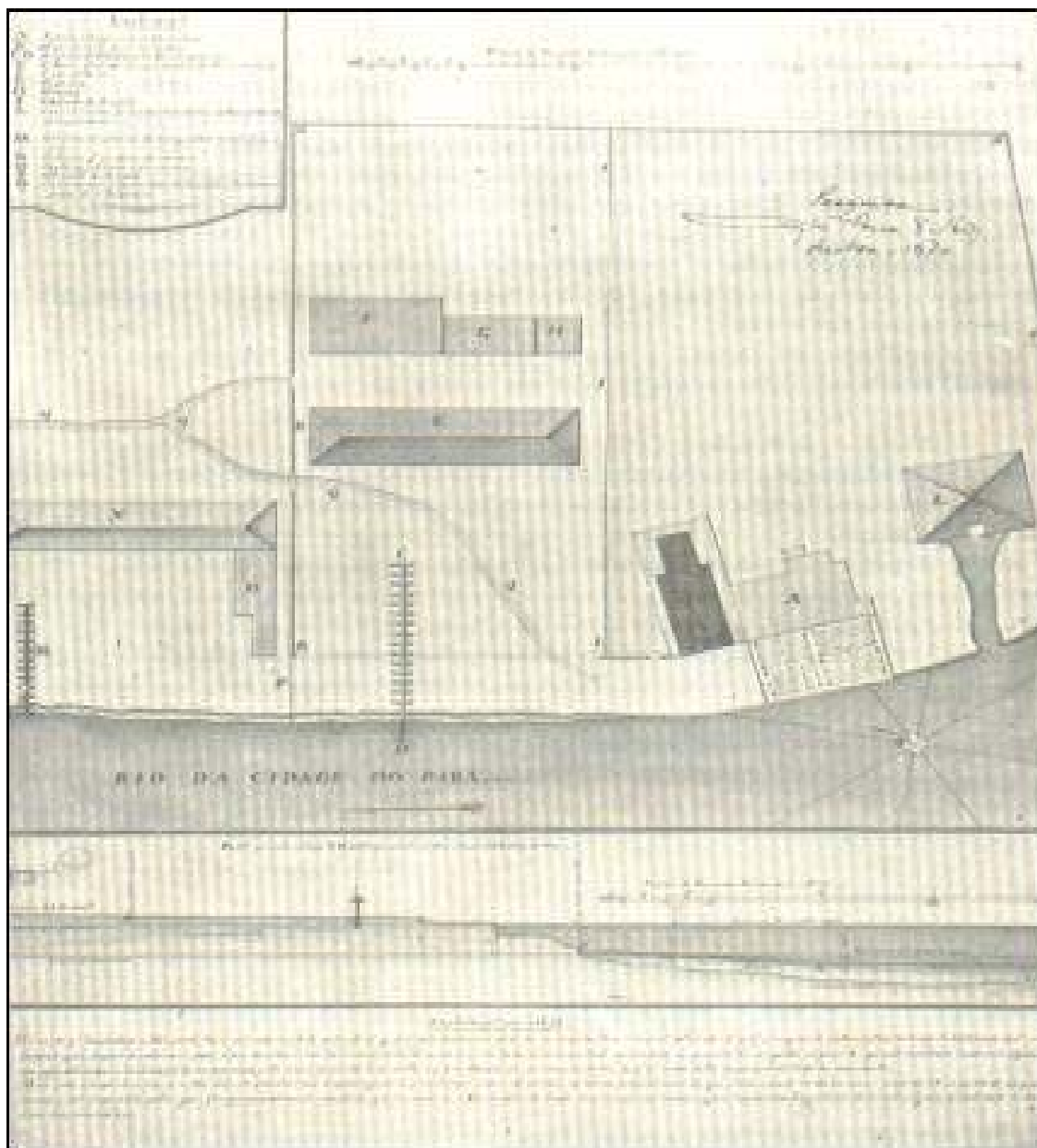


Projeto do arquiteto Antônio José Landi, obra do século XVIII, na qual foram acrescentadas duas torres sineiras que não constavam no projeto original. Localiza-se na rua Senador Manoel Barata (antiga Paes de Carvalho), com esquina da rua Padre Prudêncio, em frente a sua elevação principal existe pequeno Largo.

Fonte: Nosso Pará, s.d., p.40.

O *Hospício de São Boaventura* foi construído em 1706, pelos religiosos da Conceição da Beira e Minho, localizava-se no sítio chamado Porto-do-Tiçõ em propriedade de 60 braças contadas da margem do Igarapé da comedia dos peixes bois (depois denominado São José) e doada à Ordem por José Velho. Nessa área, os religiosos construíram o humilde Convento de São Boaventura, composto de uma capela e uma residência em madeira ou taipa de pilão coberto de palha. A modesta vivenda foi a sétima casa religiosa estabelecida em Belém do Grão Pará, como nos ensina Meira Filho (1976, p. 452).

Fig. 35: Planta baixa da Igreja e Hospício de São Boaventura



Fonte: Meira Filho, 1976, p. 605.

## 2 O PORTO

### 2.1 Os Portos Naturais.

A orla de Belém, quando da chegada de Francisco Caldeira Castello Branco, era formada por praias (de água doce), igarapés, rios e florestas, onde moravam os seus naturais, os índios *Tupinambás*. Desembocavam em alguns pontos dessas praias, as águas de vários igarapés como o *Piri*, o *Murtucú*, o *Oriboca*, o Reduto, o das Almas, o da comedia dos peixes-bois, dentre outros. Na figura 36 se mostra parcialmente um desses Igarapés, o das Almas.

Fig. 36: Vista do Igarapé das Almas



Ao fundo localiza-se a baía do Guajará e na orla, foi construído o porto da *Port of Pará*. A sua desembocadura era à direita da vista, o igarapé das Almas, esse trecho, depois de canalizado foi aterrado. Ao centro da imagem, atualmente é a Av. Visconde de Souza Franco, existindo um canal de concreto armado e avenidas laterais. O local é conhecido popularmente por “Doca”.



O *primeiro* porto da povoação, foi um porto natural, o da *Praia*, junto ao promontório existente na margem esquerda do igarapé do *Piri*, que na falta de um nome, designamos – *Porto da Praia do Forte* - na base da elevação, onde foi construído pelos colonizadores a sua Casa Forte ou Fortaleza inicial – Forte do Presépio - e a partir dela, surgem os primeiros caminhos, depois ruas da cidade. Portanto, o *Porto da Praia do Forte*, foi inicialmente, o principal do início do século XVII e situava-se à margem esquerda da desembocadura do alagadiço e igarapé do *Piri*, que lançava suas águas na Baía do Guajará.

Posteriormente, surge o primeiro caminho na mata, “paralelo” ao rio Guamá (iniciando o surgimento de vias na cidade) e que viria a se chamar mais tarde, *Rua do Norte* (hoje, Rua Siqueira Mendes). No final desse caminho surgiu um largo que viria a se chamar do *Carmo*. Existia nesse lugar, também do lado da ribeira, um porto natural na praia banhada pelo rio Guamá, que na falta de uma denominação, chamaremos de *Porto da Praia do Largo do Carmo*.

Com o crescimento da povoação, o alagadiço do igarapé do *Piri* (que isolava o sítio do Forte do Castelo das áreas firmes à direita desse igarapé) é transposto por ponte de *estiva* em 1627 e surgiu na margem direita do *Piri*, um caminho posteriormente chamado de Rua dos Mercadores (hoje, João Alfredo), indo até ao largo onde os missionários Mercedários, construíram sua igreja em 1640. Essa via funcionou como vetor da expansão de um novo bairro - a *Campina* – que com o surgimento de comerciantes naquele novo sítio, suas atividades acabaram por determinar a denominação do bairro já referido.

Essa nova concentração de colonos e comércios fez com que o desembarcadouro da praia do Forte venha a se deslocar para a margem direita do Igarapé do *Piri*, ficando como ancoradouro principal da cidade durante o século XVII, no espaço entre a Rua dos Mercadores e a desembocadura do *Piri* com a baía do Guajará.

No século seguinte, o Major Engenheiro Gaspar João Gonçalves Gronfelts propôs aproveitar as condições do sítio urbano de Belém, unindo seus igarapés através de canais, de maneira a utilizar a natureza do lugar:

[...] devem ter um cais de pedra todo cingido de árvores fecundas, entremeadas de árvores de ornato. Para se efetivar o projeto, acentuava que a despesa se fizesse pelo público obrigando os moradores a pagar um tanto para cada remo de suas canoas; quer do transporte interior quer do transporte dos efeitos agronômicos as quais teriam que lagamar estância segura e independente da guarda dos escravos, pois que esta tocaria ao Registro da entrada quando assim conviesse ao possuidor da canoa e nesse caso, as velas, remos e lemes seriam recolhidos na Casa do Registro. Este tributo deveria durar até cerrar o pagamento da despesa total (BAENA, 1839 apud PENTEADO, (1973, p. 51-52).

Como se nota em 1771, ano em que Gronfelts apresentou seu plano de se dar guarida segura às embarcações e de dotar Belém de um cais de pedra e pela primeira vez se cogitou de tal problema, inclusive no que se refere à obtenção do capital para o custeio de tal obra, representado pelo “*um tanto para cada remo*”, a ser pago pelos que possuísem canoas e que deveriam não ser poucos. Gronfelts imaginava Belém, mais bela que Veneza, ao propor dotar a *Cidade do Pará* de um lagamar de cais de pedra com três entradas. A justificativa era o movimento do Porto de onde partiram 138 embarcações entre 1756 e 1777, com destino a Lisboa, bem como, o valor desses carregamentos (cacau, café e cravo). Não houve a execução do projeto por ele idealizado.

A necessidade de um Porto em razão da atividade comercial continuava a ser reclamado inutilmente, conforme Baena apud Penteado:

[...] em 1839, só havia um pequeno cais de pedra situado na baía do Guajará, do “Convento de Santo Antônio até a boca da travessa das Gaivotas, e uma rampa, a que o vulgo chama de ponta de pedra, mal ideada, acanhada e incompleta, que existiu quase no centro da ribeira”, entre a citada travessa (hoje, 1º de março) e a

doca do Ver-O-Peso, rampa essa de grande importância, pois que tinha “sempre maior frequência popular” (PENTEADO, 1973, p. 54-55).

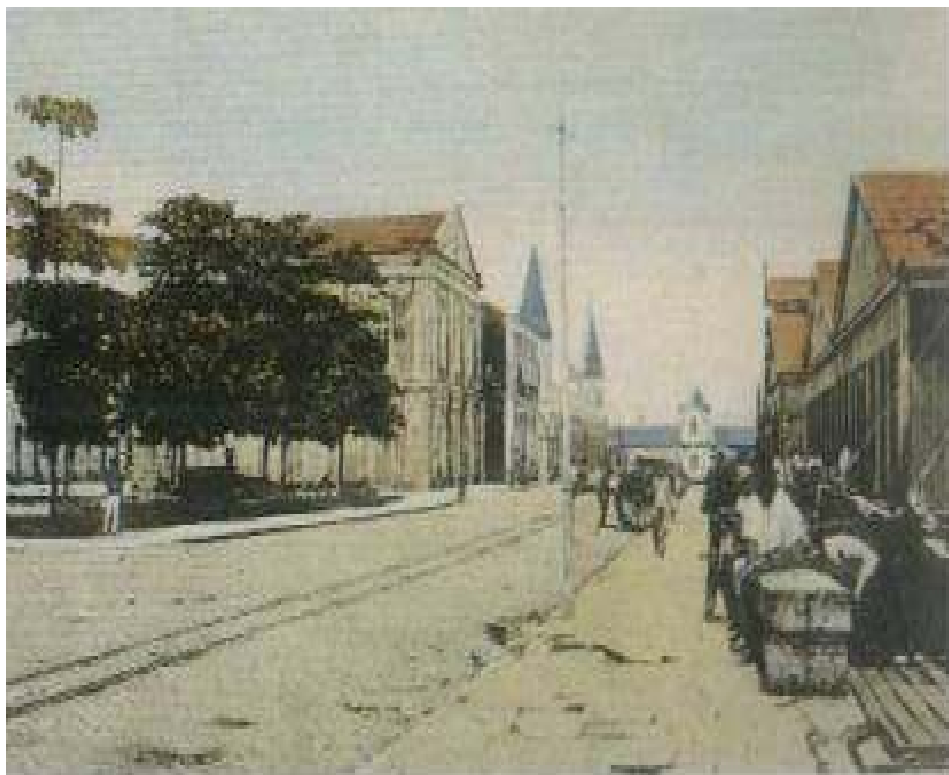
## 2.2. As rampas, os trapiches e as docas.

Fig. 37: Vista da Rampa da Sacramento. Na direção da antiga travessa dos Mirandas, depois 15 de agosto e atualmente, Av. Presidente Vargas observa-se a Rampa da Sacramento que desapareceu com o aterro do cais do Porto, dando lugar à praça Pedro Teixeira e a “escadinha” do Cais (estas no início do século XX). À esquerda da imagem e ao fundo, o Convento de Santo Antônio, a Igreja da Ordem Terceira e o Hospital da Ordem Terceira de São Francisco.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.34

Fig. 38: Cenário de início do século XX da área do Ver-o-Peso. Observa-se parcialmente o cenário dos prédios da Recebedoria de Rendas, seu anexo e o Mercado de Ferro (de peixe) junto a Doca do Ver-o-Peso.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 46.

Conforme Penteado (1973) a falta de melhor ancoradouro era sentida por todos, inclusive pelos governantes e que no ano de 1839, reclamavam dizendo que era preciso cercar toda a cidade com um cais bem construído, materializado por obra iniciada em 1848. Essa situação iria perdurar até 1859, pois que o Presidente da Província informava estar em construção o cais junto a Santo Antônio e junto ao Castelo, onde cerca de 20.000 “palmos cúbicos de muralhas revestida de cantaria facejada e lavrada” estavam concluídos, além de aterros e escavações, enquanto que na doca do Reduto foi providenciado a substituição do revestimento de madeira, por pedra de cantaria.

O desenvolvimento da *Cidade do Pará* se fez no sentido norte, a partir do Castelo e após o *Piri*, para as terras altas do lugar que se chamaria *Campina*. Na orla desse, para a baía

do Guajará existia uma praia<sup>13</sup> que na falta de um nome, denominaremos *Praia da Campina*, e que foi aterrada para posterior urbanização, fazendo surgir a *Rua da Praia* (hoje, Rua 15 de Novembro). Na nova rua, havia um semicírculo que adentrava na baía do Guajará, no espaço onde aproximadamente e atualmente, existe o *Mercado de Carne* ou *Mercado Francisco Bolonha*, pertencente à municipalidade. A partir da borda externa da Rua da Praia, se localizava o *Pelourinho/ Praça do Pelourinho*<sup>14</sup>, onde existiram telheiros e uma feira e onde eram castigados os escravos – nela havia um acesso direto à baía, onde ficavam fundeadas as embarcações maiores e as menores, realizavam a movimentação entre aquelas e o continente (ver figura 39). Essa, como outras obras, demonstra o dinâmico processo de urbanização e renovação da orla.

Fig. 39: Praça do Pelourinho



Fonte: Monteiro, 2001, p.55.

No século XIX, quando do Governo de Bernardo de Souza Franco novas obras de urbanização foram realizadas, com o surgimento de várias ruas e um cais para a cidade, com

<sup>13</sup> As pessoas mais velhas utilizavam, no final de século XX, ao se referirem à área do Ver-o-Peso a seguinte expressão: “Vou à beira da praia” ou “Vou lá na beira da praia”. Como a maioria da população de Belém desconhece que nessa orla, existiam praias, presumo que a tradição oral trouxe para o presente, a informação, do uso em tempos passados quando se faziam compras na beira das praias (testemunho do autor).

<sup>14</sup> O governador Capitão-General do Grão Pará e Rio Negro D. Francisco de Souza Coutinho (1790 – 1803), indicou ao governo municipal para reduzir os custos da obra da Praça do Pelourinho que nela fosse construída um local de vendas com barracas e telheiros, poupando-se a quantia de seis centos e cinquenta mil réis, conforme Baena (1969, p. 225).

uma murada construída à distância de aproximadamente 30 metros afastada da fachada posterior da Igreja das Mercês, fazendo surgir a Avenida da República, desde os lados de Santo Antônio até a desembocadura do *Piri*. Do muro do cais - paredão de alvenaria de pedra, até a orla então existente, foram realizados aterros para a viabilização desses logradouros, surgindo, assim as quadras existentes entre a Rua 15 de Novembro (antiga Rua da Praia) e o Boulevard Castilho França (antiga Avenida da República), no perímetro entre a desembocadura do *Piri* e a Igreja das Mercês.

Em 11 de janeiro de 1853, foi inaugurada a linha fluvial entre Belém e São José do Rio Negro (hoje, Manaus), pelo *primeiro vapor* que pertenceu a Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas, ampliando o comércio e fazendo surgir na orla vários trapiches.

Em 1866, é criada a Companhia Fluvial do Alto Amazonas. No ano seguinte, surge a Fluvial Paraense. Em 1874, ocorreu a fusão da Companhia de Comércio e Navegação, com a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, surgindo assim, a *Amazon Stean Navigation Company*.

Em 1869, José Bento da Cunha Figueiredo, Presidente da Província, manifestou-se contra o litoral irregular e os trapiches de madeira que seriam apenas para atender aos interesses de seus proprietários e que os pedidos de aforamento dos terrenos de marinha e que traziam a desordem para o tráfego e a economia do Porto. O governo determinou a feitura de projeto e orçamento de novo cais com 50 metros de largura e 784 metros de extensão, onde haveria também, sete novos quarteirões, com previsão de 40 casas comerciais e o custo da obra seria repartido entre os que recebessem esses terrenos, conforme relatório de 16 de maio de 1869, página 8, do conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo. Manifestou também, a “necessidade de uma ponte de carga e descarga para atracação de navios e de coberturas para abrigar mercadorias antes de passarem na Alfândega”, como afirma Penteado (1973, p.58).

Quanto ao movimento de embarcações e cargas durante os meados do século XIX, a área portuária de Belém apresentou significativo crescimento como mostra a tabela 01:

Tabela 01: Movimentação de embarcações e cargas na área portuária de Belém em 1840 e 1880

ANO	EMBARCAÇÕES	CARGAS
1840	78	11.252
1880	292	258.115

Fonte: Penteado, 1973, p. 61

Em 1889, com a visita de Alfred Marc, é registrado que “não encontrou o cais ainda construído, mas, sim, aquela série de trapiches pertencentes a várias companhias de navegação”, como comenta Penteado (1973, p.61).

### 2.3 O Porto da *Port of Pará*

Antecede ao porto da *Port of Pará*, o processo iniciado em 1897, quando o Engenheiro Domingos Sérgio de Sabóia e Silva, apresentou projeto para um porto, que deveria ser prolongado além do cais existente, até 4.300 metros, haveria um grande aterro junto ao cais e a construção de uma avenida marginal. Propôs em razão das opiniões de época, que as docas do Ver-o-Peso, Reduto e Souza Franco fossem aterradas, por serem insalubres. Propôs também, a construção conforme projeto do próprio engenheiro, citado por Penteado (1973, p. 62) de “16 molhes de estrutura metálica em forma de T, distanciados 159m uns dos outros e providos de armazéns para a guarda e depósito de mercadorias” e a dragagem de um canal paralelo ao cais com profundidade conveniente.

Fig. 40: Doca do Ver-o-Peso com o Mercado (de peixe) com estrutura européia pré-fabricada em ferro, construído pelo e com o capital do engenheiro Francisco Bolonha, que possuía a concessão do mesmo e o monopólio do peixe, por só fornecer gelo - era dono de fábrica de gelo - aos que lhe vendessem com exclusividade o pescado. Ao fundo, à direita, o quiosque pavilhão e o Mercado de Ferro. Em primeiro plano, canoas à vela (geleiras, bolacheiras e outras).

Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.54.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.54

Fig. 41: Doca do Ver-o-Peso, ainda sem o Mercado (de peixe) em estrutura pré-fabricada importada em ferro. Ao fundo e à direita, o trapiche auxiliar comércio e vista parcial de um sobrado. No espaço entre os dois, foi montado o mercado referido.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.55.

A utilização das velas em canoas e barcos de madeira foi consideravelmente substituída a partir de meados de 1960, pela popularização de motores à gasolina e a óleo diesel. As cores das velas eram vermelhas, azuis, amarelas, brancas que, com os “bordejós”



(viajar em zigue-zague, com a troca de posição da vela conforme o navegar), eram verdadeiros “balés” no cenário de baías e rios, vistos das ribeiras.

Fig. 42: Doca do Reducto, século XIX. Ao fundo a Baía do Guajará, da ribeira então existente na época até a murada do atual Porto de Belém, ocorreram aterros obtidos por dragagem da baía do Guajará e que levaram ao desaparecimento planejado dessa doca pela concessão da construção do porto para Farquhar. Esse logradouro recebeu obras de canalização para lançamento na Baía do Guajará das águas do igarapé do Reducto, cuja nascente eram no *Paul d'água* (local de fontes que abasteciam a cidade com água para o consumo e onde existia o *poço do povo*, aproximadamente na área e lugar onde é atualmente a Avenida Governadora José Malcher com a Rua Tiradentes). Com o aterro, surgiu a praça General Magalhães Barata com três quadras e atualmente, possui apenas uma fronteira ao porto de Belém; ao centro desse logradouro existe um canal em concreto armado e pistas laterais em paralelepípedos.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 41.

Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 41.

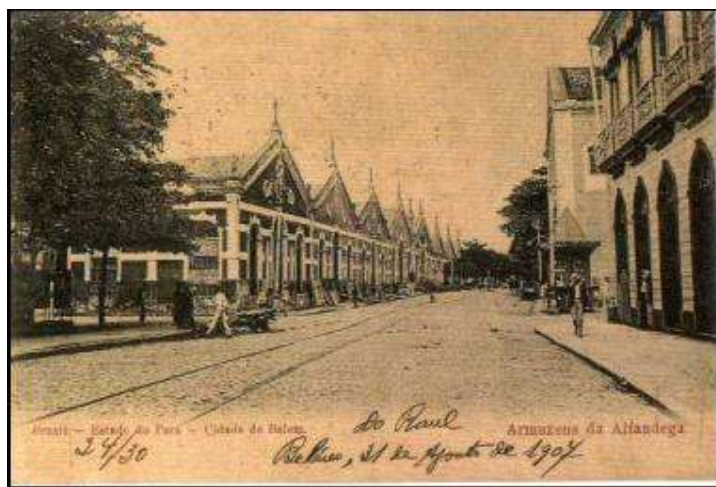
Fig. 43: Vista da Baía do Guajará logo após a Doca do Reduto. Ao centro, à direita, Chaminé da “Pará Eletric” no Bairro do Reduto e a rua da Municipalidade. Da chaminé restou sua base, o galpão metálico e equipamento de geração foram destruídos.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.33.

Ao centro e à esquerda, os galpões da Guarda Moria (com fundos para a Baía do Guajará), foram construídos sobre parte do local onde existia a fortaleza São Pedro Nolasco; esses armazéns externos da Alfândega foram demolidos em 1909 para a construção do Cais do Porto; no local existiu o Galpão Mosqueiro-Soure (ponto de embarque e desembarque da linha fluvial ligando Belém às ilhas do Mosqueiro/Vila e do Marajó/Soure); atualmente no local existem, após prospecção arqueológica histórica, com a obra da Estação das Docas, as fundações de parte da fortaleza de São Pedro Nolasco, que foram consolidadas. À direita da foto, após o quiosque, localiza-se o fundo da Igreja e Convento dos Mercedários. A Avenida existente é o antigo Boulevard da República, hoje *Boulevard Castilhos França*.

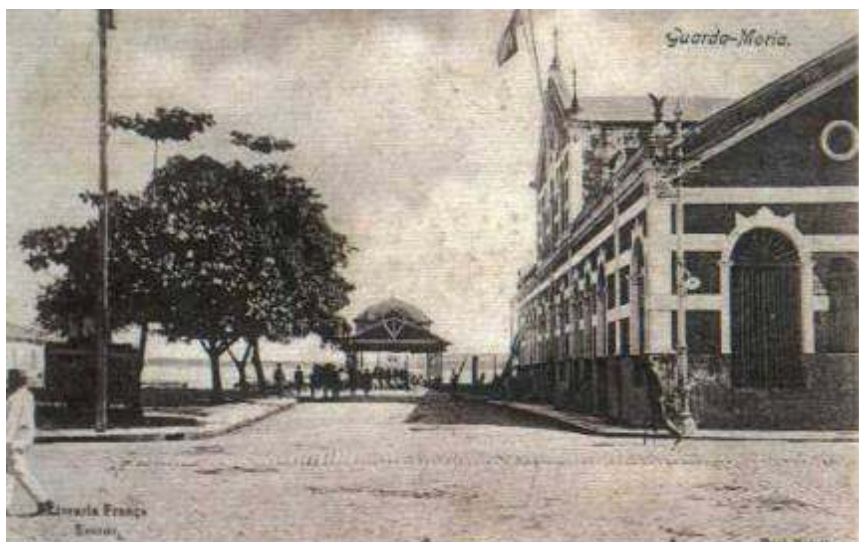
Fig. 44: Em destaque, os armazéns da Alfândega.



Fonte: Belém da Saudada, 1998, p. 45

Na figura 45, mostra-se a vista a partir do fundo da Igreja das Mercês e da direção da travessa Frutuoso Guimarães. À direita, a polícia fiscal marítima – a Guarda-Moria - e parcialmente um dos armazéns da Alfândega (construído no sítio onde existiu a Fortaleza São Pedro Nolasco). Ao fundo, o trapiche da Guarda-Moria e a baía do Guajará. À esquerda, logo após o poste, um mictório masculino em ferro em forma circular (para urinar em pé); ainda existe em estado precário, um desses exemplares no Bosque Rodrigues Alves, pelo lado da Avenida Almirante Barroso.

Fig. 45: A Guarda-Moria e o seu trapiche



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.46

Na figura 46, tem-se o trecho de parte da frente da Cidade de Belém - observa-se à esquerda do centro, a Guarda-Moria e o Trapiche do Comércio, como parte do Trapiche da sub-gerência. As torres da Igreja das Mercês localizam-se ao fundo, à esquerda.

Fig. 46: Trecho de parte da frente da Cidade de Belém, primeiros anos do século XX.



Fonte: Belém da Saudada, 1998, p. 36

O Governo Federal resolveu fazer concorrência para o esperado cais definitivo, sem considerar a proposta feita pelo Engenheiro Domingos Sérgio de Sabóia e Silva (1897), de construir cais com “16 moles de estrutura metálica”, determinando um *cais em linha contínua*. Essa ação é resultado e reflexo da movimentação sempre crescente na área portuária de Belém e que em 1890, movimentou 338.555 toneladas no seu pique; no início do século XX, em 1914, atingiu 597.282 toneladas, no período do “Ciclo” da Borracha e após, diminuiu a movimentação das cargas por decorrência do desinteresse internacional pela *goma elástica* da Amazônia em razão do baixo preço do *látex* produzido na Ásia.

A concorrência realizada para a construção do Porto teve o seu resultado em 15 de novembro de 1902. No entanto, João Augusto Cavallero e Frederico Bender solicitaram mudanças no contrato da concessão obtida, que se estendia, a partir do Forte do Castelo até 30 km em cada sentido da orla de Belém, abrangendo da foz do Oriboca (Rio Guamá) até a Ilha do Mosqueiro (Baía do Marajó/Rio Pará). Como os contratantes não assinaram o contrato no prazo, a concessão foi anulada.

No entanto, leis de 1903 a 1905 previram recursos e autorização para a construção do Porto de Belém e foi em 18 de abril de 1906, autorizada a concessão para o engenheiro americano Percival Farquhar<sup>15</sup> (Ver fig. 44). Essa concessão tinha como garantia do governo brasileiro, uma renda líquida de 6% do capital aplicado nas obras do porto e outros benefícios.

---

<sup>15</sup> Percival Farquhar nasceu em 1864, em York, na Pensilvânia. Filho de pai milionário, estudou engenharia em *Yale*. Mais tarde, graças a seu prestígio nas altas rodas de Wall Street, torna-se vice-presidente da Atlantic Coast Electric Railway Co. e da Staten Island Electric Railway Co., que controlam o serviço de bondes em Nova York. No início do século, foi diretor da Companhia de Eletricidade de Cuba e vice-presidente da Guatemala Railway. Resolveu, então, lançar-se à concretização de seu grande sonho: controlar todo o sistema ferroviário latino-americano. Assim, em 1904, sem nunca ter vindo ao Brasil, compra a Rio de Janeiro Light & Power Co. e as concessões da Societé Anonyme du Gaz. Em 1905, adquire na Alemanha uma pequena empresa, a Brasilianische Electricitätsgesellschaft, que dá origem à Companhia Telefônica Brasileira. Nesse mesmo ano, organizou em Portland, no Estado de Maine, a Bahia Tramway, Light & Power Co. e adquiriu a concessão das obras do porto de Belém. Em 1906, adquiriu a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Em 1907, constituiu a Madeira-Mamoré Railway Co., com um capital de 11 milhões de dólares, que é dividido entre duas outras empresas suas: a Brasil Railway Co. e a Port of Pará. Em 1908, compra 27% das ações da Mogiana (SP), 38% das da Paulista, passando a controlar as duas ferrovias. Em 1909, formou a Companhia de Navegação do Amazonas, encomendando a estaleiros holandeses 26 embarcações de grande tonelagem. Criou, ainda, a Amazon Development Co. e a Amazon Land & Colonization Co. E iniciou, no Paraná, a exploração madeireira em

Fig. 47: Percival Farquhar, o “dono” do Brasil.



Em 1912, Farquhar controlava o sistema de transportes da Amazônia e do centro-sul do Brasil. Mas, em 1913, jogou seus títulos na Bolsa, perdendo tudo. Arruinado, transformou-se num diretor assalariado de suas ex-empresas, ganhando 25 000 dólares anuais (Nosso Século. Café indústria e Belle Époque. Vol. 1-3. São Paulo: Abril Cultural, 1981, p. 169).

Em 1912, teve início uma campanha contra o “império” de Percival Farquhar, liderada por dois intelectuais: Alberto Torres e Alberto de Faria. A esse tempo, comentava-se que a imprensa e os dois escritores estavam sendo financiados por Eduardo Guinle Jr., grande inimigo do magnata americano, e foi certo que a campanha contra Farquhar deu início ao movimento em prol da propriedade estatal das ferrovias e apressou a legislação antitruste.

Farquhar, por força legislativa e contratual, teria que construir o Porto de Belém em dois trechos: a jusante do Forte do Castelo até a ponta do Mosqueiro (baía do Marajó/rio Pará) e a montante, do ponto de referência citado até a desembocadura do Rio Oriboca com o rio Guamá, como refere Penteadó (1973):

Sendo que o primeiro trecho da 1ª seção teria 1.500m de cais acostável, a partir da Doca do Ver-o-Peso, “com os respectivos boulevards, arganéis e escadas, e devidamente aparelhado com guindastes elétricos, linhas férreas e de iluminação; do aterro entre esse cais e o litoral, incluído *entulhamento das docas* aí situadas; da dragagem de um canal de 3.300m de largura em toda a extensão do cais, tendo 6,50m de profundidade abaixo do nível das baixa-mares de água vivas, nos primeiros 500m, para o serviço de navegação fluvial e 9,24m abaixo do mesmo nível, nos 1.000m de cais seguintes; dragagem de um canal de acesso até o

---

grande escala, criando a Southern Lumber & Colonization Co. Em 1911, recebeu do governo brasileiro, como doação, 60 000 quilômetros quadrados de terras, que hoje constituem o território do Amapá.

Mosqueiro, tendo 200m de largura e a mesma profundidade de 9, 24m do canal junto ao cais [...] (PENTEADO, 1973, p. 69).

Das obras previstas em projeto, várias não foram executadas como o *entulhamento da doca do Ver-o-Peso (tendo sido realizado somente a do Reducto)*; o aumento da profundidade do canal de 7 para 9, 24 metros e a construção dos molhes. As obras indispensáveis foram executadas, como o cais acostado longo e profundo, depósito de carvão e explosivos, iluminação, linhas férreas e outras.

Os recursos durante a construção do Porto eram garantidos pela cláusula VI do contrato de concessão, onde uma taxa de 2% ouro era cobrada sobre o total do valor da importação.

O primeiro trecho do novo cais era previsto estar pronto até 31 de dezembro de 1913. Os outros trechos por construir, tinham a data de 31 de dezembro de 1966 como limite da concessão, quando então, a *União assumiu as obras*. O Governo deu poderes ao engenheiro Farquhar para desapropriar prédios, terrenos e trapiches particulares e a isenção de impostos aos materiais importados para a execução e conservação. Entre os problemas que surgiram para a execução da obra, como remete Penteado (1973), poderíamos elencar: os trapiches que deveriam ser destruídos, a Doca do Ver-o-Peso que deveria ser aterrada e a febre amarela:

[...] os trapiches das empresas de navegação: era preciso destruí-los, após ser paga a indenização devida pela Port-of-Pará. Os três primeiros a serem derrubados foram o da “Pesca, do Loide e da Sub-Gerência. Mas, nesse ano de 1909, a “Steam Navegation C<sup>o</sup> Ltda” protestava, por estar seu trapiche encurralado pelas obras do cais; uma luta surda teria lugar entre as referidas companhias, terminando com vitória da Port-of-Pará, em 18/07/1909. O mesmo fato ocorreu com a Companhia do Amazonas, que queria encalhar 13 embarcações na área onde se desenvolviam os trabalhos referentes à construção do cais.

[...] o problema da Doca do Ver-o-Peso que, já tendo sido condenada anteriormente, foi considerada em 1910, necessária para o terreno comércio; daí ter o governador do Pará intervindo para apoiar mais de 200 comerciantes ali localizados na pretensão de não pagarem os três réis por quilo de mercadoria entrada na referida doca; a Port-of-Pará, em 29/03/1911, concordou e cessou a cobrança da taxa.

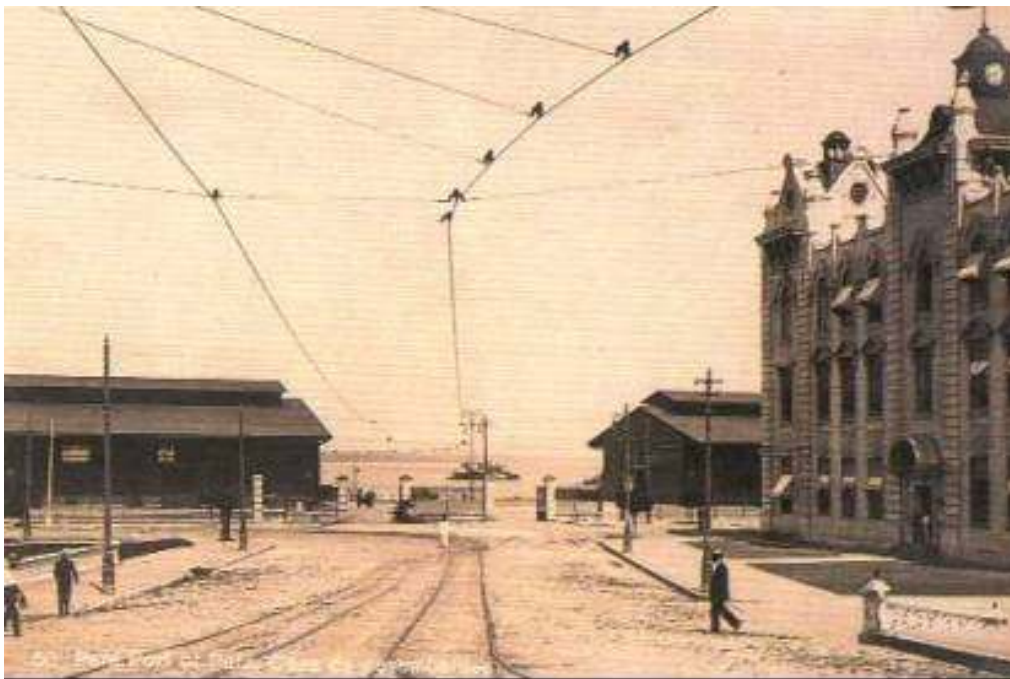
[...] o da febre amarela; ao contrário do que afirmava Charles Gauld, os trabalhos do Dr. Oswaldo Cruz *não foram financiados por Percival Farquhar*, mas, sim, pelo Governo do Estado do Pará, quando o então governador, João Coelho pagou 200 contos ao ilustre cientista brasileiro. Não houve da parte do citado empresário deliberada intenção de preservar o homem, [...] contrato feito com o Dr. Oswaldo Cruz foi levado à conta do capital da Port-of-Pará; importava essa quantia em 46:188\$120 réis e o que se desejava era que o ilustre médico aconselhasse “os meios de promover uma campanha profilática, enérgica e sistemática, contra os germes da malária e do tifo americano, em benefício das obras deste porto”.

[...] em Belém, devido à febre amarela, era comum dizer aos imigrantes que desembarcavam: “*a patriota está-te esperando*” (PENTEADO, 1973, p.78-79).

Farquhar implantou três empreendimentos de porte e expressão regional apoiado por acionistas europeus e norte-americanos: a “Amazon River”, a *Port of Pará* e a “Madeira-Mamoré”.

Nos Estados Unidos, na cidade de Portland, no Estado de Maine, na *Corporation Trust Company*, em 7 de setembro de 1906, é fundada a *Port of Pará*. Seu capital inicial contava 17.500.000 dólares em ações preferenciais e em ordinárias, \$10.000.000 dólares. Cada ação preferencial ou ordinária era de \$100 dólares. Ao possuidor de ação preferencial o retorno era de 6% como dividendo fixo que se somava aos lucros que a Companhia viesse a auferir depois do pagamento de 6% das ações ordinárias (PENTEADO, 1973, p.74). (Ver parte desses rendimentos brutos do Porto e dividendos pagos à Farquhar na tabela 02).

Fig. 48: Prédio da Port of Pará e vista parcial do porto de Belém. Ao fundo na linha do cais, fica a “escadinha” e após essa, a baía do Guajará. Ao centro e acima, se observam os cabos eletrificados dos bondes elétricos, que substituíram os bondes de tração animal.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.45

O recurso da Companhia, em seu início, foi realizado por capitalização em bancos em Paris, Bruxelas e Londres e os títulos, pelo *National Trust Company* de Nova York. A primeira parte dos bônus emitidos tiveram o valor de 3.600.000 libras esterlinas, junto ao banco Franco-Americano e banco Privée. O restante da primeira parte dos bônus emitidos ficaram com Robert Planing do Bank of Scotland de Londres. Em Paris e Bruxelas, através do Banco da I'Union Parisiense, Stallaertese e Loewenstein outra emissão de ações foi disponibilizada. O interesse do capital estrangeiro era pela alta cotação do *látex brasileiro* que permitiu que o porto fosse realizado no padrão de qualidade que até hoje se verifica.

O Porto tem seus planos de obra e melhoramentos pela firma S. Pearson Sons e o engenheiro W. Pearson, que orienta modificações em cláusulas do contrato com o Brasil.

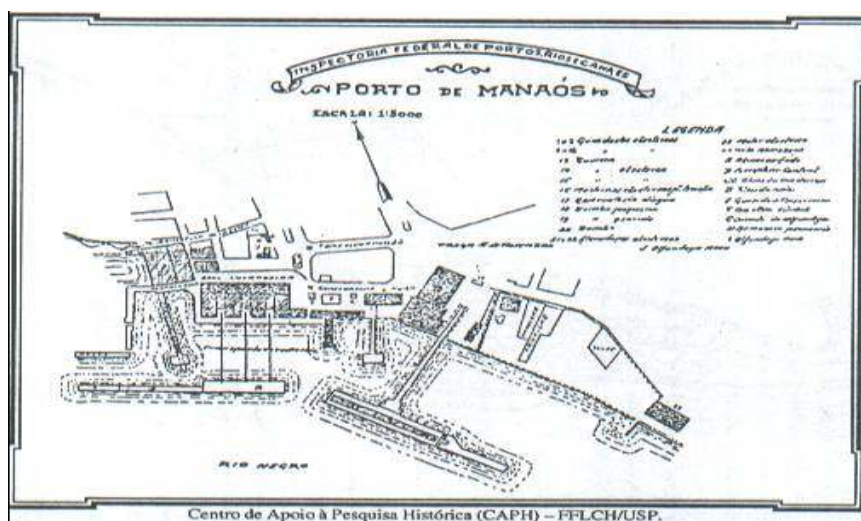


Entre novembro de 1906 e fevereiro de 1907, foram aprovadas pelo Governo, as modificações no contrato e os estudos, quanto ao segundo trecho da primeira seção do Porto, como a permissão para a Companhia funcionar no país.

Contribuíram tecnicamente notórios engenheiros no projeto portuário como: Antonio Lavandeyra, H.C. Ripley e L. Corthell. O engenheiro Antônio Lavandeyra (cubano, naturalizado norte-americano), foi designado por Farquhar para a vice-presidência da Port-of-Pará e no seu *curriculum* constavam trabalhos como o da construção do Porto de Manaus (ver projeto na fig. 49):

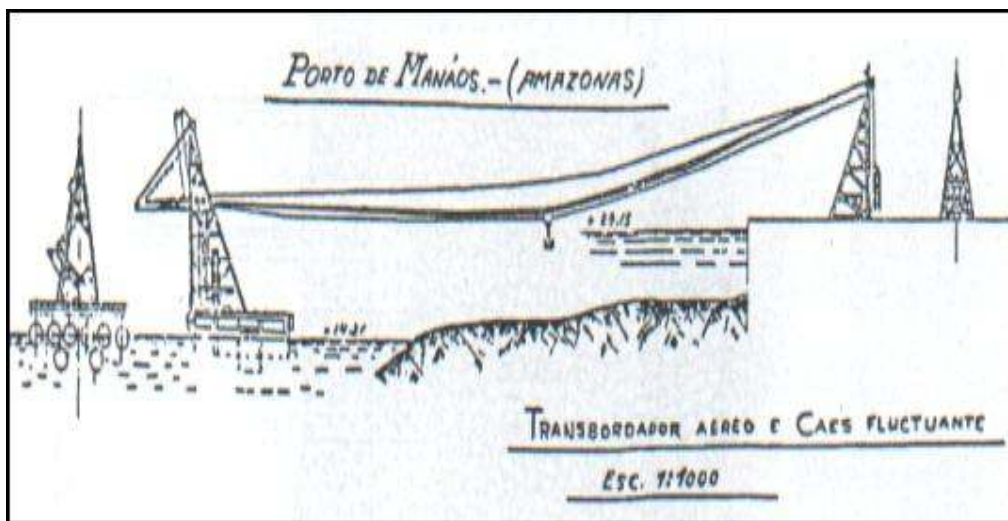
De forma diferente evoluíram o projeto e a construção dos portos de Manaus e de Belém do Pará. O primeiro consistia num cais flutuante, projetado e construído por empresa estrangeira dirigida pelo Eng. Antônio Lavandeya, em 1903. O segundo, projetado construído concessão dada a Percival Farquhar para formar a Companhia Port of Pará, com sede nos EUA, sendo Farquhar seu presidente e Lavandeya seu vice. A Port of Pará contratou, para a execução, uma empresa americana, a S. Pearson & Son. As obras terminaram em 1908 (Vargas, 1994, p.193).

Fig. 49: Projeto do Porto de Manaus



Fonte: Vargas, 1994, p.154

Fig. 50: Projeto do Transbordador Aéreo e Cais Flutuante de Manaus



Fonte: Vargas, 1994, p.155.

A construção do muro do cais do porto de Belém foi feita com a colocação de blocos pré-fabricados (moldados em oficina da *Port of Pará* em Val-de-Cans), assentados sobre enrocamento e interligados entre si. O aterro da área foi realizado por dragas que bombearam o material obtido do fundo da baía do Guajará.

Fig. 51: Vista da Avenida Marechal Hermes, em obras. O porto, a Avenida e as áreas à direita ao centro da figura, foram aterrados com material dragado da baía do Guajará. As águas da baía chegavam além da margem direita da figura e próximas ao Convento de Santo Antônio. A vista é a partir da fachada posterior da sede da *Port of Pará*. Ao fundo localizava-se o Igarapé das Almas (hoje Avenida Visconde de Souza Franco).



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 74.

A maioria da mão-de-obra não qualificada era local (recebiam quatro dólares por dia de trabalho), enquanto a especializada era recrutada em Londres, Paris e Nova Iorque, pelos escritórios locais da Companhia.

Na propriedade chamada *Miramar* (nome originário de luxuosa casa de madeira com dois andares que ali existiu) contígua à área de Val-de-Cans, existia o sítio “Pé na Cova”. Em *Miramar* foram preparados um ancoradouro, uma fundição e áreas de depósito de carvão e água. A casa *Miramar* era a residência dos diretores da Companhia que, isolados, evitavam contrair a febre amarela.

Em 2 de outubro de 1909, foram inaugurado os primeiros 120 metros do Porto, um armazém e o canal dragado. Ainda no mesmo ano, mais 142 metros; em 1910, outros 265 metros; em 1911, novos 496 metros; em 1912, mais 708 metros; em 1913, atingiu o total de 1.860 metros, com a entrega de mais 120 metros. Foram implantados 11 guindastes elétricos, sendo 4 com capacidade de carga de 5 toneladas e 7 para 2,8 toneladas (que não mais funcionam e estão preservados no espaço do cais, hoje da Estação das Docas); iluminação elétrica, com 2.200 lâmpadas; vias férreas com 6,5 quilômetros e bitola 0,75; canal de acesso<sup>16</sup> sinalizado com 20 bóias iluminantes e 10 cegas<sup>17</sup>. (Ver figura 52).

---

<sup>16</sup> O aterro para a formação do Boulevard Castilhos França é oriundo da dragagem (segundo trecho e volume de 2.722.535 m<sup>3</sup>) obtida na baía do Guajará, com material composto, em geral, de lama e areia em volume total de 5.665.913 m<sup>3</sup>, no primeiro trecho para obter o canal de acesso com 150m de largura e 10m de profundidade.

<sup>17</sup> Sobre o assunto consultar Penteadó, 1973, p.86-88.

Fig. 52 - Imagem da inauguração do Porto de Belém.



Fonte: Acervo Museu do Porto/CDP

Os treze armazéns em estrutura metálica pré-fabricada, são originários, segundo Penteadó (1973), da cidade de Creusot (localizada em região central da França, próxima a Paris) e fornecidos por Schneider e C.º.

Fig. 53: Montagem dos Armazéns pré-fabricados de origem europeia.



Fonte: Acervo Museu do Porto/CDP.

Fig. 54: As obras do Porto de Belém



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.47

Em 1910, a Liga dos Negociantes Aviadores solicitou ao Governo Federal a utilização dos galpões da Alfândega que eram administrados pela *Port of Pará* para estocagem do grande volume de importados que se somava em agravante, de mais borracha que chegava. Os comerciantes da capital eram os principais clientes do Porto.

Em assembléia realizada em Portland, Maine (E.U.A), em 28 de outubro de 1910, os estatutos da Companhia são modificados, elevando o seu capital para 27.500.000 de dólares:

Em 28/10/1910, através de uma assembléia realizada na cidade de Portland, a Port-of-Pará modificou seus estatutos; ali estiveram presentes [ou representados] os possuidores de 56.254 das 75.000 ações preferenciais e os de 72.500 das 1.000.000 das ações ordinárias que constituíram o capital inicial da companhia. Nessa reunião, foi resolvido elevar seu capital inicial para 27.500.000 dólares, distribuídos em dois grupos de ações: o primeiro com 225.000 ações ordinárias e o segundo com 5.000 ações preferenciais. Tudo indicava o amplo sucesso da empresa; sua renda bruta

passara de 66.000 dólares, em 1909 para 204.000, em 1910 e atingiu mais de 300.000 dólares, em 1911 (PENTEADO, 1973, p. 82).

Farquhar ao admitir que o *Ciclo da Borracha* estava em declínio<sup>18</sup>, buscou alternativas para ampliar o *hinterland* do Porto de Belém, para garantir a continuidade da Port of Pará. Partindo dessa idéia, criou a Companhia de Navegação do Amazonas e que propiciou o domínio do tráfego fluvial, provocando a extinção da antiga linha explorada pelos ingleses<sup>19</sup>, a Amazon River Steam Navigation Company:

O que o organizador da Port-of-Pará não acreditou foi que a borracha estava chegando ao fim, como ele próprio viria a admitir tarde demais; tanto assim, que, sendo possuidor de inegáveis qualificações como homem de empresa, ele sabia que era necessário ampliar o “hinterland” do porto de Belém. Por isso, procurou desenvolver duas idéias: o de uma companhia de navegação, na Amazônia, e a de uma estrada de ferro, ligando Rio a Belém ( PENTEADO, 1973, p. 82).

Fig. 55: A esquerda, o Trapiche do Lloyd. Ao centro, o Necrotério e a Doca do Ver-o-Peso, vistos a partir do Forte do Castelo para o Ver-o-Peso. À esquerda, sobre a baía do Guajará, a cobertura do Trapiche do Lloyd. Ao centro, a lateral direita do Necrotério Público, antes da Doca do Ver-o-Peso. Os trapiches não mais existem e no espaço onde se vêem várias carroças de tração animal, hoje é a Feira do Açaí. À direita, o muro e o pórtico também foram demolidos.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.62.

<sup>18</sup> A rentabilidade do Porto diminuiu progressivamente em razão da não entrada de capital estrangeiro no pós-guerra; a desvalorização da borracha e do decréscimo da importação quando da Segunda Grande Guerra. A situação econômica trouxe reflexo no tráfego do Porto e Farquhar obteve do Governo Federal autorização para suprimir obras que não fossem necessárias para o momento e adiar outras, através da Lei 3.089 de 08 de janeiro de 1916 e Decreto 12.184 de 30 de junho de 1916. Entre elas, as obras da segunda seção, além de várias da primeira, como a construção do Edifício da Alfândega, a muralha ao sul da doca Marechal Hermes; a construção do Edifício dos Correios e Telégrafos e modificação no cais velho.

<sup>19</sup> Linha britânica que operava desde 1872 e era tida por Farquhar, como lenta, custosa e irregular.

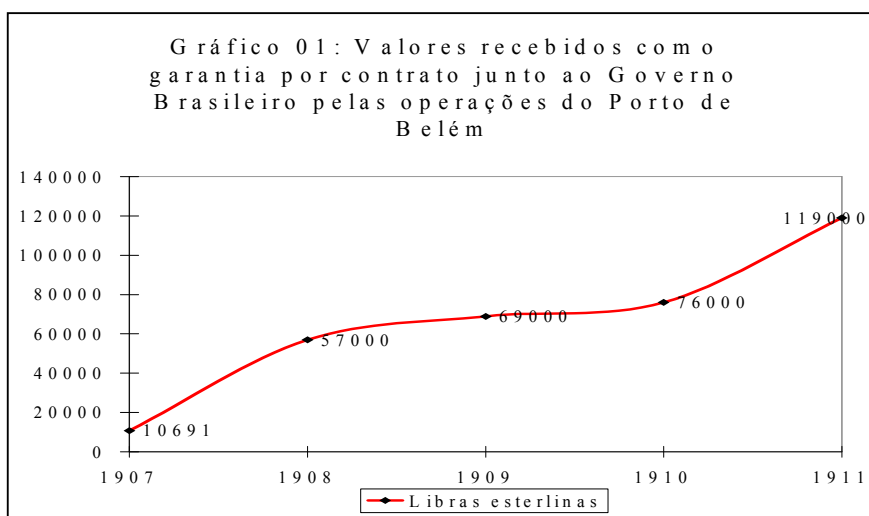
Com a atuação da Companhia de Navegação do Amazonas<sup>20</sup> houve conflitos de interesses entre Farquhar e seus pequenos concorrentes, que foram vencidos na guerra de tarifas. O empresário ao sair vitorioso, aumentou em muito, os fretes fluviais.

Farquhar enviou o engenheiro Lavandeyra ao Estados Unidos, para verificar modelos de transportes fluviais adequados a região e dessa ação, foram encomendados aos estaleiros da Holanda, 12 barcos de mil toneladas cada e 14 de outras embarcações de pequeno calado de 14 a 160 toneladas, para rios de águas rasas. A aquisição de embarcações adequadas aos rios da região foram decorrentes da situação econômica nos anos de resultados positivos, quanto aos rendimentos que o porto gerava. (Ver tabela 02 e gráfico 01).

Tabela 02: Rendimento do Porto quanto a Renda Bruta – 1908-1920

Anos	Réis (papel)	Ouro
1908-10	4.048:683\$719	2.412:569\$053
1912	5.616:266\$602	3.370:405\$428
1914	3.468:982\$876	1.905:974\$540
1916	4.500:066\$089	1.994:625\$808
1918	4.906:075\$465	2.591:900\$604
1920	3.755:796\$570	2.042:233\$904

Fonte: Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais “Porto de Belém” apud Penteadó, 1973, p. 88.



Penteadó, 1994, p. 84.

<sup>20</sup> Nessa época, Farquhar contribuiu para que os títulos do Amazon River fossem depreciados por ter adquirido em Londres a totalidade dos mesmos.

Outra idéia de Farquhar foi a construção de uma *Ferrovias Rio-Belém* (início do século XX). Nesse final de século XX e início de XXI essa idéia retorna com o projeto em construção da *Ferrovias Norte Sul* (mas que, com os rumos atuais, só beneficiará o porto de São Luís – MA); o projeto original levaria a um maior movimento do Porto de Belém e ampliaria o *hinterland* do seu empreendimento portuário e aumentaria as possibilidades de lucratividade<sup>21</sup>.

No período entre 1911 a 1918, ocorreu a diminuição do movimento portuário pela queda das importações em consequência da Primeira Guerra Mundial (diminuiu a entrada de navios, sobretudo os estrangeiros) e a falta do principal produto de exportação, o *látex*.

A importação que se baseava no *carvão* procedente, quase todo, da Inglaterra e que era o principal produto dessa pauta, deixou de ter primazia, sobretudo, no início do XX, em razão da evolução da técnica, que modificou os elementos propulsores dos navios, utilizando outro combustível. Dessa forma, desapareceu o “*foreland*” e mudaram as transações do comércio no porto, o *Cais de Carvão* (PENTEADO, 1973) passou a ser depósito das madeiras, vindas do interior do Estado com destino à América e nele chegaram as partidas de sal oriundas de Estados do nordeste e sudeste do país.

Em 1911, o Governo do Estado Pará concedeu a Farquhar uma gleba com 60.000 km<sup>2</sup> (em grande parte, áreas do atual Estado do Amapá), para o povoamento dessa região, para fazendas de gado zebú e plantações de seringueiras, através de duas novas empresas: A *Amazon Land & Colonization Company* e a *Amazon Development Company*. O empresário pretendia criar um “*hinterland*” de exportação próximo do Porto de Belém mas, como os empreendimentos não ocorreram, as terras foram devolvidas em 1914.

---

<sup>21</sup> Em 1914 a Port-of-Pará teve seu capital elevado para 60.623: 692\$206 ouro que era superior ao autorizado quanto às obras da primeira seção em 3.000 contos. Do programa inicial do porto, nada a mais foi realizado além da fase que foi construído na década de 1910, até o ano de 1973.



As dificuldades para Farquhar foram aumentadas por problemas na *Ferrovía Madeira-Mamoré*, porque “[...] além de já se ver a braços com sérias dificuldades, 50% do capital da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré eram de responsabilidade da Port of Pará”. Porto apud Penteado (1973, p. 90).

Após 1912, decaíram as rendas, as despesas da Companhia aumentaram entre 1907 e 1920, em quase 100%. O contrato com o Governo Brasileiro as cobriu, pela garantia da remuneração do capital empregado nas obras portuárias. Ainda no mesmo ano, os primeiros barcos fluviais holandeses de 1.000 toneladas encomendados pelo vice-presidente da Port of Pará, o engenheiro Lavandeyra, começaram a chegar, aumentando ainda mais os problemas na empreitada da navegação fluvial na busca inútil de cargas nos altos rios amazônicos – sobretudo o *látex* – de baixa valorização decorrente da introdução no mercado internacional, da borracha de baixo preço produzida no sudeste asiático, com plantações realizadas por ingleses e holandeses. Afirma Santos (1979):

É obrigatória no estudo histórico da economia gomífera da região a análise do comportamento dos preços da borracha. De 1866 a 1888, verifica-se uma ascensão moderada das cotações; de 1889 a 1910, uma aceleração no seu crescimento; e de 1911 a 1920, o declínio. De modo geral, os preços da borracha acompanharam a médio prazo a conjuntura mundial, mas sua tendência secular foi caracteristicamente de alta até 1910, mesmo nos períodos depressivos da economia dos centros capitalistas. Coincidência com o surgimento de invenções, por um lado, dinâmica do capitalismo financeiro surgente e da segunda revolução industrial, por outro, além de táticas de açambarcamento e forte especulação altista nos mercados europeu e norte-americano, constituíram o sustentáculo daquela brilhante ascensão (SANTOS, 1979, p. 224-225).

Contudo, segundo Santos (1979), antes do colapso de 1911-1914, a economia local experimentava crises notáveis, acarretadas por quedas sensíveis de preços a médio prazo. A primeira década do século é bastante ilustrativa a esse respeito. Os anos 1900-1902

representaram um golpe quase mortal na economia amazônica, porque neles se combinaram os efeitos da depressão mundial com os da valorização externa da moeda nacional e os da chamada “crise dos bancos” brasileira. Em 1905, nova pressão sobre as cotações tem início: agrava-se com a recessão de 1907 que só começa a diminuir em 1909. Em 1910, quando o esgotamento dos estoques de borracha no mundo e a ação altista dos especuladores se articulam, os preços explodem, atingindo a alturas sem precedentes e anormais. Foi o sinal histórico da iminência do colapso.

Os resultados das crises da primeira década foram muito mais profundos do que geralmente se comenta. A partir de 1900, instalou-se, por exemplo, grande desordem nas finanças públicas do Pará e do Amazonas, com o atraso nos vencimentos do funcionalismo, a suspensão do pagamento de fornecedores, a contratação de onerosos empréstimos externos, emissão de notas promissórias do governo etc., fatos quase sempre silenciados a propósito da decantada administração Montenegro no Pará.

É também no início dessa década, que as tensões entre casas “aviadoras” e exportadores tomam forma aguda. Os “aviadores” se organizam para defesa dos preços e dos lucros, na convicção de que a função social dos exportadores chegou ao fim. Em represália, os exportadores e seus aliados externos, se empenharam em manobras baixistas que infringiram pesados prejuízos aos “aviadores”, tanto mais que esses lutaram sem apoio financeiro, pois a tentativa (tímida) de sustentação dos preços pelo Banco do Brasil só veio a ser praticada em 1908 e sem sucesso.

Santos (1979), continua dizendo que a especulação baixista parece ter-se constituído uma exceção na história da borracha brasileira. Desde os anos setenta e oitenta, os grupos açambarcadores do tipo da organização de Gondoriz e da New York Trade Company lutavam pela alta. A política da U. S. Rubber já não era tão firme. Há vestígios de que fosse ditada mais pelas oportunidades do que por predisposições necessariamente altistas ou baixistas.

Como a mais poderosa concentração de empresas presente no comércio mundial da borracha, a U. S. Rubber deve ter tirado os melhores benefícios do negócio e apesar disso, sem aparentemente irritar os “aviadores” locais.

De todo o processo entrevisto na evolução dos preços da goma elástica, depreende-se que a Amazônia lucrou bem pouco, máxime em proporção ao seu esforço humano, com o comércio internacional. A elasticidade-preço da oferta era sensivelmente baixa e isso era um dos fatores responsáveis pela grande instabilidade das receitas de exportação, o que afinal significava uma renda sujeita às mais inconvenientes quão vertiginosas oscilações.

Tendo em mente que a renda retida pelos residentes na região seria muito inferior à renda interna — deduzidas as remessas de rendimentos líquidos para o resto do Brasil e resto do mundo — esse fato ganha contornos ainda mais relevantes (Ver gráfico 02).

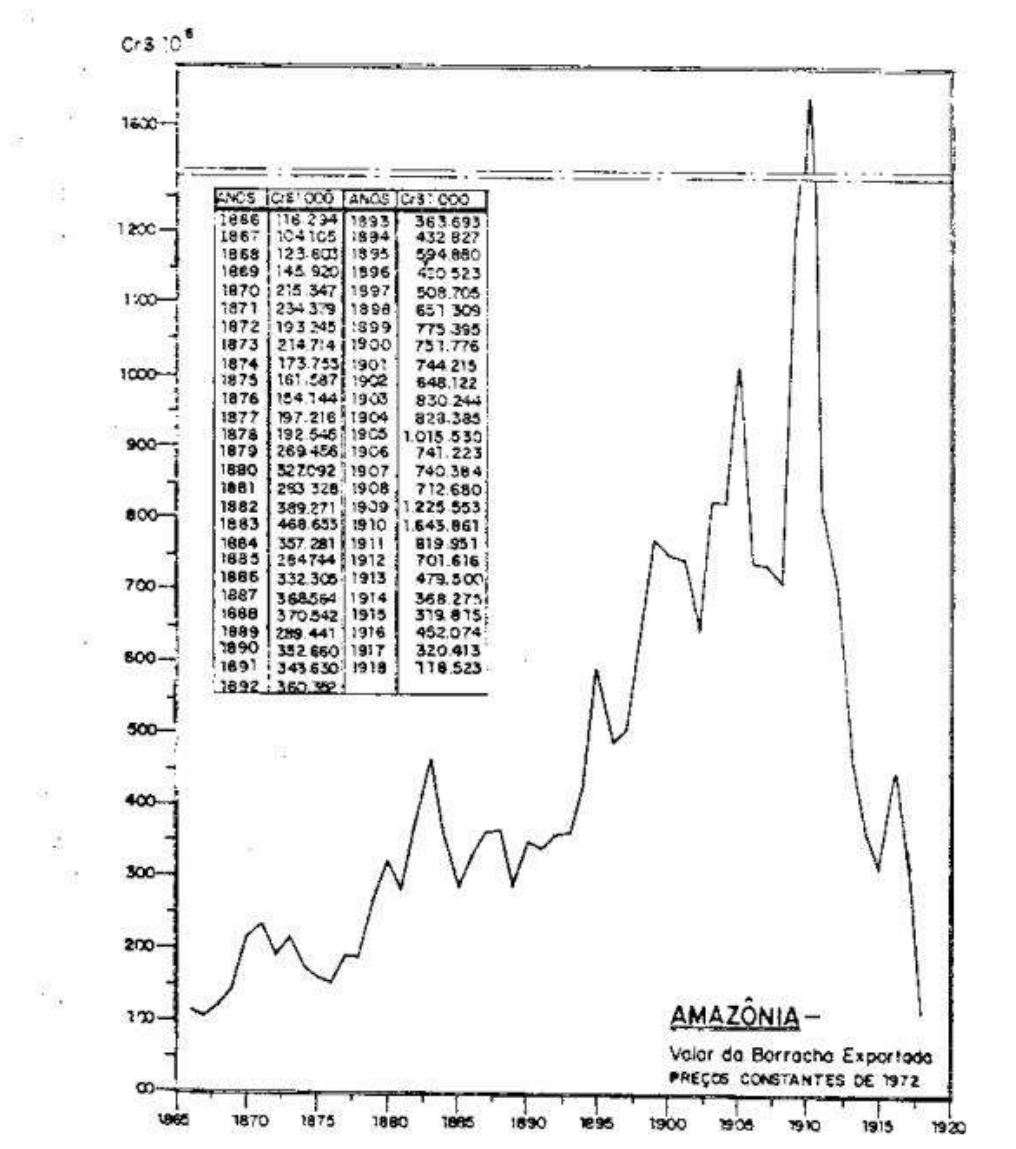
Segundo Lucarelli (2004), os primeiros bancos nacionais no Pará foram: Banco Comercial do Pará (1847), o Branco do Brasil e o Banco Maúá, antes do *boom* da Borracha. Na fase áurea da borracha, em 1874, foi instalado o primeiro Banco estrangeiro com sede no Pará, o London and Brazilian Bank Limited (ver anexos 14 e 15).

O ambiente da economia da borracha, apoiado e incentivado por banco nacional, é retomado após décadas do Ciclo da Borracha, agora em idos de 1942 com o Banco de Crédito da Borracha que tinha por finalidade garantir o suprimento de borracha natural aos aliados durante a Segunda Guerra Mundial.

É importante ressaltar que no final do século XIX, conforme Duarte (1997, p. 63), o Plano Urbanístico para a Primeira Légua Patrimonial da cidade de Belém, do engenheiro da Câmara Manoel Nina Ribeiro, propiciou não apenas a expansão territorial da cidade, mas também a consolidação de áreas internas ao núcleo, conforme critérios compositivos nele contidos. O Plano ficou “engavetado” até 1897 quando, sob a administração do Intendente Antônio Lemos, começou a ser implantando, com a filosofia de “intervenções urbanas por

acréscimos, nunca por supressão, o que permitiu a conservação da memória do seu traçado até os dias de hoje. O regular traçado do centro histórico permitiu sua incorporação ao discurso de modernização da cidade”. Ressalta-se o pioneirismo em nível de Brasil.

Gráfico 02: Valores reais da exportação de goma elástica



Fonte: Le Cointe apud Santos, 1979, p. 216.

Quadro 01: Exportações de Borracha da Amazônia: 1856-1939 (toneladas)

Anos	Quant.	Anos	Quant.	Anos	Quant.	Anos	Quant.
1856	1.906	1900	23.650	1909	34.700	1918	24.713
1861	2.515	1901	27.940	1910	34.248	1919	33.252
1866	5.434	1902	27.120	1911	33.518	1920	23.586
1871	6.765	1903	29.076	1912	37.178	1921	17.439
1876	7.909	1904	27.086	1913	32.141	1922	19.855
1881	8.506	1905	31.887	1914	29.925	1930	14.138
1886	12.690	1906	31.364	1915	29.772	1935	12.370
1891	16.650	1907	34.452	1916	28.305	1939	11.861
1896	19.500	1908	34.270	1917	29.217	—	—

Fonte: Le Coite, I-433-434; IBGE, *Anuário Estatística 1930-40* apud Santos, 1979, p. 216

Para Santos (1979), a estrutura de uma organização capitalista em moldes de uma economia mundial e o crescimento de economias regionais estão condicionados por dois requisitos básicos: a amplitude de mercado (interno ou externo) e a disponibilidade de fatores de produção aptos a responder à demanda - a custos competitivos ou, como limite, em regime de monopólio, portanto, faz o seguinte comentário acerca da realidade econômica da Amazônia entre 1800 a 1920:

O mercado interno da Amazônia, no princípio do século XIX, era demasiado fraco para absorver sua produção. Região periférica do vasto império português, ela se caracterizava por uma economia pobre, com grande dominância do extrativismo e totalmente orientada para o exterior. Tão logo reduzida a demanda externa de seus poucos produtos, particularmente a do cacau, sobreveio o prolongado período de depressão que marcou a atividade regional até 1840. Por essa altura, no entanto, começava a se organizar no mundo europeu e norte-americano um mercado especializado de borracha. Um rápido balanço de fatores mostraria que a Amazônia dispunha de terras ricas em borracha, as mais ricas do mundo, faltando-lhe, porém, mão-de-obra e capital para explorá-las a custos suportáveis. Além disso, o escoamento em maior escala da produção requeria infra-estrutura adequada de transportes.

A *chance*, pois, de a Amazônia sair do impasse a que chegara passou a depender: (a) do vigor e duração da demanda mundial de borracha; (b) do ingresso de novos contingentes de mão-de-obra; (c) da oferta de capital extra-regional; e (d) da superação do estrangulamento no setor dos transportes. Essas quatro condições

foram cumpridas, em alguns aspectos totalmente, em outros parcialmente (SANTOS, 1979, p. 310-312).

Em 1910, inicia-se na Amazônia uma fase de acelerado crescimento econômico ainda que esse crescimento tenha afetado em grau e formas diferentes (por vezes negativa) os diversos setores da economia regional. Durante essa etapa, a subordinação econômica aos centros industriais da Europa e Estados Unidos acentuou-se, mas houve também avanços na intensificação das trocas com o resto do país, como afirma Santos (1979):

Entretanto, os elevados custos da produção da borracha amazônica, tipicamente de origem silvestre, e as práticas altistas dos intermediários no comércio do produto acabaram por estimular a produção de borracha cultivada no Oriente. Com o advento desta ao mercado, a Amazônia foi deslocada de sua posição, sobrevivendo o colapso. O declínio subsequente prolongou-se pelo menos até 1920. A Amazônia, pois, vivenciou seu primeiro século de independência praticamente sob o impulso da economia da borracha.

Nessa vivência não obstante a pobreza e fragilidade do seu sistema, pouco tempo após a Adesão à Independência e até as vésperas da Primeira Grande Guerra, passou a constituir uma área economicamente importante para o país, gerando renda, emprego e divisas, contribuindo para as reservas cambiais da nação de modo expressivo e tornando-se em breve um contribuinte líquido do tesouro nacional, que nada pesava ao governo central, e provavelmente auxiliando o país no seu esforço de industrialização no período de pré-guerra.

Essas vantagens que aportou à economia nacional, porém, não foram acompanhadas da consolidação da economia interna da região. Área mal dotada de recursos empresariais e técnicos na época, o surto da borracha não foi suficiente para produzir o surgimento de um sistema organizado, com bons índices de acumulação de capital e de aprumo administrativo e gerencial. Além disso, não parece ter aumentado a participação dos grupos sociais mais pobres nos benefícios do crescimento, restritos que ficaram às classes dominantes, ocorrendo inclusive a destruição física ou cultural de parte desses grupos.

Avanços ao nível da urbanização, formação de um pequeno parque industrial, mas persistência de uma agricultura primitiva, elevada porção da mão-de-obra no setor primário, continuação da exploração extrativista, alta vulnerabilidade em relação ao exterior e grande dependência das importações, o *aviamento* como forma usual de crédito e relação de produção mais freqüente os traços característicos da economia que se foi configurando ao longo do século XIX e princípios do XX.

O status de dependência, rompido em relação a Portugal, reproduz-se com nova feição a partir de 1912, relativamente ao centro dinâmico do país, após um intervalo histórico de subordinação direta aos centros mundiais do capitalismo industrial e financeiro (SANTOS, 1979, p. 310-312).

Com a soma de todos esses fatores negativos, mais a chegada em Belém dos demais barcos holandeses, em 15 de outubro de 1913, aprofundam-se os problemas empresariais. De 26 de março de 1915 em diante, a *Port of Pará* ficou sob a intervenção de uma Comissão, por apelação à Corte de Justiça do Estado de Maine. Vários barcos recém-chegados foram vendidos. O fim da empreitada do *Sindicato Farquhar* ocorreu entre 1915 e 1916, quando o empresário não conseguiu obter empréstimos junto aos bancos e investidores ingleses, franceses e belgas.

Com o agravamento da situação financeira da *Port of Pará*, o Brasil suspendeu em 1921 os pagamentos das garantias, pois, como trata Gauld apud Penteado (1973, p. 92), “nem mesmo acordos com o Governo foram mais possíveis para a salvação da mesma, apesar de ter sido proposto pagamento de uma taxa de 2% ouro sobre o modesto volume do movimento portuário”.

Penteado (1973) indica que aparentemente o Governo Brasileiro passou a ser devedor da empresa portuária americana. No entanto, comenta:

[...] a Port of Pará estava recolhendo a totalidade das taxas do cais e não somente aquelas que correspondesse a 6% do seu capital, além dos juros que indiretamente cobrava. Como o total recebido indiretamente atingisse a 354. 934: 381\$000 e avaliação de todas as obras e instalações da Companhia correspondesse a 307. 013: 948\$000, estas deveriam servir de garantia ao pagamento da dívida cobrada (PENTEADO, 1973, p. 92).

Em 1940, por força do Decreto Lei nº 2.142, a *Port of Pará* restituiu valores maiores que os 350.000 contos ao Governo Brasileiro, que permaneceram retidos pelo Tesouro

Nacional e pela Alfândega do Pará, as taxas de 2% ouro e os direitos de importação. A direção do Porto é assumida pelo Ministério da Viação e Obras Públicas. No mesmo ano, o Governo Federal passou a coordenar o maior porto da Amazônia e as empresas de navegação, pela encampação da *Port of Pará* e da *Amazon River Steam Navigation Company Ltd.* Estava encerrada a exploração pelo capital estrangeiro nessa fase da história da região amazônica e do país com o fim das Companhias de Farquhar, conforme sentença Penteadó (1973, p. 93):

Terminava, melancolicamente, o domínio do capital europeu; teoricamente, a grande região estava libertada do jugo do capital estrangeiro, que, apesar de tudo, lá deixou, nas obras do porto de Belém, a marca indelével de sua passagem, que, em termos amazônicos, constitui, uma espécie de impressionante monumento erigido para demonstrar o quanto é capaz o homem na sua tentativa de organizar a exploração de um território tropical.

Fig. 56: Porto de Belém – vista aérea. Ao fundo, à direita, localiza-se o Forte do Castelo e no seu entorno imediato a Cidade Velha e o Ver-o-Peso, a partir dessa referência, do Forte, ao longo da orla até o primeiro plano da foto observa-se o Porto de Belém (Porto da *Port of Pará*), de origem americana. Ao centro, em primeiro plano, os silos de trigo da empresa Ocrim e logo após, os galpões pré-fabricados de números 11 e 12 da Companhia das Docas do Pará (antiga Port of Pará), previstos para serem desmontados para permitir o aumento da área do pátio de containers (ver detalhe). À direita da orla, a baía do Guajará; ao fundo, a área sul da cidade e o rio Guamá.



Fonte: Publicação – 30 anos de Companhia das Docas do Pará.



Embora a *Port of Pará* tenha obtido a concessão da orla desde o Igarapé do Uriboca (rio Guamá) até a ponta do Mosqueiro, para a construção de portos, efetivamente realizou o trecho de cais com armazéns, entre a desembocadura do Ver-o-Peso até a desembocadura do então igarapé das Almas.

A memória do Porto de Belém está sob cuidados do Museu do Porto da Companhia das Docas do Pará e que foi inaugurado em março de 1985, em instalações em pequeno prédio construído em área contígua ao armazém 3 e próximo ao gradil do Porto, pelo Boulevard Castilhos França. O prédio do Museu foi demolido quando da adaptação dos armazéns 01, 02 e 03 para funcionamento da Estação das Docas e nela está parcialmente exposto o acervo museológico sobre o porto e sua existência, as demais peças e documentos, estão guardados no prédio da Companhia das Docas. O Museu do Porto merece um espaço maior ao existente (atualmente, só existe o expositivo) inclusive com prédio próprio ao seu adequado funcionamento. O primeiro diretor desse museu foi o museólogo Raul Moreira.

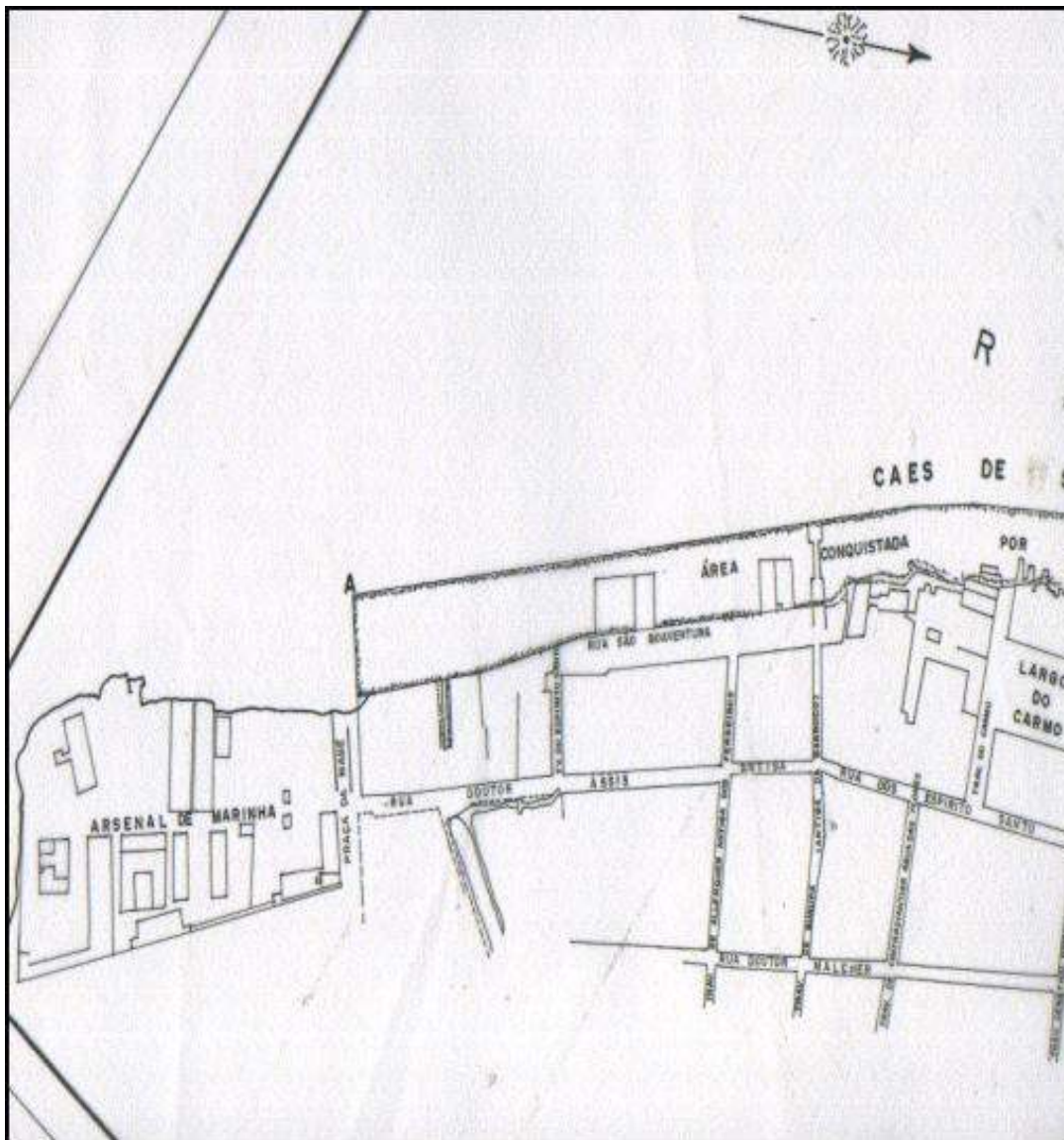
Pertence ao acervo do Museu do Porto a documentação, como a planta do Projeto do *Port of Pará* que está apresentada abaixo, com explicações do autor e fotos que foram fornecidas para essa pesquisa.

Fig. 57: Edifício da Bolsa da Borracha e a Doca do Ver-o-Peso. O edifício foi demolido e é provável que suas fundações estejam sobre a atual Praça do Relógio. À direita da imagem, fica o mercado (em ferro) de peixe do Ver-o-Peso e após, a feira de mesmo nome e o porto de Belém. Ao centro e ao fundo o antigo necrotério e vizinho ao mesmo em área à sua esquerda, o Forte do Castelo. Os quiosques ao centro da figura, eram explorados pelo engenheiro Francisco Bolonha que detinha a concessão para tal.



Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.56.

Fig. 58: Port of Pará - Planta dos Terrenos Compreendidos e Necessários às Obras do Melhoramento do Porto/Projeto da Port of Pará para o Porto de Belém e o Cais de Saneamento – Parte 1

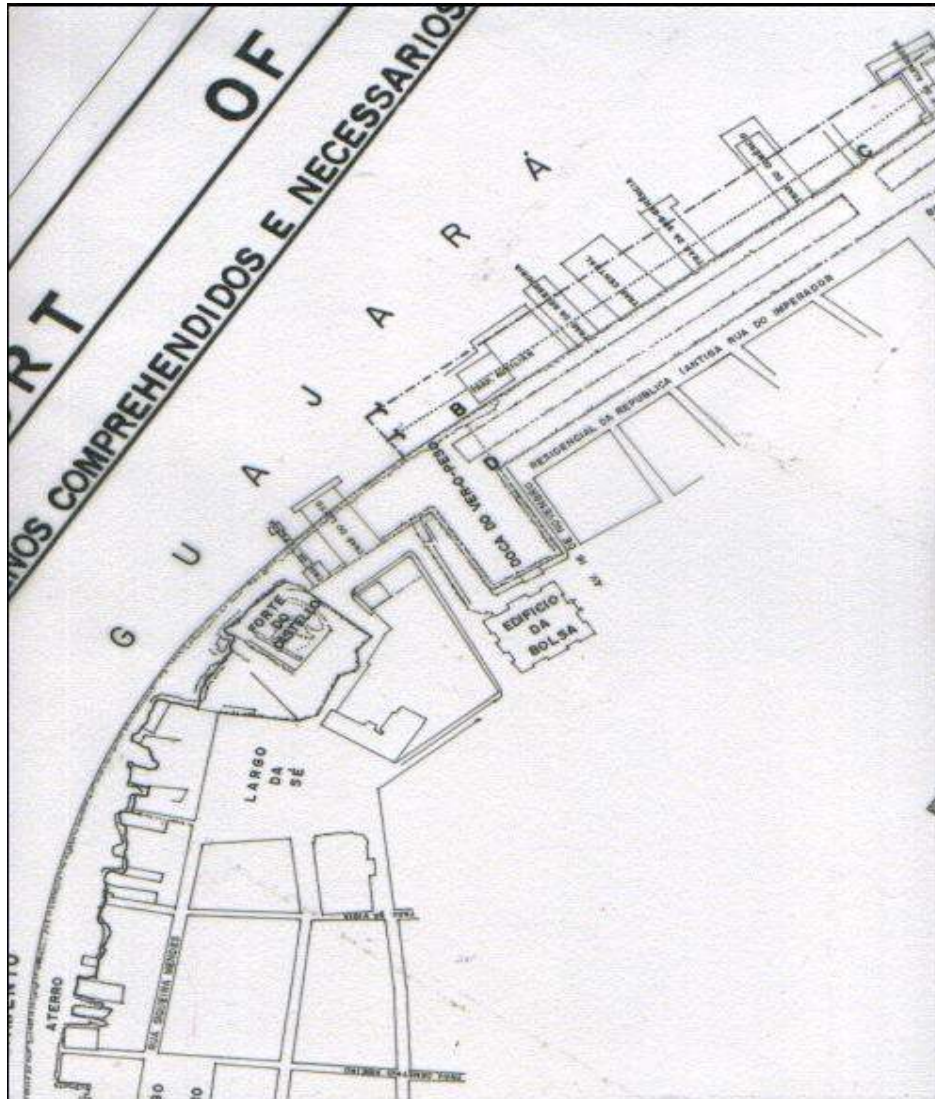


Fonte: Acervo do Museu do Porto

O trecho mostra o projeto para o Cais de Saneamento na orla da *Cidade* (atual Cidade Velha) desde o Arsenal de Marinha, até a Igreja e Largo do Carmo – a área seria conquistada por aterro dragado do rio Guamá. O projeto não foi realizado. A orla atualmente é ocupada por trapiches e portos particulares, exceto o Porto do Sal. As duas antigas baterias

(Arsenal e Carmo) que existiram nesse trecho da ribeira, foram demolidas. A visão do rio Guamá é prejudicada pelos ancoradouros, bares, “boites”, restaurantes, casas e outras construções.

Fig. 59: Projeto da Port of Pará para o Porto de Belém e o Cais de Saneamento – Parte 2

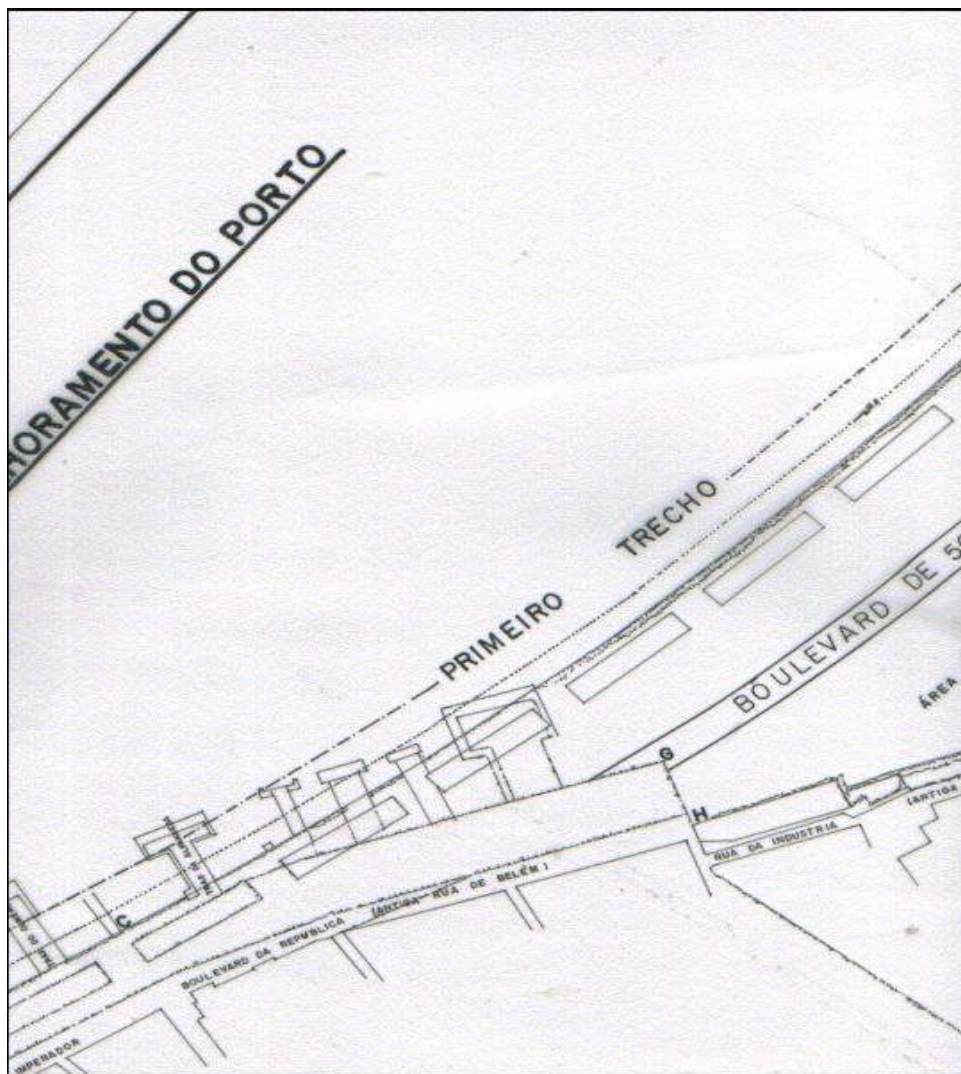


Fonte: Acervo do Museu do Porto

O projeto indica o aterramento da Doca do Ver-o-Peso (que não ocorreu, por manifestação pública acatada pelo Governador). Observa-se antes da Doca do Ver-o-Peso, o perfil externo do edifício da Bolsa (da Borracha), cujas obras quase concluídas foram

paralisadas (pelo declínio do Ciclo da Borracha), posteriormente foi demolido. Observa-se a indicação do residencial da República (antiga rua do Imperador) e parte dos trapiches principais da cidade a serem demolidos e o foram com a construção do porto. É importante registrar que no final do século XX a Gerência do Patrimônio da União – GPU, determinou a Linha de Preamar Média – LPM (ver imagem no anexo 13) e sobre a mesma observou-se no trecho do então igarapé do Piri, que essa linha não adentrou em direção ao alagado de mesmo nome (onde aproximadamente hoje é o canal da Tamandaré, passando direto em direção a orla do rio Guamá).

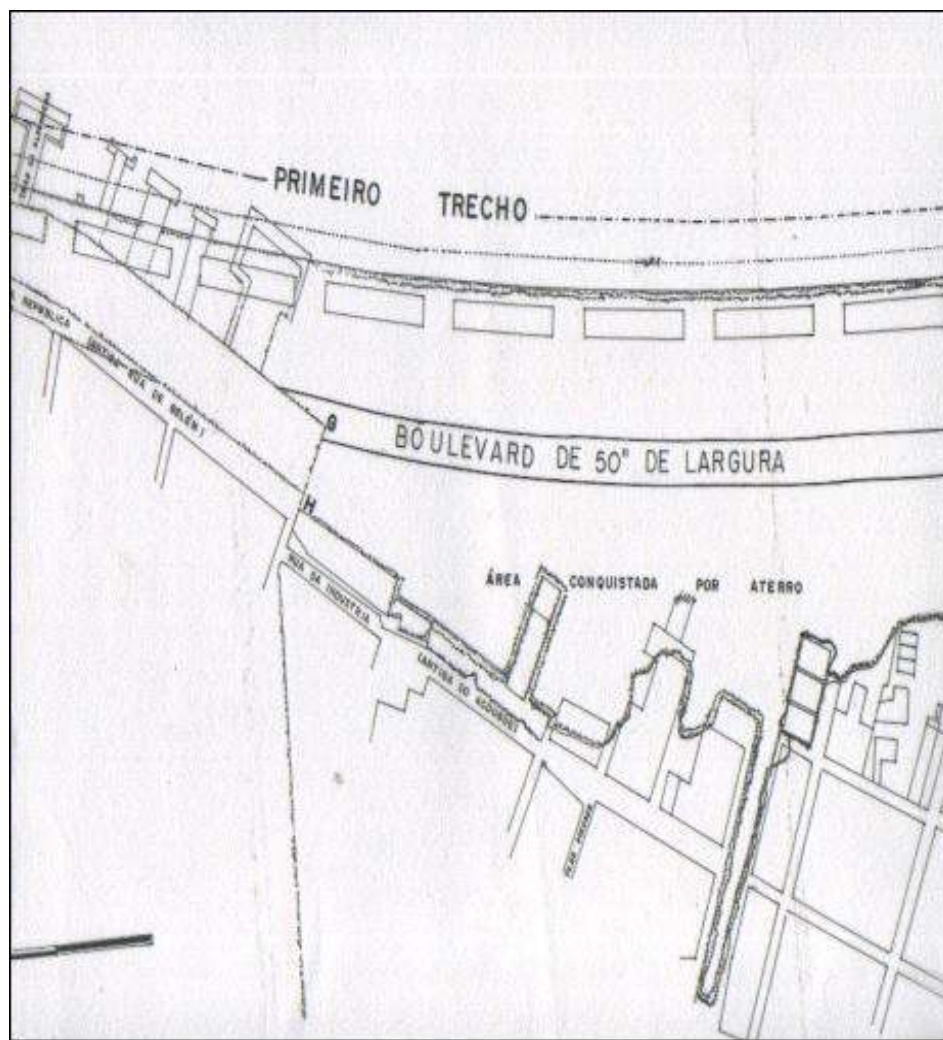
Fig. 60: Projeto da Port of Pará para o Porto de Belém e o Cais de Saneamento – Parte 3



Fonte: Acervo Museu do Porto

Observa-se parte dos trapiches principais da cidade a serem demolidos e a localização para a montagem dos armazéns pré-fabricados que seriam importados da Europa. À direita, as áreas a serem aterradas por dragagem junto a orla da *Campina* (hoje, Comércio) e o Boulevard projetado.

Fig. 61: Projeto da Port of Pará para o Porto de Belém e o Cais de Saneamento – Parte 4.

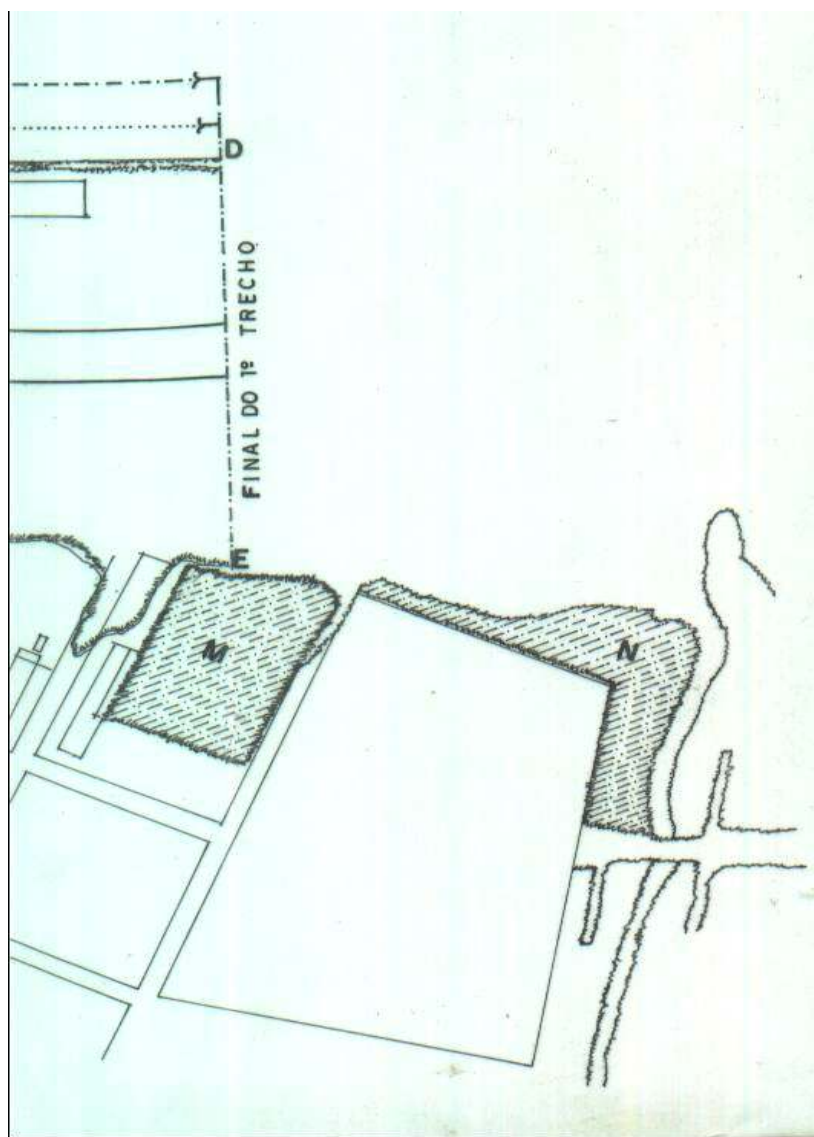


Fonte: Acervo Museu do Porto

Indica a localização para os galpões a serem montados e a área conquistada por aterro dragado da baía do Guajará e o Boulevard projetado e construído pela *Port of Pará*. À direita e abaixo, a Doca do Reduto que adentra no continente e que era a desembocadura do

Igarapé do Reducto (essa denominação é dada em razão de ter existido na margem esquerda do igarapé, um Reducto Militar e que ficava ao flanco direito do Convento de Santo Antônio). A Doca foi aterrada, assim como toda a área prevista a partir do perfil original da orla primitiva, conforme se observa na parte inferior da planta. O projeto do Porto em seu primeiro trecho foi realizado, inclusive o Boulevard que se denomina atualmente Av. Marechal Hermes.

Fig. 62: Projeto da Port of Pará para o Porto de Belém e o Cais de Saneamento – Parte 5.



Fonte: Acervo Museu do Porto

Final do 1º trecho. Entre a costa original e a linha do cais, toda área foi aterrada, permitindo surgirem posteriormente, o aumento do porto – 2º trecho (Doca Marechal Hermes), os armazéns da Ocrim, o Ver-o-Rio e a chegada da atual avenida Pedro Álvares Cabral.

As plantas e detalhes originais do Porto da *Port of Pará* e suas instalações são mostradas nas páginas seguintes, com destaque, os armazéns pré-fabricados, gradis e caixa d'água de origem européia.

Fig. 63: Planta Geral do Cais de Saneamento e Doca no rio Guamá

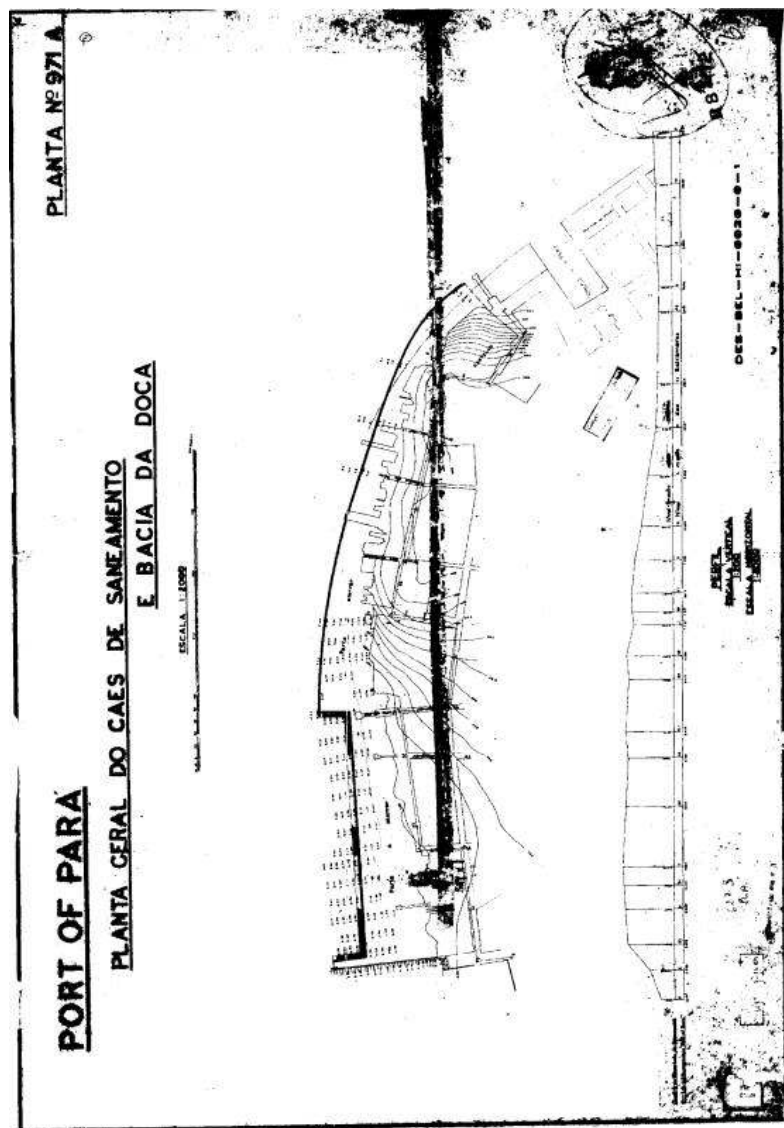
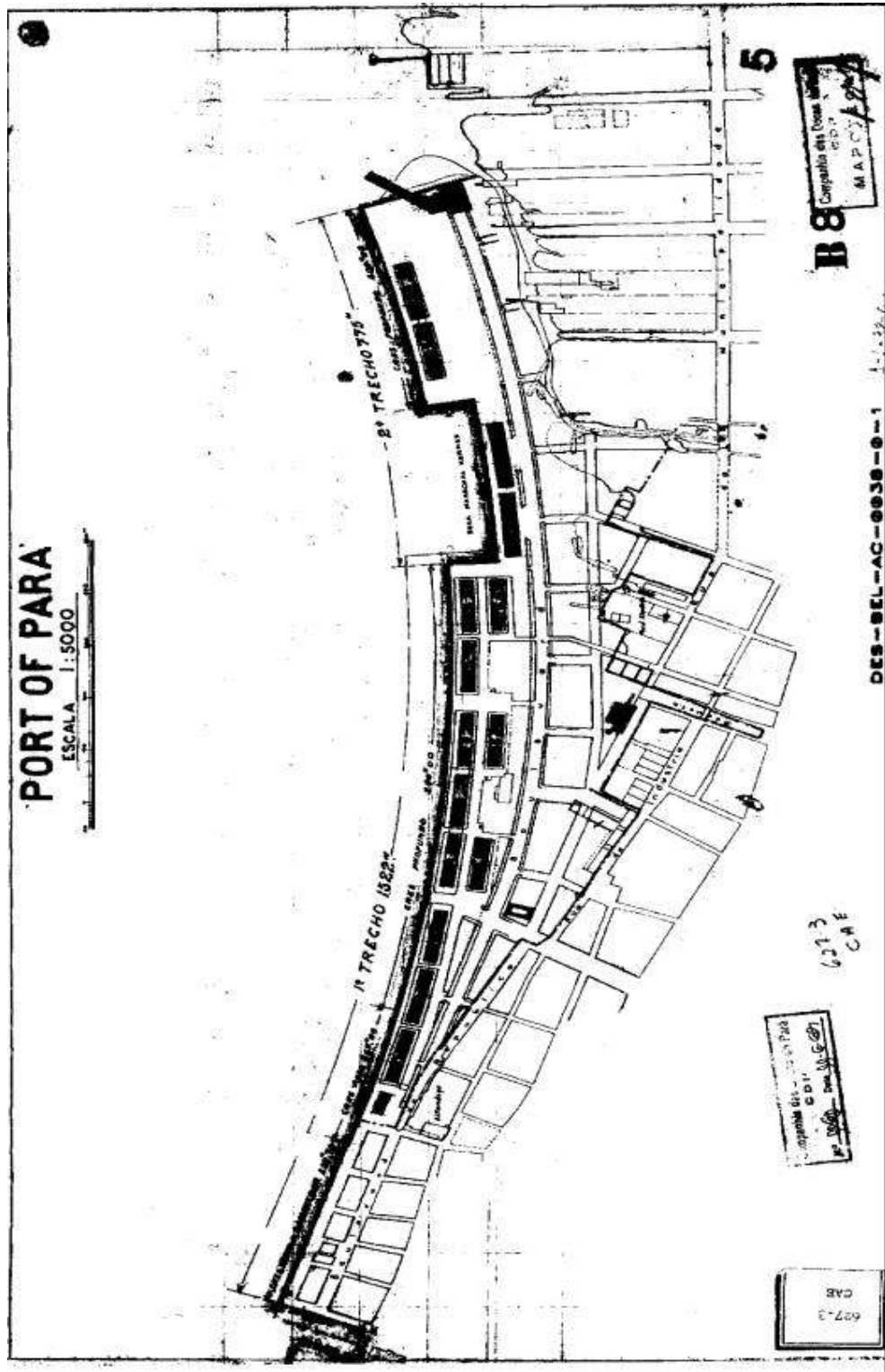


Fig. 64: Port of Pará – Projeto do 1º e 2º trechos<sup>22</sup>



<sup>22</sup> Outra planta relativa ao Projeto do Porto de Belém pode ser observada no anexo 01.



Fig. 65: Port of Pará – Warehouses on quay wall

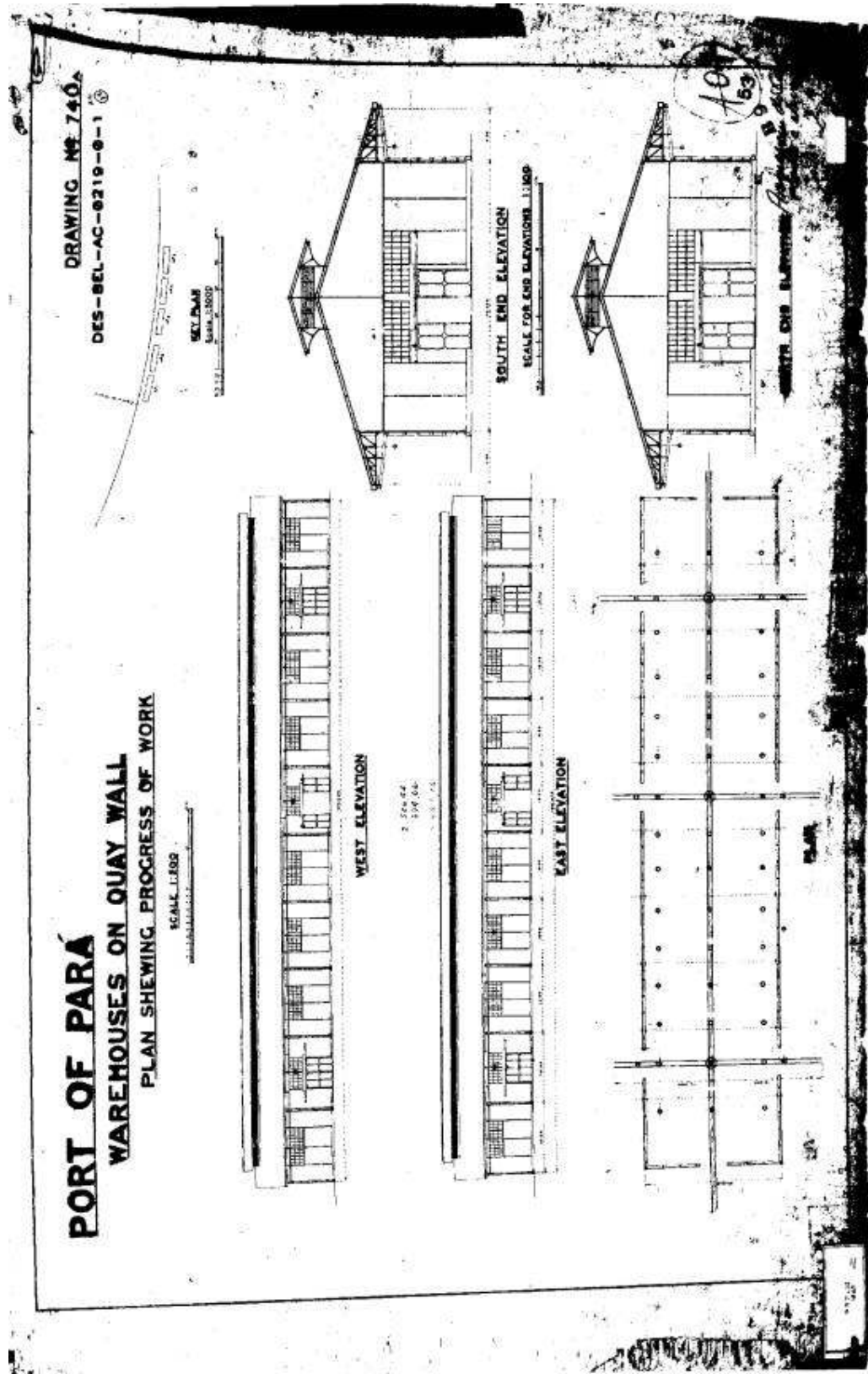


Fig. 66: Seção da estrutura dos armazéns ou galpões

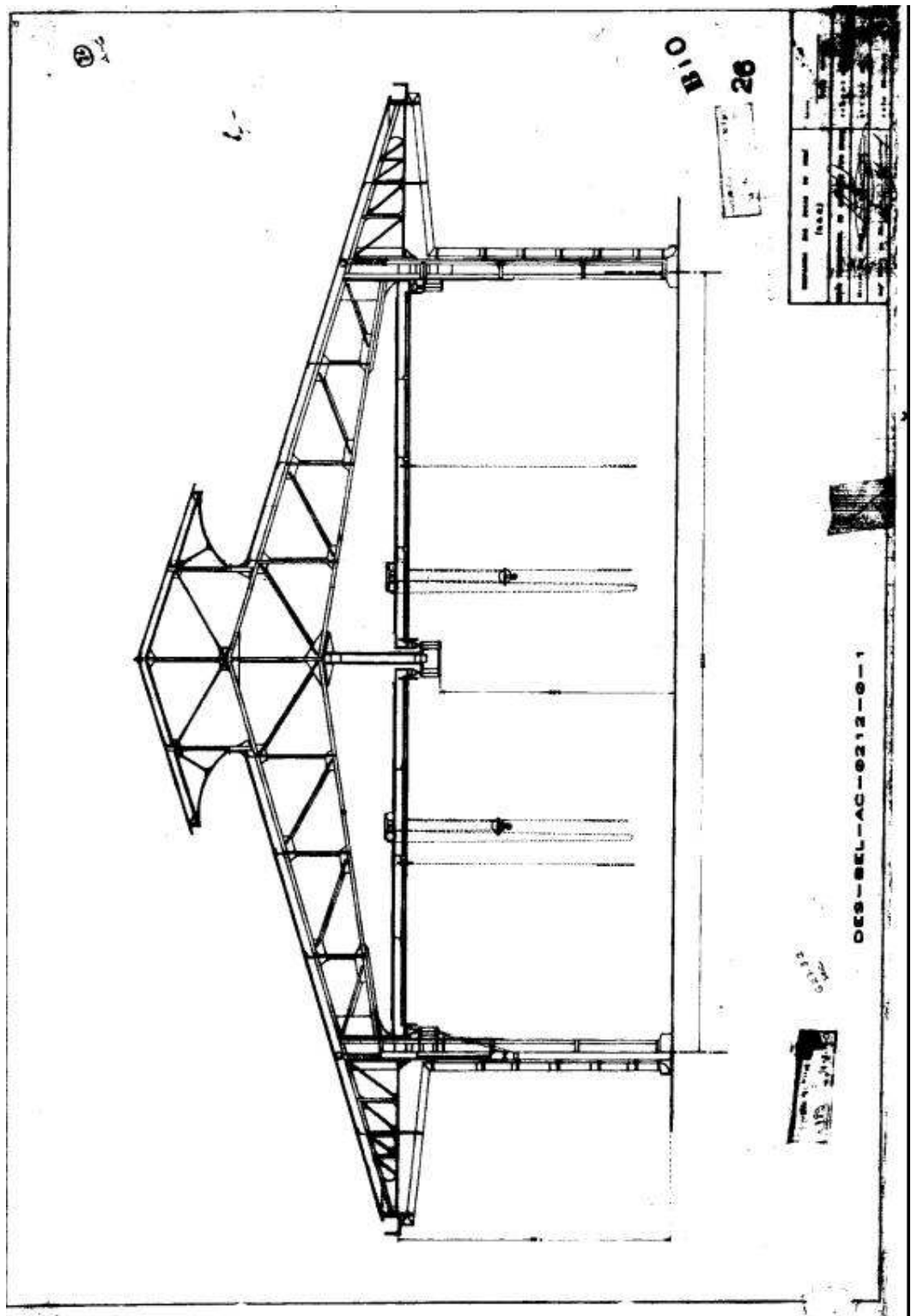
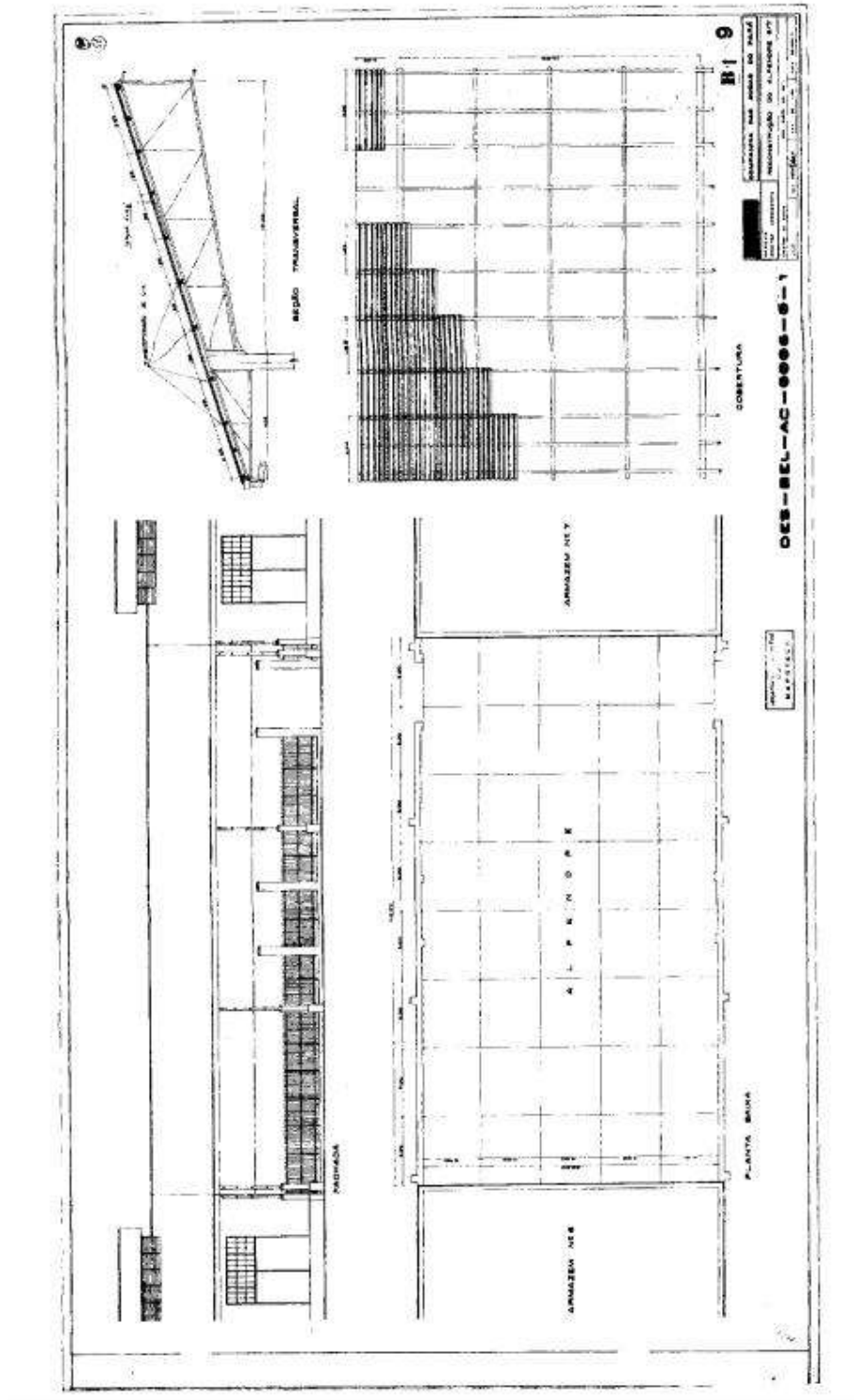


Fig. 67: Elevação do Alpendre coberto entre os armazéns ou galpões



Pelo projeto original, havia continuidade das coberturas dos armazéns por um alpendre coberto que existiria entre eles.

Fig. 68: Elevações, corte e planta baixa de armazéns com dois pavimentos

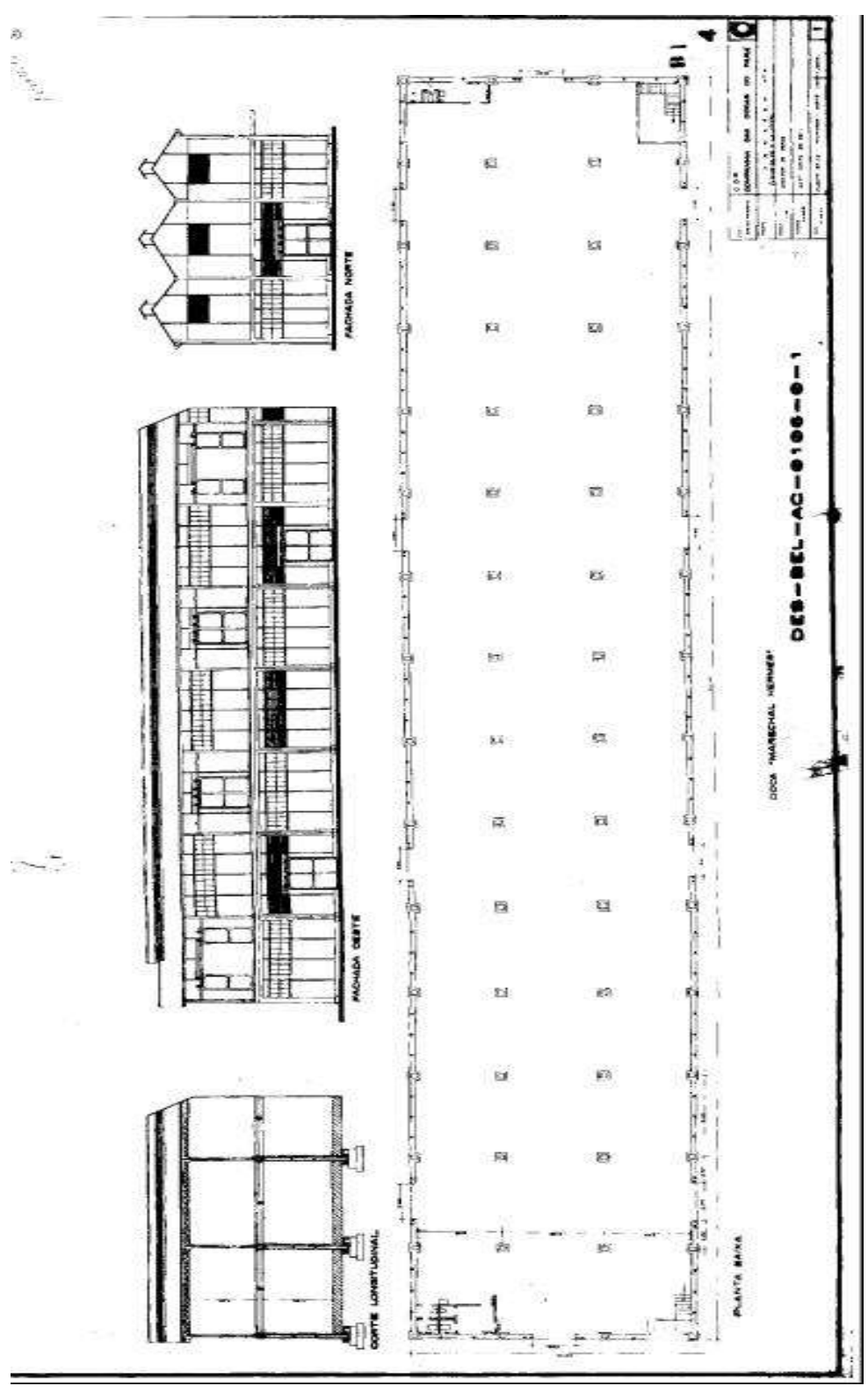


Fig. 69: Elevação e seções da caixa d'água, em ferro.

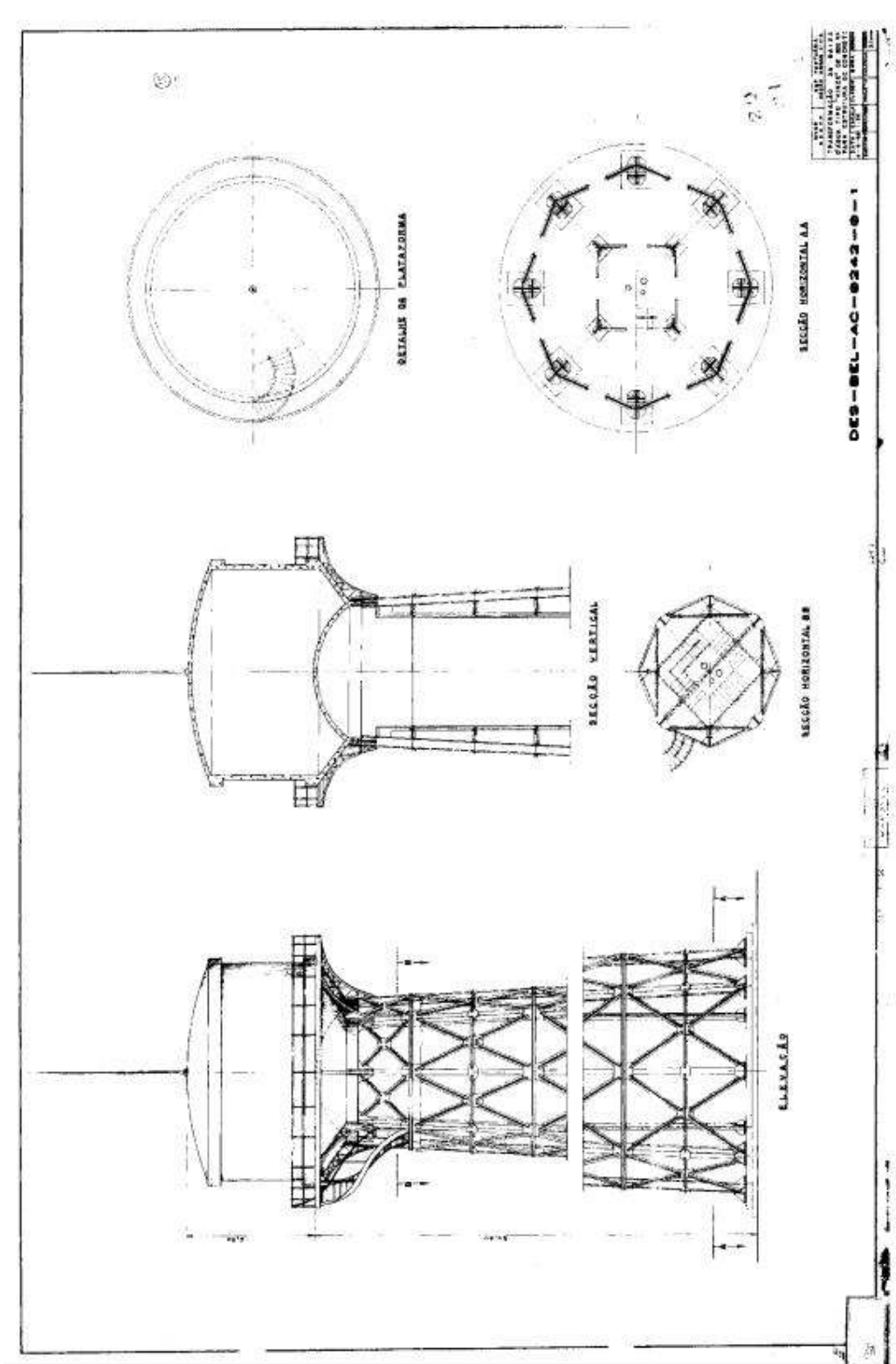


Fig. 70: Elevação e seção de portão e gradil em ferro.

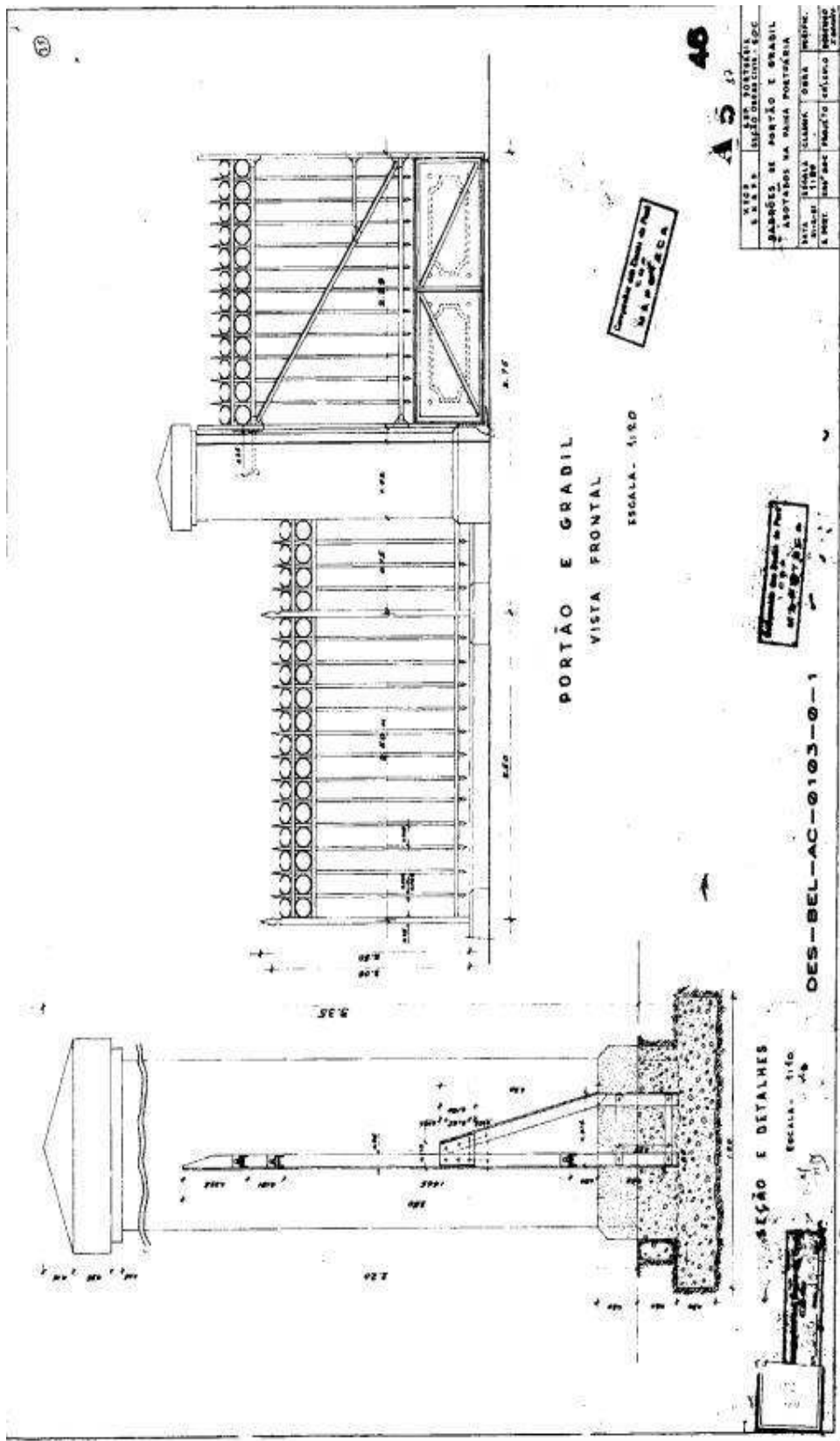
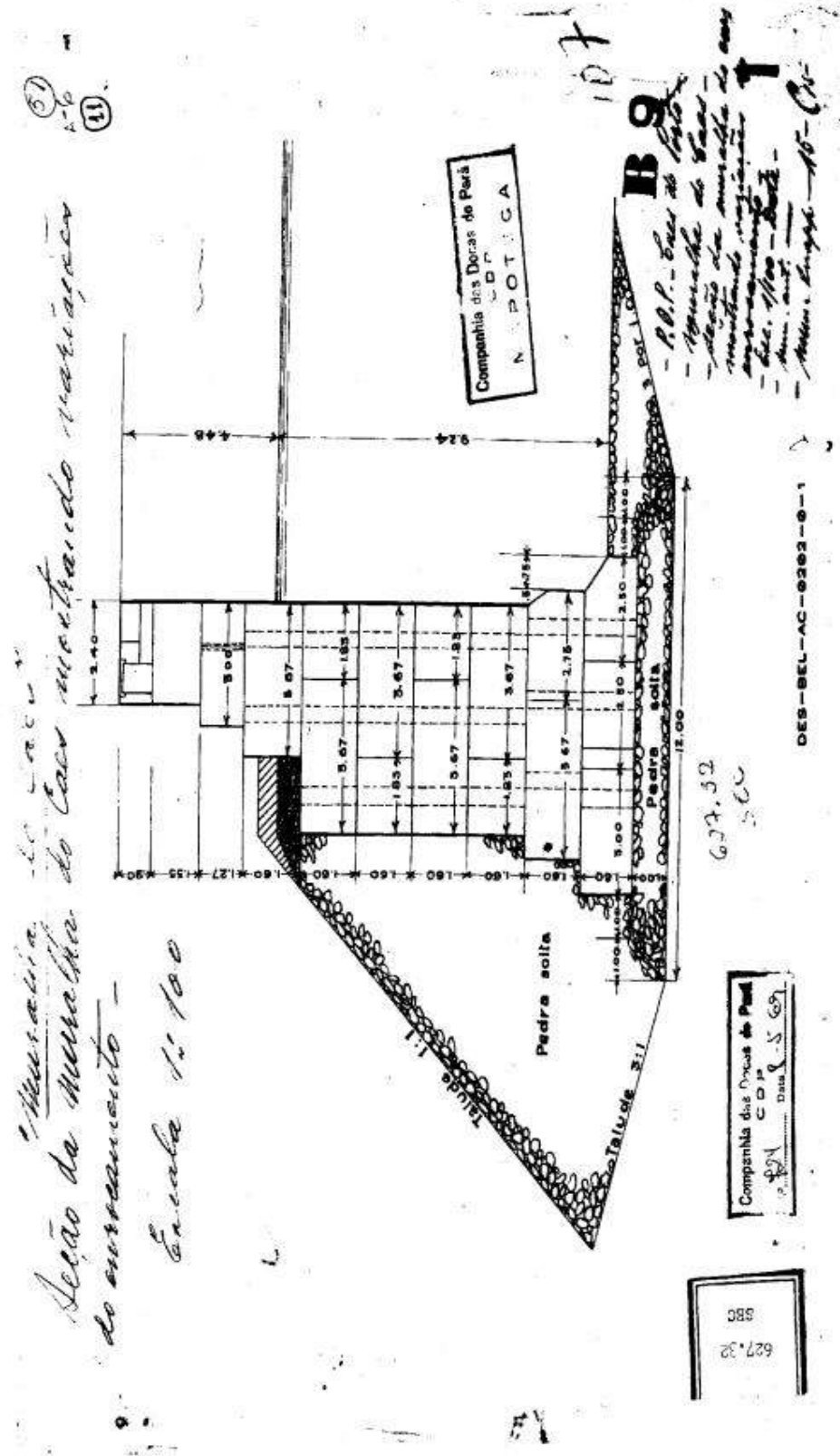


Fig. 71: Seção da muralha do cais, mostrando variações do enrocamento



### 3 TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA E A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE BELÉM

A Amazônia brasileira com as suas duas principais bacias hidrográficas (do rio Amazonas e do rio Tocantins-Araguaia) tem em seus rios, da pré-história à colonização européia, os caminhos naturais ao transporte. Esses permitiram o acesso dos colonizadores lusos do século XVII ao XVIII pela região, implantando seu domínio e religião, explorando as “drogas do sertão” e transformando aldeias em vilas. Exportavam os produtos naturais para a Metrópole Portuguesa.

Em tempos dos séculos XIX, XX e início deste XXI, já sob gestão brasileira, permanece a primazia dos rios nos transportes, pela navegação fluvial e fluvio-marítima e intermodal. Os rios permeiam a preservação do meio ambiente, enquanto, ao contrário, as grandes estradas implantadas a partir de meados do século XX, são vetores de destruição dos ecossistemas e forte submissão da *cultura regional* e dos *povos das florestas* sob a alegação de “desenvolvimento”.

Os igarapés, os furos, os rios, os lagos e outros, permitiram o surgimento ou o crescimento das povoações, a formação das cidades ribeirinhas, com seus trapiches, portos, entre eles, o de Belém.

Na visão de Freire (1999) e Ribeiro (1999), as cidades portuárias eram elementos de submissão à Europa e à estrutura global de dominação. Essas visões de estigma com os portos são quanto à formação do país e indicam que o comércio marítimo luso antecedeu à colonização imperialista. Eram como pontos ilhados com relação ao interior e essenciais no intercâmbio que os núcleos brasileiros tinham entre eles e Portugal. Funcionavam para a entrada dos colonizadores e escravos e de saída das riquezas. As visões de outros autores quanto aos portos, serão abordadas no Capítulo 5 intitulado “O Porto Hoje”.



As referências a seguir, quanto ao Sistema Portuário, as Políticas Portuárias, os Projetos Alternativos e o Complexo Portuário do rio Pará, o Projeto Alternativo Complementar para o Sistema de Transporte Fluvial e Oceânico, sugerem cenários (com intermodalidade nos transportes) que, se implementados, poderão ter reflexos positivos a todo o Complexo Portuário do rio Pará e, por conseguinte, a Belém, seu porto e Sistema Portuário e ao país.

### 3.1 O Sistema Portuário

Conforme é indicado nas "Zonas de Frentes de Expansão" (proposição da CDP/PDZ - 03/2003) as principais áreas portuárias são classificadas em três Complexos, sendo: o Complexo do Pará, o Complexo de Tocantins/Xingu e o Complexo do Tapajós. Como o objeto de estudo é o porto de Belém e por extensão o Complexo Portuário do rio Pará, não serão abordados os outros Complexos, com seus portos e terminais. O Complexo do Pará possui a seguinte composição:

- |   |   |
|---|---|
| - Porto de Belém (Belém)  | - Hidrovia do Capim (projetada)             |
| - Porto de São Francisco (Barcarena)  | - Hidrovia do Tocantins/Araguaia (projeto)  |
| - Terminal de Vila do Conde (Barcarena)   | - Hidrovia do Marajó (projeto)              |
| - Terminal de Miramar (Belém)   | - Hidrovia do Maguari (projeto)             |
| - Terminal da Sotave (Belém)  | - Hidrovia do Tapajós/Teles Pires (projeto) |
| - Terminal do Espadarte (projeto no município de Curuçá, costa atlântica do Estado) |   |

Fig. 72: Zonas de Frentes de Expansão



Fonte: CDP, 2003.

### 3.1.1 O Porto de Belém

O Porto de Belém, inaugurado em 1909, se localiza na Baía do Guajará e com acesso pela Avenida Boulevard Castilhos França e Avenida Marechal Hermes, na orla continental do Município de Belém e fronteiro aos bairros da *Campina* (hoje, Comércio) e do Reduto - é o mais antigo porto do Complexo Portuário do rio Pará e da Amazônia, o complexo é o seu entorno e sistema portuário. A especificidade e quantidade das cargas movimentadas fizeram surgir outros terminais que se integram como um sistema, como o Terminal de Miramar, o Terminal de Vila do Conde e o Terminal da Sotave.

Esse conjunto de porto e terminais (ver a localização no anexo 02) é administrado pela Companhia Docas do Pará - CDP, com sede à Avenida Presidente Vargas, n°. 41, bairro do Comércio (parte do antigo bairro da *Campina*), e prevê o contínuo aumento de movimentação de cargas, sobretudo para exportação, e os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento de cada um deles, propõem atender à crescente demanda.

Fig. 73: Vista geral do Porto de Belém. Ao fundo, à direita, na ponta continental, a doca do "Ver-o-Peso". À direita da mesma, a baía do Guajará que se integra à jusante à baía do Marajó e essa, ao oceano Atlântico. Ao fundo, a montante, o rio Guamá.



Fonte: CDP, 2003.

Remontam a 1897 os primeiros estudos para construção do Porto de Belém, realizados pelo engenheiro Domingos Sérgio de Sabóia e Silva, que previa a construção de um cais com 4.300 metros de extensão e 16 molhes metálicos para atracação de navios. Houve uma concessão para a execução desse projeto e que, no entanto, foi cancelada.

Como já foi observado no capítulo anterior de maneira mais ampla, o *Porto da Capital* tem origem de uma companhia americana, a *Port of Pará* e que realizou novos estudos para o Porto, com a participação dos engenheiros portuários americanos *Elmer Lawrence Corthell* e *Henry Clay Ripley* (TELLES, 1984). Esse novo projeto foi aprovado pelo governo e foi executado pela companhia. Na faixa do cais foi construída uma doca para embarcações pequenas (ribeirinhas) e denominada de "Marechal Hermes". Também no cais destacam-se, desde 1953, ao final da área portuária, as instalações especializadas do moinho de trigo da OCRIM S. A.

A *Port of Pará* operou o Porto entre o final da década de 1900 e a década de 1910. Em 1940 o Porto é encampado juntamente com a *Amazon River Steam Navigation Company Ltda* pelo governo brasileiro. Com as novas demandas das décadas seguintes, surgiram terminais que se complementam com o Porto de Belém e que são vitais a economia da Região Metropolitana de Belém-RMB, do Estado do Pará, da Amazônia e do país (sobretudo do seu entorno imediato e de grande parte da área central nacional - Maranhão, Tocantins e Goiás).

Fig. 74: Ao fundo, a direita, o moinho de trigo da OCRIM S.A. Produtos Alimentícios que funciona na Av. Marechal Hermes em área aproximada de 12.000 m<sup>2</sup>, desde 1953, com berço arrendado para empresa, pela Companhia Docas do Pará. A direita, vista parcial do complexo municipal do Ver-o-Rio.



Fonte: Fábio Pina apud Jornal "O Liberal", Mercado, p. 09. 12/10/2003

### 3.1.2 O Terminal de Inflamáveis de Miramar (Município de Belém).

O terminal petroquímico que praticamente é uma extensão do porto de Belém e banhado pela Baía do Guajará tem denominação de *Nicolau Bentes Gomes* e está localizado na Rodovia Arthur Bernardes (paralela à baía do Guajará, acesso para o Centro e o Porto de Belém e o Distrito de Icoaraci). Sobre sua história inicial nos ensina Telles (1984, p. 268):

Em 1914, foi construída na localidade de Miramar, uma instalação completa para a armazenagem e manuseio de óleo combustível, composta de dois tanques cilíndricos de aço de 9.600 m<sup>3</sup> de capacidade, e mais bombas elétricas, tubulações, ponte de atracação de navios etc. Essa foi certamente uma das primeiras instalações desse gênero no Brasil, para produtos de petróleo. Havia também uma usina termo-elétrica para uso exclusivo do porto.

O Terminal de Miramar movimenta granéis líquidos - combustíveis. Possui dois píeres ligados à sua retro-área (onde são armazenados os combustíveis em depósitos das distribuidoras de derivados de petróleo) por ponte (onde se localizam tubovias) e por ela circulam também veículos para os serviços. Nos dois berços internos dos píeres, atracam as barcaças/tanques que, carregadas, abastecem o interior, e na parte externa dos píeres, existe berço para navios petroleiros (ver figura 75).

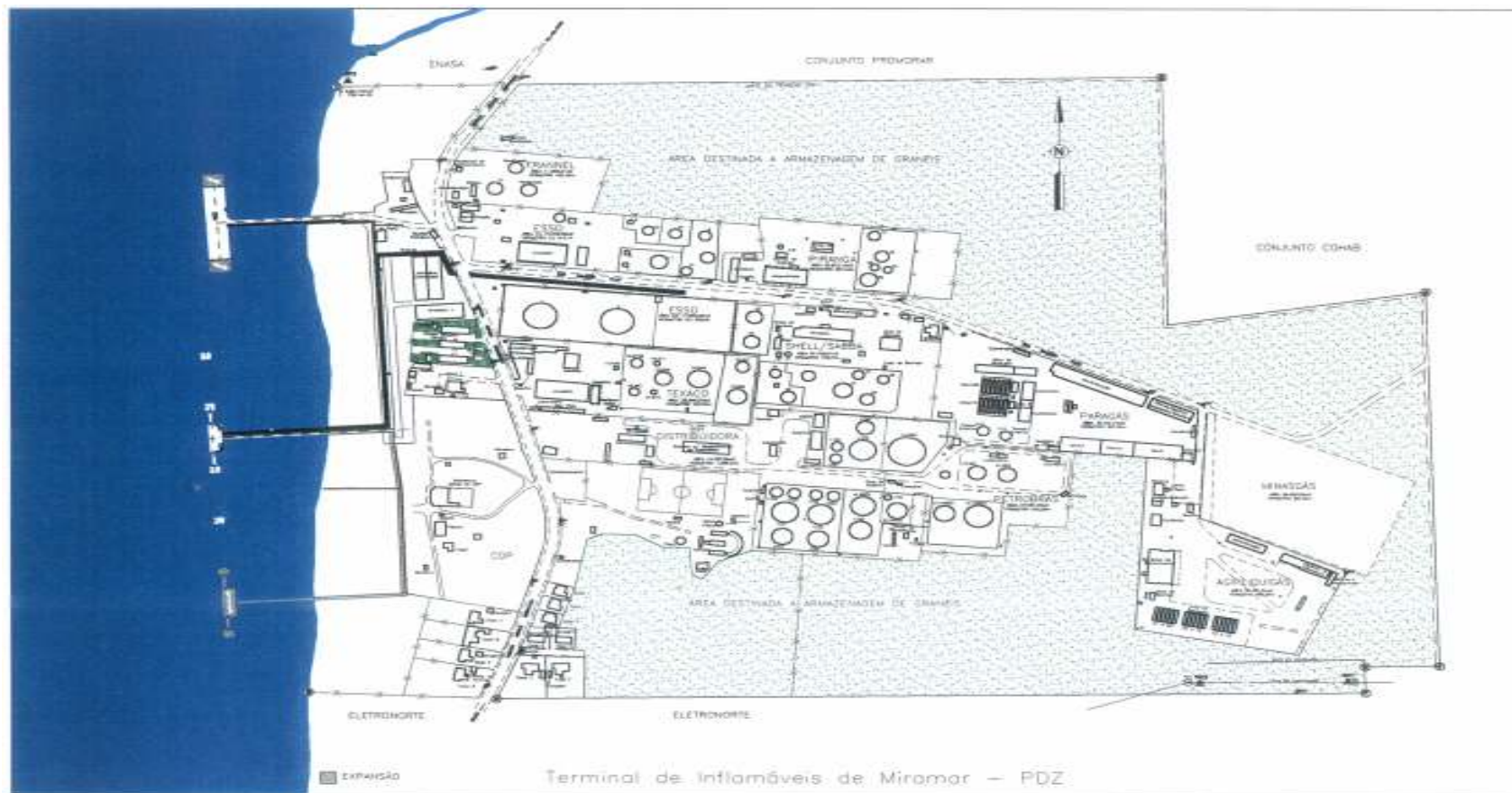
Fig. 75: Vista pela Baía do Guajará



Fonte: CDP, 2003.

Na foto anterior, visualiza-se o Terminal, à direita, a área da extinta usina termoelétrica de Miramar da Eletronorte. Ao fundo do mesmo, a área de remanejamento habitacional (CDP) do importante projeto de Macrodrenagem da Bacia do Igarapé do Una e a esquerda, o conjunto Promorar.

Fig. 76: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém e Vila do Conde - Terminal de Inflamáveis de Miramar

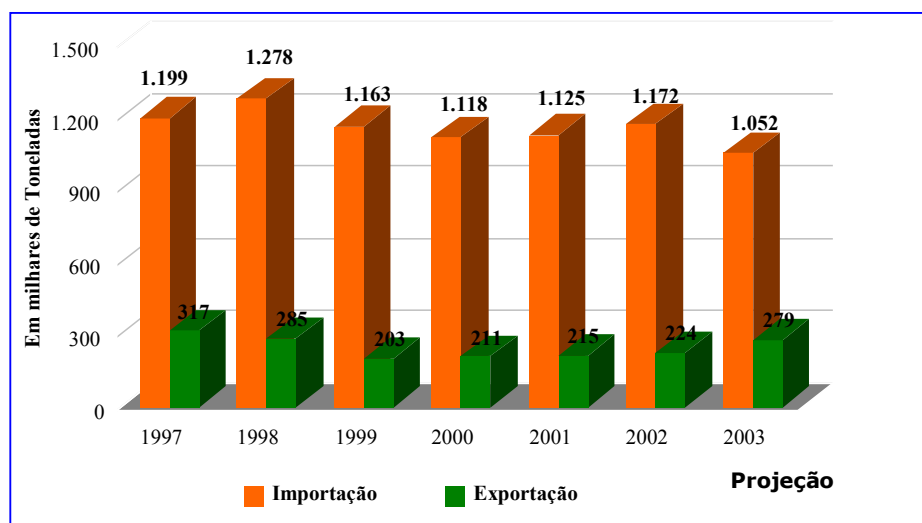


Fonte: CDP/PETCON- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos, 2003.

Segundo o subitem 4.1 "O Complexo Portuário do Rio Pará", do item 4 "O Plano Proposto", da CDP/PETCON- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Belém e Vila do Conde-Sumário Executivo (2003, p. 35-36):

O terminal petroquímico de Miramar sofre de limitações quanto a possibilidade de expansão, seja pela profundidade disponível acostada, seja, pela falta de espaço de terreno contíguo, dentro da área do porto organizado, além dos aspectos de conflitos crescente com a atividade do centro urbano. Verificando-se de modo mais visível os impactos dessas limitações, resultando na perda do tráfego para alternativas mais competitivas, como o Porto de Itaqui (MA). O Terminal de Granéis Líquidos, instalado no berço 201 de Vila do Conde, ao mesmo tempo que serve ao suprimento de soda cáustica e óleo combustível para o Complexo, passou a desempenhar papel de ponto de estocagem e distribuição do OC1A, por via fluvial, para a Zona de influência do Terminal de Miramar, o qual perdeu todo esse tráfego para Vila do Conde. A partir da necessidade de suprimento ao Complexo ALBRÁS - ALUNORTE, configura-se a vocação de Vila do Conde em torna-se um polo de concentração-distribuição de derivados de petróleo, para onde poderá, no futuro, transferir-se toda a movimentação de combustível líquidos hoje concentrada em Miramar (COMPANHIA DAS DOCAS DO PARÁ; PETCON, 2003, p. 35-36).

Gráfico 03: Exportação e Importação (1997/2003)

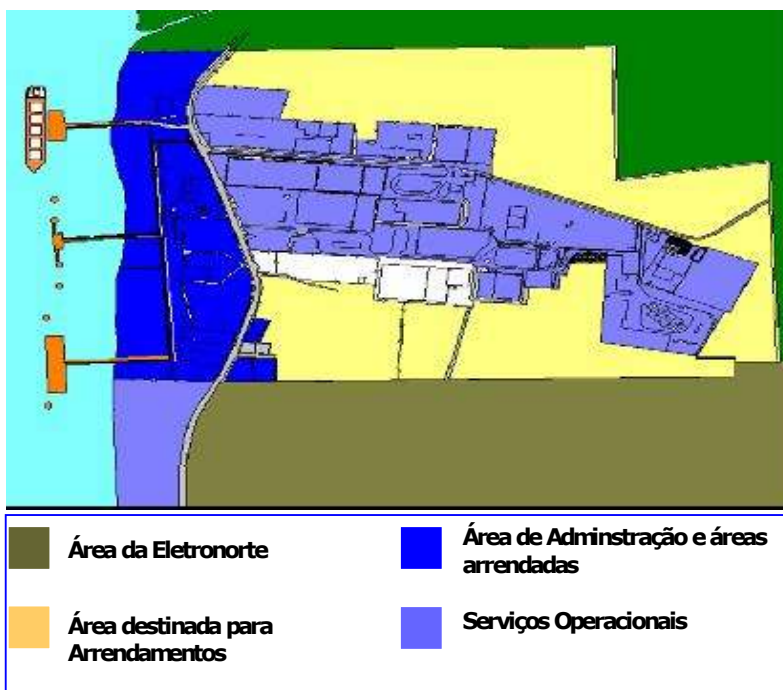


Fonte: CDP, 2003.

Proposição do PDZ 03 – Terminal Miramar (Belém - orla continental):

- Recuperação dos Pieres 1 e 2
- Destinação de áreas contíguas para Arrendamentos
- Construção do Pier 3

Fig. 77: O Zoneamento do Terminal de Miramar



Fonte: CDP, 2003.

### 3.1.3 O Terminal da Sotave (Município de Belém)

O Terminal da Sotave foi previsto (entre outras cargas) para granéis e fica situado na ilha do Caratateua ou de Outeiro, com acesso fluvial ao porto de Belém com aproximadamente 18 km, através do canal do Mosqueiro até atingir a baía do Guajará e acesso rodoviário em distância aproximada de 38 km (Terminal da Sotave ao Porto de Belém), através da Rodovia BL-010, por vias de revestimento primário, passando pela ponte de concreto armado sobre o rio Maguari ou pelo acesso hidroviário e rampa rodofluvial no rio referido.



Permite o acostamento de navios até 50.000 toneladas e tem um calado na ordem de 16 metros. Se a exportação priorizar madeiras, há previsão pela CDP de 7 (sete) navios/mês (140.000 m<sup>3</sup>), o que levaria a desafogar em aproximadamente 7.000 carretas/mês, o acesso ao porto de Belém, pela Av. Pedro Álvares Cabral e outras vias.

Para a utilização de navios do tipo Panamax (na ordem de 10 a 12 metros, que calam quando carregados) para adequada movimentação de grãos, é desejável melhorar o acesso por dragagem e trecho relativamente curto, entre as ilhas do Outeiro e Mosqueiro e próximo ao Terminal.

O sistema portuário é composto por pontes e píeres, sendo as pontes divididas em dois trechos e os píeres para atracação de barcaças.

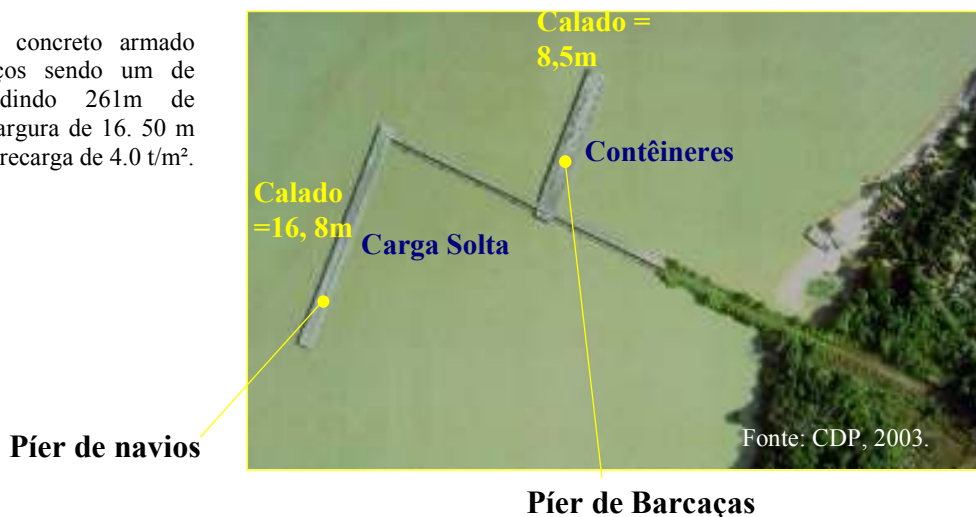
Fig. 78: Vista aérea do Terminal da Sotave pela baía do Guajará, com potencial de movimentação de 30.000.000 t/ano.



Fonte: CDP, 2003.

Fig: 79: Píeres de navios e de barçaças.

Construído em concreto armado com dois berços sendo um de atracação, medindo 261m de comprimento, largura de 16. 50 m e possuindo sobrecarga de 4.0 t/m<sup>2</sup>.



O pier de barçaças foi construído em concreto armado com dois berços de atracação, medindo 175. 35 m de comprimento, largura de 23. 45 m e possuindo sobrecarga de 2.5 t/m<sup>2</sup>.

Proposição do PDZ 03 – Terminal da Sotave:

- ◆ *Reforço da Ponte de Acesso ao Pier de Navios*
- ◆ *Construção do Centro de Atendimento Integrado -PROHAGE*
- ◆ *Criação de Corpo Administrativo*
- ◆ *Preparação do Armazém para Madeira Estufada*
- ◆ *Alfandegamento do Terminal*
- ◆ *Preparação de Área para Carga Geral e Contêineres*
- ◆ *Área de Apoio Operacional (Usuários)*
- ◆ *Indução a Vocação Natural do Terminal – Graneleiro (Grãos)*
- ◆ *Implementação da Navegação de Cabotagem*

Fig. 80: Zoneamento para o Terminal da Sotave.



O Plano para a construção do Terminal da Sotave teve início em 1976 e como parte de uma indústria de fertilizantes, a *Sotave Norte Indústria e Comércio*, depois *Sotave Amazônia Química e Mineral S. A.*, aprovado pela SUDAM para incentivos fiscais na proporção de 1:3 em relação aos recursos próprios a serem investidos. Os recursos previstos aos investimentos eram ao câmbio de então, na ordem de 51,5 milhões de dólares. Em 1988, com a não viabilização do empreendimento, um decreto presidencial declarou de utilidade pública as benfeitorias e áreas de terra com 312.000 m<sup>2</sup> e a desapropriação, para que a Portobrás implantasse no local um porto público. Ainda em 1988, a SUDAM cancelou os benefícios fiscais e financeiros a Sotave.

Constavam em 1986, parte das instalações portuárias – as estruturas de concreto armado da ponte de acesso e dos píeres concluídas, os cabeços de amarração e defensas para atracação de navios e barcaças, as esperas para tubulação de descarga de grãos líquidos, os suportes para a transportadora de correias e o armazém 07 com 19.520 m<sup>2</sup>. A partir do final de 2002, a CDP passou a administrar o terminal com base em convênio entre o Governo Federal e a Companhia. E no final de 2003 a Companhia das Docas realizou embarque de madeiras no terminal. O Terminal pode ser utilizado adequadamente para importação e exportação, entre outras cargas, a containerizada, a solta e a em geral.

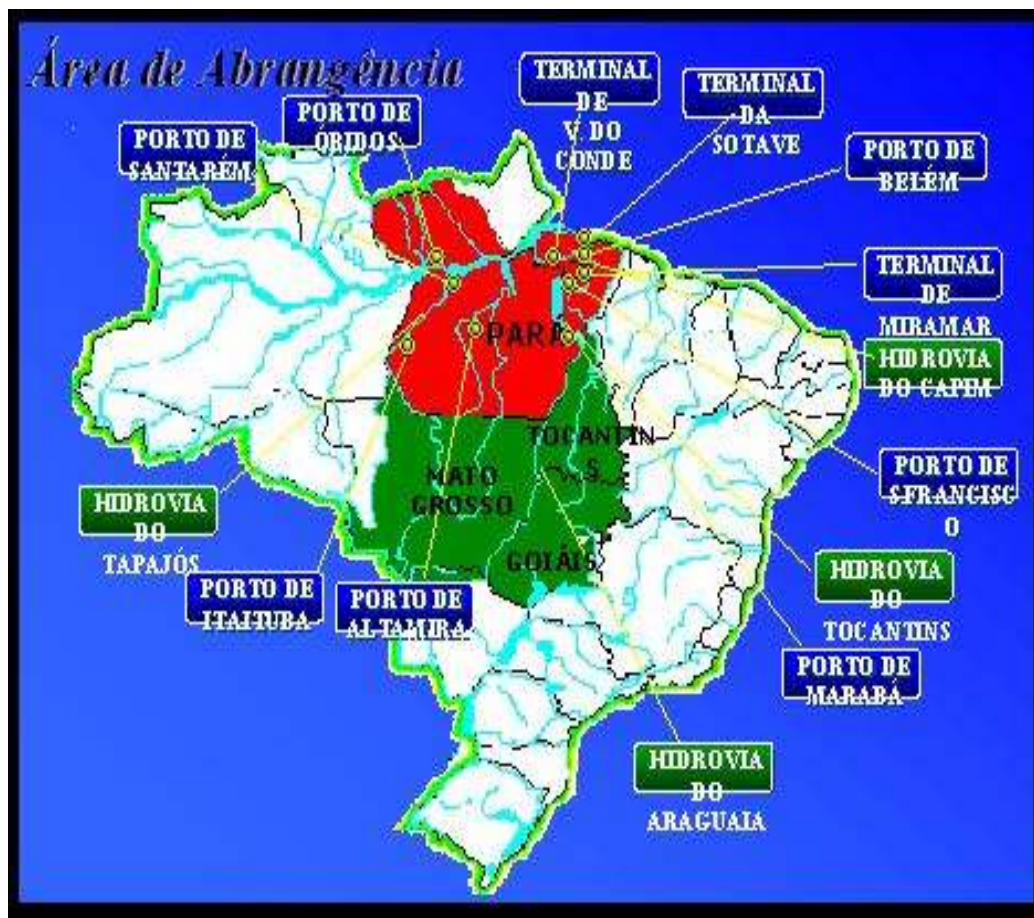
### 3.2 As Políticas Portuárias

Cabe ao Ministério dos Transportes através da CDP trabalhar no desenvolvimento dos Complexos Portuários do Pará: o Complexo Portuário do rio Pará, o do Tapajós e o do Tocantins/Xingu. Os três complexos, na medida de seus desenvolvimentos, poderão ter reflexos positivos, em especial, no Complexo Portuário do rio Pará que tem no porto de Belém a sua origem e entorno. O reflexo mais direto sobre o Complexo Portuário do rio Pará deverá ocorrer quando da conclusão da implantação do Complexo do Tocantins/Xingu, através da projetada *Hidrovia Tocantins-Araguaia* que permitirá, segundo a CDP, o significativo aumento da movimentação de cargas, desde que concluída a *Eclusa de Tucuruí e as obras complementares* para a referida hidrovia.

A implantação do projeto da Hidrovia do Marajó (obras embargadas pelo Ministério Público Federal por achar insuficiente o Eia/Rima), entre outros benefícios, também trará, com o aumento da movimentação de cargas, reflexos desenvolvimentistas no Complexo Portuário da região de Belém.

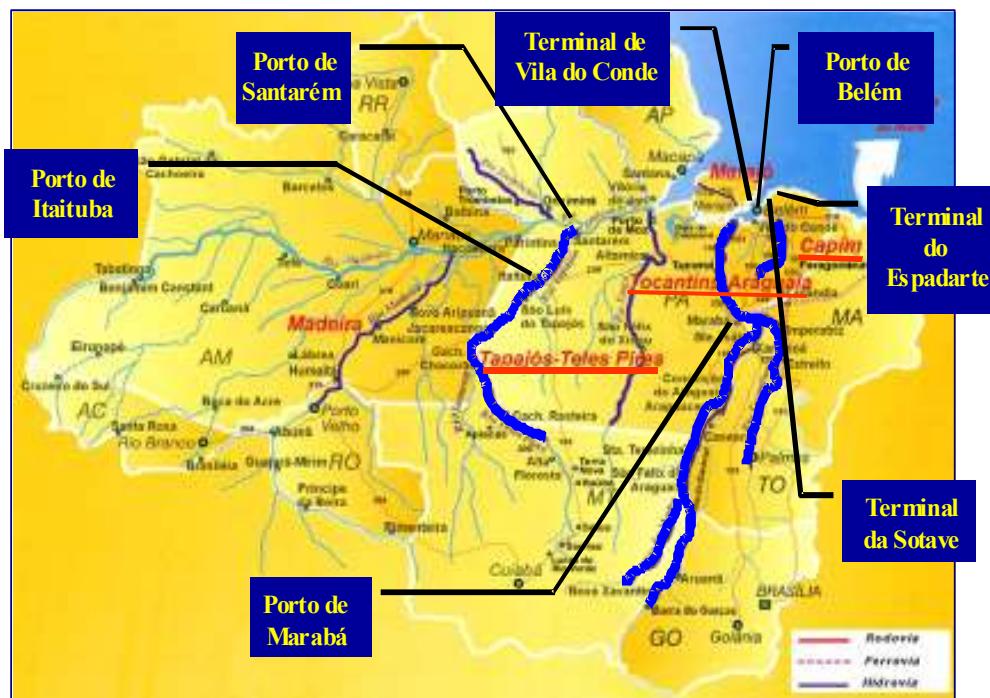
Na visualização às informações da CDP que mostram em textos e mapas, a importância do modal hidroviário e seus portos, terminais e hidrovias, que permitem observar a realidade, a extensão e potencialidades do presente e futuro de vasta região do Brasil.

Fig. 81: Localização esquemática dos Terminais, Portos e Hidrovias administradas pela CDP.



Fonte: CDP, 2003

Fig. 82: Hidrovias, Portos e Terminais administradas pela CDP.



Fonte: CDP, 2003.

### 3.2.1 O Terminal de Vila do Conde (município de Barcarena)

A descoberta de bauxita nos municípios de Paragominas e Oriximiná, com reservas significativas para a exploração visando a exportação do minério e também de transformação, mostrou a necessidade da construção do Terminal na Vila do Conde (no município de Barcarena/PA, localizado na baía do Marajó, contígua à Baía do Guajará, onde se localiza o Porto de Belém), com prioridade contratual operacional pela *Companhia Vale do Rio Doce-CVRD*, que tem a primazia sobre a utilização e operações portuárias.

As grandes reservas de bauxita descobertas no Estado do Pará, precisamente nas regiões do rio Trombetas, no município de Oriximiná e de Paragominas, na bacia do rio

Capim, aliadas ao potencial hidrelétrico dos rios da Amazônia, levaram o Brasil a posição de exportador de alumínio, com suas reservas de 4,1 bilhões de toneladas de matéria prima – a bauxita.

Para a implantação dos projetos ALBRÁS e ALUNORTE o governo brasileiro teve como compromisso a construção da hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, para fornecimento de energia elétrica com tarifa reduzida; o Porto; o núcleo habitacional e o acesso rodoviário. E juntos, os governos do Brasil e do Japão concederam, ainda, financiamentos com juros baixos e diversos incentivos fiscais.

Figs. 83 e 84: Terminal de Vila do Conde – a esquerda, vista aérea da Baía do Marajó em primeiro plano, ao fundo, à direita, a fábrica de alumínio ALBRÁS. Detalhe do Terminal.



Fonte: CDP, 2003.



Fonte: CDP, 2003.

O Terminal de Vila do Conde foi inaugurado em 24.10.85 e está localizado no município de Barcarena, no local denominado Ponta Grossa, às margens do rio Pará (Baía do Marajó), na latitude 1° 32'42" sul e longitude 48° 45'00" oeste; hora local GMT -3h.

O canal de navegação vai da Vila do Conde até a foz do rio Pará com 500 metros de largura e 170 Km de comprimento. As profundidades variam de 13 a 15 metros.

A melhor alternativa que liga o Porto de Vila do Conde à cidade de Belém é o sistema misto rodo-fluvial, implantado em 1987, com 42 Km de rodovia pavimentada de Vila do Conde ao terminal de Arapari e 9 Km de via fluvial até Belém.

O acesso rodoviário ligando Belém à Vila do Conde, pode ser feito pela BR-316 até a PA-140, na cidade de Santa Isabel do Pará, seguindo após pela PA-252 até a cidade de Moju, em rodovia não pavimentada. De Moju, segue-se até o entroncamento com a PA-151 e daí para a Vila do Conde. Esse trajeto tem 315 Km e quase não é utilizado (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ, 2003).

O local do projeto industrial portuário ficou numa região de 19.000 ha e a 35 Km pelas baías do Marajó e Guajará de Belém, capital do Estado do Pará. A zona portuária foi contemplada com 382 ha e logo atrás, foram destinadas as áreas da ALBRÁS, da ALUNORTE e da subestação da ELETRONORTE.

A importante obra denominada “Alça-Viária” em modal rodoviário, é a nova alternativa utilizada para ligação por rodovia entre Belém e o Terminal de Vila do Conde. A rodovia tem percurso para os municípios de Barcarena, Moju e Acará, num total de 66 km e travessia por quatro pontes rodoviárias, sendo duas pontes sobre o rio Moju (Moju-Cidade) com 868 metros e rio Moju (Moju-Alça) com 868 metros; sobre o rio Acará, 796 metros; e sobre o rio Guamá com 1.972 metros chegando ao município de Marituba e interligando-se a BR-316, no trecho entre os municípios e sedes de Ananindeua e Marituba. Essa obra, além da interligação com as cidades dos municípios referidos e o Terminal de Vila do Conde (Barcarena), permite acesso rodoviário a importantes áreas da região sul do Pará, pela PA-150 até Marabá, interligando-se a rede rodoviária daquela região e a de Tucuruí, como todo o trecho da Bacia do rio Tocantins, em território paraense.



O Terminal de Vila do Conde apresenta o perfil operacional de porto graneleiro. O Cais de Granéis Líquidos está em fase de ampliação, representando um acréscimo superior a 40% de sua área atual, ampliando o comprimento dos respectivos berços de atracação em 70 metros, possibilitando melhor aproveitamento das instalações de acostagem.

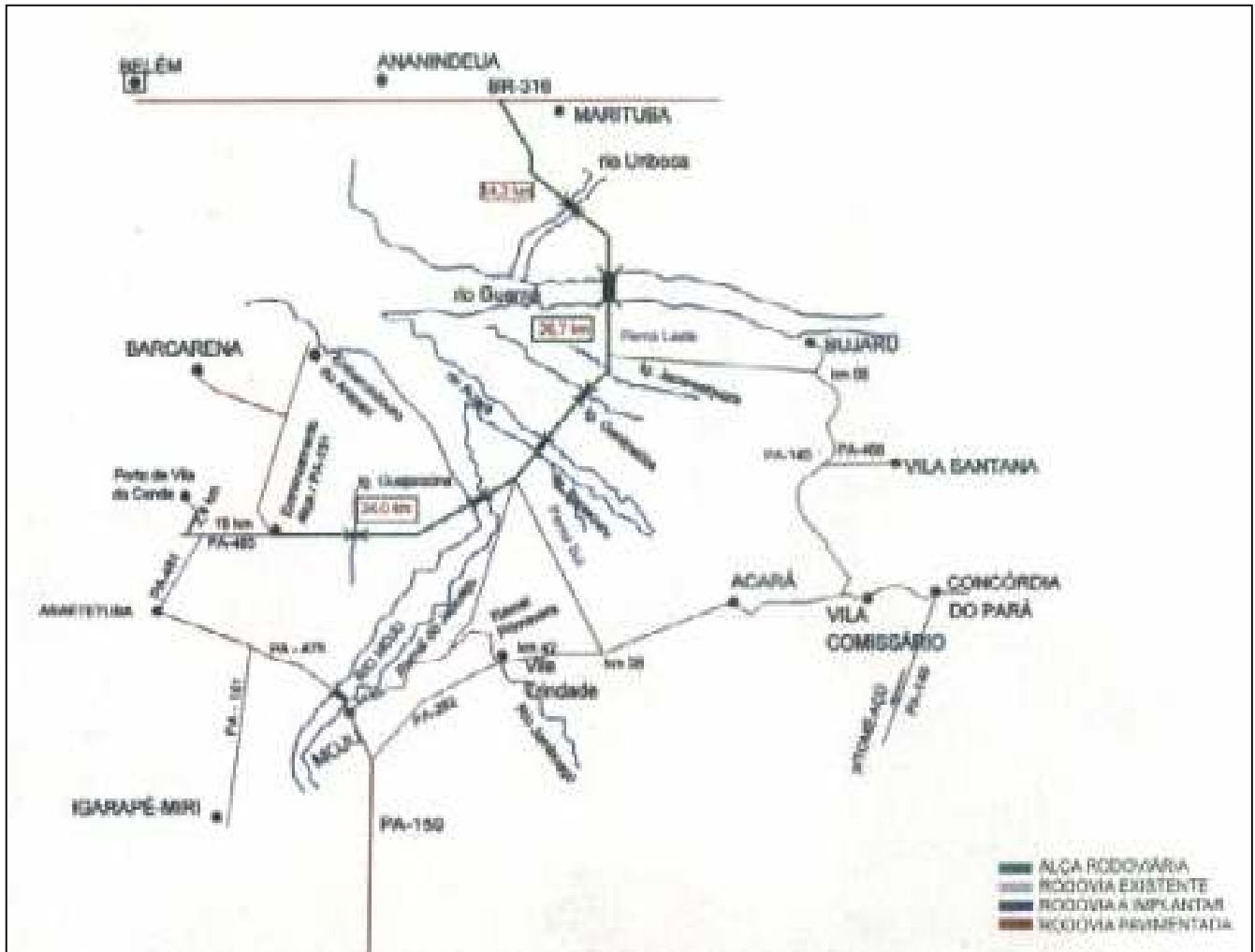
As cargas predominantes do Terminal de Vila do Conde, são: alumina, lingotes de alumínio, bauxita, coque, óleo combustível, madeira, piche.

Fig. 85: Esquemáticamente, observa-se a Alça Rodoviária e a Alça Fluvial.

A Alça Rodoviária é um sistema rodoviário que atravessa os rios Guamá, Acará e Moju, ligando a região metropolitana de Belém e o Nordeste paraense, ao porto de Vila do Conde e a região Sul do Pará. O projeto consiste em uma rodovia com 66 Km de extensão e 4 pontes com extensão de 1.972 m (rio Guamá); 796 m (rio Acará); 868 m (rio Moju - Alça) e 868 m (Moju - Cidade). Este empreendimento do Governo do Estado do Pará, modificará a economia do Estado, incrementado o turismo, promovendo a integração econômica regional, reduzindo o custo e o tempo de deslocamento, que hoje é realizado por balsas e ainda, possibilitará a transferência do porto de Belém para Vila do Conde, abrindo uma nova área de lazer e turismo na capital do Estado do Pará, onde atualmente opera o porto de Belém (Gov. do Pará/Seinfra/Setran).

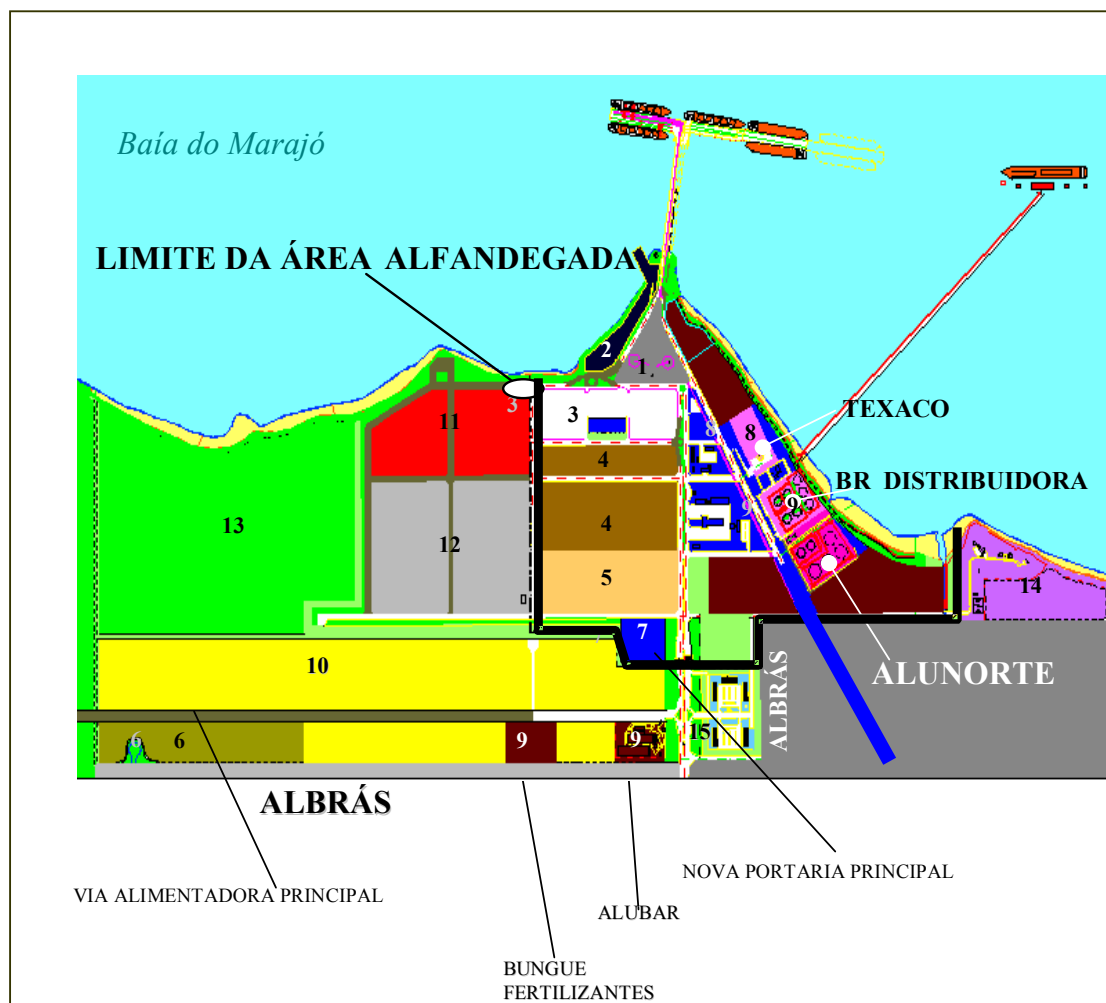


Fig. 86 - Alça Rodoviária Planta de Localização



Fonte: Prospecto/Governo do Pará/SETRAN

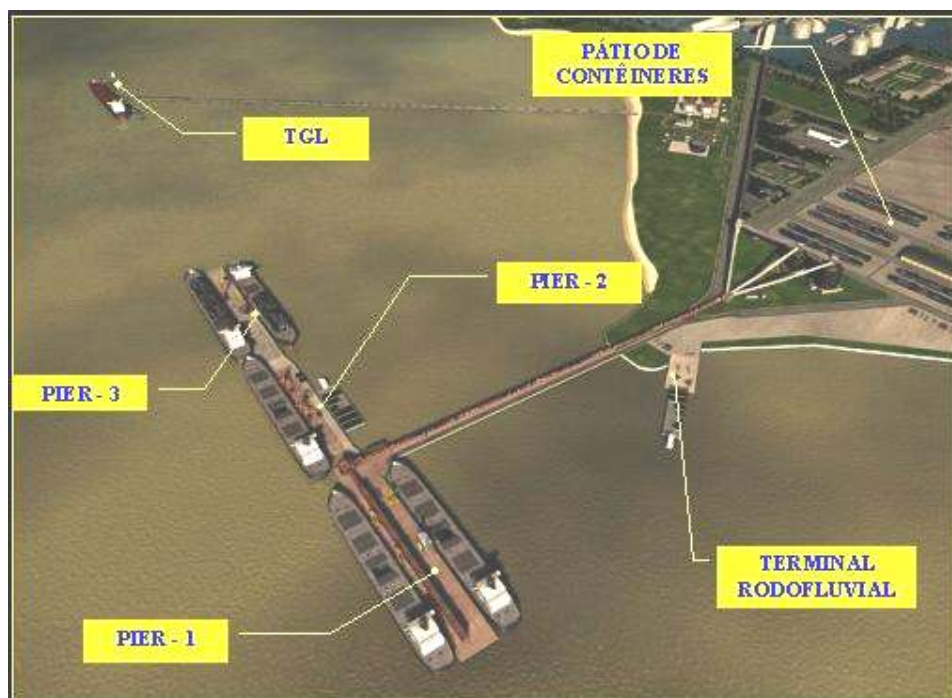
Fig. 87: Zoneamento do Terminal de Vila do Conde/Proposição PDZ 03 – 2003.



Fonte: CDP, 2003.

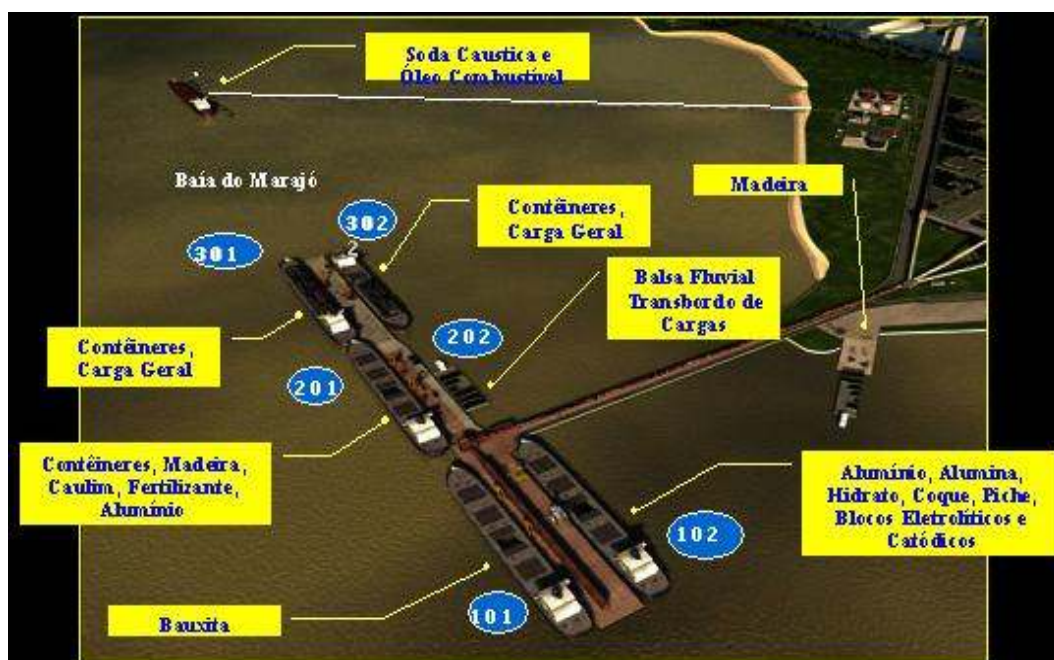
- |  |  |
|--|--|
| 1. Área de recepção de cargas fluviais.          | 10. Áreas de empreendimentos industriais.                      |
| 2. Pátio de contêineres – fase I.                | 11. Áreas vinculadas a estocagem específicas.                  |
| 3. Pátio de contêineres e carga geral – fase II. | 12. Zona de expansão da retaguarda portuária.                  |
| 4. Área de cargas diversas.                      | 13. Zona de integração porto/indústria.                        |
| 5. Zona de apoio logístico e industrial.         | 14. Setor habitacional   |
| 6. Área de apoio operacional.                    | 15. Centro de atendimento integrado e zona de apoio logístico. |
| 7. Terminal de granéis líquidos.                 |  |
| 8. Áreas industriais arrendadas.                 |  |
| 9. Bungue Fertilizantes                          |  |

Fig. 88:Consolidação dos Planos de Expansão Portuária



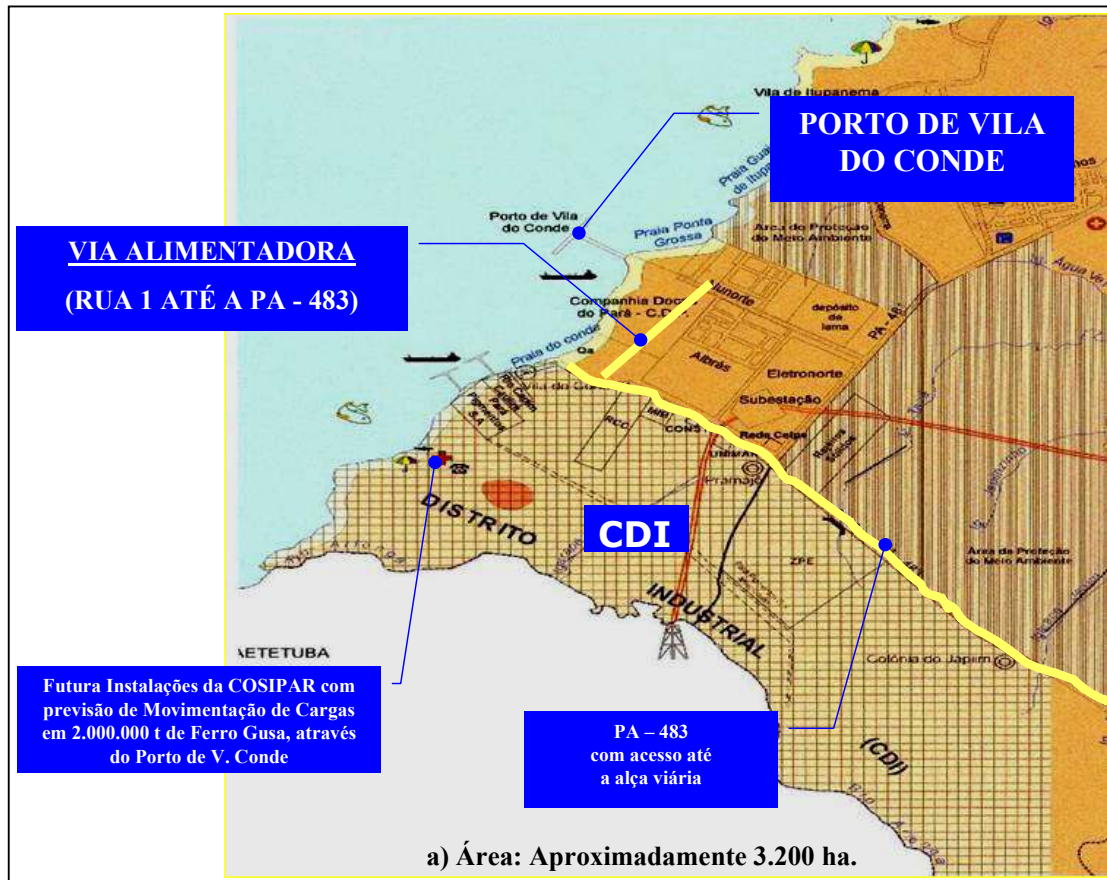
Fonte: CDP, 2003.

Fig. 89: Vocação do Terminal



Fonte: CDP, 2003.

Fig. 90: Vista do entorno do Distrito Industrial de Barcarena

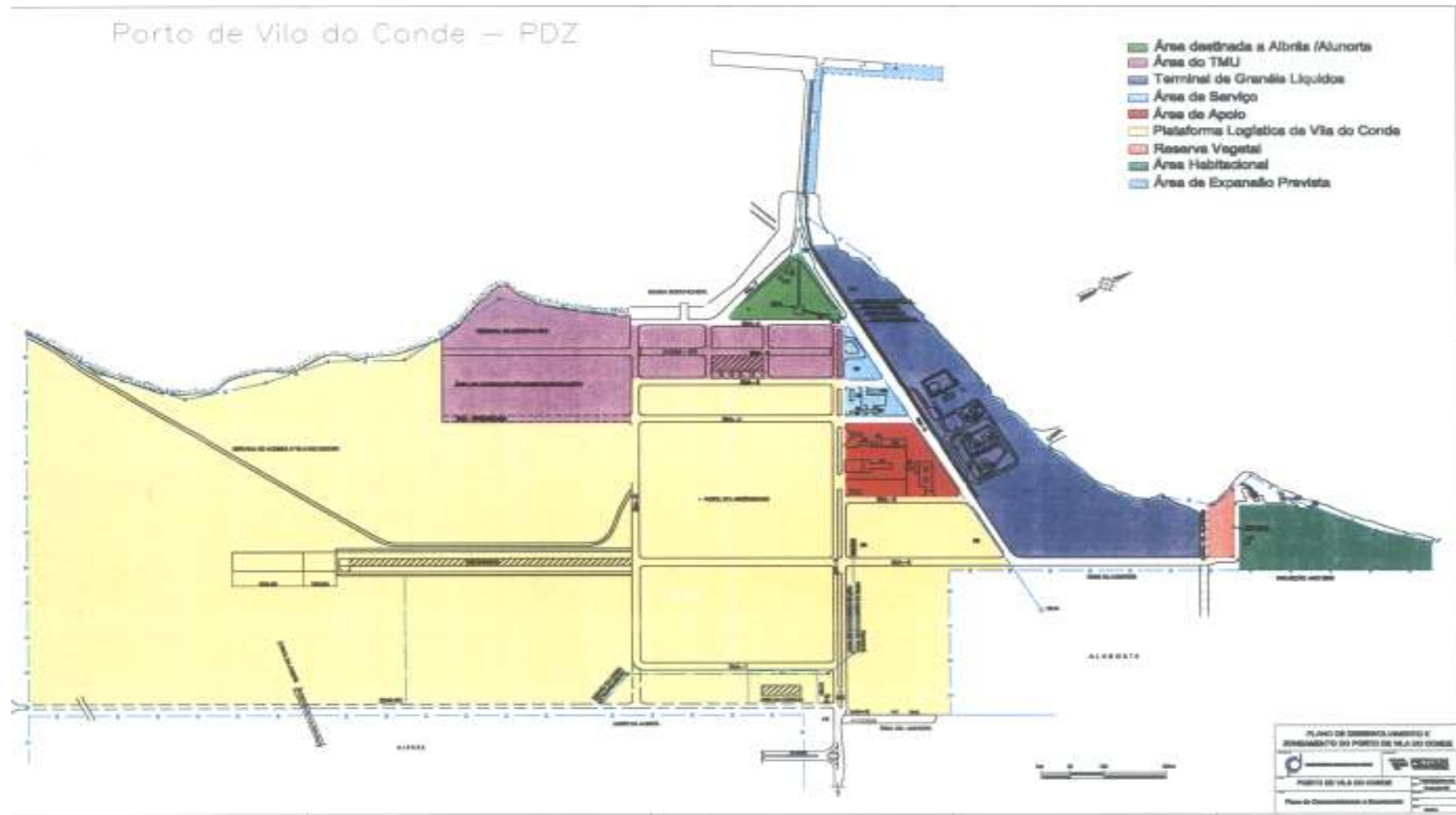


Fonte: CDP, 2003.

Proposição da CDP/PDZ-3/2003 – Terminal de Vila do Conde (município de Barcarena):

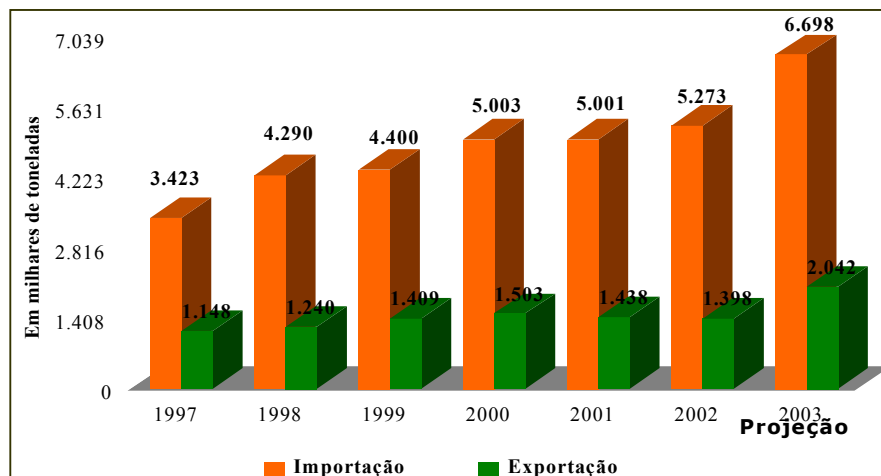
- Píer 3 - Concluído
- TGL - Concluído
- Via Alimentadora - 06/2004
- Rampa Rodo-Fluvial – 09/2004
- Pátio de Contêineres (102.500 m<sup>2</sup>) – 06/2004
- Centro de Operações Portuárias – 12/2006
- Nova Portaria Principal – 12/2005
- Centro de Atendimento Integrado - 06/2004
- Induzir a vocação natural do Terminal (Terminal Graneleiro Mineral)

Fig. 91: Implementação da Navegação de Cabotagem



Fonte: CDP/Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Belém e Vila do Conde/Petcon, Sumário Executivo. 2003

Gráfico 04: Potencial de Movimentação: 15.000.000 t/ ano



Fonte: CDP, 2003.

### 3.3 Os Projetos Alternativos e o Complexo Portuário do rio Pará

Com pensamento na intermodalidade nos transportes (ver anexo 03) o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Pará, em janeiro de 1996, visando à otimização das pontes da “Alça-Viária” e com vista a novos horizontes e intermodalidade nos transportes no Pará, sugeriu formalmente e por decisão de plenária ao Governo do Estado e à Assembléia Legislativa, que as pontes previssem fundações para uso rodoferroviário e portanto, com previsão para futura ferrovia (embora, sabidamente houvesse aumento nos custos das mesmas e nos seus acessos). No entanto, a sugestão não foi considerada, o que leva a se prever pontes ferroviárias, em vista do potencial e provável crescimento da movimentação de cargas e do sistema de transporte intermodal regional e nacional como o surgimento de novos portos e terminais no Complexo Portuário do rio Pará, para as próximas décadas.

### 3.3.1 A Ferrovia Norte-Sul

A viabilização do trecho ferroviário previsto da *Ferrovia Norte-Sul* entre a cidade de Açailândia no Maranhão e a região de Belém do Pará com bitola de 1,60m permitiria, de fato, que a *Norte-Sul*, viesse a ser denominada *Norte-Sul* e não como atualmente é tratada - **Meio-Norte/Sul** - até em razão de afirmativas da própria Valec<sup>23</sup>:

A soja produzida na região de Balsas, no Maranhão, começou a ser transportada no dia 13 de março através da Ferrovia Norte-Sul, um empreendimento do Avança Brasil que está mudando o desenvolvimento da região. O pátio de embarque de grãos fica na cidade de Porto Franco, no sul do Estado, e já conta com duas empresas instaladas, Ceval e a Cargill que investiram mais de R\$ 4 milhões na construção de armazéns e silos para estocar os grãos e pretendem transportar 600 mil toneladas de soja até julho deste ano. O porto de embarque de grãos em Porto Franco (MA) é de propriedade da Valec, empresa responsável pela construção da Ferrovia Norte-Sul. Desde que as obras da ferrovia foram retomadas dentro do Plano Avança Brasil, mais de 200km já foram construídos e hoje o Estado do Maranhão está todo interligado pelo sistema ferroviário que compreende a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrovia de Carajás. A soja embarcada em Porto Franco segue para Açailândia pela Ferrovia Norte-Sul. A partir daí é transportada nos vagões da Ferrovia de Carajás até o porto de São Luís de onde é exportada para Europa e Ásia. Com os problemas na Europa causados pelo mal da vaca louca que estão provocando a mudança de hábito dos europeus que optam por produtos derivados da soja, vem aumentando sensivelmente as exportações brasileiras de soja. A Ferrovia Norte-Sul começou a ser construída em 1988, ainda no governo Sarney e ficou mais de 7 anos parada. **É um empreendimento importante para Maranhão, Tocantins e Goiás.** Com a retomada das obras, os operários já estão assentando os dormentes no Estado de Tocantins e na sua conclusão a ferrovia deve chegar até a cidade de Anápolis, no estado de Goiás (Ministério dos Transporte/Valec, 2003, grifo nosso) .

---

<sup>23</sup> A Valec - Engenharia Construções e Ferrovias S.A é empresa pública do Ministério dos Transportes e detém a concessão da construção e operação da Ferrovia Norte-Sul.



Fig. 92: Mapa com trecho da Ferrovia Norte-Sul, com a diretriz entre Açailândia (Ma) e a região de Belém (Pa), onde se localiza o Porto de Belém, os Terminais da Sotave, Vila do Conde e o previsto terminal na Ilha dos guarás, denominado Espadarte e/ou Tijoca, nesse sistema portuário desemboca a Hidrovia Tocantins/Araguaia vital à economia e desenvolvimento do Centro-Oeste e da Amazônia.



Fonte: Ministério dos Transportes/Valec, 2003.

Fig. 93: Traçado esquemático da Ferrovia *Norte-Sul* de Belém do Pará até Goiânia em Goiás, em que se observa o trecho projetado entre Belém do Pará a cidade de Açailândia no Maranhão



Fonte: Ministério dos Transportes - MT/Valec, 2003.

No mapa supra, do Ministério dos Transportes, a diretriz da *ferrovia Norte-Sul*<sup>24</sup> no Pará sugere que a mesma siga "paralela" às rodovias federais BR-10 (Belém-Brasília) e BR-316 (Belém-Maceió, ambas no sentido de Belém), ou seja, suba a partir de Açailândia (MA) e próxima à rodovia Belém-Brasília rumo norte, até a cidade de Santa Maria/Pará e no entroncamento daquela com a BR-316, siga à esquerda do entroncamento (no sentido de Belém) e ao lado da referida rodovia, passe pela cidade de Castanhal até a região de Belém

<sup>24</sup> Uma ferrovia ligando Belém ao Rio de Janeiro e, portanto, agregando cargas das várias regiões do país foi idealizada na década de 1910 pelo engenheiro e empresário americano Percival Farquhar (construtor e concessionário do porto de Belém) para movimentar cargas para o porto da capital paraense, em razão do declínio da exportação do látex do "Ciclo da Borracha". Portanto, a idéia da "Norte/Sul" estava prevista em aproximadamente noventa anos atrás.

(porto de Belém e outros terminais do Complexo Portuário do rio Pará). A implementação desse trecho ferroviário levaria a novas oportunidades a vastas regiões do país e permitiria maior competitividade por custos mais baixos que o rodoviário às cargas transportadas, a intermodalidade de transportes, maior facilidade aos transportes, às populações residentes, ao turismo e outros segmentos da sociedade e da economia.

Haveria significativos "ganhos" se considerada a possibilidade de projeto de trecho ferroviário entre Castanhal (por onde está indicado passar a *Norte-Sul*) e o município de Curuçá (aproximadamente 70 Km) na possibilidade do cenário de existência do Terminal marítimo *off-shore* do Espadarte (fundamental para a Amazônia e para o Brasil) ou outro nome, na Ilha dos Guarás, no referido município da costa atlântica, com indicativo para navios com capacidade acima de 350 000 toneladas. Como também, a possibilidade de trechos ferroviários para a região de Belém, ao Terminal da Sotave e outros terminais.

A intermodalidade hidroviária, ferroviária, rodoviária, com os portos fluviais e fluvio-marítimo da foz das bacias dos rios Amazonas e Tocantins/Araguaia (aproximadamente mil rios) somado a infra-estrutura aeroportuária de Belém e sua região, poderá alavancar e dar competitividade à economia e ao desenvolvimento das áreas amazônicas e do Centro-Oeste brasileiro. Esse cenário, se realizado, com as hidrovias em execução e as projetadas, levaria a melhores dias a toda a sociedade brasileira.

### 3.3.2. A Hidrelétrica de Tucuruí, sua Eclusa e a “Escada de Peixes”.

A Amazônia tem sido constantemente objeto de intervenções das políticas determinadas pelo Governo Federal e em geral, as populações locais não foram e continuam não sendo ouvidas adequadamente, quanto aos efeitos/impactos decorrentes dos grandes projetos implantados ou projetados, quer sejam de natureza positiva ou negativa.

Como um dos exemplos negativos (além dos positivos), na região de influência de Belém, está a construção da Hidrelétrica de Tucuruí que interrompeu (quase 20 anos) o comércio/navegação fluvial regional que existia. Apesar das dificuldades em plenitude no rio Tocantins/Araguaia, esse transporte era realizado por pequenas embarcações que iam de jusante à montante, nas então corredeiras de Tucuruí em transposição difícil e após, se dirigiam a Marabá e outras localidades. Ocorreu também, a interrupção da "piracema" (época em que os peixes arribam para as cabeceiras ou nascentes dos rios, aonde vão procriar em habitat natural, em flagrante dano ambiental com reflexos sócio-econômicos), ambas em consequência da construção da barragem, com seus mais de 70 metros de altura e que formou o lago de Tucuruí e eliminou as corredeiras, permitindo a navegação normal em montante. Como dificulta a possibilidade de breve existência da projetada hidrovia Tocantins/Araguaia, com sua eclusa em Tucuruí (cuja construção se arrasta por anos e sempre postergada pelo governo central), que poderá permitir o modal hidroviário que, sabidamente, é o mais econômico e ainda, pode viabilizar o deslocamento de grandes volumes de cargas, como os minérios de Carajás, a produção agrícola, pastoril e de outras riquezas da bacia Tocantins/Araguaia que, certamente, terão destino ao Complexo Portuário do rio Pará e parte dela, ao Porto de Belém. A redução nos custos dos transportes permitiria maior competitividade do país, no mercado internacional.

Dessa forma, salienta-se os reflexos positivos e negativos e a importância quanto a geração de energia, possibilidade ao transporte intermodal, as questões de meio ambiente, a economia e a sociedade regional e nacional. Com relação à construção de hidrelétrica (s) e possível (is) hidrovia (s) na Amazônia, destaca-se o fato de que em nenhuma das que foram implantadas, foram construídas eclusas e "escadas de peixes". As eclusas permitiriam manter ou dar "ganhos" aos rios e às suas populações, pelo surgimento de hidrovia e por vezes, eliminando obstáculos à navegação, como corredeiras etc. Portanto, é necessário buscar a

normalização dos rios que foram prejudicados e dar ganhos e integração ao transporte e à socioeconomia, atendendo às normas legais do Código de Águas.

A construção de hidrelétricas representa significativos danos e passivos ambientais nas regiões e bacias onde são construídas. A construção de "escadas de peixes" minimizariam um dos efeitos negativos das barragens, porque permitem a permanência natural da "Piracema", fato que absurdamente é desconsiderado em todos os barramentos na Amazônia e em geral, em todo país, em gigantesco passivo ambiental à espera de correção.

A inexistência de eclusas e "escadas de peixes" na região amazônica e outras áreas do país, que devem ser componentes obrigatórios e concomitantes às obras das hidrelétricas existentes e a construir, ressalta a necessidade da normatização dessa obrigatoriedade e, onde seja possível, introduzir os componentes referidos, para minimizar os efeitos econômicos e ambientais negativos e permitir melhorias ao transporte, como incremento ao turismo, a navegação, ao surgimento de novas indústrias e outros empreendimentos em rios e bacias.

Traz-se como exemplo, para visualização, a "escada de peixes" e eclusa de *John Day*, na localidade de Rufus, Oregon, EUA. Abaixo, vista parcial da singular estrutura de concreto armado da "escada de peixes", em funcionamento por gravidade na qual a água desce a partir do nível da água do lago, o que permite a subida dos peixes a partir do nível do rio a vários degraus e patamares de descanso, até chegar ao nível da água do lago (ver figura 94).

Fig. 94: Ao centro em primeiro plano a "Escada de Peixes" e ao fundo a Hidrelétrica e Lago em *John Day*, na localidade de Rufus, Oregon, EUA. Fotos do *Relatório de Viagem aos Estados Unidos da América*, período de 06 a 19/04 de 2001, pelo engenheiro Antonio Alberto Pequeno de Barros/CDP/MT.



Fonte: CDP/AHIMOR, 2001.

Fig. 95: A esquerda, vista parcial da “Escada de Peixes”.



Fonte: CDP/AHIMOR, 2001.

Fig. 96: Vista parcial da “Escada de Peixes”, Eclusa e Hidrelétrica e ao fundo o Lago.

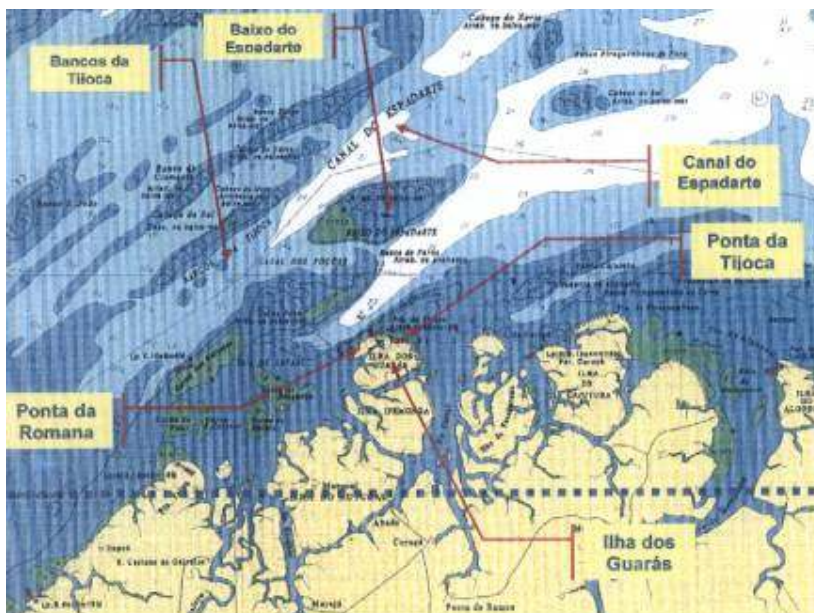


Fonte: CDP/AHIMOR, 2001.

### 3.4 Projeto Alternativo Complementar para o Sistema de Transporte Fluvial e Oceânico.

Em 1975, o professor e engenheiro *João de Lima Paes*, que foi diretor do Centro Tecnológico da Universidade Federal do Pará - UFPA, apresentou estudos relativos aos transportes nas regiões de Belém, Tocantins e do Salgado. Estudou e indicou a possibilidade da existência de um porto na costa oceânica no Pará e tomou como base, estudos bem anteriores realizados pela *Praticagem* e também pela *Marinha Brasileira* na *Ilha dos Guarás*, município de Curuçá e que após 30 anos, volta ao interesse realizá-lo pelo Ministério dos Transportes/Companhia das Docas do Pará, com manifestações pela UFPA em retomar o assunto, com colaboração da *Praticagem da Barra* e também pelo professor e economista Ramiro Nazaré, e outros segmentos que desejam um grande porto na foz do estuário do rio Amazonas e que poderá ser o terminal *off shores* na ilha dos Guarás. Um novo e importante terminal para a Amazônia do século XXI e ao Brasil.

Fig. 97: Região da Ilha dos Guarás em cujo entorno está a cidade de Curuçá e o Distrito de Abade na costa Atlântica paraense e próxima às cidades de Castanhal e Belém



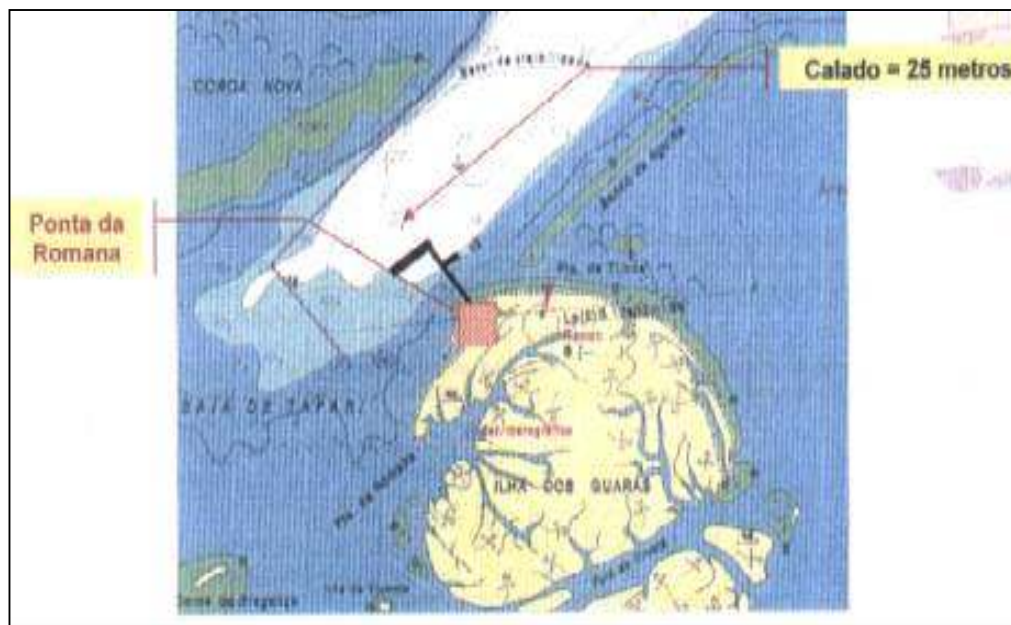
Fonte: CDP, 2003.

Quadro 02: Comparação entre os terminais da Ponta da Madeira (MA) e do Projeto do Espadarte (PA) ou da Ilha dos Guarás

Características	Terminal do Espadarte (Pará)	Terminal da Ponta da Madeira (Maranhão)
Calado (metros)	25 metros	22 metros
Investimento (Ponte de acesso e píer de atracação)	100 milhões	400 milhões
Comprimento da ponte de Acesso	1.840 metros	200 metros
Distância da Província Mineral/Carajás.	520 Km	892 Km
Frente Acostável (calado)	600 metros (25m)	400 metros
Retroárea	5.110 ha	-

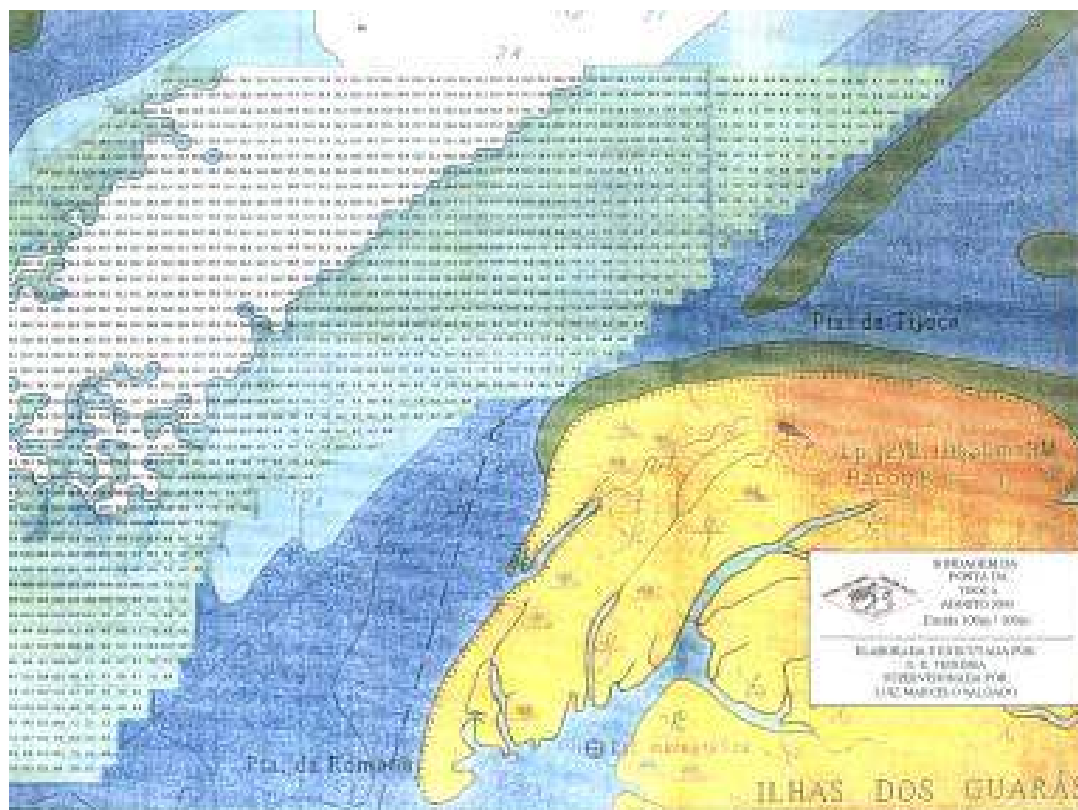
Fonte: CDP, 2003. (Adaptado pelo autor).

Fig. 98: Indicativo de Projeto de Terminal na Ponta da Romana ou da Ilha dos Guarás/Pará



Fonte: CDP, 2003

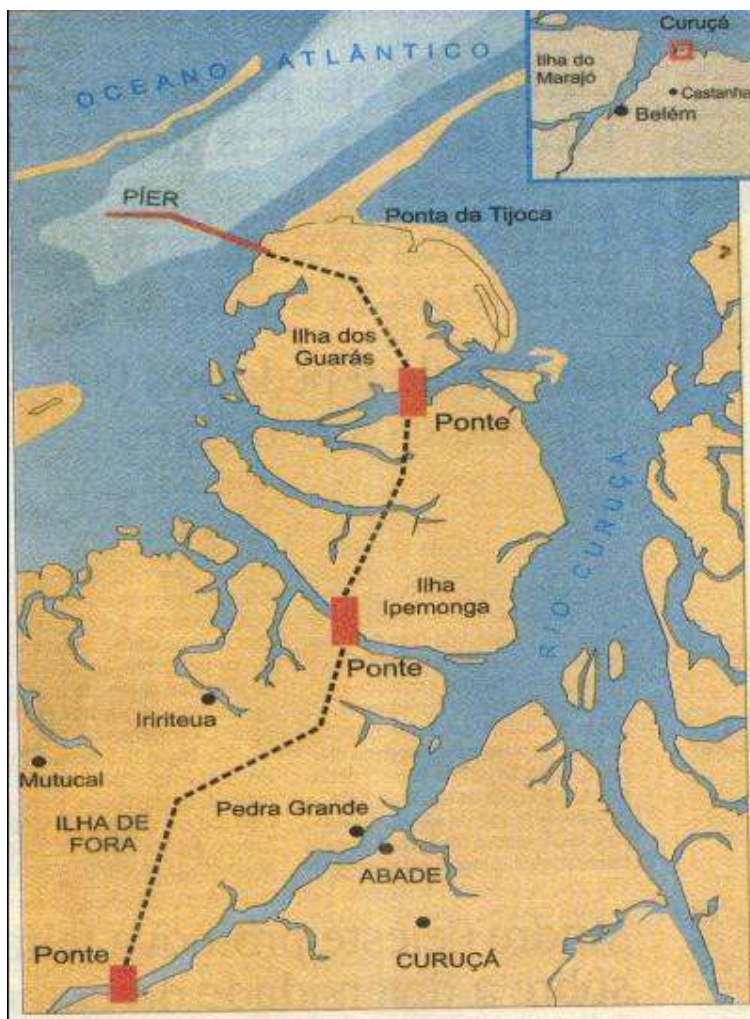
Fig. 99: Sondagem da Ponta da Tijoca – Agosto 2003



Fonte: Barra do Pará/Belém Pilot, 2003.



Fig. 100: Região do Projeto do Terminal da Ilha dos Guarás no município de Curuçá, costa atlântica do Pará., desembocadura das bacias do rio Amazonas e rios Araguaia/Tocantins.



Fonte: O Liberal, 2 de novembro de 2003.

A notícia a seguir do Jornal "O Liberal" bem mostra como a Amazônia e o Pará não são considerados devidamente por investimentos do Governo Central e que trazem prejuízos incalculáveis à economia e à sociedade brasileira e, sobretudo, à paraense. Em um assunto estratégico para o país, o que parece contar é uma política aliada aos interesses da Companhia Vale do Rio Doce e certamente por forte influência dos políticos e dirigentes do Maranhão. Cabe ressaltar que na área continental da região visualizada na figura 100, existe malha rodoviária federal/estadual/municipal implantada, onde já existiu a ferrovia Belém/Bragança, extinta na década de 60 pelo presidente Humberto de Alencar Castelo Branco.

**PORTO EM SÃO LUÍS  
FOI DECISÃO POLÍTICA**

**RELATÓRIO DO GEIPOP REVELA FARSA HISTÓRICA CONTRA O PARÁ NO CASO VALE**

Sob o rótulo de "Segredo", documento produzido em 1975 pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes mostra que tanto a Companhia Vale do Rio Doce quanto o governo sabiam que era viável, técnica e economicamente, que se fizesse o escoamento do minério de ferro de Carajás pelo litoral paraense. Por decisão política, porém, o porto

**SEGRETO**

foi para São Luís, no Maranhão. A solução paraense seria o porto de Tijoca. Embora sem ser conclusivo nas análises técnicas, o relatório é surpreendente ao revelar que o assunto sob análise "tratava-se de fato consumado", isto é, o escoamento seria feito mesmo através do porto maranhense, em detrimento dos interesses do Pará.

**Painel, 1 e 2.**

A não localização do Terminal (porto) de Tijoca, na Ilha dos Guarás, no Pará, apesar das vantagens comparativas e técnicas que indicavam essa escolha, levaram a concluir no ano de 2003, que a usina siderúrgica da Vale do Rio Doce (e por ela decidida) seja instalada em São Luís do Maranhão, com prejuízos incalculáveis ao Pará que se configura até o presente, como mero fornecedor de matérias-primas, das jazidas da Serra dos Carajás e outras, de propriedade da referida Companhia. O Pará fica prejudicado pela não verticalização da exploração mineral em seu território.

Fato semelhante se repete em relação à *Ferrovias Norte-Sul*, conforme tratado anteriormente neste trabalho em que, desconsiderando, ou melhor, ignorando a possibilidade de um terminal *off shores* na ilha dos Guarás, os encaminhamentos, os projetos recentes, inclusive do governo federal, indicam para aumentos do terminal exportador existente em São Luís.

O isolamento do Pará quanto à política nacional de transportes, é configurado de forma marcante, pela não conclusão e permanente adiamento das obras para a conclusão das eclusas de Tucuruí, que permitiria o modal mais econômico, o *hidroviário*, de maneira a dar maior competitividade ao Brasil no mercado internacional, para exportação de grãos, minérios e outros produtos. No entanto, o Pará não pode prescindir do planejamento e implantação de

ferrovias, em complementaridade, portanto, há necessidade urgente de se modificar a visão atual, de predominância rodoviária.

O desenvolvimento do Pará e em especial, do trecho da bacia dos rios Tocantins/Araguaia, a região nordeste paraense e o progresso planejado do Brasil, dependem da possibilidade de existência de um corredor ou eixo de exportação dos recursos naturais, dos transportes, da consolidação e crescimento da rede urbana e outros, e passam pela concretização e/ou conclusão de projetos e obras em andamento e que darão maior competitividade para as exportações brasileiras no mercado internacional e poderão ser alavancas pela verticalização de vários recursos, como os minerais, a agricultura, a pecuária, a pesca, entre outros.

## 4 O PORTO HOJE

Neste capítulo são apresentados e analisados aspectos teóricos contemporâneos que podem focalizar questões relativas à contemporaneidade do porto de Belém e o sistema do Complexo Portuário do rio do Pará, as políticas que envolvem o porto da capital, os projetos alternativos, as propostas dos Planos de Desenvolvimento e a proposição mais recente que leva ao zoneamento da referida área portuária e o entorno mais próximo, em idéias para revitalizar e valorizar, ora o porto, ora os segmentos de lazer, turismo e afins.

### 4.1 Aspectos teóricos e o Porto de Belém

Os autores, quanto aos portos, nos dias atuais, têm propostas, ensinamentos e experiências, sejam em sua função local de intercâmbio e também, da importância dos mesmos na economia mundial, como no desenvolvimento estratégico do país.

No século passado, conforme Silva e Cocco (1999), com o desenvolvimento dos portos, muitos saíram de sítios urbanos, para serem infra-estruturas terminais, como corredores de exportação e eixos fundamentais da modernização na passagem do modelo de "substituição de importação". O Brasil, em razão da competição global, tem buscado dinamizar esses serviços, pela modernização, como pela privatização dos portos e com relação ao pensamento quanto às reformas do Estado, considerando a "ineficiência" da gestão estatal para a competitividade.

Os autores, citados acima, orientam que os portos brasileiros devem conectar entre si, com os mercados, bases produtivas, por sistemas produtivos organizados em rede, fazendo acoplagem de bens e informações, para ampliar a capacidade de infra-estrutura portuária, agregando valor e gerando emprego para si mesmo e os territórios de sua *hinterlândia* e mostram que as experiências internacionais indicam dois modelos alternativos de

modernização, o *Hub Port* e a nova integração entre tecido metropolitano e infra-estrutura portuária.

Para compreensão do processo na mudança dos transportes marítimos, registre-se o que eles ensinam quanto aos portos na era industrial, em que o porto *fordista* caracterizava-se como prótese das linhas de montagem fabris, sendo que os valores e os empregos concentravam-se na proporção gerada pelos grandes pólos industriais em correlação imediata entre os volumes de produção e os níveis de emprego e de renda gerados. O Porto era visto como elemento tecnológico de circulação de mercadoria e como "intruso" no desempenho da economia urbana em progressivo distanciamento e fechamento de canais políticos institucionais para estreitamento da vinculação da gestão pública da cidade e do porto:

Na verdade, estas infra-estruturas passaram a ser estratégicas sob uma nova concepção de articulação entre as esferas da produção e do consumo, em que os fatores dinâmicos do processo produtivo reconheciam, cada vez mais, uma participação determinante desta última esfera sobre a primeira. Nesse contexto, a capacidade dos meios de circulação de assegurarem um máximo de extensão e diversidade (no abastecimento dos mercados, por conta da globalização) e um mínimo de tempo no fornecimento de insumos e produtos ao consumidor (i.e. *just in time*) torna-se vital.

Os portos, especificamente, devem assumir rapidamente uma nova função, que é a de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios. A crescente containerização das cargas tem facilitado tecnologicamente esse processo, resguardando a possibilidade de um uso intensivo de equipamentos automatizados e de vinculação à cadeia logística de transporte multimodal. A mudança institucional do estatuto dos portos e a reorganização produtiva do trabalho portuário, questões que ainda permanecem abertas e polêmicas nesse processo de "transição", também apontam na direção de uma perspectiva que exige um desempenho mais qualificado dos serviços portuários, em fina sintonia com a mudança estrutural do regime de acumulação. A qualidade torna-se mais importante do que a quantidade e os portos tendem a emancipar-se, num processo geral de descentralização e desverticalização, de sua subordinação a uma determinada cadeia e valorização industrial. (SILVA; COCCO, 1999, p. 17).

Quanto aos portos na era pós-industrial, Silva e Cocco (1999), comentam que a mudança de um regime de acumulação com base fabril a outro, como rede difusa de empresas, organizada de forma reticular e flexível sobre o território, provoca mudança nas redes logísticas e no papel dos portos e na gestão portuária, em dois modelos: no primeiro modelo, o porto é tido como elo logístico desterritorializador parte de cadeia logística setorializada. Os exemplos são os *Hub Ports*, como equipamento especializado e separado do conjunto da economia das cidades ou regiões metropolitanas e vinculado ao movimento de carga das grandes empresas; **no segundo modelo, o porto faz parte do âmbito do planejamento de um território e inclui sua hinterlândia contígua, funcionando como instrumento de desenvolvimento local, onde a inserção territorial ocorre com complementaridade à infra-estrutura da sua cidade e decorre assim, falar-se em "cidade portuária" e que, o porto encontra nas redes urbanas os recursos empresariais e as competências para aprimorar seus serviços (e otimizar sua capacidade de gerar valor e empregos) e, por outro, de uma cidade que recupera sua relação histórica (e não apenas paisagística) com o mar.**

No Brasil, as abordagens sobre *cidade portuária* são em três níveis, quanto às opções logísticas. A primeira aborda a sustentabilidade da infra-estrutura portuária de movimentação de cargas sem suporte econômico de estratégias "endógenas" de desenvolvimento local e regional. **No panorama onde os horizontes de produção são instáveis e indefinidos setorialmente, é necessário insistir na necessidade de manter ativas outras fontes de geração de renda e emprego. Portanto, quando o porto pode ser recuperado para o desenvolvimento local é, sem dúvida, uma vantagem comparativa de relevância estratégica.**

A segunda levanta questões quanto aos estatutos administrativos associados em geral aos *hub ports* que **por se tratarem de infra-estruturas de serviços para o desenvolvimento**

**industrial de grandes firmas, predominando o caráter privativo por concessão privilegiada aos operadores por prioridade na circulação das cargas das mesmas. Dessa forma, "não existe possibilidade real de abrir de modo eficaz o porto às dinâmicas alternativas de desenvolvimento local".**

A terceira, questiona **o isolamento do porto, da sua função portuária longe dos contextos urbanos como estratégias de valorização das infra-estruturas de circulação e a dificuldade de sua assimilação enquanto parte cotidiana da comunidade local. Ocorre da visão hegemônica atual enquanto organização e funcionamento do porto com acentuada valorização tecnológica das infra-estruturas e equipamentos para movimentação das cargas e condições de acesso.**

Na comparação *cidade portuária x infra-estrutura portuária* (enquanto segunda acepção), a cidade desenvolve abordagem do tipo territorial e é a cidade que se transforma no elo principal de articulação entre o porto e a economia regional e entre esta e os mercados globais. Não se levando a privilegiar o foco cidade em relação ao outro, infra-estrutura portuária.

Como destacam Silva e Cocco (1999, p. 21), **"apenas um (a cidade) detém as melhores condições para fixar localmente os valores agregados pelos fluxos e, portanto, para gerar emprego e renda para o território local"**. (grifo nosso).

Quanto ao assunto acima, Baudouin (1999), indica e ensina a *cidade portuária* como novo espaço produtivo de uma circulação que exige não somente a criação do cais, mas também e, sobretudo, de cérebros. Como a cidade, na mundialização impõem-se como nova forma social produtiva e o porto, como o tratamento das mercadorias, permite-penetra profundamente não apenas na cidade, mas em toda a economia regional:

O instrumento portuário é a ocasião de uma relação concreta de empresas especializadas em fianças, comércio, seguros, transportes e tecnologias de

comunicação com a mercadoria. Uma relação de serviços, englobando a produção com suas subidas e descidas, vai se elaborando naquilo que chamamos de logística. A cidade é a necessidade de ultrapassar as divisões funcionais para poder mobilizar, ao mesmo tempo, atividade imaterial e manipulações de mercadorias puramente materiais. Uma praça portuária só poderá se desenvolver quando for capaz de organizar essa relação de serviços que integra produção e comércio. A famosa posição de interface entre o local e o mundial, que organiza os fluxos e os valoriza, tende a esta centralidade urbana da produção (BAUDOIN, 1999, p. 33).

A “praça” deve mobilizar o máximo de competência, manter estado de vigília para buscar a necessária sinergia, de essência fundamentalmente urbana que uma comunidade portuária possa acionar. Deve ter especificidades, fazer escolhas e as competências serem cumulativas com estratégias fixadas em longo prazo para que se ponha nos fluxos considerados essências (Idem, 1999).

No caso brasileiro, Porto (1999), indica que nossos portos devem conseguir padrão de tecnologia operacional da atividade de acordo com o transporte marítimo; modelar suas estruturas organizacionais para o atendimento a uma atividade cada vez mais comercial e competitiva sob a égide do consumidor; agregar valor à atividade desenvolvida; promover o desenvolvimento sustentável em seus ambientes; buscar qualidade internacional. E ainda, indica que **o porto do século XXI será um porto - cidade com identidade íntima ao seu ambiente geográfico.**

O Porto de Belém, na sua origem foi-se implantando como porto tradicional (movimentando amarrados, tonéis, caixas, fardos, sacos, etc, portanto, carga geral solta), operacionalmente com fluxo longitudinal quanto a margem da baía do Guajará, com seqüência de berços e movimentação interna de carga (atualmente atende a navegação fluvial, carga geral solta, containeres e trigos, possui 21 berços como terminais). Posteriormente, atendendo ao aumento de demanda e desenvolvimento da tecnologia de transporte e de movimentação de cargas (e isso em seu processo de existência) opera com um berço para



trigo em grãos (granéis sólidos). Em seguida, trabalha com madeira em amarrado e containeres (unitizados). Na contemporaneidade, pode ser basicamente qualificado como de múltiplo uso. Existem restrições para movimentação de navios com mais de 20 mil toneladas, sobretudo de calado (limitado na faixa de até 8 metros). No entanto, atende embarcações e suas cargas até esse patamar, em condições satisfatórias e estão sendo realizadas obras para melhor desempenho.

O porto da capital do Pará, na visão de Silva e Cocco (1999), pode ser pensado como um porto de era pós-industrial em que faz parte do âmbito do planejamento de um território e inclui sua hinterlândia contígua, funcionando como um instrumento de desenvolvimento local (a inserção territorial ocorre com complementaridade à infra-estrutura da sua cidade). Na abordagem brasileira, quanto à *cidade portuária* e a opção logística, enquadra-se no primeiro nível quando em níveis de produção instáveis e indefinidos setorialmente indicam a necessidade de manter ativa a geração de renda e emprego, leva a recuperação de portos para o desenvolvimento local em vantagem comparativa de relevância estratégica.

#### 4.2 As Políticas no Porto de Belém.

Na contemporaneidade, existem cinco propostas de transformação do Porto de Belém e seu entorno, sendo três de nível federal, através da Companhia das Docas do Pará-CDP e duas da Prefeitura Municipal de Belém.

As propostas da CDP remontam desde o ano de 1999, quando foi elaborado o primeiro *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento-PDZ 01*; o segundo *PDZ* é de 2002 e o terceiro *PDZ* é de 2003.

Esses planos prevêem a transferência das atividades portuárias - exceto a navegação fluvial com ênfase ao turismo - e o uso da área total e instalações do porto como espaço para o

turismo, o comércio, o lazer e a cultura. As atividades do porto de Belém seriam transferidas para o terminal de Vila do Conde, no município de Barcarena e nas margens da Baía do Marajó. Também, prevêem a transferência em um horizonte mais distante, do Terminal de Miramar (que movimenta inflamáveis e é complemento do porto de Belém), também para o terminal de Vila do Conde.

A Prefeitura de Belém possui duas propostas denominadas: "Pró-Belém - Plano de Reestruturação da Orla de Belém" elaborada no ano de 2000 pela Secretaria Municipal de Urbanismo - Seurb e a de julho de 2002, "Orla de Belém - Revitalização/Plano Conceitual" elaborada pela *Technum Consultoria Ltda*, para a Secretaria Municipal de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão - Segep e que fazem parte de um conjunto de proposições para toda a orla continental da Capital.

As idéias de intervenção e uso do Porto e seu entorno urbano próximo, são bem diferentes entre si e até bem divergentes, em razão das visões como foram elaboradas e serão resumidamente abordadas e mostradas nos tópicos seguintes.

#### 4.3 Projetos Alternativos para o Porto de Belém

A evolução da cidade, a contemporaneidade, o uso do Porto e seu entorno, as idéias do poder público, as necessidades e novas demandas, o resgate da paisagem e uso do rio/baía, trazem propostas de intervenções, realizadas ou em andamento, por decisões, sobretudo do poder estatal e apenas em pequena escala, com participação dos diferentes segmentos da sociedade e que, nem sempre atendem às expectativas ou necessidades da população.

Quanto à necessidade de maior participação, atendimento ao conhecimento popular, a troca de experiência entre o poder estatal e a sociedade, Egler (1994, p. 81), assim se manifesta:

[...] o planejamento da localidade exige canais que promovam a interação da mesma e da totalidade. Enquanto o planejamento de grande escala pressupõe uma ação que parte do conhecimento técnico da totalidade do espaço construído, o planejamento da localidade parte de um conhecimento que se associa à criatividade de cada um dos cidadãos e que incide sobre o lugar. Assim pensadas essas relações são singulares.

A multiplicação de experiências singulares é, claramente, um processo que potencializa a ação social. Trata-se de observar como experiências bem-sucedidas na localidade tendem, através de sinergias, a ser apropriadas e reproduzidas na totalidade do tecido urbano e social. A multiplicação dessas experiências depende da socialização do saber resultante da criatividade dos agentes sociais bem como de sua veiculação (EGLER, 1994, p. 81). (Grifo nosso).

A autora prossegue em sua afirmativa:

As novas tecnologias de comunicação e informação têm um papel central na difusão das experiências especialmente localizadas. A interação do singular e do plural, no espaço urbano, cria condições favoráveis à redução das desigualdades espaciais e atua, diretamente, sobre o processo de fragmentação, tendendo à globalização das experiências.

Esse conjunto de reflexões sobre os limites e as possibilidades de novas estruturas de planejamento está associado a uma qualificação da ação do Estado sobre o capital e a sociedade. A crise econômica e social obriga uma reflexão que indique caminhos alternativos. Nesse debate, as proposições tratam de processos de descentralização, privatização e exclusão do Estado de atividades econômicas e políticas sociais. Entretanto, no planejamento das cidades, o Estado exerce papel central na interlocução dos agentes econômicos e sociais. A crise social e suas formas territoriais são uma herança histórica na nossa sociedade. Pensar políticas de desenvolvimento é redefinir estratégias e processos de ação que proponham novas formas de participação social. Não se trata, pois, de excluir o Estado, mas de reinventá-lo. (EGLER, 1994, p. 81). (Grifo nosso).

#### 4.4 A Estação das Docas

Antecede ao plano executado pelo Estado, o projeto de 1990<sup>25</sup>, a *Estação das Docas*, que foi inaugurada em 13 de maio de 2000, com a realização de um trabalho de revitalização

---

<sup>25</sup> A Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Mineração - Seicom, quando secretário era o engenheiro e empresário Fernando Yamada, elaborou projeto Complexo Turístico do Pará – CTP pela equipe técnica, constituída pelos profissionais, arquiteto (as) Elizabeth Dreher Nunes Meira (Seicom), Margarida Maria Ribeiro

dos armazéns 01, 02 e 03 da CDP que são, conforme Penteadó (1973), de origem francesa e fornecidos por *Schneider e C.º da cidade de Creusot*, e em parte da área portuária de Belém e mais próxima da feira do Ver-o-Peso, pela Secretaria Executiva de Cultura em valores informados de R\$ 19.000.000,00 em trabalho de dois anos para transformar-se em um complexo de lazer, cultura, comércio e turismo (ver anexo 04).

Segundo o ex-presidente da (Organização Social) Pará 2000 (entidade de direito privado sem fins lucrativos, constituída com base na lei 5.960 de 19 de julho de 1996 e regulamentada pelo decreto 3.876 de 21 de janeiro de 2000 e que é gerenciada pela Secretaria Executiva de Cultura e gestora da Estação das Docas), Carlos Acatauassú Freire, os resultados obtidos pela *Estação das Docas* entre maio de 2000 e outubro de 2001, foram conforme o quadro abaixo:

---

Tavares e Cristina da Silva Nascimento (Paratur) e Euler Santos Arruda (disponibilizado pela UFPA ao projeto /como idealizador e coordenador). Para tanto, as pesquisas foram realizadas dois anos antes e contaram com a colaboração de Alexis do Carmo, na ocasião, presidente da Associação Brasileira de Centro de Convenções e Feiras – Abracef, e de vários técnicos (as) das entidades referidas. O projeto desenvolvido previa a revitalização de parte da área do porto de Belém, compreendendo os armazéns 1, 2 e 3 e galpão Mosqueiro-Soure e suas áreas contíguas para preservação do patrimônio, a arqueologia histórica da fortaleza São Pedro Nolasco, adaptação de um armazém e parte de outro para Centro de Convenções e áreas e espaços de apoio, terminal hidroviário, auditório de médio porte para 1500 lugares (no armazém 01) auditório de apoio para 500 lugares, espaço para exposições/feiras, calçadão beira-baía (integração paisagística com o corpo d'água, estacionamentos etc.) e que foi apresentado com sucesso naquele ano pelo coordenador da equipe técnicas em congresso de turismo em Salvador. A proposta para existir esse Centro de Convenções de médio porte no CTP só deveria ser feita, após um estudo de impacto de vizinhança e se a avaliação assim permitisse, em razão do problema quanto ao aumento de trânsito que causaria e a necessidade de mais vagas para estacionamento.

Em setembro de 1991 foi firmado um Protocolo de Intenções entre a Seicom e a CDP (ver anexo) para a realização do projeto proposto. O secretário da era Luís Paniago de Souza e após e no mesmo ano, assumiu a Secretaria, Dilermando Cabral. No entanto, nesse mesmo ano, em reunião na Paratur foi solicitado a parte da equipe que elaborou o projeto inicial, de que fosse retirado do programa de necessidades do projeto referido, o Centro de Convenções, o que os mesmos, não poderiam fazer por ser orientação do dirigente da Seicom. Dessa forma, novo encaminhamento foi dado e outro programa de necessidades foi estabelecido (com a eliminação do item Centro de Convenções e Feiras) e realizado um concurso para escolha de projeto e esse foi executado. Nesse início de século, o Estado prevê a adaptação/construção de um Centro de Convenções e Feiras nos

Quadro 03: Resultados obtidos pela Estação das Docas – maio/2000 a out/2001

<b>Público</b>	Cerca de 3 milhões de pessoas
<b>Empregos gerados</b>	600 diretos e cerca de 1.800 indiretos
<b>Shows Musicais no Teatro Maria Sylvia Nunes</b>	29, sendo três nacionais e cinco internacionais (público: cerca de 12 mil pessoas).
<b>Espectáculos Cênicos (teatro e dança) TMSN</b>	09, sendo 08 nacionais e 01 internacional (público: cerca de 11 mil pessoas)
<b>Espectáculos Cênicos / Anfiteatro do Forte de São Pedro Nolasco.</b>	54 apresentações de 30 grupos / artistas (público: cerca de 32.500 pessoas)
<b>Exibição de filmes e vídeos paraenses</b>	22 (público: cerca de 5.500 pessoas)
<b>Shows musicais.</b>	40 apresentações semanais; 200 músicos (público: cerca de 2.000 pessoas/dia).
<b>Exposições de artes plásticas – Boulevard das Feiras e Exposições.</b>	Oito (público; cerca de 80 mil visitantes).
<b>Exposição nas Galerias da Estação.</b>	09 (público: cerca de 2 mil pessoas/dia)
<b>Eventos no Boulevard das Feiras e Exposições.</b>	39 (público: cerca de 312 mil pessoas)

Fonte: Freire, 2003.

A Estação das Docas em sua área atual e atividades de turismo, comércio, lazer e cultura, são equipamentos urbano/turístico/comercial, adaptados pelo governo estadual nos galpões 01, 02 e 03, alugados pelo mesmo junto à CDP. Nas áreas contíguas próximas com uso para espaço público e comercialização privada/empresarial objetivando dessa forma, o seu funcionamento. A receita gerada pela Estação das Docas é insuficiente, o que obriga o Estado para não fechá-lo ou reduzir significativamente o conforto e o atendimento prestado, a subsidiá-la em aproximadamente R\$ 70.000,00/mês (valor em 2002). O item de maior peso nas despesas do Complexo Turístico e Comercial é o da energia elétrica, em razão do consumo pela refrigeração geral (ar condicionado) das instalações da mesma. Dessa forma, até o momento, constitui-se como um espaço público com apropriação privada subsidiado pelo poder público (esse modelo de gestão com subsídio, não seria desejável ao contribuinte, no caso de estendê-lo aos demais galpões do porto, se vierem a ter uso comercial e turístico. A

---

armazéns do porto contíguos aos da Estação das Docas (se o porto for estadualizado), em retomada em parte da

Estação, como é conhecida tem boa aceitação pelos solúveis<sup>26</sup> e os não solúveis, apesar daqueles considerarem altos os valores cobrados para consumo. O público não solúvel usufrui mais frequentemente das áreas como "passeio público", sobretudo, na área do cais, como uma praça (conta com mobiliário do tipo urbano e acrescido a isso, tem-se o paisagismo que valoriza também o patrimônio histórico/tecnológico) pela baía do Guajará. Assim, a "inclusão social para os não solúveis é pouco expressiva", no sentido do uso pleno dos serviços e comércios ofertados. Esse espaço é importante opção de lazer que Belém possui. Na página seguinte, folder de divulgação oficial da Estação das Docas.

---

idéia de 1990.

<sup>26</sup> Solúveis são aquelas pessoas que dispõem de recursos suficientes para usufruir sem dificuldade financeira, do comércio e dos serviços da Estação das Docas e outros equipamentos no mesmo padrão existente na capital paraense.



possibilidade de funcionar sem prejuízos financeiros. E os turistas de "fora", os "estrangeiros" pouco chegam ao destino de Belém, sobretudo pelo alto custo das passagens aéreas e a falta de uma maior divulgação com a densidade e visibilidade a nível nacional e internacional de Belém, como produto turístico. Quanto à *competição entre cidades e o planejamento estratégico*, assim se manifesta Vainer:

[...] não há como desconhecer a centralidade da idéia de competição entre cidades no projeto teórico e político do planejamento estratégico urbano. E a constatação da competição entre cidades que autoriza a transposição do modelo estratégico do mundo das empresas para o universo urbano, como é ela que autoriza a venda das cidades, o emprego do marketing urbano, a unificação autoritária e despolitizada dos cidadãos e, enfim, a instauração do patriotismo cívico.

O face-a-face com um discurso que transfigura incessantemente o sentido e a função lógica (sintática) da cidade não parece ser fácil. O questionamento da transformação da cidade em mercadoria se dilui no momento em que ela ressurge travestida de empresa; e a crítica a esta analogia perde sentido quando é a cidade-pátria que emerge, oferecendo a paz, a estabilidade e a garantia de líderes capazes de encarnarem, graças a seu carisma, a totalidade dos cidadãos. Esta permanente flexibilidade e fluidez conceitual opera como poderoso instrumento ideológico, fornecendo múltiplas e combinadas, mesmo se contraditórias, imagens e representações, que podem ser usadas conforme a ocasião e a necessidade.

Esperamos que esta estratégia discursiva não impeça de vislumbrar, graças a sucessiva e sistemática contraposição dos conceitos e imagens acionados, que a participação proposta se funda na negação da cidadania: consumidor de mercadorias, acionista de empresa ou patriota orgulhoso, o cidadão planejado estrategicamente está condenado a ver desaparecer o espaço e a condição de uma cidadania desde sempre contestada no projeto moderno. De um lado, a *city*, impondo-se à cidade como espaço e objeto e sujeito de negócios; de outro lado, a *pólis*, afirmando a possibilidade cidade de encontro e confronto entre cidadãos.

Ali onde a mercantilização do espaço público está sendo contestada, ali onde os cidadãos investidos de cidadania politizam o cotidiano e quotidianizam a política, através de um permanente processo de reconstrução e reapropriação dos espaços públicos, estão despontando os primeiros elementos de uma alternativa que, por não estar ainda modelada e consolidada, nem por isso é menos promissora (VAINER, 2000, p. 99-101).



Como alternativa na busca para estratégias competitivas ao planejamento estratégico, Vainer (2001/2002, p. 28-30), apresenta:

Nem universo fechado pelas sobredeterminações estruturais (globais), nem campo totalmente aberto para a construção de alternativas, o local, a cidade em primeiro lugar, constitui escala e arena possíveis de construção de estratégias transescalares e de sujeitos políticos aptos a operarem de forma articulada com coalizões e alianças em múltiplas escalas.

Isto significa que, mais além de necessário, é possível romper tanto com o "fatalismo do pensamento neoliberal" e a "economia naturalizada do neoliberalismo" (BOURDIEU, 1998, p.74) quanto com o determinismo estruturalista, também economicista, que condena o local a ser mero receptáculo e síntese concreta das determinações abstratas da lógica do capital.

Ao encontro da contemporaneidade da participação da Sociedade na dinâmica da cidade, sua evolução e destino, no planejamento da *urbe* e do território, Vainer (idem) mostra caminhos alternativos:

A fim de propor o debate de alternativas que rompam radicalmente com a perspectiva competitiva, arriscamos o que poderiam ser os objetivos centrais de um governo local comprometido com os grupos sociais subalternos e voltado para a construção de alternativas societárias. O pressuposto é que a política local deve ser concebida como parte de uma estratégia transescalar e, portanto, está desafiada a definir objetivos ambiciosos, pois rejeitam os pressupostos de que não há opções a fazer, e realistas, pois reconhecem que a escala local não encerra em si senão parte dos desafios a serem enfrentados pela resistência ao projeto neoliberal de reconfiguração escalar.

De acordo com Vainer, os objetivos seriam:

[...] redução das desigualdades e melhoria das condições (materiais e imateriais) de vida das classes trabalhadoras e, de modo mais amplo, das classes e grupos sociais oprimidos e explorados, através principalmente da transferência de recursos (materiais e simbólicos) em seu favor - e, necessariamente, em detrimento das classes e grupos dominantes;

- avanço e radicalização de dinâmicas sociais, políticas, culturais, que propiciem a organização e a luta populares e, de modo mais geral, a constituição de sujeitos políticos coletivos expressando interesses, segmentares e gerais, das classes e grupos sociais explorados e oprimidos.

- enfraquecimento dos grupos e coalizões dominantes, envolvendo desde a desmonta de mecanismos tradicionais de reprodução de seu poder (clientelismo etc.) até a desarticulação de suas alianças horizontais (no Estado e na região) e verticais (com grupos nacionais e internacionais), passando também desarticulação das redes (inclusive dentro da administração pública) e dispositivos (inclusive legais) que favorecem a privatização de recursos públicos e a captura de vultosos recursos extraídos direta ou indiretamente da população, através de posições monopolistas (adquiridas, quase sempre, pelo exercício do poder político, pela advocacia administrativa, pela troca de favores entre famílias e pela corrupção) .

Embora enunciados separadamente, há uma íntima e necessária articulação entre os objetivos citados. Senão vejamos. A melhoria das condições materiais de vida será efêmera e pouco consistente se não estiver apoiada na organização e luta. Mais que isso, sem organização e luta dos setores populares, dificilmente será capaz o governo urbano de levar adiante uma expressiva transferência de recursos, permanecendo refém da burocracia, da rotina administrativa da máquina governamental e das pressões e chantagens dos grupos sociais que tradicionalmente dominam a cidade e capturam, desde sempre, tanto os recursos gerados pela acumulação urbana quanto os recursos concentrados (sejam eles de origem local, estadual, nacional ou internacional) nas mãos do governo local.

Sem avanços na luta e organização, dificilmente se ultrapassará o patamar das pequenas concessões, que via de regra configuram o clientelismo - quando as concessões são feitas no varejo por pequenos caciques locais - ou o populismo - quando as concessões são associadas às dádivas de algum líder iluminado. Por outro lado, dificilmente será possível avançar de maneira substancial na mobilização, luta e organização populares se os processos políticos involucrados não conduzem, de

uma maneira ou outra, a conquistas reais, perceptíveis e valoradas positivamente por amplos segmentos das classes e grupos explorados e oprimidos. As vitórias parciais, expressem-se elas em melhorias concretas nas condições de vida, na conquista de posições simbolicamente relevantes da perspectiva popular, ou na afirmação da legitimidade e legalidade de determinadas práticas e valores - por exemplo, a liberdade de opção sexual e os direitos dela decorrentes -, eis elementos centrais de um estratégia urbana que se pretenda transformadora.

Finalmente, é evidente a estreita articulação entre avanços que sejam obtidos nos dois primeiros objetivos e o terceiro objetivo. Se recursos são transferidos, se avançam a luta e a organização populares, se se fragiliza o clientelismo, o resultado é, necessariamente, a conquista de novas e importantes posições para golpear ainda mais duramente os mecanismos perversos através dos quais coalizões locais reproduzem seu poder. Ações particulares também devem ser desenvolvidas, na esfera regional (metropolitana, mas não apenas), nacional e internacional, para criar alternativas de alianças e acordos de cooperação que favoreçam a coalizão popular e o fortalecimento de seu projeto, em detrimento da velha coalizão dominante.

Sintetizando, a aposta é que é possível traçar objetivos que sejam, simultaneamente, ambiciosos e realistas, orientando um projeto de revolução urbana permanente. Evidentemente, esta revolução urbana, permanentemente deve expressar e combinar os múltiplos objetivos e escalas de maneira diferenciada em cada cidade, respondendo às formas específicas da desigualdade na cidade, à morfologia das coalizões dominantes, à posição da cidade na região e no país, à experiência de luta e organização populares e de outros setores oprimidos, o que significa que a revolução urbana é algo a ser inventado e reinventado a cada momento, em cada cidade.

Fig. 101: Em primeiro plano, a baía do Guajará. À direita, os armazéns 01, 02 e 03 e áreas contíguas aos mesmos, que foram adaptados pelo Estado e alugados da CDP para o funcionamento do Complexo de Lazer, Turismo, Cultura e Comércio - Estação das Docas.



Fonte: [www.pa.gov.br](http://www.pa.gov.br)

Para o porto de Belém (ver anexo 06) foi proposto pela CDP em seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ, nas versões iniciais, o funcionamento complementar e contíguo à Estação das Docas, de um Centro de Convenções e Feiras e essa proposta é uma das três existentes para dotar a capital de um espaço de eventos como o referido e de médio/grande porte projetado, especificamente, com esse fim. Portanto, ao contrário do espaço de convenções e feiras adaptado (provisoriamente) no Centro Cultural e Turístico Tancredo Neves (CENTUR).

O Poder Público não dotou Belém até nossos dias de um Centro de Convenções e Feiras adequado à necessidade da capital, do Estado e da Amazônia. Portanto, é uma lacuna de muitos anos que o segmento específico e outros interessados pleiteiam que o governo venha a implantar, por sua importância ao turismo, ao mercado de eventos e feiras, por maior e progressiva geração de empregos e postos de trabalhos, dos recursos que podem advir, como incremento na arrecadação de impostos etc. Nesse resgate de tempo perdido, existem várias propostas para Centros de Convenções e Feiras: o da Universidade Federal do Pará, em seu campus do Guamá; o da Prefeitura Municipal de Belém, no Complexo Ver-o-Rio, às margens da baía do Guajará e o da Companhia das Docas do Pará - Centro-eventos - às margens, também da mesma baía, com adaptações em armazéns do Porto de Belém (ver conjunto do Porto no anexo – trechos 01, 02 e 03-PDZ/ Petecon/Instalação de Acostagem – Berços/nov. 1998), contíguos aos da Estação das Docas, predominantemente para pavilhões de feiras e a indispensável construção de um auditório de grande porte (necessário para comportar a realização de convenções para 4 a 5 mil lugares). No entanto, deve-se considerar que a utilização por adaptação para cada armazém existente permite no máximo 1500 lugares e somente funcionaria com recursos tecnológicos sofisticados, pela significativa profundidade (100 metros) com que ficaria o auditório. Deve-se lembrar que os armazéns do porto possuem

dimensões de 20 x 100 metros. Para construção de Centro de Convenções de médio e grande porte é desejável a solução modular removível (a exemplo do Centro Mendes, em Santos/SP), e que só seria possível localizá-lo em espaço existente entre os armazéns 4A, 05, 6A e a av. Marechal Hermes, ao lado da Estação das Docas. Construir também um Terminal de Passageiros (com limitação de profundidade) para cruzeiros marítimos, adaptado em um dos armazéns supra referidos. O Centro-Eventos provocaria a necessidade de possuir estacionamentos nas quadras onde estão a Paratur, o African Bar e a praça Waldemar Henrique (poderiam continuar existindo as praças) e outros estacionamentos elevados a serem construídos, caso os órgãos de patrimônio autorizassem aquela construção – Centro de Convenções – em razão da altura deste interferir com nova volumetria na área, que é de preservação e na do porto, que é tombado.

Essas proposições permanecem à espera de realização, entretanto, a capital necessita desse equipamento com a brevidade possível, faltando definir onde será construído e que, em **nossa visão, poderia se localizar no campus da UFPA (em parte da área de expansão pela orla do rio Guamá e após o POEMA) por várias razões, entre elas**, a possibilidade de um adequado Terminal de Passageiros de cruzeiro marítimo para embarcações do porte que aqui navegam e com berço de atracação de no mínimo 200 metros, como instalações para os passageiros, apoio aos navios etc. (existe calado adequado - ver anexo 05) e é provavelmente possuidor de melhores condições para uma solução nesse sentido, do que no porto de Belém. Quanto à idéia de um possível Centro de Convenções e Feiras, a proposição não é nova, sendo do conhecimento da administração superior da Academia, que trouxe do Rio Grande do Sul o consultor João Moreira para analisar o assunto, assim como contou com a presença da PARATUR, da ABAV, do Convention Bureau/Belém, da Prefeitura de Belém em reunião para esse fim na Pró-Reitoria de Planejamento da UFPA. O Centro seria construído e gerido em parceria da UFPA/Sociedade/Capital/Poder Público,

através de uma OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) e sua localização permitiria que ficasse a menos de 10 minutos da área central da Capital, como também, vislumbraria a bela beira do rio Guamá, com suas ilhas e singular cenário amazônico. Estaria próximo da projetada Avenida Liberdade e teria acesso independente ao *campus* da UFPA no Guamá e ao seu Setor Profissional por vias a serem implantadas na faixa de domínio do linhão da Eletronorte; geraria recursos para a UFPA (para investimentos na Academia) e aos seus parceiros; também poderia funcionar como um laboratório aos cursos de Turismo, Administração, Nutrição e outros; possui na sua orla.

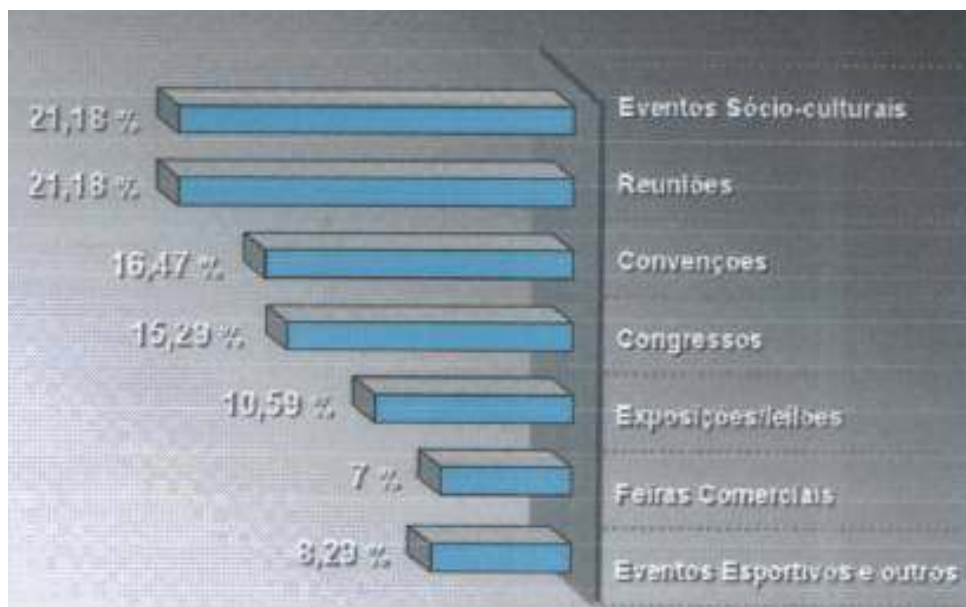
A justificativa para que se abrevie o início da construção e funcionamento de um Centro de Convenções e Feiras para Belém, pode ser avaliada nos dados do "1º Dimensionamento Econômico do Setor de Eventos/Belém", de setembro de 2002, realizado pelo Sebrae e parceiros, conforme gráficos:

Gráfico 05: Espaços de eventos por tipos



Fonte: SEBRAE/FBC&VB/Convention & Visitors Bureau Belém, set/2002

Gráfico 06 – Tipos de Eventos



Fonte: SEBRAE/FBC&VB/Convetion & Visitors Bureau Belém, set/2002

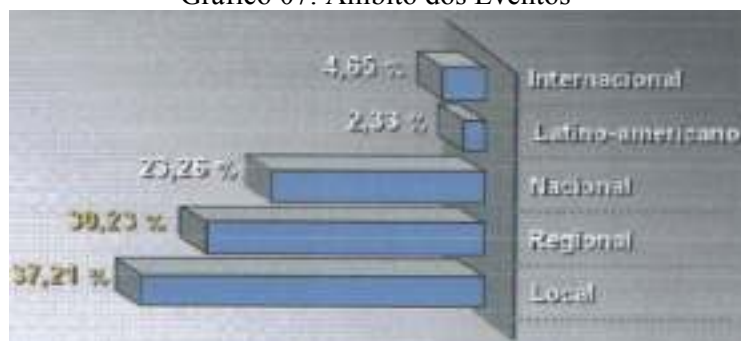
Observa-se pelos dados do *1º Dimensionamento Econômico do Setor de Eventos/Belém* que os espaços de eventos de Belém possuem altas taxas de ocupação. Do total de 23 espaços, 11 realizaram de 2 a 5 eventos por mês e os demais, 2.116 eventos por ano, obtendo uma média de 92 eventos/ano por espaço, como se observa no quadro 04 e Gráfico 07:

Quadro 04: Espaços e Eventos

Quantidades de eventos mês	Número de espaços	% do total
2 a 5	11	47,83 %
6 a 10	5	21,74 %
11 a 5	4	17,39 %
acima de 16	3	13,05 %
<b>TOTAL DE ESPAÇOS</b>		<b>23</b>

Fonte: SEBRAE/FBC&VB/Convetion & Visitors Bureau Belém, set/2002

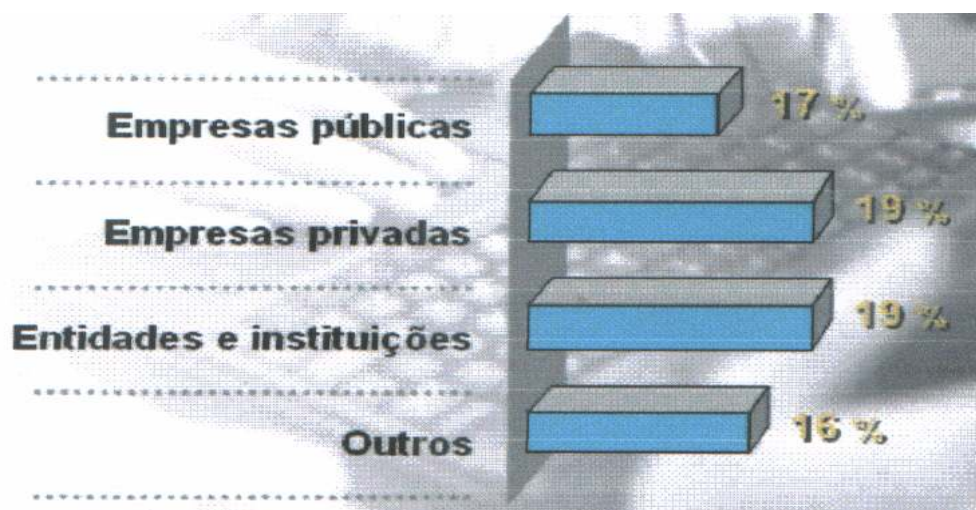
Gráfico 07: Âmbito dos Eventos



Fonte: SEBRAE/FBC&VB/Convencion & Visitors Bureau Belém, set/2002

A polarização de Belém é de cunho local, sendo que quase 70% dos eventos são de âmbito local e regional. Os eventos internacionais e latino-americanos participam com aproximadamente 4% do total. A maior parte dos clientes é do setor de empresas privadas. As entidades, instituições, organizações do terceiro setor constituem 49%.

Gráfico 08: Universo dos Clientes



Fonte: SEBRAE/FBC&VB/Convencion & Visitors Bureau Belém, set/2002

Com base nos preços praticados pelos espaços, que é de R\$ 1, 84/m<sup>2</sup> de área de exposições e R\$ 3, 46 por assento em áreas de reuniões, estima-se faturamento de R\$



12.592.317,00. O custo de locação de espaços é de 24, 2% do custo total dos eventos e o faturamento anual dos eventos organizados é da ordem de R\$ 52.034.367,00. A média de participantes por evento é de 569 pessoas e, considerando o total de 2.116 anuais na cidade, chega-se a 1.204.004 participantes e com 67,2% residentes na cidade e 32,8% de visitantes.

Estima-se que os impostos gerados pelo setor de eventos são de R\$ 48.130.268, 00 englobados impostos municipais, estaduais e federais. O total de funcionários fixos nos espaços de eventos é de 58, sendo, portanto, grande parte da mão-de-obra temporária.

#### 4.5 Planos de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém – PDZs

Vários Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZs) do porto de Belém têm sido propostos para utilização da área portuária com diferenças entre eles de acordo com o processo de gestão. A primeira proposição data de 1999 e a última é de 2003, conforme se observa nos planos e proposta abaixo. A figura 102 indica a localização do espaço para as intervenções dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento.

Fig. 102: Localização da área portuária contígua aos bairros do Reduto e do Comércio.



Fonte: CDP/PETCON, 1999.

**Fig. 103: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém (PDZ 01) 1ª Fase, CDP/PETCON - 1999.**

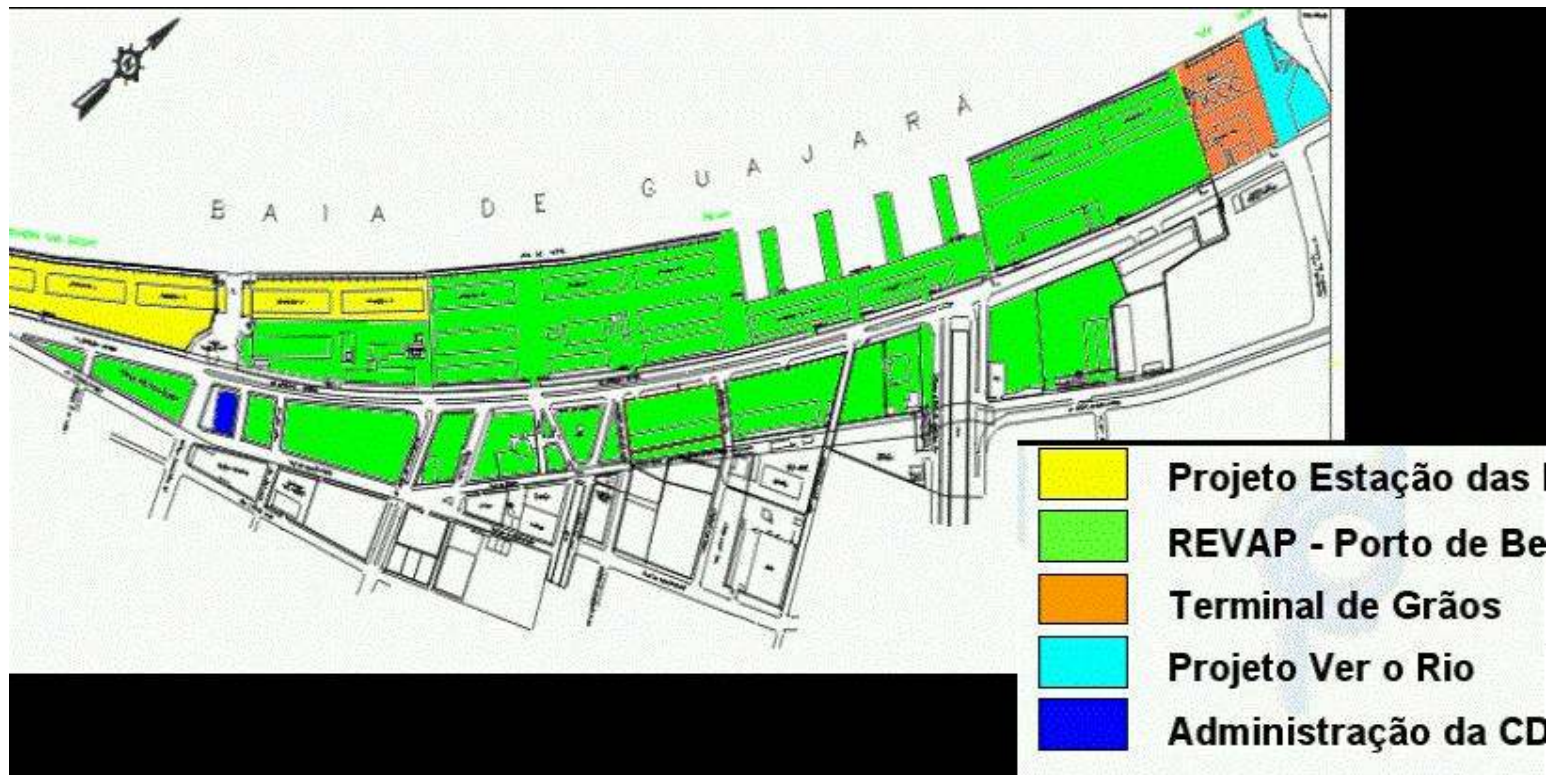
Observar que desde 1999 já era previsto a continuação da Avenida Pedro Álvares Cabral interligando-se à rua Belém (em área da CDP) com a construção de pequena ponte sobre o canal da Av. Visconde de Souza Franco e o tráfego direcionado a chegar na Avenida Marechal Hermes a altura da praça Magalhães ou do Reduto.



Fonte: CDP/PETCON- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Belém e Vila do Conde, 1999 – Porto de Belém.

Fig. 104: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém (PDZ 01) 2ª fase, CDP/PETCON – 1999

Observar que desde 1999 já era previsto a continuação da Avenida Pedro Álvares Cabral interligando-se à rua Belém (em área da CDP) com a construção de pequena ponte sobre o canal da Av. Visconde de Souza Franco e o tráfego direcionado a chegar na Avenida Marechal Hermes a altura da praça Magalhães ou do Reduto.

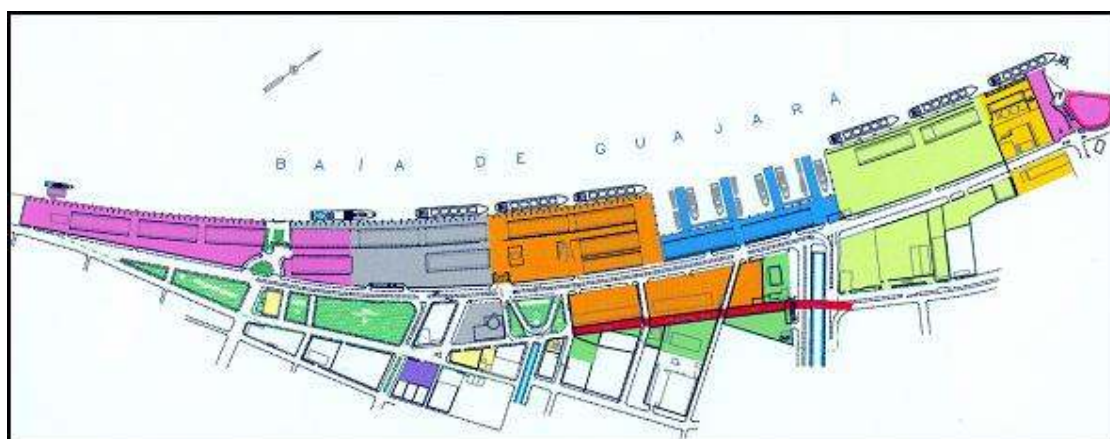


Fonte: CDP/PETCON- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Belém e Vila do Conde, 1999 – Porto de Belém

#### 4.5.1 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ 02 (2002)

Com a previsão do deslocamento das atividades portuárias do porto de Belém para o Terminal de Vila do Conde, foi elaborada nova proposta pela CDP e aprovada pelo Conselho da Autoridade Portuária (CAP) como se pode visualizar nas figuras abaixo:

Fig. 105: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento 02 (2002)



Fonte: CDP, 2003.

● Áreas de Revitalização Portuária - Atuais	● Terminal de grãos a Granel
● Áreas de Revitalização Portuária - Futuras	● OGMO
● Áreas de Administração e Serviços	● Áreas para Alienação ou Arrendamento
● Terminal de Múltiplo Uso 1 – Carga Geral e Contêineres	● Projeto "Rua de Belém"
● Terminal Fluvial	● Áreas não Pertencentes a CDP
● Terminal de Múltiplo Uso 2 – Contêineres Carga Geral	● Áreas da CDP de Uso Público

#### 4.5.2 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ 03 (2003) (Proposição)

Em 2003 já com outra administração na CDP, foi elaborado o PDZ infra e sua proposição está em processo de análise para aprovação do CAP.

Fig. 106: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (proposição)



Fonte: CDP, 2003.

Vista geral dos PDZs (desde 1999, com a proposta de prolongamento da Av. Pedro Álvares Cabral interligando-a com a Rua Belém, para minimizar e/ou eliminar os conflitos no trânsito na área urbana contígua ao porto):

Fig. 107: Proposta de prolongamento da Av. Pedro Álvares Cabral interligando-se com a rua Belém



Fonte: CDP, 2003.

#### 4.6 Pró-Belém - Plano de Reestruturação da Orla de Belém (dezembro de 2000, PMB)

A Prefeitura Municipal de Belém ao elaborar o Pró-Belém teve como referência o primeiro Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Belém e Vila do Conde, que previa a transferência parcial das atividades do Porto de Belém para o município de Barcarena, onde existe o Porto de Vila do Conde. Parte das instalações portuárias eram destinadas ao Programa de Revitalização de Áreas Portuárias- REVAP, portanto, indicava a transferência dos transportes de cargas do porto de Belém.

A proposta busca a valorização da imagem da capital pela Orla para alcançar a fruição de seus habitantes, pela recuperação da paisagem e dotar os espaços quanto ao lazer e disciplinar o transporte e o tráfego na região, como podemos observar no documento do Pró-Belém:

Assim, a reestruturação e a requalificação da orla de Belém têm como objetivo valorizar a fisionomia da cidade, através da visualização de seus elementos peculiares, integrando-a ao convívio da população; ordenando as atividades culturais, de lazer, de tráfego e transportes; e recuperando a paisagem urbana, bem como a qualidade ambiental.

Para o cumprimento do objetivo geral, acima descrito, tornam-se necessárias a execução de algumas ações, tais como: elaborar um plano de uso e ocupação para a orla; fomentar o turismo; criar espaços de lazer e cultura para integração da cidade com sua orla; ordenar espaços para terminais fluviais de cargas e passageiros; criar um novo corredor de tráfego interligando o “centro” à área de expansão da cidade; e, integrar o transporte fluvial com o rodoviário (PRÓ-BELÉM, 2000, p. 10).

O Pró-Belém visualiza a orla continental de Belém setorizada do norte, em Icoaraci e até o sul ao longo da Baía do Guajará e Rio Guamá e até o Campus da Universidade Federal do Pará. Foi dividido em oito setores, com proposições próprias em cada um deles. No foco da orla, o Porto de Belém se localiza no Setor 04, onde se visualiza as atividades econômicas, no quadro abaixo:

Quadro 05: Distribuição das Unidades Econômicas nos Setores

SETORES	01	02	03	04	05	06	07	08	Total das Unidades Econômicas por Usos na Orla	
Extensão (Km)	5,3	1,0	1,3	2,4	2,7	5,0	7,0	3,4	28,1	
USOS	Comércio	296	16	75	69	16	09	16	06	503 (55,2%)
	Serviço	186	13	47	42	30	04	13	15	350 (38,4%)
	Indústria	23	03	13	03	01	01	12	02	58 (6,4%)
<b>Total das Unidades por Usos no Setor</b>	505 (55,5%)	32 (3,5%)	135 (14,8%)	114 (12,5%)	47 (5,2%)	14 (1,5%)	41 (4,5%)	23 (2,5%)	911 (100%)	

Fonte: SEURB / 2000.

Observa-se no quadro 05 os usos que mais se destacam em cada setor. Consta-se que o uso comercial é responsável por 55,2% das unidades econômicas por uso, na orla, sendo as mais representativas, conforme o Anexo 01 do documento, o comércio de gêneros alimentícios perecíveis e não perecíveis, o comércio em geral de confecções, o de calçados, armarinhos etc. e o comércio de madeiras.

As propostas principais do Pró-Belém, são citadas abaixo e visualizada na figura 108:

Proposta 15 – Na área dos galpões, deverá ser implantado um centro de serviços, um centro comercial turístico-cultural e áreas para estacionamento (Mapa 05d).

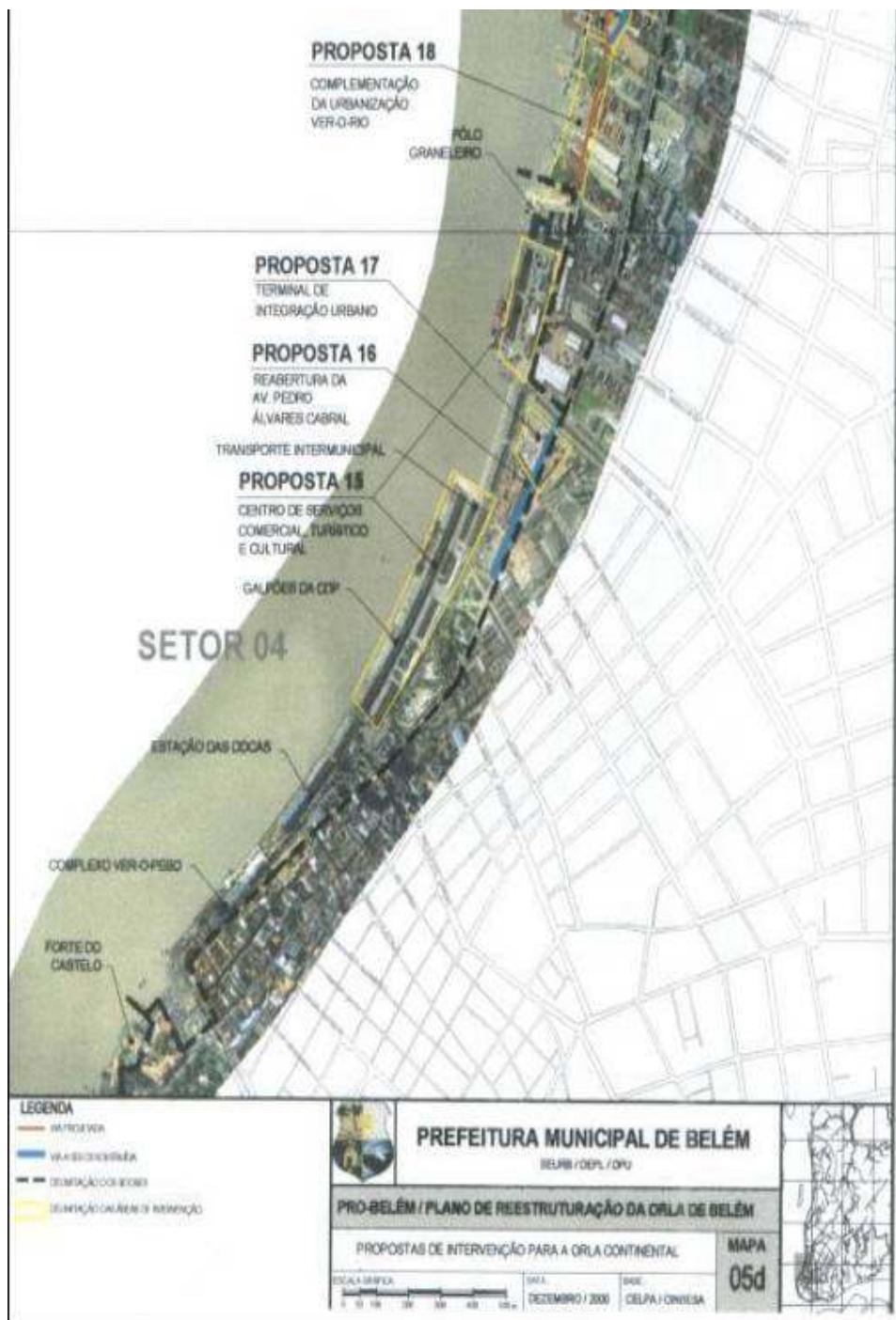
Proposta 16 – Reabertura do prolongamento da Av. Pedro Álvares Cabral, antiga Rua de Belém, até o encontro com o Boulevard Castilhos França, criando assim mais uma alternativa para o escoamento do tráfego proveniente do centro comercial (Mapa 05d).

Proposta 17 – Instalação de um Terminal de Integração Urbano, no cruzamento da Av. Visconde de Souza Franco com a Av. Marechal Hermes, que deverá funcionar em conjunto com o terminal fluvial localizado no galpão 9 do cais do Porto (Mapa 05d).

Para o Setor 05, os usos previstos para a área da orla contemplam o estabelecido pelo PDU e LCCU, com a implantação da infra-estrutura necessária para o bom desenvolvimento das mesmas.

Proposta 18 – Compreende o trecho que corresponde à Urbanização Ver-o-Rio - Av. Rui Barata, Figura 05, em processo de execução. A proposta consiste na continuidade da implantação das demais fases do projeto (Mapa 05d).

Fig. 108: Visualização das propostas do PRÓ-BELÉM/PMB - 2000



Fonte: PMB, 2000.



As proposições da CDP acima mencionadas e de forma geral, quanto aos PDZs, dão ênfase ao desenvolvimento dos Complexos Portuários dos Rios Pará, Tapajós e Tocantins articulando as ações de crescimento dos portos de Belém, Vila do Conde, Terminal de Miramar, Terminal da Sotave, Santarém, Itaituba, Óbidos, Marabá e hidrovias; emerge como principal objetivo dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento de cada um deles, bem como a implantação do Complexo do Tapajós na transformação dos portos de Santarém, Óbidos e Itaituba em importante pólo exportador de grãos, com a implantação de terminais adequados de embarque em grandes navios, e destaca-se como outro objetivo importante de ação integrada.

#### 4.7 O Entorno Urbano contíguo ao Porto de Belém

No entorno imediato ao Porto de Belém, constata-se parte das propostas e intervenções realizadas, sobretudo, pelo Estado e Município:

**Estado:** Complexo Feliz Lusitânia

- Casa das Onze Janelas
- Forte do Castelo
- Igreja de Santo Alexandre/Museu de Arte Sacra
- Casario pela Praça Dom Pedro II e outros.

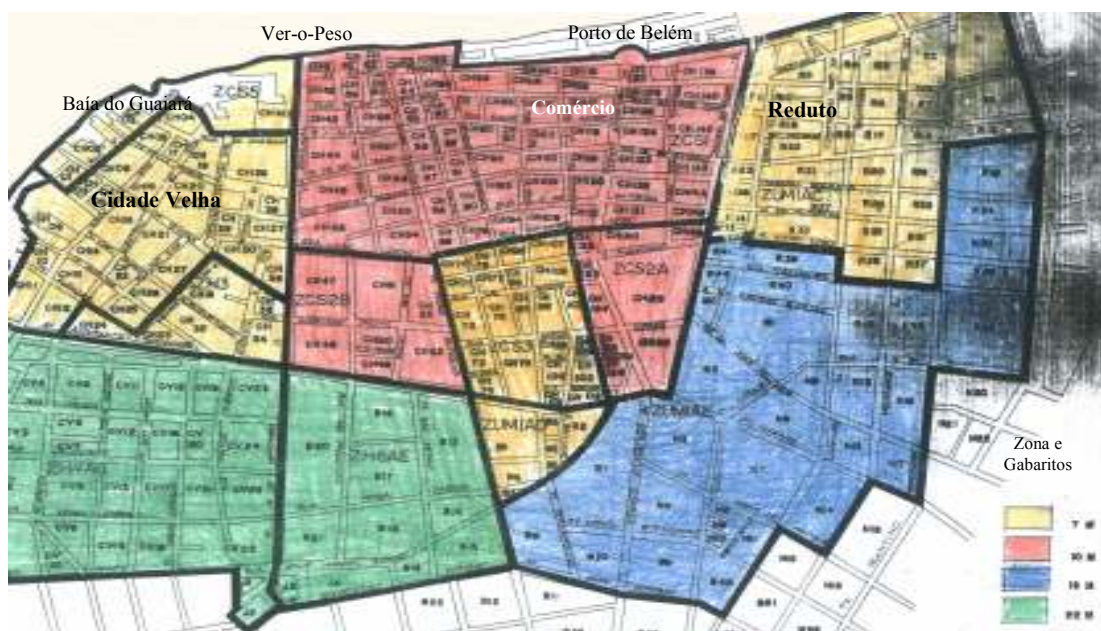
**Prefeitura:** Complexo do Ver-o-Peso

- Mercado e Feira do Ver-o-Peso
- Praça Dos Estivadores;
- Praça Waldemar Henrique;
- Complexo Ver-o-Rio:
- Ver-o-Rio
- Memorial dos Povos Indígenas;
- Centro Internacional de Convenções e Feiras e outros;

**União:** Programa Monumenta (projeto de Recuperação de monumentos e de parte do casario do Comércio) e outros.

O Centro Histórico de Belém é tombado pela Lei Orgânica do Município de Belém que compreende, em conformidade com a Lei de Desenvolvimento Urbano n.º. 7401 de 29 de janeiro de 1988, contendo no anexo 01 da norma a delimitação do Centro Histórico; no anexo 02 da Lei - delimitação da área do entorno do Centro Histórico de Belém; no anexo 03 da Lei - modelos urbanísticos e suas áreas de entorno (inclusive gabaritos); no anexo 05 da norma - delimitação das zonas de uso do Centro Histórico e sua área de entorno. Observa-se que na área do Bairro do Comércio o gabarito é 10 metros de altura e no bairro do Reduto, o gabarito é de 7 metros.

Fig. 109: Delimitação da área de entorno, usos e gabaritos anexo da Lei 7.709 de 18.05.95.



Fonte: Lei n.º 1.709/94, de 18 de maio de 1994 – dispõe sobre a preservação e patrimônio histórico, ambiental e cultural do Município de e das outras providências. PMB/Fumbel.

#### 4.7.1 O Complexo do Ver-o-Peso

Foto 01: Vista do Boulevard Castilho França com a Trav. Frutuoso Guimarães, ao fundo, à esquerda, o Solar da Beira.

O Complexo do Ver-o-Peso possui como porto a sua Doca e no seu entorno se destacam: o Mercado de Carne, o Mercado de Peixe, a Feira do Ver-o-Peso, a Feira do Açaí, os logradouros públicos – praças e vias, os casarões de arquitetura portuguesa, revestidos de azulejos, o Forte do Castelo, o Porto de Belém, entre outros. Ao lado, vista parcial da feira do Ver-o-Peso que conta com mais de 2.000 barracas, sendo a maior feira livre da América-latina, onde se encontram produtos típicos regionais, como: frutas, peixes, ervas medicinais e artesanato. Revitalizado pela Prefeitura em 2002.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

Foto 02: Vista parcial pela Estação das Docas da Praça do Pescador, ao fundo o Ver-o-Peso. À direita, a baía do Guajará.



Fonte: SEURB, 2000.

#### 4.7.2 A praça dos Estivadores

Foto 03: vista parcial da praça dos Estivadores pelo Boulevard Castilho França com a Av. Presidente Vargas, a esquerda, vista parcial do Prédio do Banco Central - Revitalização pela Prefeitura com data de 10/10/2002



Fig. 110: Projeto de Revitalização da Praça dos Estivadores



Fonte: PMB, 2003.

Fig. 111: Projeto de Revitalização da Praça dos Estivadores - pavilhão central.



Fonte: PMB, 2003.

#### 4.7.3 A Praça Waldemar Henrique (antiga praça Kenedy)

Foto 04: vista parcial, ao fundo a concha acústica pela esquina da Av. Assis de Vasconcelos com Av. Marechal Hermes. Revitalização pela Prefeitura em data de 17/01/1999.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

#### 4.7.4 A Praça Magalhães e Canal do Reduto

Foto 05: vista parcial, ao fundo e a esquerda o canal do Reduto. Ao centro, o coreto em ferro. Ao fundo, após o coreto, a caixa d'água em ferro, ambos importados da Europa. Espaço público em revitalização pela Prefeitura.



Foto 06: Vista do Canal do Reduto pela praça Magalhães. Com o Canal extinguiu-se o movimentado comércio regional da Doca do Reduto, que foi um dos principais pontos da dinâmica econômica do bairro. A eliminação da Doca foi em razão da construção do Porto de Belém. Os logradouros e vias próximas necessitam de revitalização.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

Foto 07: Vista pela praça Magalhães de parte do canal do Reduto e ao centro: armazéns e caixa d'água em ferro importado da França, quando da construção do Porto de Belém. A caixa d'água e seu sistema permitem a CDP fornecer água potável aos navios.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

#### 4.7.5 Parque da Companhia Paraense de Turismo - Paratur

Foto 08: vista parcial do parque da Paratur pela Av. Marechal Hermes com a Trav. Piedade. Revitalização paisagística, esculturas temáticas regionais, malocas para venda de artesanato e danças e outros. Revitalizado pelo Estado em 2003.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

#### 4.7.6 O Canal da Avenida Visconde de Souza Franco

Foto 09: vista parcial do Canal da Av. Visconde de Souza Franco pelo Porto, esse substituiu a Doca do Igarapé das Almas, que também possuía um dinâmico comércio regional. A eliminação da Doca das Armas ou “Das Almas” foi em razão da construção do Porto de Belém. A urbanização e consolidação da referida avenida ocorreram quando da administração municipal Nélio Lobato. Ao fundo, dezenas de edifícios que circundam o bairro histórico do Reduto.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

#### 4.7.7 O Complexo Feliz Lusitânia

O Feliz Lusitânia é um projeto de meados da década de 90 da Secretaria Executiva de Cultura para resgate de parte da história da capital paraense, com a restauração de prédios e logradouros que, revitalizados, buscam valorizar os edifícios e conjuntos arquitetônicos e paisagísticos, permitindo em alguns pontos a visão da baía do Guajará.

Foto 10: Perspectiva do Complexo Cultural Feliz Lusitânia que compreende, em primeiro plano, o Forte do Castelo; à esquerda, a Igreja de Santo Alexandre/Museu de Arte Sacra (no antigo colégio jesuítico de Santo Alexandre/Palácio Arquiepiscopal); ao centro a Igreja da Sé; à direita, a Casa das Onze Janelas (antigo Hospital Militar). Conjunto vem sendo revitalizado pelo Estado e é o marco inicial da fundação de Belém, remonta aos séculos XVII e XVIII.



Fonte: Jornal “O Liberal”, Painel, p, 14, 12/10/2003.



Foto 11: Vista parcial do Forte do Castelo pela praça Frei Caetano Brandão, restaurado pelo Estado com destinação, entre outros, para Museu. No sentido à esquerda da foto, fica a Casa das Onze Janelas e no sentido à direita, fica a ladeira do Castelo, a Igreja e Colégio de Santo Alexandre/Museu de Arte Sacra.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

Foto 12: Vista da Casa das Onze Janelas (antiga residência do senhor de engenho Domingos da Costa Bacelar, foi Hospital Militar etc), localizada na praça Frei Caetano Brandão e restaurada/revitalizada pelo Estado com destinação para exposições e restaurante. No sentido da direita da foto, situa-se o Forte do Castelo.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

Foto 13: Vista da Igreja de Santo Alexandre e Colégio dos Jesuítas, onde funciona atualmente o Museu de Arte Sacra. Localiza-se na praça Frei Caetano Brandão ao lado do Forte do Castelo. Conjunto restaurado pelo Estado.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003

Foto 14: Casario pela lateral esquerda da Igreja de Santo Alexandre, na rua Padre Champagnat. Restaurado pelo Estado. À direita, no sentido da foto, fica a praça Dom Pedro II.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 15: Vista da entrada da Estação das Docas pela Praça Pedro Teixeira. Os armazéns pré-fabricados em ferro são de origem da cidade de Cresout na França, próximo a Paris. À direita do cais, a baía do Guajará. Aos armazéns 01, 02, e 03 foram implantadas funções para o turismo, o comércio, os serviços, a contemplação, a cultura e valorizando a relação paisagística com a baía do Guajará.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 16: vista parcial da Estação das Docas. Ao centro e ao fundo, o armazém 01. Em primeiro plano a direita, a antiga Estação de Passageiros Belém-Mosqueiro-Soure. Esta, após as adequações realizadas pelo Estado, permanece como estação para barcos de turismo. À direita no sentido da foto, localizam-se as fundações (consolidadas) da antiga Fortaleza de São Pedro Nolasco.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 17: vista parcial da área da Estação das Docas entre o Boulevard Castilho França (à esquerda) e a estação de passageiros para barcos de turismo. Ao centro, observa-se parcialmente, a fundação consolidada da Fortaleza São Pedro Nolasco. Ao fundo, a Feira do Ver-o-Peso.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

#### 4.7. 8 O Patrimônio Histórico contíguo ao Porto de Belém

O Poder Público, os níveis estadual, municipal e federal, vem desenvolvendo ações e intervenções de grande importância na recuperação e valorização do patrimônio histórico, arquitetônico, urbanístico e paisagístico, resgatando parte do testemunho da imagem cultural antiga da cidade. Essas intervenções não são integradas quanto aos níveis de governo e assim ocorrem, por questões de ordem política. Se houvesse a integração desejada, certamente pela soma das idéias, dos recursos materiais e humanos, otimizariam o representativo esforço da participação do Governo Estadual, da Prefeitura de Belém e do Governo Federal. Cabe salientar a necessidade de ações conjuntas de prevenção contra incêndios/desastres no acervo do Centro Histórico, em razão de uso inadequado e estado de conservação do mesmo.

As intervenções ocorridas ou em andamento são, sobremaneira, de caráter monumental para as grandes edificações e logradouros, e em escala muito reduzida para o casario do Centro Histórico. Esse cenário é mostrado neste trabalho, pelos registros

fotográficos no entorno do Porto de Belém, em especial, o casario fronteiro ao mesmo e no bairro do Reduto. A esperança de conservação e valorização/usos para o casario, além de outros grandes monumentos a serem recuperados, como Mercado Bolonha, o Instituto Histórico e Geográfico do Pará, a Igreja de Santana, as praças Maranhão e Frei Caetano Brandão, está no “Programa Monumenta” do Ministério da Cultura em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e a Prefeitura de Belém, mediante recursos financeiros a juros zero para reforma de coberturas, fachadas etc. de imóveis com abrangência prevista de 300 imóveis no bairro do Comércio. No entanto, o casario do bairro do Reduto não tem sido mencionado/contemplado pelas informações obtidas. A abrangência quanto aos monumentos é de recuperar os prédios tombados pela União e é da ordem de 35 milhões de dólares.

As ações do Poder Público no entorno do Porto de Belém, valorizam a área portuária e sua circunvizinhança e são positivas, podendo ser otimizadas nas funções da mesma, e tais intervenções devem estar sempre presentes na preservação e valorização do patrimônio histórico e ambiental. Cabe registrar que não adianta recuperar o patrimônio histórico, que atrai turistas e moradores de Belém, sem que haja a presença ostensiva da Polícia Militar/Guarda Municipal para proteger os visitantes dos constantes assaltos e que, sem essa providência, os monumentos e espaços públicos recuperados passam a ser “pontos para os ladrões”.

Outro fato lamentável é o do Poder Público ter liberado edificações de grande porte, para construções do próprio governo, como os edifícios do Banco Central e da Receita Federal e que fogem completamente da volumetria existente do casario e interferem negativamente na “face” de herança portuguesa e outras origens na frente de Belém, vista pela Baía do Guajará e de quem observa o conjunto arquitetônico monumental do casario.

Foto 18: Ao centro, o prédio do Banco Central. Mais ao fundo a esquerda, o prédio da Receita Federal. Ambos no Boulevard Castilho França, fronteiros à Praça dos Estivadores e Estação das Docas.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 19: Vista parcial dos sobrados azulejados e do seu precaríssimo estado de conservação. Localiza-se fronteiro ao armazém 01 da Estação das Docas e no Boulevard Castilho França.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 20: Vista parcial do casario, armazéns e fábricas localizados na trav. Quintino Bocaiúva, entre as ruas 28 de Setembro e Manoel Barata. Assim como esse conjunto, o bairro do Reduto mantém a volumetria original – predominantemente térrea.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 21: Vista parcial da Rua Gaspar Viana pela esquina da trav. Benjamim Constant. Ao centro, destaca-se a edificação da antiga fábrica de gelo que pertenceu ao engenheiro e empresário Francisco Bolonha, essa possui planta em forma de “L”, pois há outra fachada pela trav. Benjamim Constant. A volumetria do bairro do Reduto, os imóveis e conjuntos de interesse à preservação são protegidos pela legislação municipal.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 22: Vista parcial de antigas fábricas e armazéns sito à rua Gaspar Viana pela esquina da Quintino Bocaiúva, ao fundo, localiza-se a Av. Visconde de Souza Franco. Destaca-se a harmonia da volumetria existente e a arquitetura industrial.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 23: Vista parcial da Trav. Quintino Bocaiúva pela rua Gaspar Viana. A esquerda e ao centro, o Colégio Geo que funciona nas antigas instalações da fábrica “Perseverança”. A volumetria das edificações e em geral, da arquitetura de época, estão em regular estado de conservação.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 24: vista em primeiro plano do conjunto assobradado e azulejado em primeiro plano e outro após, térreo e contínuo à esquerda, em casario. Localiza-se na esquina da rua 28 de Setembro com a Rui Barbosa. Ao fundo, observa-se vários edifícios construídos pelo capital imobiliário, que formam uma espécie de parede, na fronteira do bairro do Reduto, como simbolicamente, esperassem para se prolongarem sobre a harmônica volumetria, sobretudo térrea e dos sobrados existentes.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.



Foto 25: vista parcial da antiga Vila ABC, com curiosa rua interna circundada de outras casas de mesmo padrão. Localiza-se na trav. Rua Barbosa entre a 28 de Setembro e Manoel Barata.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.



Foto 26: Antigo sobrado com cobertura em duas águas e que foge ao padrão predominante de casas com platibandas no bairro. Localiza-se na Rua da Municipalidade, entre av. Visconde de Souza Franco e trav. Almirante Wandenkolk. Nele funciona um dos setores de uma instituição de ensino superior.

Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Foto 27: vista de sobrado localizado na esquina da Av. Assis de Vasconcelos com a rua 28 de Setembro. O estado de abandono dessa e outras edificações de interesse a preservação, estão a merecer ações de incentivos financeiros, financiamentos de baixo custo ou a custo zero e sensibilização junto à sociedade.



Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

#### 4.7.9 O Complexo Ver-o-Rio

O Complexo Ver-o-Rio é um projeto em implantação na orla, contíguo ao Porto de Belém, como espaço público para usufruir entre outros da contemplação, visualização da paisagem da baía do Guajará, com suas ilhas quase intocadas. Nesse espaço existem quiosques, monumentos, *pray-ground* etc, com urbanização e implantação de equipamentos de lazer e fomento ao turismo. Destaca-se ao final do porto a rampa de hidroaviões da extinta Companhia Aérea Panair. A solução desse Complexo permite a maior inclusão social dos não-solúveis.

Fig. 112: Perspectiva da urbanização Ver-o-Rio

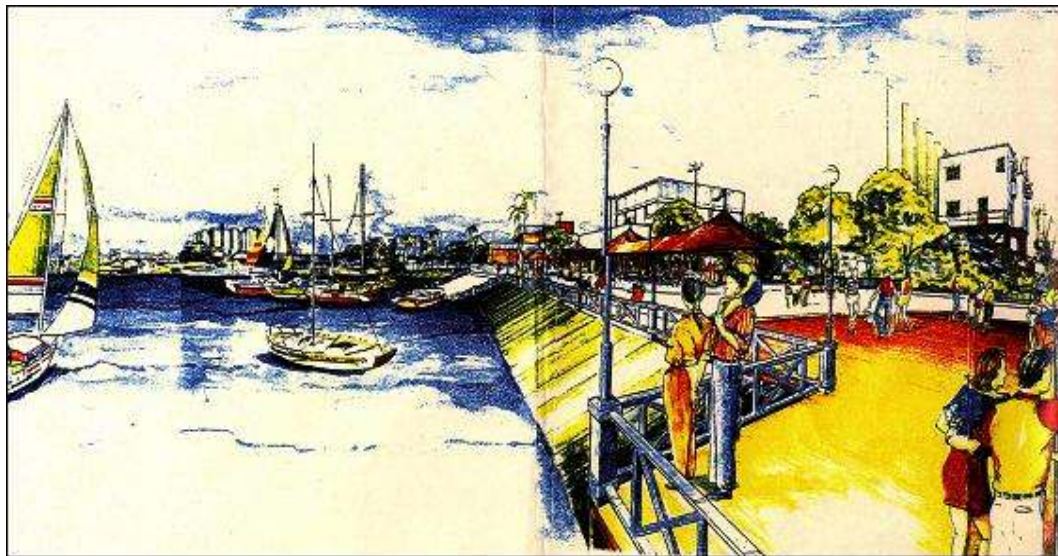


Fig. 113: Vista parcial do Ver-o-rio, à direita e ao fundo, a rampa de acesso dos hidroaviões da extinta Panair. Ao fundo, a Baía do Guajará.



Fonte: PRÓ-BELÉM, 2000.

#### 4.7.10 Memorial dos Povos Indígenas

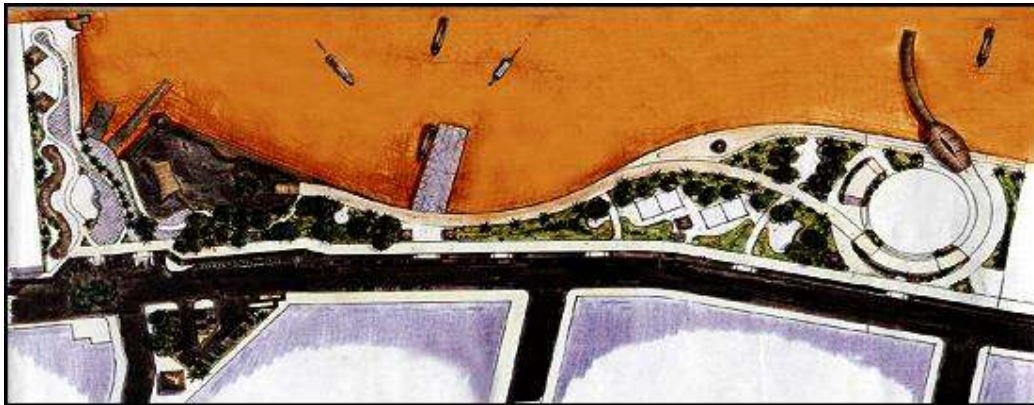
O projeto municipal busca resgate do passado, integrado no novo espaço para manifestações culturais e para que a população conheça as contribuições dos povos indígenas à atual sociedade. Fica localizado em pequena lagoa artificial às margens da baía do Guajará, o memorial tem a forma de grande maloca e foi inaugurado em 31 de outubro de 2003.

Fig. 114: Vista parcial do Complexo Ver-o-Rio. Ao centro, o Memorial dos Povos Indígenas. Ao fundo, à direita, o moinho da Ocrim S/A (trigo) e o Porto de Belém.



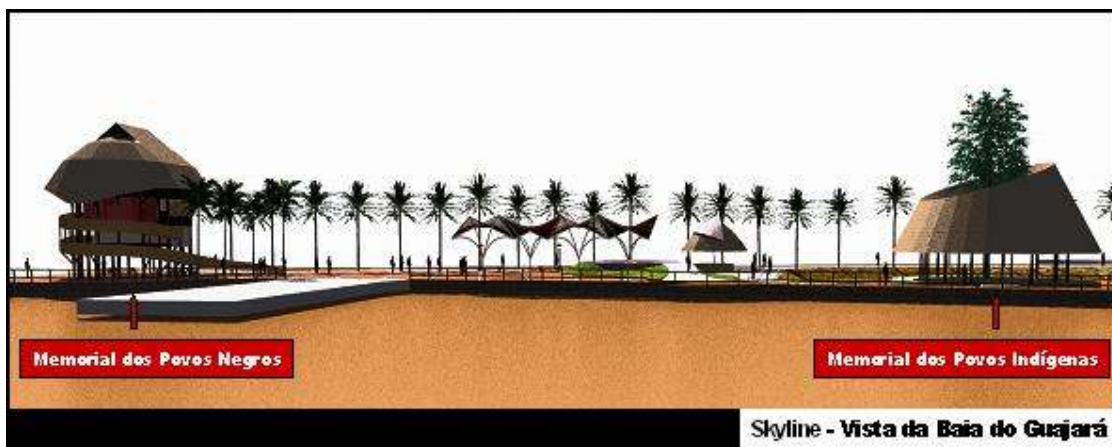
Fonte: arquivo do autor, dezembro de 2003.

Fig. 115: Trecho do Projeto da Urbanização Ver-o-Rio – Av. Rui Barata



Fonte: PRÓ-BELÉM, 2000.

Fig. 116: O Ver-o-Rio, visto da Baía do Guajará



Fonte: PMB, 2003.

Fig. 117: O Projeto Ver-o-Rio busca o reconhecimento das contribuições afro-indígena na construção cultural da cidade de Belém.



Fonte: PMB, 2003.

Fig. 118: Perspectiva do Complexo Ver-o-Rio

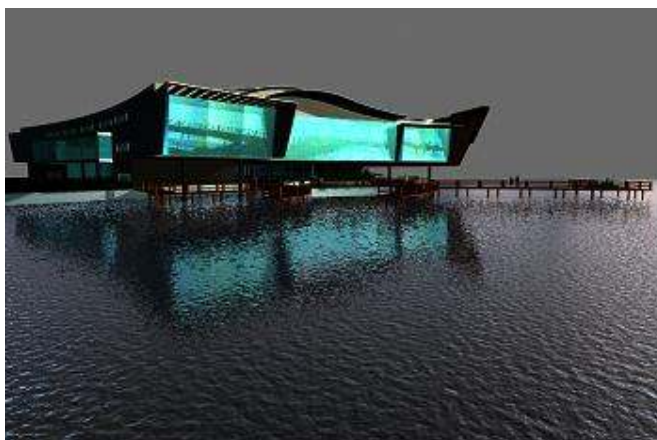


Fonte: PMB, 2003.

#### 4.7.11 Proposta do Centro Internacional de Convenção

Projeto do município que prevê a construção de um Centro de Convenções de grande porte, sendo que parte dessa edificação ficará sobre a baía do Guajará.

Fig.119: Perspectiva pela Baía do Guajará



Fonte: PMB, 2003.

Fig. 120: Conjunto em planta do projeto do Complexo Ver-o-Rio.



Fonte: PMB, 2003.

No contexto abordado em geral cabe destacar a visão de Silva e Cocco (1999), de que é necessário manter ativas as fontes de geração de renda e emprego e o porto deve ser recuperado para o desenvolvimento local, como uma vantagem comparativa de relevância estratégica. Porque apenas a cidade detém as melhores condições para fixar localmente os valores agregados pelos fluxos e, portanto, para gerar emprego e renda ao território local.

Em conformidade com a visão acima, é fato público que em Belém, muitas pessoas ganham a vida no trabalho informal e representam 59,9% da população ocupada, o que indica que, em princípio, sem estudos da relação custos x benefícios quanto à atividade portuária e idênticos estudos, e quanto a possibilidade de uso turístico e comercial do porto, a área portuária deva ser mantida, em razão dos empregos diretos e indiretos que gera e os demais desmembramentos nas redes da cidade, enquanto, como idéia, o outro uso, ainda é uma perspectiva, podendo ou não lograr os efeitos que se imaginam.

As intervenções na área contíguas ao porto têm agregado valor ao mesmo, assim como o aumento do potencial turístico e de lazer ao bairro do Reduto.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo procurou responder a seguinte questão: quais são os elementos da contemporaneidade que atuam sobre o porto de Belém? Para tanto, buscou-se conhecer os antecedentes, a concessão para sua construção e exploração e a contemporaneidade do porto da capital e ainda, sua importância nos inícios dos séculos XX e XXI.

O pré-porto tem sua origem desde o início da cidade de Belém, com seu processo de ocupação e reconfiguração da orla ao longo do tempo. Inicialmente, de cunho militar com a presença dos seus fortes e baterias, para defesa contra os estrangeiros e para assegurar o domínio português no Grão-Pará e que se somou à catequização do gentio, com a participação das Ordens Religiosas, materializadas com seus templos, colégios e suas atividades religiosas e econômicas e nestas, em permanente conflito com os colonos portugueses e seus descendentes, que queriam dispor e explorar o maior número possível, a escrava mão-de-obra indígena e que entre outras causas, resultou na expulsão das mesmas. A necessidade de acesso às edificações religiosas, militares, aos “portos” e largos, fizeram surgir caminhos, vias e vizinhanças, no processo de urbanização inicial da cidade.

A sempre crescente exploração comercial e a exportação, sobretudo de matérias-primas, levaram ao surgimento de portos “naturais” (nas praias e igarapés), as rampas, os trapiches e posteriormente, os aterros, para construção de ruas, atracadouros e portos, fatos que levaram ao desaparecimento das praias que existiam. No final do século XIX e início do XX, com a exportação crescente do látex, outras matérias-primas e do comércio, levou o Governo Brasileiro a estabelecer concessão em 22.12.1906, ao engenheiro americano Percival Farquhar para a construção e a exploração do “Porto Comercial” ou da *Port of Pará*, que foi inaugurado em 12.10.1909, o primeiro trecho, e até 1914, totalizava 1860 metros de cais e treze armazéns, o que levou a consolidar a representativa atividade econômica com reflexo no

social e na significativa reconfiguração da paisagem urbana de Belém, pela Baía do Guajará e no entorno mais próximo ao Porto.

Por razões administrativas, econômicas, políticas e nacionalistas, o governo brasileiro encampou a *Port of Pará* na década de quarenta que, desde então e até nossos dias, funciona sob controle estatal.

O aumento progressivo da movimentação de navios e as especializações das cargas no século XX fizeram surgir no entorno da região do Porto e do sítio de Belém, o Terminal Petroquímico de Miramar (em 1914), o Terminal da Sotave e o Terminal de Vila do Conde, que funcionam como um Sistema Portuário.

As mudanças tecnológicas nos transportes marítimos, o assoreamento natural do porto de Belém (por estar em estuário) e ultimamente, com dragagem não regular e/ou inexistente e que era feita regularmente pelos americanos, a “containerização”, entre outros e com a situação de dificuldades na movimentação de cargas em razão do *lay-out* original do porto e alegações de obsolescência do Porto, assoreamento etc, levaram a surgirem propostas de mudanças de funções para o mesmo com a condenação prévia do porto como tal e que contemporaneamente movimenta com a navegação fluvial, a de longo curso e a marítima. Assim, pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) da CDP para o porto de Belém, as suas duas versões prevêm o deslocamento das atividades do Porto de Belém – **as de longo curso e marítima** – para o Terminal de Vila do Conde, no município de Barcarena/PA. Também as atividades do Terminal de Miramar (município de Belém), para o terminal anteriormente citado, em um horizonte mais distante. As novas funções para o Porto de Belém seriam predominantemente turísticas, comerciais e serviços, com o propósito de uso como espaço público e provavelmente, com apropriação privada, a exemplo da utilização existente nos armazéns 01, 02 e 03 e espaços contíguos. As duas propostas da Prefeitura de Belém, também têm a mesma linha de uso.

A atual administração da CDP possui uma outra versão e existe uma proposição de PDZ em discussão pelo Conselho da Atividade Portuária (CAP) que, ao analisá-la em dezembro de 2003, definiu pelo aprofundamento desses estudos, já que essas propostas, ao contrário das demais, mantêm o Porto em suas atividades portuárias e prevêem medidas que buscam reduzir as dificuldades ao atendimento aos usuários, como o aumento da área retroportuária sobre parte da Av. Marechal Hermes; o prolongamento da Avenida Pedro Álvares Cabral por pequena ponte sobre o canal da “Doca” ou Avenida Visconde de Souza Franco, interligando-a com a antiga Rua Belém (essas propostas existem desde 1999, no 1º PDZ e suas versões e que se diferenciam da proposição, quanto ao uso) e a Avenida Marechal Hermes (a altura da Praça Magalhães), para buscar resolver ou mitigar a questão de circulação viária conflitante existente na ligação da Zona Norte da capital com parte da área do seu Centro Comercial e Histórico (em área do bairro do Reduto e no cruzamento e pequeno trecho das vias: Avenida Pedro Álvares Cabral, Avenida Visconde de Souza Franco e Avenida Marechal Hermes); construção de praças e a maximização no aproveitamento do sistema viário, respeitadas as “caixas de rua” existentes. Ainda pela proposição, as atividades relacionadas com o turismo e comércio, permaneceriam em parte do porto, com a continuidade de funcionamento da “Estação das Docas” administrada por Organização Social (OS Pará 2000) do Estado que utiliza e aluga da CDP, os armazéns ou galpões 1, 2, e 3, próximos à área da Feira do Ver-o-Peso.

As propostas da Prefeitura baseadas também na transferência de parte da movimentação das cargas do Porto de Belém para o Terminal de Vila do Conde, prevêem novas funções para a área portuária, com serviços e funções comerciais, turísticas e culturais e um Terminal de Integração Urbano e outro Intermunicipal, segundo o Plano de Reestruturação da Orla de Belém (PRÓ-BELÉM); e no Plano Conceitual de Revitalização da Orla de Belém que prevê para o bairro do Reduto, um Teleporto e também, para

reurbanização da área – como requalificação urbana – indica a redefinição (para maior) de gabaritos e taxas de ocupação para induzir a viabilização da proposta que, se aceita e implementada, levaria ou estimularia a desfiguração e/ou eliminação da harmônica volumetria existente (armazéns, vilas operárias, fábricas, comércios, e residências predominantemente térreas e de alguns poucos sobrados), sobretudo, para as quadras e áreas do bairro próximas ao porto e onde existem significativas áreas institucionais não edificadas (aproximadamente quatro quadras) de posse ou propriedade da CDP, segundo registro em cartório (obtidas por aterro quando da construção do porto pela *Port of Pará* e herança patrimonial da mesma) no aguardo de intervenções a serem implantadas ou definidas/aprovadas e no caso de um aumento de gabaritos e taxas de ocupação levaria a destruição ou a mutilação do importante patrimônio histórico, arquitetônico, urbanístico, paisagístico e turístico (potencial) existente.

Pelas visões obtidas como fonte nas entrevistas definidas pelo autor junto a personalidades e instituições relacionadas ao assunto deste trabalho, a região amazônica, na bibliografia e dados oficiais, verificam-se posições favoráveis a transformação do porto para uso como espaço turístico, comercial, cultural, navegação regional e outra, pela permanência do uso das atividades portuárias, desde que realizadas as adequações às novas realidades e necessidades portuárias na melhoria do atendimento rápido a seus usuários e com serviços para navios de até 20.000 toneladas.

Nesse contexto e com base nas visões, dados, idéias, planos e proposições, levam a considerar:

- O Porto de Belém e a movimentação de cargas (início século XX e XXI)

A movimentação de cargas no porto de Belém: no início do século XX, Belém em 1905, possuía 120.000 habitantes e havia no período amistoso relacionamento político entre o Governo Estadual e a Intendência (Prefeitura) de Belém. O porto apresentou 500.066

toneladas em 1911; 411.140 toneladas em 1913; **597.282 toneladas em 1914**; 355.501 toneladas em 1916; 362.948 toneladas em 1918, 371.541 toneladas em 1919 e 346.384 toneladas em 1920, tendo ocorrido, sobretudo, com o impulso gerado pela economia da borracha.

De 1840 a 1910, a Amazônia, e notadamente o Pará, passou por uma fase de acelerado crescimento econômico. Do início do século XX e até 1920, ocorreu o acentuado declínio e o colapso da economia do látex decorrentes, entre outros motivos, dos elevados custos de produção da borracha e as práticas altistas dos intermediários no comércio do produto e a oferta significativa do látex pelo Oriente. Dessa forma, a Amazônia foi deslocada de sua posição de destaque no mercado internacional, ocasionando crises refletidas em centros como Belém e Manaus.

Para a visualização da movimentação de cargas no porto ao longo do século XX, com referência o ano de início de cada década, assim ocorreu a movimentação de cargas: 346.384 toneladas em 1920; 482.897 toneladas em 1930; 509.368 toneladas em 1940; 621.303 toneladas em 1950; 887.799 toneladas em 1960 e 867.348 toneladas em 1966. O destaque é o ano de 1956, quando a movimentação de cargas foi de 1.007.000 toneladas.

Nesse início de século XXI, Belém, em 2000, possuía 1.280.614 habitantes e não há nesta época bom relacionamento político entre o Governo do Estado e a Prefeitura de Belém. A movimentação de cargas do Porto de Belém apresentou **em 2003, até outubro, 964.188 toneladas e previsão provável de 1.200.000 toneladas em dezembro.**

A comparação da movimentação de cargas do Porto de Belém, entre os inícios de séculos, mostra que no XX, apresentou quando do “Ciclo da Borracha”, o máximo de 597.282 toneladas, em 1914 e no início do XXI, apresentou movimentação de 1.200.000 toneladas em 2003, que é mais que o dobro em relação ao início do século passado. Esses dados, dentre

outros, demonstram a contemporânea importância do porto para Belém, a sua economia e quanto a manutenção de empregos e postos de trabalho na capital, que já atinge alto nível de desemprego e atividades informais (59% da atividade comercial se encontra na informalidade).

O desemprego na precária economia de Belém é da ordem de 134.000 pessoas e na Região Metropolitana de Belém (RMB), o mercado informal é de 350.000 pessoas (estão no limbo social), com todas as conseqüências advindas das políticas recessivas a nível nacional há vários governos, buscando a estabilização econômica e que geram a recessão.

Na região do entorno de Belém/Complexo Portuário do Rio Pará, no período de quase um século, a movimentação de carga exigiu novos portos e terminais com especificidades, como o Terminal de Miramar (Inflamáveis), o Terminal de Vila do Conde (predominantemente é Porto Industrial – suprimento de matérias-primas/outros insumos e distribuição dos produtos da Albrás-Alunorte) e o Terminal da Sotave (grãos). **Esse sistema, denominado de Complexo Portuário do Rio Pará (Belém, Miramar e Vila do Conde) movimentou cargas em 8.818.552 toneladas em 2001, em 2.721 embarcações (em Belém com 1.039.817 toneladas, em 1.145 embarcações; Miramar com 1.340.252, toneladas em 1.196 embarcações e Vila do Conde com 6.438.483 toneladas, em 380 embarcações).**

A receita operacional do denominado Complexo Portuário do rio Pará ou Complexo Portuário do Pará (Belém, Miramar, Vila do Conde – exceto Sotave, que começou a operar somente no final de 2003) gerou em 2001, com base no dólar médio (em dezembro/2001 a R\$ 2,37), a importância de US\$ 13.539.749, 04 de um total gerado pela CDP com todos os seus complexos (Complexo Portuário do Tocantins e o Complexo Portuário do Tapajós), no valor de US\$ 14.294.562,16.

- O Porto e as relações intra-urbanas com a Capital

Intra-urbano é uma redundância de “espaço urbano” e essa expressão é de tal forma comprometida com o componente urbano do espaço regional que levou a se criar e usar a expressão “intra-urbano” para designar o espaço urbano (VILLAÇA, 1998, p. 18), portanto, o porto em suas relações existentes contemporâneas com o espaço urbano gera renda e emprego, fixa valores agregados pelos fluxos para Belém. No embate, quanto ao uso do porto, entre turismo e comércio *versus* o uso do porto como porto, leva a considerar:

**O porto de Belém em sua área atual com atividades portuárias, geraria postos de trabalhos diretos e indiretos na ordem de 9.000 a 10.000 lugares; a área do Porto com atividades turísticas, comerciais e serviços nos armazéns 01, 02, 03 e espaço contíguo (Estação das Docas), geraria de 600 postos de trabalhos diretos e 1800 indiretos. Indicando que o porto, com suas atividades pertinentes é rentável, tem a sua movimentação de cargas crescente, agrega valor, gera renda, empregos e tributos. A área turística, até então, é subsidiada, agrega valor, gera renda, empregos e tributos em outra escala.**

A decisão de uso entre optar pela permanência das atividades do Porto de Belém (com especialização, obras e serviços que o otimizasse) e a de revitalização do mesmo, para fins turísticos, comerciais, serviços e culturais (com obras e serviços nesse pensamento, permanecendo a navegação fluvial, com ênfase ao turismo), leva a situações e soluções, entre outras, que cada opção sugere:

- A permanência do porto e as suas atividades portuárias ocorreriam desde que, em geral, fossem realizados as definições, as obras e serviços, como na especialização/permanência no atendimento a navios de até 20.000 toneladas e as cargas por eles movimentadas; analisar os projetos, seus impactos, aprovações ou não; as obras e serviços para o

- aumento (previstos desde 1999) ou não, do retroporto e melhorias no seu uso e entorno; a solução, otimização e/ou mitigação na circulação viária próxima, entre outros.
- O porto perdeu em 1965, importante modal complementar e acesso, que era um ramal, hoje, Avenida Pedro Álvares Cabral, da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), com a extinção da mesma pelo presidente Castelo Branco. No entanto, com a conclusão da Avenida Independência pelo Estado, o porto recuperará em grande parte, no modal rodoviário, um acesso rápido, ligado-o a toda área central do sítio continental urbano e metropolitano à Alça Viária e a BR-316); a dragagem rotineira (o material resultante dela que é de boa qualidade pode ser utilizada por muitos anos, em programas de aterro das “baixadas” e essas correspondem a cerca de 40% da área do sítio continental), como as realizadas sob a gestão americana; o remanejamento do Terminal Hidroviário para outro local, como o armazém 04 que é uma opção que coloca em menos riscos os passageiros e por estar ao lado da “escadinha” (pequena escada no cais para acesso às águas da baía do Guajará) e da praça Pedro Teixeira e próximo s paradas de ônibus, pontos de táxi, facilidade viária etc, diminuindo/ eliminando os atuais riscos de acidentes, decorrentes do conflito na circulação de passageiros e as cargas movimentadas no porto; a modernização/adaptação de instalações e equipamentos portuários; a manutenção dos empregos e postos de trabalho atuais; as perspectivas de cenários potenciais (abordados nesse trabalho em “os projetos alternativos e o Complexo do Rio Pará”) que se realizados trarão aumento de representativos fluxos de cargas pela hidrovia Tocantins/Araguaia, com a chegada a partir de Imperatriz/MA da Ferrovia Norte/Sul à região de Belém.
  - O projeto de continuação da Av. Pedro Álvares Cabral com pequena ponte sobre o canal da “Doca” e interligando-a em projeção à antiga Rua Belém até o encontro do canal do Reduto com a Praça Magalhães, deve ser solicitado/exigido à CDP como mitigação ao impacto gerado pelo porto quanto a questão dos transportes no sistema viário. Os portos



em área urbana – como o do Rio de Janeiro, Santos etc – sabidamente fazem parte pelas suas atividades, entre elas na circulação viária, porém, não somente isso, como já visto.

- Quando o porto foi construído, ficava separado por grandes largos obtidos por aterro retirado da baía do Guajará, por dragas da *Port of Pará*, as ruas do bairro do Reduto e o atual bairro do Umarizal, praticamente não existia. O principal acesso do porto para o atual Umarizal e outros, era um ramal ferroviário da extinta (em 1967) Estrada de Ferro de Bragança - EFB, hoje, Avenida Almirante Barroso e BR-316. No processo de evolução urbana, o porto foi envolvido pelo Reduto e Umarizal, assim como ocorreu com o aeroporto de Val-de-Cães/Aero-club, as áreas militares, as áreas institucionais etc. No mesmo contexto urbano, que o porto impacta no sistema viário, pela geração do aumento do trânsito, duas outras proposições/projetos estão previstos e se realizados, virão a somar prováveis novos impactos no trânsito e a exigir vagas de estacionamento, que são: o Centro Internacional de Convenções no Complexo Ver-o-Rio e o Centro-Eventos, este previsto para os armazéns do porto, os de números 04, 4A, 05, 06 e 6A e entre eles, a construção de uma nova edificação, com um auditório modulado para convenções na ordem de 4 a 5 mil lugares. O Centro de Convenções no Ver-o-Rio, com auditório na ordem de 4.000 lugares, prevê espaços de estacionamento contíguos ao mesmo. O Centro de Convenções previsto para os armazéns do porto e pela falta de espaço contíguo ao mesmo para estacionamento, provavelmente levariam que áreas onde ficam o African Bar, a Paratur, a Praça Waldemar Henrique (que poderia ser elevada) e ainda, intervenções na Av. Marechal Hermes, nas vizinhanças dos armazéns referidos supra.

Essas proposições/projetos indicam a provável necessidade de estudos de impacto de vizinhança e de relações custo/benefício, dentre outros.

Os resultados de desejáveis estudos nas relações custo/benefício das propostas existentes podem balizar decisões quanto à definição, ações e impactos, quer para uma, quer

para outra, que não imprimem aos aspectos sociais, econômicos e culturais, como o da preservação do Patrimônio do Porto e o do bairro do Reduto ou, se mais estudado, compatibilizar as duas, com a menor interferência possível ou inviabilizações da primeira ou da segunda opção. Essa decisão, em princípio, cabe ao Conselho da Autoridade Portuária – CAP e à Companhia das Docas do Pará – CDP. No entanto e dada a importância do assunto para Belém, caberia a esse Conselho e à CDP, com base na Lei 10.257 de 10 de Julho de 2001 – o Estatuto da Cidade – promoverem com antecedência o fornecimento dos inúmeros dados e planos aos vários segmentos relativos ao porto, ao turismo, ao comércio, à indústria, ao Ministério Público Estadual, à Procuradoria da República, às Universidades, à Câmara Municipal, às Entidades de Bairros e outros, e realizar audiências públicas para que nelas, o *Estado*, o *Capital* e a *Sociedade* encontrem uma solução otimizada que seja a melhor para o município de Belém e o sistema portuário existente e projetado.

Por outro lado, há pouca participação da Sociedade em audiências públicas e, muitas vezes, quando participa, não lhe são repassadas todas as informações sobre o assunto a ser deliberado e com curtos prazos ou nenhum para que ela melhor se informe e forme o juízo pertinente. Além disso, em geral não dispõe de especialistas que a subsidie, tornando difícil, pronunciamento com plena propriedade nas decisões de seu interesse. Dessa forma, poderá prevalecer uma definição política de uma das visões de intervenção no uso do porto, dependendo de quem estiver no poder e não se deve descartar, em função da alternância/mudança de poder, a possibilidade de que o oposto politicamente, busque anular ou impor sua visão, modificando o uso implantado e, às vezes, pondo a perder investimentos públicos/privados já realizados, para impor a sua idéia.

- O entorno urbano do Porto de Belém

O espaço urbano no entorno do Porto tem recebido na atualidade, sobretudo pelo Estado e o Município, significativas e importantes intervenções positivas, como as abordadas neste trabalho que resgatam, valorizam, dinamizam o cotidiano urbano e o patrimônio – especialmente o monumental – para o turismo, o comércio, o lazer, a paisagem, com ênfase em busca de visão para a baía do Guajará e do rio Guamá. Inicialmente foram pontuais e posteriormente, conjuntos e sítios e, apesar desse grandioso esforço, há muito a ser feito pelas heranças e influências portuguesa, italiana, americana, inglesa, impregnadas num majestoso centro histórico da capital, como parte importante da nossa trajetória cultural e para o pleno uso social e econômico, quer para o turismo, a educação e a tecnologia dos tempos idos, ao nosso tempo.

Em geral, é precária a condição do estado de conservação do casario e urgem ações que revertam essa condição, sob pena de grandes perdas e de progressiva desfiguração de prédios e conjuntos (a necessidade de rigorosa fiscalização preventiva e constante quanto às instalações elétricas, uso como depósito de materiais inflamáveis que podem ocasionar incêndios nas edificações do Centro Histórico) e no momento em que a prefeitura de Belém pleiteia que o conjunto do Ver-o-Peso, merecidamente (um dos símbolos da cultura amazônica e do país), venha a ser reconhecido como Patrimônio da Humanidade.

Um melhor trabalho nesse “reviver” dessa parte da face urbana de Belém, da sua paisagem e do viver da cidade, da baía e do rio, é obstaculado pelas marcantes dificuldades e diferenças políticas entre o Estado e o Município, que passam para a Sociedade como uma competição, falta de articulação entre Poderes e os prejuízos decorrentes, que indicam haver a necessidade de superação das divergências em benefício da população e otimização dos recursos para melhor uso e para fruição dos seus cidadãos e cidadãs e os que nos honram com as suas presenças e visitas.

**O Porto de Belém (que já foi privado e que agora é público, em decorrência da má gestão estrangeira), que é visto neste trabalho, como o *Porto do Estado*, enquanto poder, tem merecido destacadas atenções, interesses e intervenções pelo mesmo e o seu futuro dele depende, apesar das aberturas que a legislação atual permite.**

Por outro lado, destacamos um outro Porto na orla de Belém, **o da Sociedade, representado verdadeiramente pelos trapiches, os pequenos portos, as feiras, o comércio e serviços, sobretudo, informais, que constituem a realidade dos portos e feiras dos Bairros da Cidade Velha, da Estrada Nova (Avenida Bernardo Sayão) e do Guamá, que nem de longe, recebem as atenções devidas por esse mesmo Estado, em obras, serviços, interesses, resgate da verdadeira integração da cidade com o rio, a baía, as ilhas, a sociedade ribeirinha amazônica, o potencial turístico, a cultura, a dinamização organizada da socioeconomia ali presentes e a todas as relações dela decorrentes e que aguardam um olhar para si, com as ações que há muito faltam e se fazem sentir.** Entre elas um especial planejamento e intervenções para que existam novos e qualificados portos, rampas, trapiches e docas públicas (como exemplo de referência tem-se a doca do Ver-o-Peso e o trapiche da Praça Princesa Izabel), como “portas” (que permitem o ir e vir do *hinterland* e Belém), em importante complemento ao pensamento vigente de priorizar “janelas” (e como tais, permitem apenas a fruição da paisagem) e que poderiam ficar ao longo da orla e na desembocadura dos igarapés, ou melhor, nas saídas das bacias hidrográficas para a baía ou o rio, em melhor atendimento e ordenamento à economia, ao transporte etc. para valorização e resgate da imagem ribeirinha amazônica e que em nossos dias é apresentada de forma não tão real, como tal, nos raros espaços públicos e no Porto do Estado.

Essa Pesquisa espera contribuir para solucionar as questões contemporâneas sobre o quase secular (e jovem) Porto de Belém, quanto ao seu uso, entorno e destino. E ainda, que possa ser utilizado, para outros estudos nessa direção. Os erros involuntários que possam

existir, são decorrentes da difícil missão de se obterem as informações, as opiniões, outros documentos e, em prazo hábil, como no exíguo limite do tempo institucional ao trabalho, decorrente do curso realizado.

## REFERÊNCIAS

ARANTES, O; MARICATO, E; VAINER, C. A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

ABELÉM, Auriléia Gomes. Urbanização e Remoção – Por que e para quem? Belém: CFCH, NAEA, UFPA, 1988, 165 p. Col. Igarapé.

BAENA, Antonio Ladislau Monteiro. Compêndio das Eras da Província do Pará. Belém: UFPA, 1969, 395 p, col. Amazônica José Veríssimo.

BARATA, Manoel. Formação Histórica do Pará, Belém , Universidade Federal do Pará, 1973

BAUDRILLARD, Jean. Para uma Crítica da Economia Política do Signo. Tradutor: Aníbal Alves. Lisboa: Edições 70. 1981, p.278. Tradução de: Pour une de l'économie politique du signe.

BELÉM, Intendência Município de. Relatório Apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15 .11.1902, pelo Exmo.Sr. Intendente José de Lemos, 1897/1902, A.A.Silva,1902

\_\_\_\_\_. Relatório Apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15.11.1906 pelo Intendente Senador Antônio José de Lemos, A.A.Silva,1907

\_\_\_\_\_. Relatório Apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15.11.1903 pelo Intendente Senador Antônio José de Lemos, A.A.Silva,1904

\_\_\_\_\_. Relatório Apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15.11.1904 pelo Intendente Senador Antônio José de Lemos, Archivo da Intendência Municipal,1905

\_\_\_\_\_. Relatório Apresentado ao Conselho Municipal de Belém na Sessão de 15.11.1905 pelo Intendente Senador Antônio José de Lemos, Belém,A.A.Silva,1906

BOURDIEU, Pierre. O Poder Simbólico. Tradutor: Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989, 311 p. Memória e Sociedade.

CERTEAU, Michel de. A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de fazer. Tradutor: Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1994, 351 p. Tradução de L'invention du quotidien.

COIMBRA, Oswaldo. A Saga dos Primeiros Construtores de Belém, Belém, Imprensa Oficial do Estado, 2002, 300 p.

CRUZ, Ernesto; História do Pará, Belém, UFPA, 1973

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ/PETCON- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos, 2003.

COMPANHIA DAS DOCAS DO PARÁ – CDP; PETCON. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Belém e Vila do Conde. Belém, 1999, Vol A e B.

COCCO, GLUSEPPE E SILVA, GERARDO (org.). Cidades e Portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DPE&A, 1999. Espaço do Desenvolvimento.

DERENJI, Jussara da Silveira (org.). Arquitetura do Ferro: Memória e Questionamento. Belém, CEJUP/Universidade Federal do Pará, 1993, 184 p.

DI PAOLO, Pasquale. Cabanagem: Revolução Popular da Amazônia, Belém, Conselho Estadual de Cultura, 1980

DUARTE, Cristóvão Fernandes. Belém do Pará na virada do século: modernidade no plano urbanístico de expansão da cidade. Dissertação de Mestrado em Urbanismo – PROURB – FAU/UFRJ. Rio de Janeiro. Fevereiro, 1997. 84 p.

EGLER, Tamara Tania Cohen. Exclusão de Inclusão na Sociedade do Conhecimento. Planejamento e Território: ensaios sobre a desigualdade. Cadernos IPPUR ano XV, n; 2 ago-dez 2001/ano XVI, n; 1. jan-jul, 2002, IPPUR, RJ. DP&A editora.

ÉLERES, Paraguassu. Intervenção Territorial Federal na Amazônia. Belém, Imprensa Oficial do Estado, 2002, p. 157.

ELIAS, Nobert; Os Estabelecimentos e os Outsiders - Sociologia das Relações de Poder a partir de Pequena Comunidade. Tradutora: Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000, 224 p. Tradução de: He Established and the Outsides: a Sociolocal Enquiry into Community Problems.

FEITOSA, Dantas de, Macrodrenagem e Água Potável em Belém do Pará; Documentação Histórico – Cosampa, Belém, Multisoft, 1994, 256 p.

HARVEY, David; A condição pós-moderna – uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural. Tradutor: Adail Ubirajara Sobral. 2ªed. São Paulo: Edições Loyola, 1993, 349 p. Tradução de: He Condition of Postmodernity.

IWATA, Nara. A Orla Marítima Carioca: urbanismo e representação social da realidade. 2001. 74p. Dissertação (Mestrado em arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. A História Social e Econômica da Amazônia. In: Estudos e Problemas Amazônicos: história social e econômica e temas especiais. Belém: SEDUC/IDESP, S.d.

LEMOS, Antonio José de. O Município de Belém - 1907: Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. Archivo da Intendencia Municipal/Praça da Independência. Belém do Pará-Brazil, 1908.

LEFEBVRE, Henri. A vida Cotidiana no Mundo Moderno. Editora Ática, 216 p.

LUCARELLI, Francesco. Belém “Reloaded” the Story Teller (o narrador): De versales dos trópicos a Paris n’ América. Napoli: Edizioni Scientifiche Italine, 2004.

MAGALHÃES, Guilherme Wendel de(coord.); Pólos de Ecoturismo – Belém: Terragraph, 2001, 161 p.

MARQUES FILHO, Fernando et alli. Arqueologia na Área do Cais do Porto de Belém. [s.n.t.]



MEIRA FILHO, Augusto. Evolução Histórica de Belém do Grão-Pará. 1ªed. Belém, Grafisa,1976. 2v.

\_\_\_\_\_. História Geral de Belém e do Grão-Pará. Belém: DistribeL, 2001, 304 p.

\_\_\_\_\_. História de Belém, UFPA.1973

\_\_\_\_\_. O Bi-Secular Palácio de Landi. 3ª ed. Grafisa, Belém, 1974, 223 p.

MELLO JÚNIOR, Donato. Iconografia de Belém do Grão-Pará. Belém, Sociedade dos Amigos de Belém, 1970.

MELLO, Fernando Fernandes de. A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas. 2003. 138 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MONTEIRO, Benedicto. História do Pará. Belém, Delta/O Liberal, 2001, 15 v.

NASCIMENTO, Cícero Cabral do. Clima e Morfologia Urbana em Belém. Belém: UFPA- NUMA, 1995, 157 p.

NOVAES, Fernando; Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (séculos XV e XVII). 2ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1975.

Nosso Século. Café indústria e Belle Époque. Vol. 1-3. São Paulo: Abril Cultural, 1981, p. 169.

PARÁ, Governo do Estado do. 1901-1909 (Augusto Montenegro). Álbum do Estado do Pará: oito anos de governo, Paris , Chaponet , 1908

PARÁ, Governo do Estado do, (SECULT), Belém da Saudade: a memória de Belém no início do século em cartões-postais, Belém,SECULT,1996.

PARÁ, Secretaria Executiva da Transporte. Projeto Alça Viária – Governo do Estado do Pará. Belém: SETRAN, 2002, p.120.

PARRA FILHO, Domingos. Apresentação de Trabalho Científico: monografias, TCC, teses e dissertações. 7ªed. São Paulo: Futura, 2002, 140 p.

PENTEADO, Antônio Rocha; Belém do Pará: Estudo de Geografia Urbana. Belém: UFPA, 1968, vol. 1 e 2.

\_\_\_\_\_. O Sistema Portuário de Belém. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973. (Coleção Amazônica, Série José Veríssimo).

POULANTZAS, Nicos. O Estado em Crise. Tradutora: Maria Laura Viveiros de Castro. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1977. Tradução de La crise de Iétat.

PRO-BELÉM. Plano de Restruturação da Orla de Belém, Prefeitura Municipal de Belém, 2000. 103p.

REIS, Nestor Goulart. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

REZENDE, Sonaly Cristina; O Saneamento no Brasil: políticas e interfaces. Belo Horizonte: UFMG, 2002. 310p.

ROCQUE, Carlos. História Geral de Belém e do Grão-Pará – Belém: Distribel, 2001. 304p.

\_\_\_\_\_. Memória: A Fortaleza de Nossa das Mercês da Barra; O Porto de Belém. A Província do Pará, Belém, 8 de jun. 1997. SILVA, Gerardo (Org.). Cidades e Portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

RODRIGUES, Alice da Silva et all. Uma Janela para o Reduto: estudos de renovação urbana. 1990. 112p. Trabalho de Conclusão de Curso - Centro Tecnológico - Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Pará, Belém.

RODRIGUES, Edmilson Brito (org.). Luzes na Floresta - O Governo Democrático e Popular em Belém (1997-2001). 2ªed. Belém: Prefeitura Municipal de Belém, 2002, 255p.

SADER, Emir(org.): Pós-Neoliberalistas. As Políticas Sociais e o Estado Democrático. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

SALLES, Vicente; Épocas do Teatro no Grão-Pará: ou, Apresentação do Teatro de Época, Belém: Universidade Federal do Pará ,1994, 253 p, 2 vol.

SANTOS, Milton; Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-Científico Informal. São Paulo: Hucitec, 1994, p.190

\_\_\_\_\_. A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec, 1996, p.308.

SANTOS, Roberto A. de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1820/1920), São Paulo, T.A. Queiroz, 1980

SARGES, Maria de Nazaré. Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912). 2ª ed. Belém: Paka Tatu, 2002, 212 p.

SILVA, Gerardo (org.); Cidades e Portos – os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, 280 p.

TOCANTINS, Leandro. Amazônia: Natureza, Homem e Tempo, 2ª edição, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1982.

VAINER, Carlos Bernardo. As Escalas do Poder e o Poder das Escalas: o que pode o poder local? In: CADERNOS IPPUR. Ano XV, nº2 Ago-Dez 2001 / Ano XVI, nº. 1, jan-jul 2002.

VALENTE, José Duarte; A História nas Ruas de Belém. Belém: CEJUP, 1993, 80p.

\_\_\_\_\_. Congresso da Cidade – Construir Poder Popular Reinventar o Futuro. Belém: Labor Editorial, 2002, 111p.

VARGAS, Milton (org.). História da Técnica e Tecnologia do Brasil, São Paulo: Centro Estadual Paulista, 1994, 411p

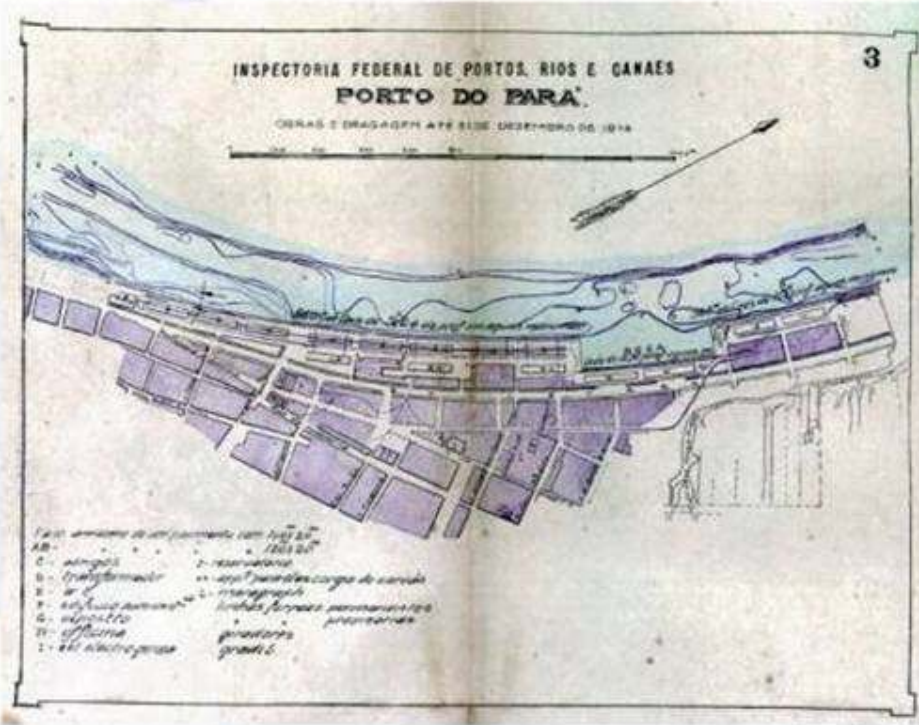
## **ANEXOS**

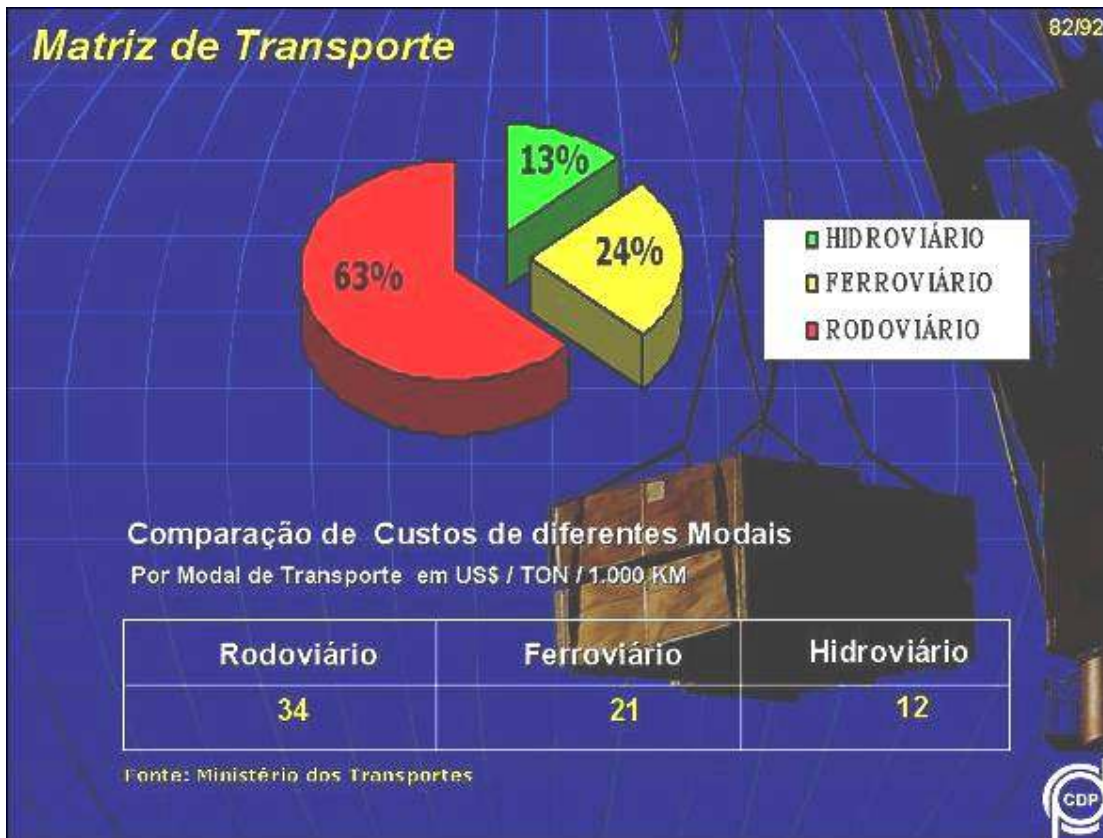
ANEXO 01 – LOCALIZAÇÃO - TERMINAIS E PORTO DE BELÉM



04/39

### Porto de Belém em 1914







ANEXO 04 – VISÃO PARCIAL DO COMPLEXO ESTAÇÃO DAS DOCAS/CDP/PETCON.

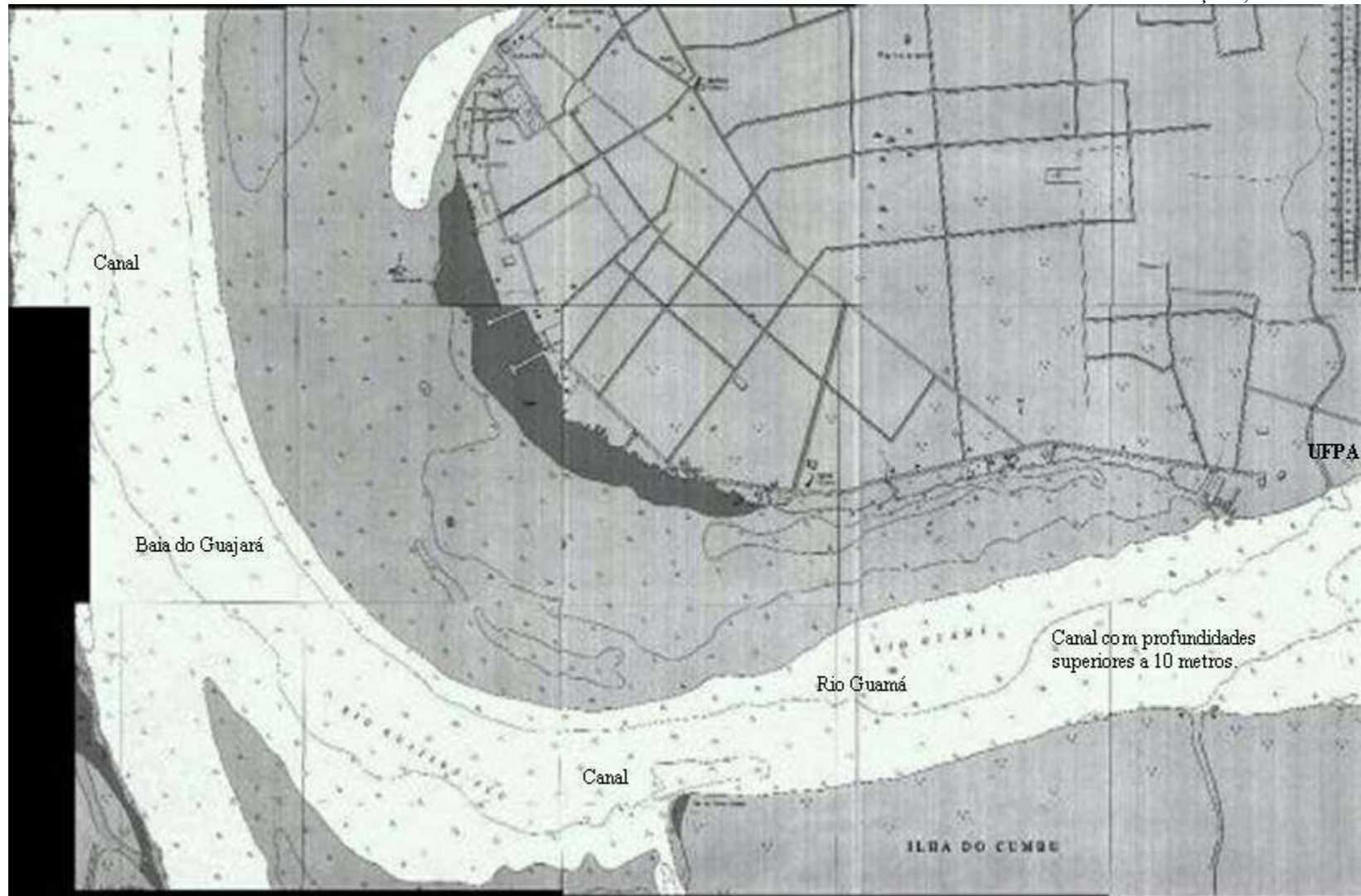


**O Complexo Estação das Docas, com uma área de 32 mil metros quadrados em 500 metros de orla fluvial de Belém, tornando-se uma referência em cultura, lazer e turismo no município de Belém.**

**Foram restaurados quatro galpões de ferro inglês do antigo porto da capital, em um trabalho minucioso, que preserva o equipamento centenário tombado pelo Patrimônio Histórico e, ao mesmo tempo, o transforma em um dos locais públicos mais confortáveis de Belém. O Complexo tem atrativos inéditos na sua estrutura metálica centenária, da atividade portuária em Belém.**

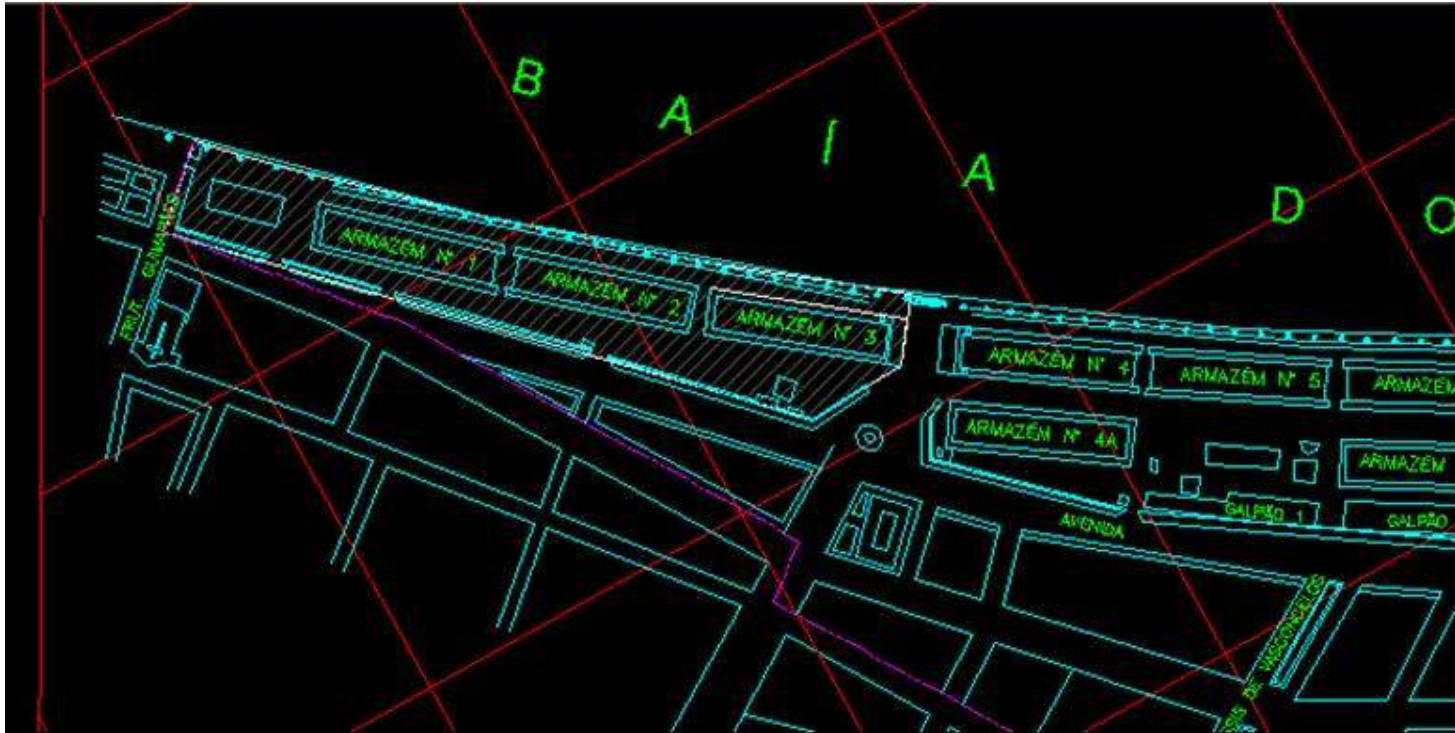


ANEXO 05 – CARTA BRASIL RIO PARÁ – PORTO DE BELÉM – MARINHA DO BRASIL/HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO, 2001.





ANEXO 06 – VISÃO GERAL DOS ARMAZÉNS DO PORTO DE BELÉM/TRECHO 01



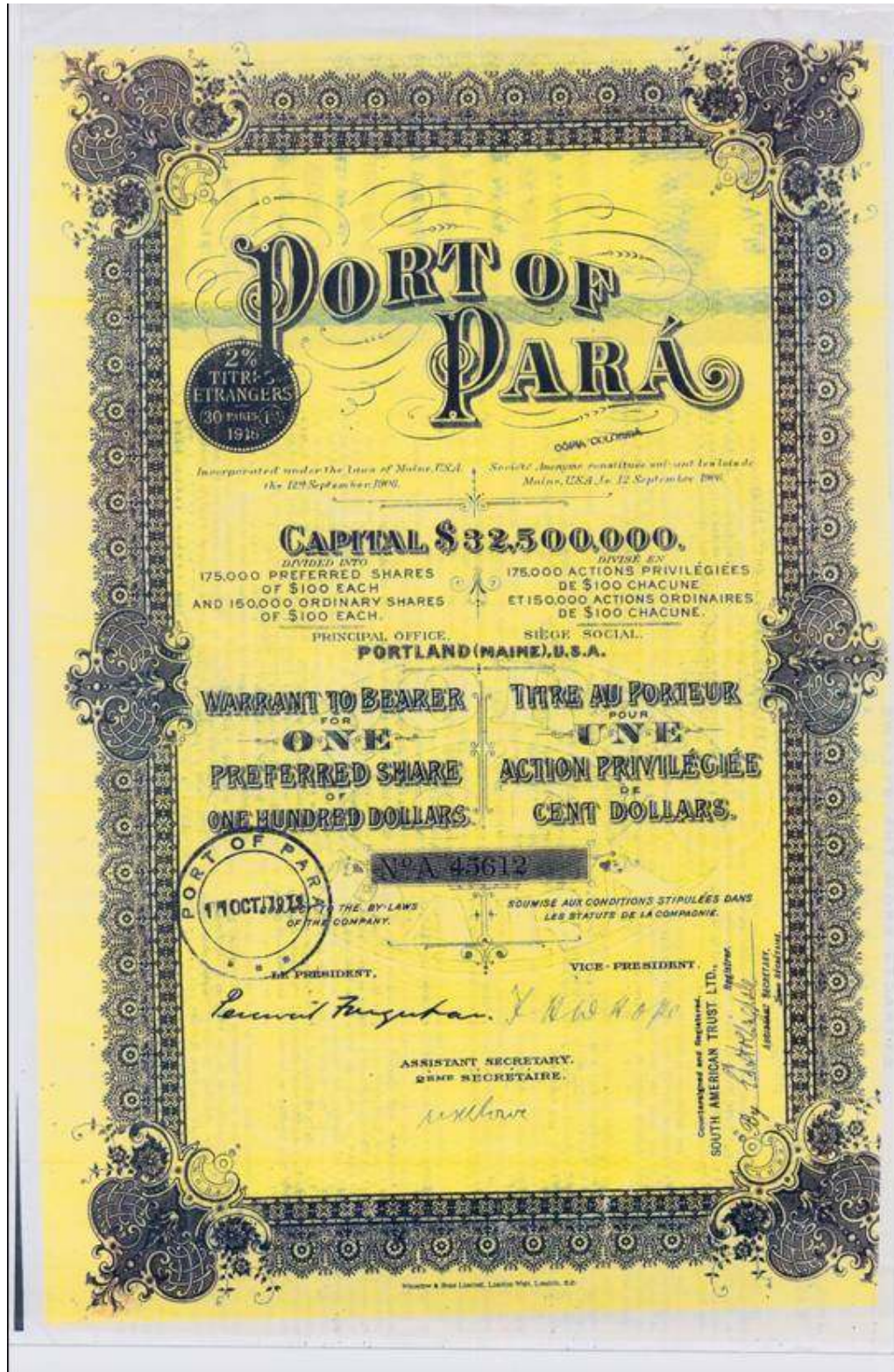
ANEXO 07 – VISÃO GERAL DOS ARMAZÉNS DO PORTO DE BELÉM/TRECHO 02



ANEXO 08 – VISÃO GERAL DOS ARMAZÉNS DO PORTO DE BELÉM/TRECHO 03



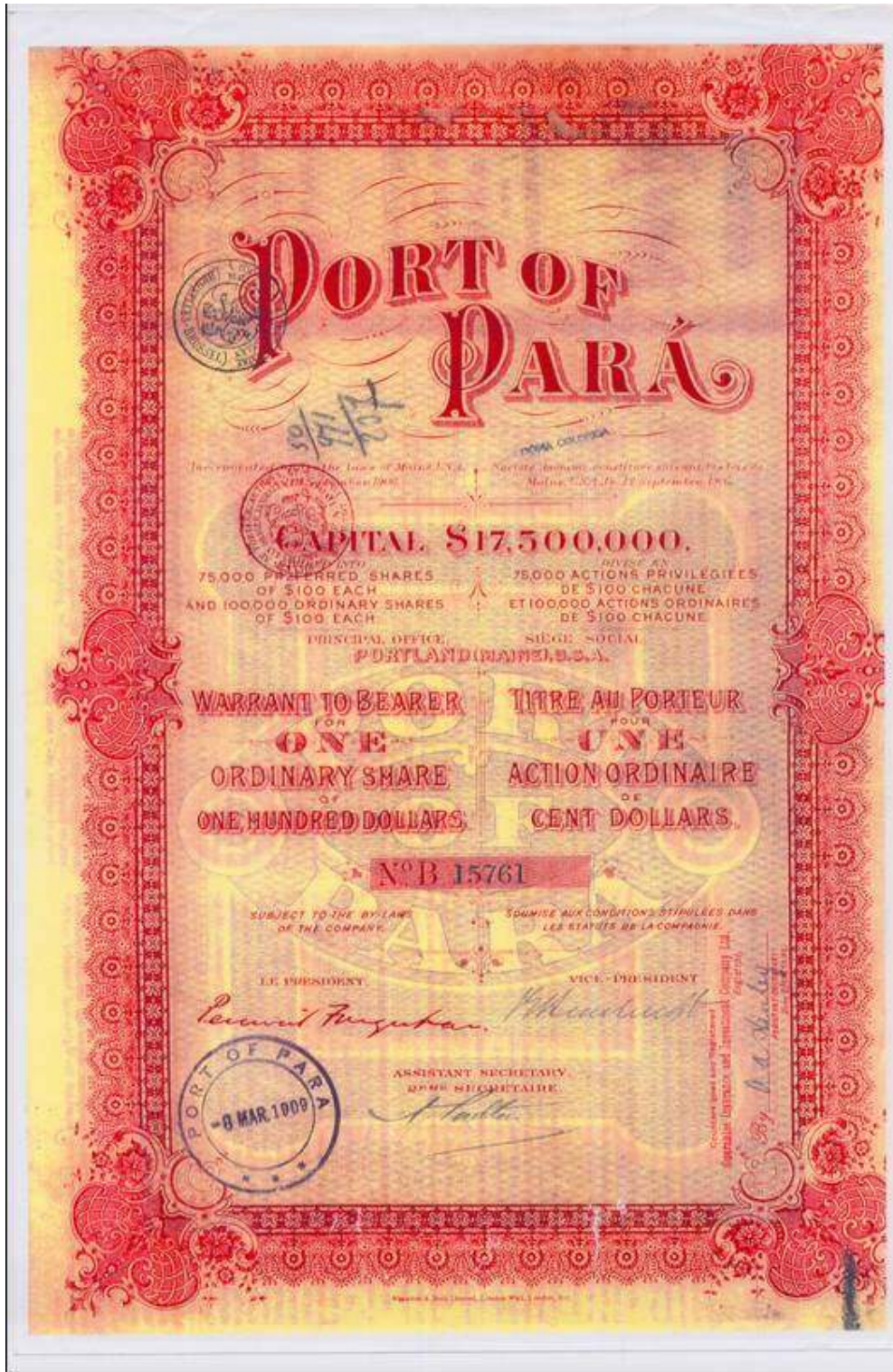
ANEXO 09 – Papéis de investimento da Port of Pará (Frente)



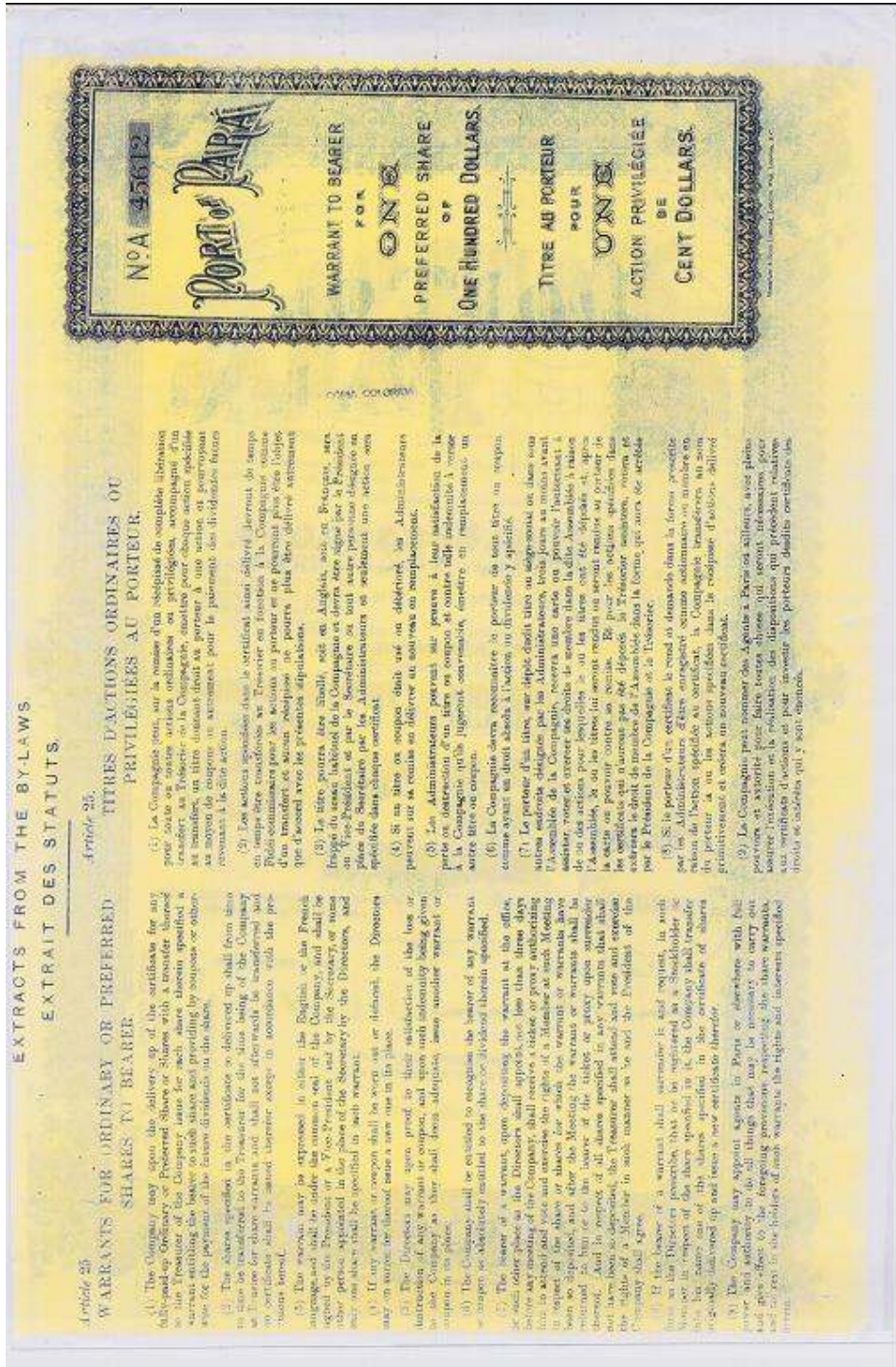




Anexo 11 – Papéis de investimento da Port of Pará (Frente)



Anexo 12 - Papéis de investimento da Port of Pará (Verso)



EXTRACTS FROM THE BY-LAWS  
 EXTRAIT DES STATUTS.

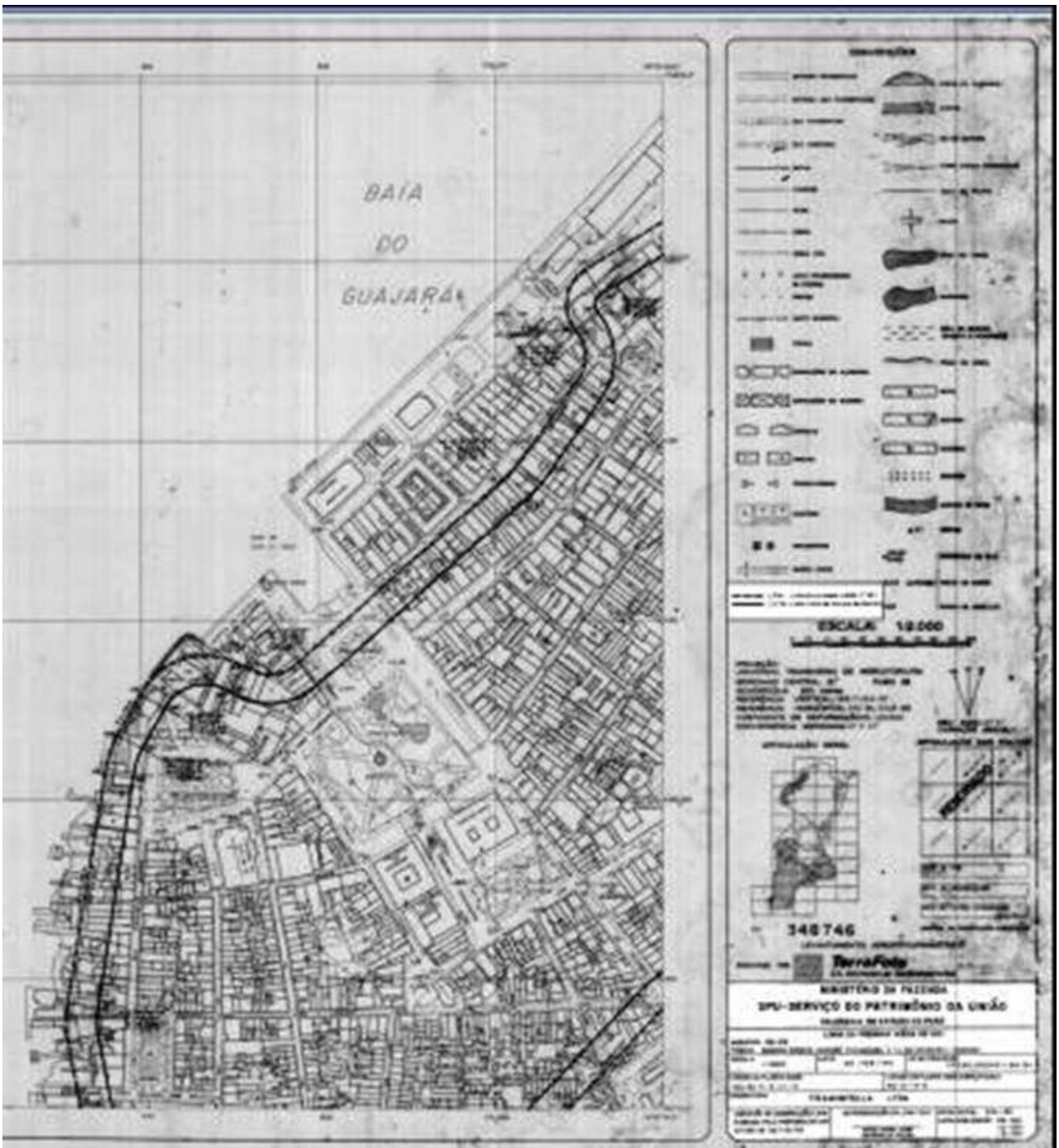
Article 25  
 WARRANTS FOR ORDINARY OR PREFERRED  
 SHARES TO BEARER

- (1) The Company may upon the delivery up of the certificate for any fully-paid-up Ordinary or Preferred Share or Shares with a transfer, borrow a warrant for the value of \$100 (one hundred dollars) and the same shall be subject to the provisions of the laws relating to the same.
- (2) The share specified in the certificate so delivered up shall from time to time be transferred to the Treasurer for the time being of the Company and the same shall be subject to the provisions of the laws relating to the same.
- (3) The warrant may be expressed in either the English or the French language and shall be subject to the provisions of the laws relating to the same.
- (4) If any warrant or coupon shall be given out or delivered, the Directors may in writing or otherwise cause any such warrant or coupon to be cancelled.
- (5) The Treasurer may upon proof, to their satisfaction of the loss or destruction of any warrant or coupon, and upon such indemnity being given as the Directors may think fit, issue another warrant or coupon in its place.
- (6) The Company shall be entitled to exchange the bearer of any warrant or coupon so delivered up for the share or shares therein specified.
- (7) The bearer of a warrant, upon depositing the warrant at the office of the Treasurer of the Company, shall receive a notice or proxy authorizing him to attend and vote and exercise the rights of a shareholder at such Meeting of the share or shares for which the warrant or coupons shall be returned as hereinafter provided.
- (8) In respect of all shares specified in any such warrant or coupon and have been deposited, the Treasurer shall attend and exercise the rights of a shareholder in such manner as he may think fit.
- (9) If the bearer of a warrant shall surrender it and request to wish to exercise the share therein specified, that he be registered as a Shareholder of the Company, the same shall be subject to the provisions of the laws relating to the same.
- (10) The Company may appoint Agents in Paris or elsewhere with full power and authority to do all things that may be necessary to carry out and give effect to the foregoing provisions respecting the above warrants, and to act in the name of the holders of such warrants in the rights and interests specified therein.

Article 26  
 TITRES D'ACTIONS ORDINAIRES OU  
 PRIVILEGIÉES AU PORTEUR.

- (1) La Compagnie peut, sur la remise d'un certificat de comptable libérant pour toute ou partie actions ordinaires ou privilégiées, accompagnés d'un mandat en Teneur de la Compagnie, émettre pour chaque action spécifiée au mandat, un titre donnant droit au porteur à une somme de cent dollars ou équivalente au moyen de coupons et accessoires pour le paiement des dividendes futurs venant à la dite action.
- (2) Les actions spécifiées dans le certificat ainsi délivrés devront de temps en temps être conditionnés au Trésorier ou fonctionnaire de la Compagnie soumise à son approbation pour les actions au porteur et ne pourront pour être libérées d'un mandat et aucun coupon ne pourra plus être délivré autrement que d'accord avec les présentes stipulations.
- (3) Le titre pourra être établi, soit en Anglais, soit en Français, sera légal de tous les côtés de la Compagnie et devra être signé par le Président ou Vice-Président ou par le Secrétaire ou tout autre personne désignée en Teneur de Statuts par les Administrateurs et seulement une action sera spécifiée dans chaque certificat.
- (4) Si un titre ou coupon doit être en défaut, les Administrateurs peuvent en racheter au débiteur au dessous du nominal.
- (5) Les Administrateurs peuvent, sans préjudice à leur satisfaction de la perte ou destruction d'un titre ou coupon et contre toute indemnité à verser à la Compagnie, en faire un autre, en sorte qu'il remplacera le titre ou coupon.
- (6) La Compagnie devra, en cas de perte de tout titre ou coupon, comme avant un droit absolu à l'action, le déclarer nul et nul.
- (7) Le porteur d'un titre, une fois émis, doit être au nom de la Compagnie ou d'un autre membre de la Compagnie, excepté dans le cas où le porteur a le droit de voter et exercer ses droits de vote dans la dite Compagnie, dans lequel cas il devra être inscrit au Livre des Actions pour lequel il a été émis et les titres ont été déposés à l'Assemblée, et en les titres lui seront remis au moment où il aura le droit de voter contre sa volonté. Et pour les actions spécifiées dans le certificat qui n'auront pas été déposés à l'Assemblée soumise, comme le mandat le doit de mention de l'Assemblée dans la forme que aura été établie par le Président de la Compagnie et le Trésorier.
- (8) Si le porteur d'un certificat le veut se demander dans la forme prescrite par les Administrateurs, devra enregistrer son nom et adresse au Trésorier ou fonctionnaire de la Compagnie soumise au nom du porteur et que les actions spécifiées dans le certificat d'action, doivent être conditionnées et contre un mandat libérant.
- (9) La Compagnie peut nommer des Agents à Paris ou ailleurs, avec plein pouvoir et autorité pour faire toutes choses qui seront nécessaires pour donner, donner et le paiement des dividendes des porteurs d'actions libérées des titres de actions qui y sont émis.

Anexo 13 - Linha de Preamar Média



Anexo 14 - Banco do Brasil - 1869 (Agência em Belém do Pará, na esquina da Rua João Alfredo com o Largo das Mercês). Data segundo Francesco Lucarelli, 2004.



Interior da Agência do Banco do Brasil em 1869. Provavelmente a 3ª agência do Banco, no Brasil. Fonte: Arquiteto Mauricio Santos Arruda/Banco do Brasil.



Vista atual da Agência do Banco do Brasil (2003). Fonte e Foto: Arquiteto Mauricio Santos Arruda/Banco do Brasil.

Anexo 15 - Banco do Pará, na Rua Conselheiro João Alfredo, entre Padre Eutíquio (antiga São Mateus) e Travessa 7 de Setembro. Um dos primeiros bancos no Pará.



Fonte: SARGES, Maria de Nazaré, 2002.