

## O jornalismo de pesquisa histórica na Engenharia da Amazônia

*Oswaldo Coimbra*

Jornalista, com pós-doutorado em Jornalismo na ECA/USP

Pretendemos com este artigo apenas registrar como se apresentou e como nos foi possível iniciar um tipo de vivência profissional que já vem se estendendo há quase duas décadas, ligada a quatro ramos temáticos: o Jornalismo, a Engenharia, a História e a Amazônia.

Em 1991, fomos contratados como professor-visitante da Universidade Federal do Pará, inicialmente, para atuarmos no seu Departamento de Comunicação Social, do Centro de Letras e Artes. Alguns meses após nos instalarmos em Belém, no entanto, o então Centro Tecnológico – hoje, Instituto de Tecnologia – daquela instituição solicitou ao centro no qual estávamos lotados, a cessão de um profissional que – dizia literalmente o ofício com a solicitação – “pudesse escrever um livro sobre a História da Engenharia Civil no Pará”.

Nos pareceu que a utilização da palavra “escrever” indicasse que a tarefa cuja execução estava sendo pedida se constituísse de um cuidadoso trabalho de redação de texto, a ser alimentado com os dados que, imaginávamos, estariam sendo extraídos dos quase 400 anos de História do Pará, por diversas equipes de pesquisadores organizadas pelo Centro Tecnológico.

À medida que avançava nossa conversação com a direção do centro, no entanto, se tornava clara a expectativa de que o profissional disposto a assumir o encargo de escrever o livro mencionado no ofício teria de executar a pesquisa atrelada a ele.

A tarefa, então, vista em toda a sua dimensão, era evidentemente inusitada. Em primeiro lugar porque, numa universidade, hoje, é quase impossível que diante de um único profissional se coloque o desafio de estudar um tema espalhado por tão larga faixa de tempo. Em segundo lugar, porque seria natural que a solicitação de pesquisá-lo tivesse sido dirigida ao Departamento de História.

Em pouco tempo de convívio com os professores do Centro Tecnológico, pudemos entender por que convinha a eles atrair um pesquisador da área de Jornalismo. Eles tinham em mente a produção de uma obra que pudesse ser aceita por um público heterogêneo, formado majoritariamente, mas não exclusivamente de engenheiros.

Ainda que de forma espontânea e empírica no direcionamento, o ofício com aquela solicitação eles estavam em busca de soluções para as questões da linguagem a ser empregada no livro que a heterogeneidade de seu público-leitor em potencial impunha. Era, portanto, de fato, de um jornalista que eles tinham necessidade.

### *Os passos iniciais*

O primeiro passo que nos coube dar, foi o de identificar os períodos nos quais se dividiam aqueles quase 4 séculos de História que nos cabia pesquisar.

Nosso trabalho se iniciou com o registro da memória profissional dos engenheiros mais antigos do Pará. Tivemos a felicidade de encontrar ainda vivos quatro ex-alunos das primeiras turmas da antiga Escola de Engenharia do Pará – a EEP, fundada em 1931, na qual se originou o atual Departamento de Construção Civil, da UFPa. Entre nossos entrevistados, localizamos a figura de um dos mais importantes construtores da História de Belém, Judah Levy, que, no início da década de 40, quando a engenharia do Pará ainda estava aprendendo a dominar a técnica de concreto armado, ele iniciou uma carreira impressionante, erigindo alguns dos prédios mais importantes da avenida mais nobre da cidade, a Presidente Vargas, e ainda naquela década, passou a construir também nos bairros do Catete, Flamengo e Copacabana, no Rio de Janeiro.

A etapa seguinte foi a de levantar dados sobre os professores destes velhos engenheiros. Descobrimos que os mestres responsáveis pela fundação da EEP haviam sido grandes engenheiros do maior ciclo de riqueza da Amazônia, o da borracha, cujo prestígio, eles, no final de suas carreiras, na década de 30, resolveram colocar a serviço da valorização da profissão que tinham. Na mesma década, este grupo, pequeno,

de profissionais de grande destaque na vida social-político-cultural do estado fundou a EEP, criou o Sindicato dos Engenheiros do Pará, e, instalou o CREA, na região.

Depois de localizar obras de pequena circulação sobre a atuação destes engenheiros, observamos que embora alguns poucos fossem ligados à Estrada de Ferro de Bragança, que havia ajudado a interiorizar o desenvolvimento do Pará, na fase da economia da borracha, numa de suas regiões, a bragantina, a maioria absoluta deles havia atuado na Secretaria Estadual de Obras, por cerca de um século, o grande espaço social-administrativo de exercício da profissão de engenheiro no Pará.

Necessitávamos então, entender porque havia sido necessário o Pará criar por volta de 1848, um órgão destinado a cuidar das suas obras públicas. Aos poucos fomos entendendo que o órgão resultava de concomitância de dois fatores: primeiro, a necessidade de reconstruir Belém, profundamente atingida pela repressão do movimento da Cabanagem, a ponto de sobre ela ter sido despejado perto de 22 mil tiros de canhões instalados numa frota de navio de guerra que a sitiou; segundo, a disponibilidade de recursos orçamentários criados pela florescente comercialização da borracha da região, ativado pelo emprego deste produto na nascente indústria automobilística norte-americana.

Após alguns meses de pesquisa, tínhamos informações suficientes para reconstituir um longo período da História de Engenharia do Pará, – período que se iniciava no início do século XIX e avançava até a segunda metade do século seguinte. Havia, no entanto, uma evidência gritante de que nossa pesquisa ainda não atingira momentos fundamentais da história que queríamos recompor: dela ainda estavam excluídos os dados sobre os belos conjuntos monumentais religiosos construídos em Belém pelos religiosos das ordens jesuíta, carmelita, mercedária e franciscana.

Aliás, o fato de os prédios monumentais mais antigos da cidade serem, todos, obras de religiosos, era algo que nos intrigara sempre. A pergunta que inevitavelmente vinha à nossa mente era: por que foi exatamente o segmento social dos religiosos aquele que teve recursos materiais para levantar algumas das edificações mais suntuosas de Belém?

#### *A descoberta de um “país” desaparecido*

Por detrás deste enigma havia um escândalo sempre escamoteado dos livros oficiais de História do Brasil. Mas para descobrirmos isto, tivemos de mergulhar nos outros dois séculos, os primeiros, da História do Pará. Um resultado deste mergulho que nos impressionou na época da pesquisa foi a constatação de que as igrejas monumentais fazem parte do que restou, ainda preservado, do espaço da capital de um outro “país”, independente do Brasil, desaparecido em 1823. Este “país”, na verdade uma colônia do império português, existira durante duzentos anos, se chamava Gram-Pará, e abarcava uma região imensa, na qual se incluíam os atuais estados do Maranhão, do Amazonas, uma parte do Ceará, e ainda o Amapá, Rondônia e Acre.

Após algum tempo de convívio com documentos muito antigos – um dos quais de 1653 – guardados no Arquivo Público do Pará, pudemos discernir dois momentos na História das Construções do nosso “país”. No inicial, correspondente aos seus primeiros 150 anos, o produto de maior valor de sua economia era a mão-de-obra escrava indígena. Por isto, as ordens religiosas puderam dispor de recursos materiais para edificar suas igrejas e conventos, pois eram a elas que, dentro do contrato social vigente na colônia portuguesa, competia o trabalho de amansar os índios para que depois a mão-de-obra deles fosse utilizada pelos colonos europeus. Os religiosos amansavam os índios, mas – e este é o escândalo escondido nos livros oficiais – ao invés de entregá-los aos colonos retinham-nos consigo para que pudessem explorar o trabalho deles em favor de suas ordens. Só uma destas congregações – a que construiu o primeiro conjunto monumental de Belém, hoje totalmente recuperado – o de Santo Alexandre, chegou a contar com o trabalho de cerca de 50 mil indígenas.

Nos últimos 50 anos da existência do Gram-Pará ocorreu a expulsão das ordens religiosas ordenada pelo poderosíssimo ministro português, Marquês de Pombal, o que resultou no desencadeamento de um ciclo de riqueza, sustentado pela exportação de cacau. Neste instante, Pombal enviou para a região uma comissão de técnicos, cuja missão era a de demarcar os limites das terras portuguesas.

Da comissão, formada por brilhantes engenheiros-militares alemães e italianos, fazia parte um professor de Arquitetura de Bolonha e membro da Academia de Ciências daquela cidade, Antônio Giuseppe

Landi. Durante quase 40 anos, ele iria permanecer na Amazônia, onde, por fim, morreu e foi enterrado. Em Belém, Landi construiria cerca de duas dezenas de edificações introduzindo na cidade um estilo arquitetônico, o neoclássico, que só chegaria ao Brasil 60 anos depois. Estas edificações não apenas o tornaram o construtor mais importante de Belém, título que ele mantém, mesmo após mais de 200 anos de sua morte, como constitui uma produção arquitetônica estudada na Itália, em Portugal e em São Paulo, conforme ficou demonstrado no luxuoso álbum, dedicado a ele e editado sob a responsabilidade da comissão binacional (brasileira e portuguesa) que organizou os festejos dos 500 anos de independência do Brasil.

### *A periodização da nossa História*

Este volume imenso de informações que levantamos, percebemos, correspondiam a quatro diferentes fases da História das Construções de Belém, e, que cada uma delas teria material suficiente para a produção de um livro-reportagem.

A primeira, relativa à saga das ordens religiosas que administraram aldeias indígenas e edificaram templos e conventos na cidade, entre os anos de 1616, o da fundação de Belém, e 1750, década em que Pombal retoma as rédeas da economia do Gram-Pará, expulsando-as. Neste momento ocorreu a inacreditável história da passagem pela região dos jesuítas, instalados nela depois de três outras ordens, devido à resistência que os colonos tinham a ela por causa do espírito indomável de seus membros, e, que, algumas décadas depois, aparentemente, em busca do propósito de criar um gigante estado teocrático que se estenderia do Paraguai ao Rio Grande do Sul, e incluiria a Amazônia, se tornara proprietária de mais de 130 mil cabeças de gado na Ilha do Marajó, comerciava e exportava os chamados “produtos do sertão” (cacau, canela, salsaparrilha, cravo *etc.*) e se recusava a obedecer ao bispo da região e até ao Papa, numa atitude de desafio que terminou provocando sua expulsão do Gram-Pará, em seguida, de Portugal, depois da França, da Espanha e de outros países, num longo período de punição que terminou com a extinção da ordem pela Igreja Católica.

A segunda, correspondente aos 60 anos seguintes, nos quais atuaram no Gram-Pará, os técnicos enviados pela corte portuguesa para o serviço de demarcações de limites. Entre estes técnicos, além de Landi, que marcaria definitivamente a História de Belém, esteve Gronsfeld que preparou o ainda hoje considerado melhor plano de tratamento das áreas alagadas da cidade, com o qual ele pretendia disciplinar os cursos de água que cortam o perímetro urbano, utilizando-os no comércio e no transporte de pessoas, com a promessa de transformar a capital do Gram-Pará numa nova Veneza. Com os dois, vieram ainda Sturm que, sozinho, construiu todo o equipamento urbano (cais, ruas, igrejas, palácios, fábricas *etc.*) de uma cidade do interior da Amazônia, Barcelos, mais tarde capital, da Capitania do Rio Negro, transformada depois no estado do Amazonas; Galluzzi, que construiu, em Macapá, uma das maiores fortificações militares do reino português, a Fortaleza de São José; e, ainda, Wilkens que escreveria o primeiro poema épico da Amazônia, “Os muhraídas”, sobre os índios Muhrá.

A terceira fase inicia-se com a Cabanagem, como já dissemos, e engloba o ciclo da borracha. A quarta e última fase relaciona-se com a criação da Escola de Engenharia do Pará em 1931 e inclui a atuação de suas primeiras turmas, também já mencionadas antes.

### *Os primeiros resultados*

Em pouco mais de dois anos, após nossa integração ao Departamento de Construção Civil da UFPa, pudemos produzir os textos dos dois primeiros livros-reportagens.

Tivemos ainda o privilégio de podermos entrar no Arquivo Público do Pará, acompanhados do fotógrafo francês Patrick Pardini, e de fotografarmos imagens de mais de 200 anos, produzidas pelos engenheiros-militares italianos e alemães, na Amazônia, e, que estavam perdidas em meio a seus manuscritos. Algumas destas imagens foram logo depois aproveitadas numa reportagem de página inteira, com chamada na capa de uma edição de domingo do jornal O Estado de São Paulo.

Neste período, conseguimos ainda reunir mais de uma centena de fotos dos dois períodos, inclusive, dos mapas que os engenheiros-militares produziram num meticuloso trabalho de

levantamento cartográfico dos rios da Amazônia no século XVIII. Num dos bons locais de pesquisa de Belém, a sala de livros raros, da Biblioteca Pública, encontramos um conjunto de 32 mapas, acompanhados de um número semelhante de textos, datados de 1640, sobre os quais não havia informação alguma, além do nome de seu autor: João Albernaz I. Isto nos obrigou a viajar para o Rio de Janeiro e lá, através da Mapoteca do Itamarati, descobrimos que só existiam umas poucas cópias daqueles mapas no mundo inteiro.

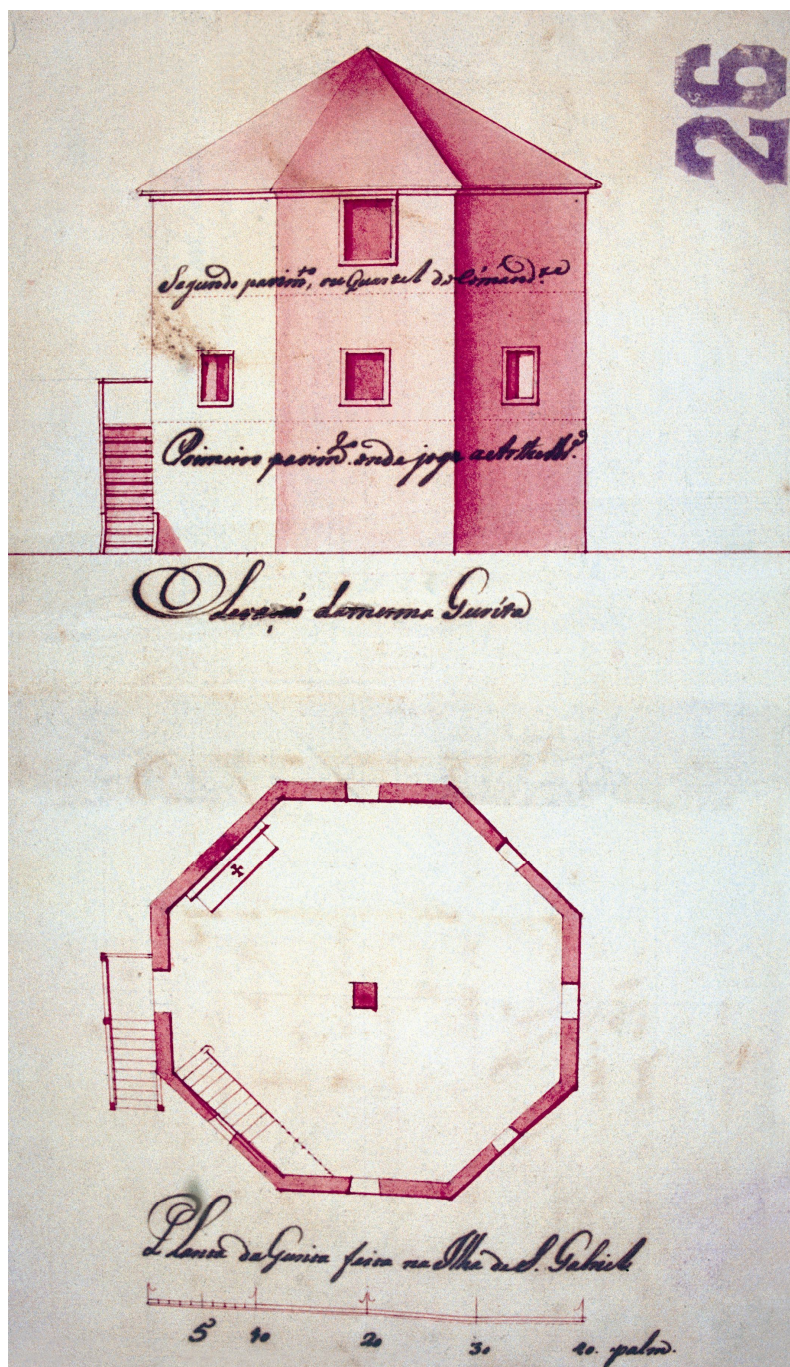


Figura: Guarita de São Miguel.