



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE TECNOLOGIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

JOSÉ VINÍCIUS MAUÉS FURTADO

LARGO DE SÃO JOSÉ: projeto básico de requalificação paisagística

BELÉM
2025

JOSÉ VINÍCIUS MAUÉS FURTADO

LARGO DE SÃO JOSÉ: projeto básico de requalificação paisagística

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, do Instituto de Tecnologia, da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^a Dr^a Rachel Sfair Ferreira Benzecry

BELÉM
2025

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

F992I Furtado, José Vinícius Maués.
Largo de São José : projeto básico de requalificação
paisagística / José Vinícius Maués Furtado. — 2025.
XIII, 100 f. : il. color.

Orientador(a): Prof^a. Dra. Rachel Sfair Ferreira Benzecry
Trabalho de Conclusão (Graduação) - Universidade
Federal do Pará, Instituto de Tecnologia, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo, Belém, 2025.

1. requalificação. 2. paisagismo. 3. São José. I.
Título.

CDD 712.50981

JOSÉ VINÍCIUS MAUÉS FURTADO

LARGO DE SÃO JOSÉ: projeto básico de requalificação paisagística

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, do Instituto de Tecnologia, da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^a Dr^a Rachel Sfair Ferreira Benzecry

Data de aprovação: 09/09/2025

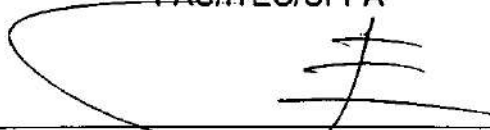
Conceito: EXCELENTE

Banca Examinadora:



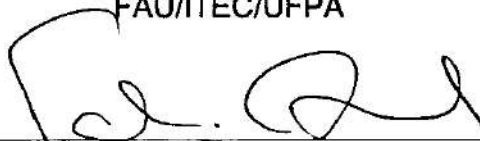
Prof^a Dr^a Rachel Sfair Ferreira Benzecry - Orientadora

FAU/ITEC/UFPA



Prof. Dr. Jorge Leal Eiró da Silva – Examinador Interno

FAU/ITEC/UFPA



Arq. Urb. Esp. Fábio Assef Mendes – Examinador Externo

BELÉM
2025

Dedico este trabalho à minha mãe, Jacqueline, por todos os esforços realizados durante anos para que eu me tornasse quem sou e chegasse onde estou e à memória da nossa eterna cadelinha Sofia, que nos deixou durante o desenvolvimento deste projeto, após 10 anos de vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, à Nossa Senhora de Nazaré e ao meu Santo Anjo da guarda por me acompanharem e por me protegerem durante todos os dias dos meus 5 anos de graduação na Universidade Federal do Pará.

À minha família, por todos os ensinamentos e conselhos dados durante os meus 22 anos de vida, os quais formaram a pessoa que me tornei. Especialmente, à minha mãe, Jacqueline; ao meu pai, Júnior; às minhas irmãs Jiovana e Juliane; aos meus avós José, Maria de Nazaré e Maria José e à minha cadelinha Sofia (*in memoriam*).

A todos os professores, colegas e amigos que a FAU me permitiu conhecer, com destaque àqueles que fizeram parte da minha rotina desde o começo do curso ou próximo ao seu fim e que sobreviveram a inúmeros trabalhos, concursos, projetos e apresentações: Sarah, Tirza, Giovanna, Pedro, Luana, Guilherme e Fhelype.

À minha orientadora, Professora Dr^a Rachel Sfair Ferreira Benzecry, por ter ouvido e aceitado as minhas ideias para este trabalho desde o 8^o semestre do curso e por ter embarcado na aventura do aprendizado, das descobertas, dos problemas e do potencial real que envolvem a possível execução deste projeto de requalificação.

Aos motoristas e cobradores das linhas UFPA Ver-o-peso, UFPA Alcindo Cacela, UFPA Centro Histórico e UFPA Pedreira, que me conduziram e acompanharam nos caminhos de ida e volta à Universidade em todos os dias do curso.

À Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia - SEDEME pela concessão de livre acesso ao Espaço São José Liberto, pelo apoio oferecido para a divulgação do questionário pertencente ao projeto e pelo contato com os servidores Andréia da Silva e Valdinei Chagas.

E é através deste fio, proveniente da cartografia, puxado com ajuda de outras memórias que, no cruzamento dessas memórias com o tempo-espaço envolvido, se pôde recuperar informações, nele contidas, como um exercício de arqueologia urbana e social da cidade (Matos, 2002, p.36).

RESUMO

A partir da análise do desenvolvimento histórico, dos usos propostos e das dinâmicas socioeconômicas experienciadas desde meados do século XVIII no Largo de São José, atualmente formado pelo conjunto das Praças Amazonas e Osvaldo Cruz, além do Espaço São José Liberto – Polo Joalheiro, no bairro do Jurunas em Belém-PA, este trabalho tem como objetivo a elaboração de um projeto básico de requalificação paisagística. Por meio de pesquisas em mapas e plantas históricas da cidade, aliadas a documentações sobre os usos do Convento de São José – marco zero deste estudo – e sobre o avanço da expansão urbana da cidade em direção a essa área, busca-se compreender as dinâmicas que conduziram a formação hodierna do espaço, a progressiva desvalorização histórica, as condições de deterioração física e a ausência de ações estatais de preservação e zeladoria as quais o local está sujeito atualmente, visando assim a recuperação das características históricas, valorização da formação secular do espaço, do seu entorno imediato e da sua importância no contexto municipal, além do aproveitamento dos potenciais social, cultural, turístico e econômico no âmbito das áreas verdes, áreas livres e vias que compõem o conjunto histórico e paisagístico atual.

Palavras-chave: requalificação; paisagismo; São José.

ABSTRACT

Based on the analysis of the historical development, proposed uses and socioeconomic dynamics experienced since the mid-18th century in the Plaza of São José, currently formed by the set of Squares named Amazonas and Osvaldo Cruz, in addition to the Espaço São José Liberto – Polo Joalheiro, in the Jurunas neighborhood in Belém-PA, this academic work aims to develop a basic landscape requalification project. Through researches on historical maps and plans of the city, combined with documents of the uses of the Monastery of São José – the starting point of this study – and the growing of the city's urban expansion towards this area, it seeks to understand the dynamics that led to the current formation of the space, the progressive historical devaluation, the conditions of physical deterioration and the absence of state actions for preservation and care to which the site is currently victim of, therefore aiming at the recovery of historical characteristics, valorization of the secular formation of the space, its immediate surroundings and its importance in the city context, in addition to the use of the social, cultural, tourist and economic potential within the scope of green areas, open spaces and roads that make up the current historical and landscape complex.

Keywords: requalification; landscaping; São José.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Reconstituição da área ocupada pelo Alagado do Piry em 1616.....	16
Figura 2 – Planta Geométrica da Cidade de Belém do Gram Pará, 1753.....	17
Figura 3 – Planta da Cidade do Pará, 1771	18
Figura 4 – Planta da Cidade de Belém do Gram Pará, Projeto de Fortificação, 1773	19
Figura 5 – Planta do Pântano chamado Piri.....	20
Figura 6 – Plano Geral da Cidade do Pará, 1791.....	21
Figura 7 – Mapas da reconstituição do Alagado do Piri e do avanço de seu dessecamento	22
Figura 8 – Atlas do Império do Brazil	23
Figura 9 – Estrada de São José	24
Figura 10 – Estrada de São José	24
Figura 11 – Edificação do Convento de São José no século XIX.....	24
Figura 12 – São José indicado na legenda como Armazém de Pólvora	26
Figura 13 – Descrição da Av. 16 de Novembro presente no “Álbum de Belém”	26
Figura 14 – Presídio de São José visto a partir da Praça Osvaldo Cruz em 1982	27
Figura 15 – Plano do Pará	28
Figura 16 – Citação do Jardim Botânico presente no “Álbum de Belém”	29
Figura 17 – Planta de Belém por Edmund Compton, 1881	30
Figura 18 - Primeira indicação do Gasômetro em um mapa	31
Figura 19 – “Fábrica do Gaz” - Planta de Belém, 1881	32
Figura 20 - Galpão original do Gasômetro	32
Figura 21 - Praça São José, à entrada da Av. 16 de Novembro em 1906	32
Figura 22 – Outros traçados propostos para o ramal da Estrada de Ferro no interior de Belém	36
Figura 23 – Planta da Cidade de Belém por José Sidrym em 1905	37
Figura 24 – Planta da Cidade de Belém em 1916.....	38
Figura 25 – Vista da Av. 16 de Novembro a partir do largo de São José em 1910 ...	40
Figura 26 – Fotografia do largo de São José tirada a partir de um hidroavião em 1930	41
Figura 27 – Imagem de satélite atual do Largo de São José no mesmo ângulo da foto de 1930	41
Figura 28 – Praça Osvaldo Cruz e conjunto de casas ao fundo	42
Figura 29 – Conjunto de casas da Praça Osvaldo Cruz em 2025.....	43
Figura 30 – Praça Amazonas no ano de 1950	43
Figura 31 – Mapa da cidade de Belém em 1948.....	44
Figura 32 – Aerofotograma do largo de São José em 1964.....	45
Figura 33 – Cartão postal do pavilhão da Praça Osvaldo Cruz.....	46
Figura 34 – Busto de Osvaldo Cruz, em 1972, na praça que recebeu seu nome	47
Figura 35 – Fotografia tirada a partir da praça Osvaldo Cruz em 1967.....	48
Figura 36 – Exame de direção sendo realizado no Largo de São José	48
Figura 37 – Casa do século XX ainda existente próximo à praça Osvaldo Cruz.....	49
Figura 38 – Buraco no asfaltamento da Av. 16 de Novembro em frente ao São José Liberto	50

Figura 39 – Buraco no asfaltamento entre a Praça Osvaldo Cruz e o Assaí Atacadista.....	50
Figura 40 – Praça Osvaldo Cruz em 2007	51
Figura 41 – Praça Osvaldo Cruz em 2008	51
Figura 42 – Mapa do bairro do Jurunas	52
Figura 43 – Mapa de delimitação do Centro Histórico de Belém e sua zona de entorno	53
Figura 44 – Zoneamento do Centro Histórico conforme a Lei municipal 7.709/94	54
Figura 45 – Mapa de uso do solo para o bairro do Jurunas	55
Figura 46 - Visualização via satélite do Largo de São José em 2024	62
Figura 47 – Identificação das vias e sentido de tráfego do entorno do Largo de São José.....	63
Figura 48 – Praça Osvaldo Cruz em 2024	64
Figura 49 – Comparação dos caminhos internos da Praça Osvaldo Cruz com uma rosa dos ventos	65
Figura 50 – Compilado das fachadas da Praça Osvaldo Cruz.....	65
Figura 51 – Praça Amazonas em 2024	66
Figura 52 – Compilado das fachadas da Praça Amazonas.....	67
Figura 53 – Espaço São José Liberto em 2024	68
Figura 54 – Perspectiva do Largo de São José a partir da parada de ônibus.....	68
Figura 55 – Perspectiva do Largo de São José a partir da lateral do Espaço São José Liberto.....	69
Figura 56 – Perspectiva da entrada do Largo de São José a partir do final da Av. 16 de Novembro	69
Figura 57 – Divulgação do Festival Vale Amazônia em 2023.....	70
Figura 58 – Evento de um clube de fuscas ao lado do Espaço São José Liberto.....	70
Figura 59 – Trecho do Mapa turístico de Belém	71
Figura 60 – Caminhões aguardando para processo de descarga próximo ao Espaço São José Liberto	72
Figura 61 – Conjunto das praças Osvaldo Cruz e Amazonas durante um dia de semana pela manhã	72
Figura 62 – Conjunto das praças Osvaldo Cruz e Amazonas durante a tarde de um final de semana	73
Figura 63 – Conjunto das praças Osvaldo Cruz e Amazonas durante a noite de um final de semana	73
Figura 64 – Deterioração da pavimentação asfáltica próximo ao Polo Joalheiro.....	74
Figura 65 – Reportagem sobre a queda de uma árvore na Praça Amazonas.....	74
Figura 66 – Abandono da Praça Osvaldo Cruz em 2024 e da Praça Amazonas em 2018	75
Figura 67 – Praça Osvaldo Cruz após a reforma de 2024	76
Figura 68 - Locais passíveis de alteração no Largo de São José.....	77
Figura 69 - Escuridão entre a praça Amazonas e o Espaço São José Liberto	81
Figura 70 - Área mal iluminada no interior da Praça Amazonas	81
Figura 71 - Brinquedos existentes na praça Osvaldo Cruz	82
Figura 72 - Representação dos fluxos conflitantes no cruzamento em questão	91
Figura 73 - Representação dos fluxos ordenados no cruzamento em questão	92

Figura 74 - Representação dos fluxos conflitantes próximo ao Espaço São José Liberto	93
Figura 75 - Trecho do projeto de sinalização horizontal no início da Rua Osvaldo de Caldas Brito.....	94
Figura 76 - Trecho da proposta de construção de canteiros no Largo de São José ..	96
Figura 77 - Região do Largo com sinalização de rotatória, ciclofaixa e faixa de travessia de pedestres	97
Figura 78 - Exemplo de áreas passíveis de substituição de revestimentos de piso..	99
Figura 79 - Trecho do Diagrama Funcional para a Praça Osvaldo Cruz.....	100
Figura 80 - Exemplo de aplicação do novo mobiliário público na Praça Amazonas	101
Figura 81 - Trecho do projeto paisagístico para a Praça Amazonas.....	104
Figura 82 - Trecho da planta de iluminação pública no entorno da Praça Amazonas	105
Figura 83 - Exemplo de poste com uma braçadeira	106
Figura 84 - Exemplo de poste com 2 braçadeiras em alturas diferentes.....	106
Figura 85 - Indicação da área utilizada para o novo espaço multiuso.....	108
Figura 86 - Exemplo de instalação de estrutura metálica para o funcionamento de um quiosque.....	109
Figura 87 - Exemplares de alguns itens do mobiliário recomendado para a área multiuso.....	110
Figura 88 - Representação da área destinada ao espaço multiuso e à via.....	111

LISTA DE SIGLAS

CAD	Computer Aided Design
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
ESJL	Espaço São José Liberto
LED	Light Emitting Diode
SEINFRA	Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura
SEZEL	Secretaria Municipal de Zeladoria e Conservação Urbana
SEGBEL	Secretaria Municipal de Segurança, Ordem Pública e Mobilidade de Belém
SECULT	Secretaria de Estado de Cultura do Pará
SEDEME	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia

SUMÁRIO

PARTE 1

1 INTRODUÇÃO	14
--------------------	----

PARTE 2

2 ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO E DA EVOLUÇÃO URBANA..	16
2.1 Expansão territorial e os desafios para a urbanização.....	16
2.2 Desenvolvimento e embelezamento urbano.....	19
2.3 Usos da edificação do Convento de São José	24
2.4 Formação do desenho urbano do entorno imediato ao Largo.....	27
2.5 Estabelecimento do Gasômetro e seus impactos no Largo de São José ...	31
2.6 As influências do transporte ferroviário para a relevância do Largo de São José na cidade.....	34
2.7 Alterações urbanas e arquitetônicas ocorridas nos séculos XX e XXI	38

PARTE 3

3 DIRETRIZES LEGAIS APLICADAS ÀS PRAÇAS E AO PAISAGISMO	52
3.1 Enquadramentos legais contemporâneos	52
3.2 Referências de legislação nacional e internacional para espaços públicos	58

PARTE 4

4 A PAISAGEM CONTEMPORÂNEA E AS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS	62
4.1 Síntese da paisagem atual.....	62
4.2 Variáveis socioespaciais	69
4.3 Problemáticas contemporâneas	74
4.4 Propostas prévias de modificações	76

PARTE 5

5 DIAGNÓSTICOS E FORMAÇÃO DO PROGRAMA DE NECESSIDADES.....	79
5.1 Levantamentos arquitetônico-paisagísticos.....	79
5.1.1 Levantamento métrico.....	79
5.1.2 Levantamento de pisos e pavimentos.....	79

5.1.3 Levantamento da iluminação pública.....	80
5.1.4 Levantamento do mobiliário público existente.....	81
5.1.5 Levantamento de vagas de estacionamento.....	82
5.1.6 Levantamento florístico.....	83
5.2 Aplicação de questionário para formação do programa de necessidades....	83
5.3 Análise dos dados obtidos e definição de demandas prioritárias.....	84
6 REQUALIFICAÇÃO PAISAGÍSTICA: BASES PARA UMA NOVA PAISAGEM...91	
6.1 Análise e remodelação de traçados e fluxos viários.....	91
6.2 Novos canteiros e ajardinamento de vias.....	95
6.3 Projeto de sinalização viária.....	96
6.4 Substituição de pisos e pavimentos.....	98
6.5 Requalificação de áreas ociosas e subutilizadas.....	99
6.6 Adições ao mobiliário público existente.....	101
6.7 Revitalização de elementos históricos.....	102
6.8 Inserção de novas espécies vegetais.....	102
6.9 Melhorias na iluminação pública.....	105
7 REQUALIFICAÇÃO PAISAGÍSTICA: ÁREA MULTIUSO.....107	
7.1 Conceito e delimitação da área.....	107
7.2 Infraestrutura base.....	108
7.3 Mobiliário.....	110
7.4 Estratégias para a adaptabilidade e consequências da requalificação.....	110
8 CONCLUSÃO.....112	
REFERÊNCIAS..... 114	
APÊNDICE A – PRANCHAS DA FASE DE LEVANTAMENTOS 120	
APÊNDICE B – EXEMPLO DE PREENCHIMENTO DO FORMULÁRIO DO QUESTIONÁRIO.....121	
APÊNDICE C – TRANSCRIÇÃO DAS FICHAS DE ENTREVISTAS INDIVIDUAIS.....122	
APÊNDICE D – PRANCHAS DO PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO.....123	

PARTE 1

1 INTRODUÇÃO

PROBLEMA

No Brasil, nota-se há décadas o abandono e a descaracterização de logradouros e edificações históricas, os quais têm sua importância apagada pelo descaso e pela ausência de ações de preservação. Com o passar das décadas e os diversos usos propostos aos espaços que compõem a área dos atuais Espaço São José Liberto e das Praças Amazonas e Osvaldo Cruz, além de seu entorno imediato, principalmente desde os anos 2010, percebe-se um avançado nível de deterioração e abandono pelas duas esferas governamentais e por parte considerável da população local.

Como resultado de anos de desprezo pela importância histórica e contemporânea da área, notam-se inúmeros problemas, como: falta de manutenção do mobiliário público; Inexistência de programação nas ações de limpeza urbana e capinagem; Precariedade na iluminação pública, que perpetua a insegurança entre moradores, visitantes e transeuntes; Danos físicos em calçadas, rampas, bancos e monumentos; Inexistência de sinalização de trânsito vertical e horizontal e a Falta de suporte àqueles que ainda tentam dar algum uso ao espaço público, o que gera menos incentivo ao aproveitamento das áreas verdes existentes ao ar livre.

JUSTIFICATIVA

Há décadas, são simultaneamente perceptíveis o abandono governamental, as tentativas populares de aproveitamento e recuperação do espaço e as oportunidades que ele oferece. O desenvolvimento deste projeto será baseado em proposições objetivas e direcionadas, a partir da análise das necessidades e potencialidades da área em questão, buscando reintegrá-la de forma útil à rotina da sociedade e dos moradores do entorno, unindo as praças, espaço de exposições e as edificações comerciais e habitacionais. Além de um caráter sentimental, por morar a vida inteira há algumas centenas de metros do local e frequentá-lo desde a infância, busca-se recuperar a evidência da importância histórica da região, principalmente levando em consideração o seu histórico de “desbravamento” e os diversos usos impostos com o passar das décadas, desde o século XVIII, até alcançar todos os contextos que compõem a sua importância atual enquanto entroncamento na região.

METODOLOGIA

O presente trabalho foi desenvolvido por meio de pesquisas qualitativas, de natureza descritiva, a partir da análise de mapas, documentações e referências históricas aliadas a bibliografias e demais fontes contemporâneas relacionadas ao desenvolvimento do Largo de São José e a evolução dos seus usos, visando subsidiar o desenvolvimento de um projeto de requalificação paisagística baseado na história do local e nos problemas atuais analisados por meio de levantamentos arquitetônicos, questionários e entrevistas que geraram soluções objetivas e direcionadas.

OBJETIVO GERAL

Desenvolver um Projeto básico de requalificação paisagística do antigo Largo de São José (hoje composto pelo Espaço São José Liberto e pelas praças Amazonas e Osvaldo Cruz), a ser produzido a partir da análise histórica do desenvolvimento arquitetônico, usos do solo e formação da paisagem local, consoante às interações socioeconômicas ocorridas nas edificações e espaços ao ar livre a partir de meados do Século XVIII, destacando a importância histórica e atual da localização da área.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

a) compreender o desenvolvimento histórico

Recuperar e inter-relacionar informações históricas acerca do desbravamento, ocupação, desenvolvimento e usos impostos ao solo urbano, arruamentos e entorno imediato do Largo de São José desde o Século XVIII aos dias atuais, incluindo a formação de loteamentos e edificação de construções.

b) atualizar as legislações aplicadas ao contexto

Aplicar e otimizar, de maneira eficaz, legislações urbanísticas concernentes aos usos e atividades desenvolvidos em praças públicas, destacando também as diretrizes e objetivos para o Setor II da Zona do Ambiente Urbano 7, conforme o Plano Diretor do Município de Belém (Lei 8.655/2008) e demais leis, normas e regulamentações aplicáveis ao contexto.

c) integrar a paisagem e as variáveis socioespaciais

Potencializar novos usos ao estabelecer conexões físico-paisagísticas entre os diferentes espaços, aproveitar áreas ociosas/subutilizadas, além de desenvolver e aplicar estratégias de intervenção visual, física, com uso de espécies vegetais e melhorias na sinalização de trânsito nas vias e passeios.

PARTE 2

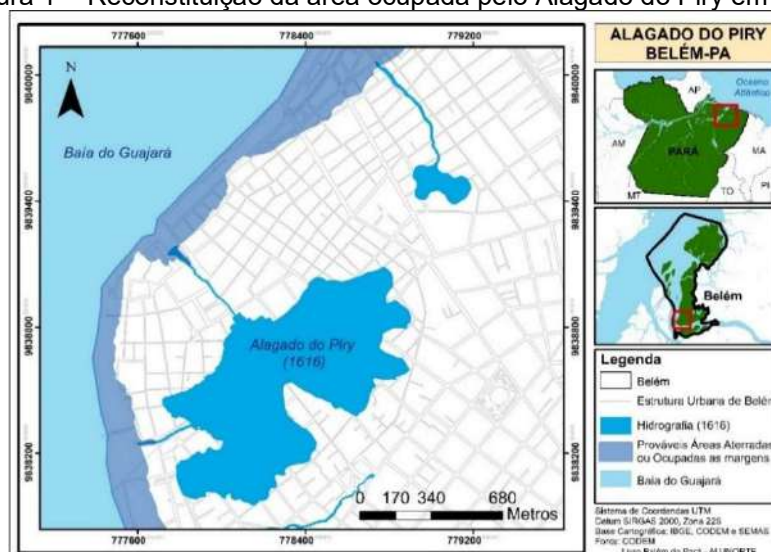
2 ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO E DA EVOLUÇÃO URBANA

2.1 Expansão territorial e os desafios para a urbanização

O desbravamento das terras da Aldeia Mairi, assim chamada a moradia de povos indígenas, como os Tupinambás, até o ano de 1616 com a chegada dos colonizadores europeus, culminou em séculos de expansão territorial rumo ao interior da logo nomeada Santa Maria de Belém do Grão-Pará. A partir do núcleo inicial de Belém, denominado Largo da Matriz, ocupado e desenvolvido entre os séculos XVII e XVIII, documenta-se a ocorrência de diversos movimentos expansionistas direcionados a várias regiões da cidade por meio da mata (Soares, 2009), os quais eram motivados por várias razões, com destaque para a promoção da fé católica, concretizada por meio do desenvolvimento e construção de dezenas de largos e igrejas pela cidade.

Buscando expandir os domínios territoriais para novos rumos, além dos já pouco explorados - que levaram, até os anos 1650, à criação de pontos importantes da cidade e que existem até os dias atuais - como os Largos de São João Batista, do Carmo e de Santo Antônio – diversas Ordens religiosas esbarravam sua vontade de catequizar o “Novo Mundo” em um mesmo problema: a existência de um corpo d’água denominado Pântano ou Alagado do Piry (a partir da nomenclatura indígena “Piry de Jussara”) o qual limitava inicialmente o território da cidade à faixa de terra existente entre ele e o rio que ladeia a cidade (Figura 1) e serviu como ponto de entrada para ela e as suas novas terras (Soares, 2009).

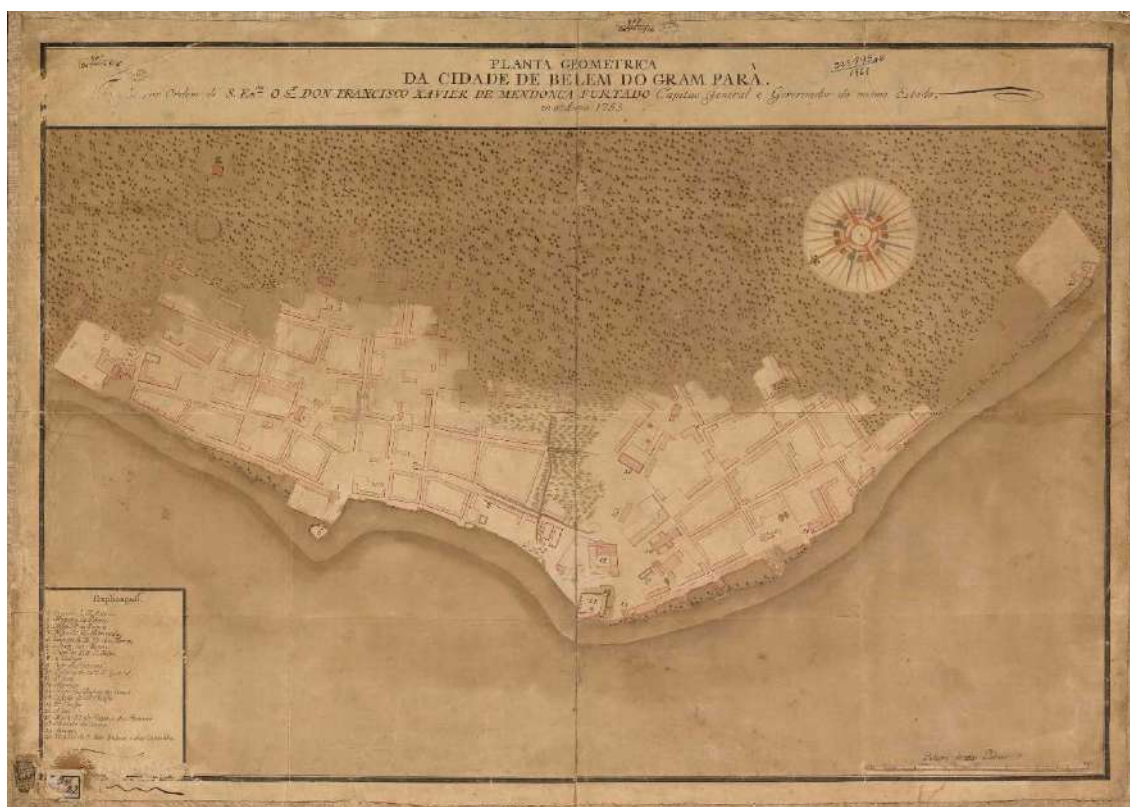
Figura 1 - Reconstituição da área ocupada pelo Alagado do Piry em 1616



Fonte: Silva e Lima, 2021.

Entre as primeiras tentativas de evitar o Piri, em 1628, a Ordem de Santo Antônio da Província de Lisboa edificou um convento e uma igreja em uma região à Nordeste do núcleo de expansão, tendo alcançado essa localização por meio da navegação pelo rio, uma vez que o Alagado impedia a locomoção por terra rumo àquela direção (Soares, 2009). Essa movimentação pioneira foi responsável pela primeira grande expansão ocorrida na cidade, aumentando exponencialmente as possibilidades de ocupação territorial e de criação de novos polos de partilha da influência da Igreja Católica, os quais se multiplicaram rapidamente na nova região (Figura 2) além da obra dos frades da Ordem de Santo Antônio, destacando-se a criação do Largo das Mercês e do convento dos Mercedários, segundo Soares (2009), criados no caminho entre a igreja de Santo Antônio e uma ponte construída sobre a região alagada, pelo governo da época, para conectar o novo largo ao núcleo de expansão.

Figura 2 – Planta Geométrica da Cidade de Belém do Gram Pará, 1753



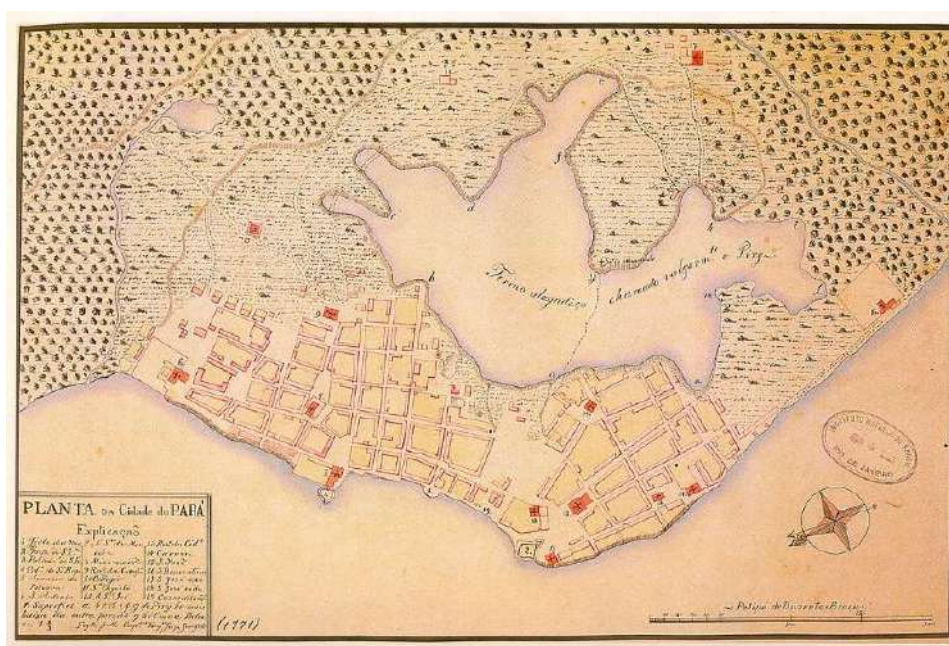
Fonte: Instituto Nacional De Pesquisas Da Amazônia, 1963

Com o avanço da expansão urbana, as novas áreas da cidade foram sendo repartidas entre as diversas ordens religiosas presentes e atuantes no período em questão, principalmente os Carmelitas – situados no Largo do Carmo, próximos ao Largo da Matriz – e os Franciscanos – localizados na zona de expansão, após os limites criados

pelo Alagado do Piri. Segundo Soares (2009), a partir de então, novos limites começaram a ser definidos por meio da atuação religiosa na cidade, como ocorrido com os Frades Antoninhos da Conceição da Beira e Minho que, durante o início do século XVIII, avançaram pela mata após o Largo do Carmo e edificaram o Convento de São Boaventura e o Largo do Bagé, alcançando uma nova região da cidade (Figura 3), porém ainda próxima ao rio.

Após esse feito, os Franciscanos da Província da Piedade fariam o maior desbravamento até então realizado, chegando ao ponto mais distante do centro da cidade depois de contornar o Alagado do Piri por terra ao adentrar a mata. Neste novo local, com a abertura de uma grande clareira na floresta, no ano de 1749, foi instituído o Convento de São José, que também foi o nome escolhido para o caminho criado para alcançar essa região, vencendo a grande distância até o centro, a Estrada de São José. As partes da clareira que não foram edificadas com a construção do convento deram origem àquele que seria o 10º largo da cidade, o Largo de São José.

Figura 3 – Planta da Cidade do Pará, 1771



Fonte: Acervo da Biblioteca Domingos Soares Ferreira Penna (MPEG), 1995

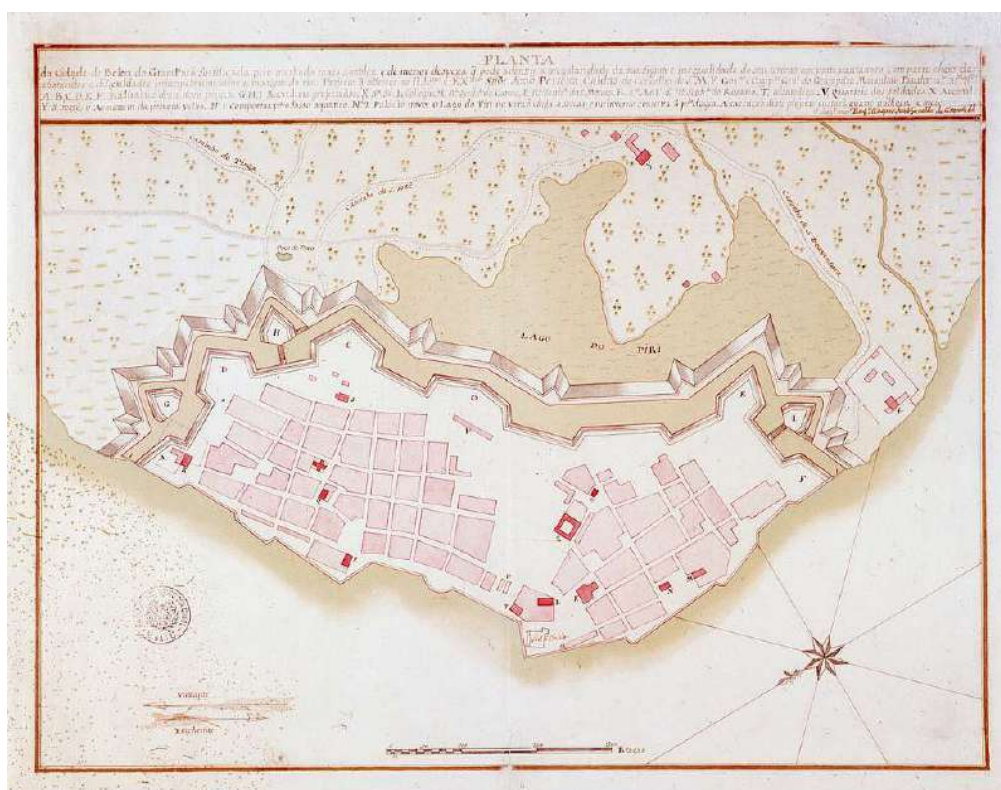
Na sequência do século XVIII, a resistência das populações indígenas somada às doenças tropicais e a mata densa geravam dificuldades para o avanço nas novas terras, mas o Alagado do Piri seguia sendo um dos maiores desafios para todos aqueles que habitavam a cidade (Almeida, 2011). A formação pantanosa e o baixo nível d'água impediam a navegação, a ligação direta com o rio causava um movimento

diário de cheia e seca influenciados pela maré, que também permitia o aparecimento de algumas espécies de peixes que eram pescados pelos moradores como o curimatá, o aruaná e o tamuatá segundo Veríssimo (1895).

2.2 Desenvolvimento e embelezamento urbano

Tido como uma fonte de doenças e impeditivo para a expansão, apesar de auxiliar a alimentação por meio da pesca, o Piri passou a ser alvo de diversas propostas de intervenção capazes de combatê-lo, isolá-lo ou mesmo dessecá-lo, permitindo, assim, a continuação do desenvolvimento urbano. Entre as primeiras tentativas práticas, destaca-se a abertura de valas - realizada por habitantes da cidade de menor condição social utilizando estratégias rudimentares e instrumentos como balde de vallador e pá (Sousa, 1815) – que tinham como objetivo o desvio e deságue das águas do Alagado. Antes disso, alguns planos oficiais foram elaborados por estudiosos como o Major Engenheiro João Geraldo de Gronsfeld, que propôs isolar o núcleo da cidade com muros para protegê-la das doenças e males advindos do Alagado do Piri (Figura 4).

Figura 4 – Planta da Cidade de Belém do Gram Pará, Projeto de Fortificação, 1773

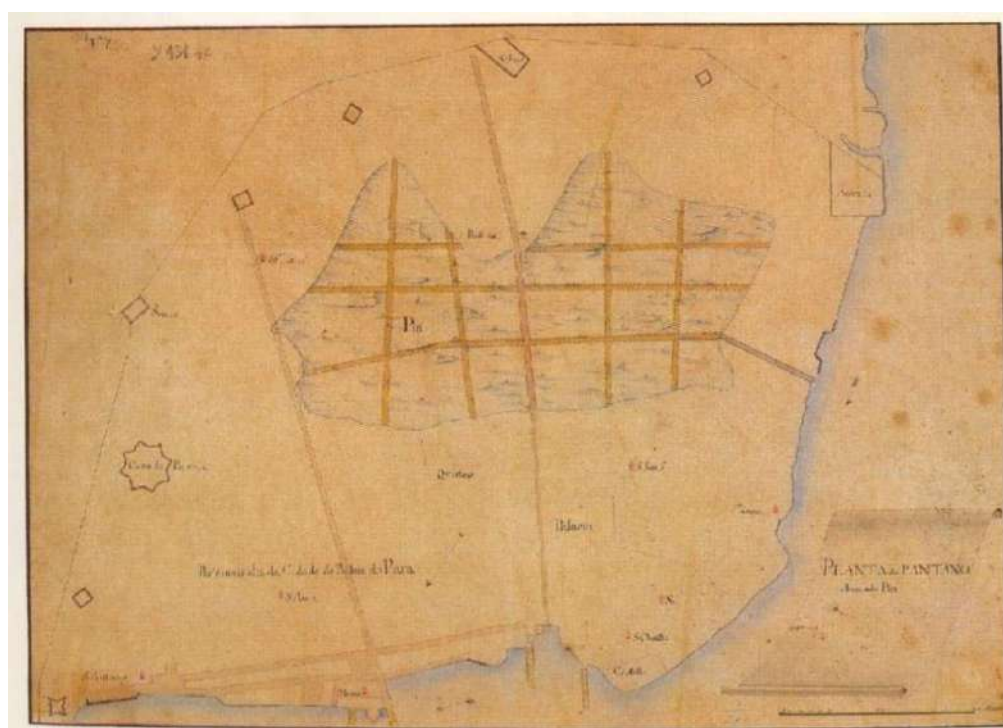


Fonte: Reis Filho, 1999.

As ideias de desenvolver a cidade rumo ao Piri possuíam vários desdobramentos, naqueles mais elaborados, idealizava-se o dessecamento e aterramento completo da

área alagadiça. Essa modificação do terreno possibilitaria a abertura de ruas e estradas para conectar o centro da cidade às novas áreas de expansão, para tal, propostas de desenho para as novas vias foram feitas por vários engenheiros, membros da corte imperial e do exército, como a planta (Figura 5) feita pelo engenheiro militar João Rafael Nogueira, que propunha um traçado de três estradas de Norte a Sul, além de outras de Oeste a Leste, incluindo a que se estendia do “Palácio” ao “São José” (Almeida, 2011), integrando o Largo da Matriz e suas vias próximas à Estrada, ao Largo e ao Convento de São José.

Figura 5 – Planta do Pântano chamado Piri



Fonte: Nogueira [18--?]

Entre os projetos mais realistas e passíveis de execução, a versão apresentada pelo engenheiro Theodosio Constantino de Chermont, em 1791, (Figura 6) tinha como proposta a abertura de valas para o escoamento das águas em direção ao rio e também um sistema mais complexo de vias. Nesse contexto, destaca-se novamente a importância dada ao Largo e ao Convento de São José, que foram representados, indicados em legenda e fizeram parte do planejamento das novas vias, uma vez que serviram como referência para o traçado definido. Além das proximidades do convento, nota-se também a presença de diversas edificações públicas em quase todo o entorno Leste, Norte e Oeste do Alagado, demonstrando que as necessidades territoriais da cidade aumentavam com o passar dos anos e a chegada de mais habitantes à cidade, fazendo com que cada espaço possível fosse edificado e

colocando mais pressão sobre a administração local para tomar providências acerca do impeditivo à expansão representado pelo Piri.

Figura 6 – Plano Geral da Cidade do Pará, 1791



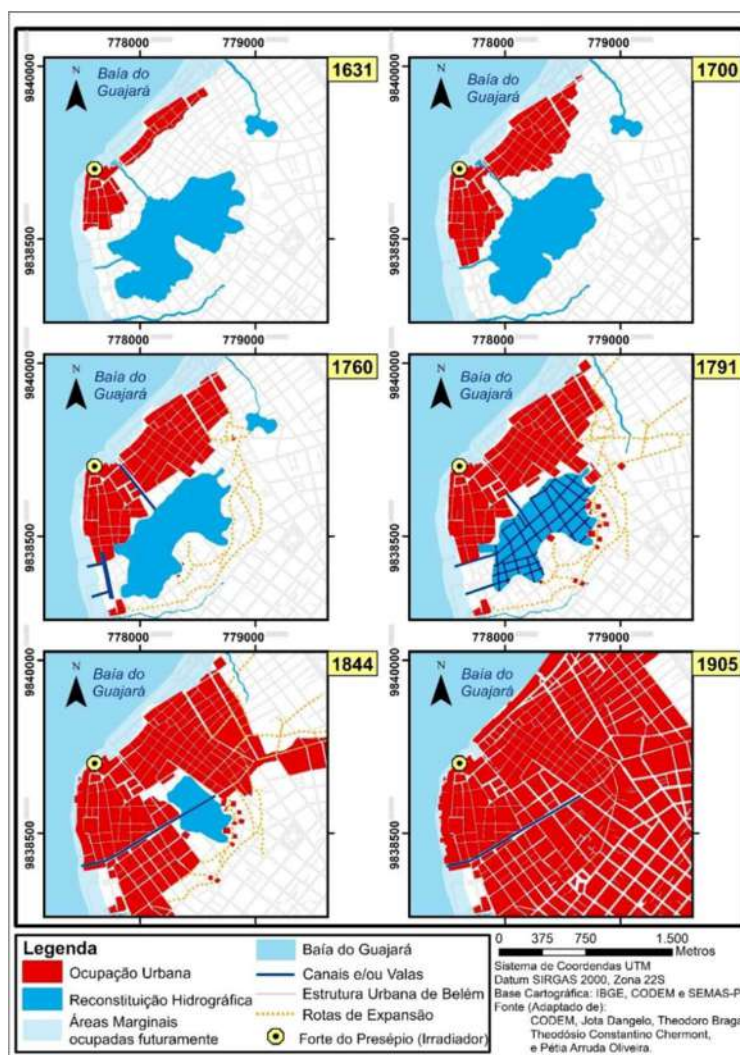
Fonte: Reis Filho, 1999.

Com o crescente aumento populacional, o desenvolvimento das atividades comerciais e a constante expansão territorial da cidade na virada do século XVIII para o XIX, novas ações foram tomadas pela administração da cidade. A partir da prévia expansão realizada pelos missionários católicos e os traçados criados para conectar essas novas regiões ao ponto matriz de irradiação do crescimento, segundo Araújo Júnior e Azevedo (2012 *apud* Silva; Lima, 2021) os conjuntos arquitetônicos criados pelas Igrejas ou conventos e seus largos criaram caminhos peculiares pela cidade, mostrando o poder e o papel da Igreja Católica durante a colonização, mas também oferecendo uma referência de direcionamento para aquelas que seriam importantes vias de deslocamento dentro da cidade.

Iniciadas na primeira década de 1800, as obras e demais atividades relacionadas ao processo de dessecamento e aterramento do Piri se estenderam durante todo o século XIX (Figura 7), de acordo com Almeida (2011), e foram o pontapé inicial para a explosão do desenvolvimento territorial e urbano de Belém, destacando-se também

as ações de embelezamento da cidade. Segundo Silva e Lima (2021), com os avanços das obras, novas vias começaram a ser implantadas, com destaque para a Estrada de São José que teve sua extensão expandida, a partir de então conectando o “Palácio” ao (convento de) “São José”, conforme os planos do engenheiro militar Nogueira. A arborização e o uso de outras espécies vegetais também faziam parte dos planos de embelezamento, tanto na estrada de São José, onde foram levantadas paredes de madeira de acapu para apoiar trepadeiras as quais melhorariam o aspecto visual da via (Cruz, 1973), quanto nas novas vias abertas pelas obras, como a Estrada das Mongubeiras – antiga Estrada do Arsenal e atual Avenida Almirante Tamandaré (Prefeitura de Belém, 2020) – que recebeu esse nome por conta do plantio de diversas Mungubeiras, uma árvore da espécie *Pseudobombax munguba*, nativa de planícies alagáveis da América do sul, que possui caule frondoso e copa circular.

Figura 7 – Mapas da reconstituição do Alagado do Piri e do avanço de seu dessecamento



Fonte: Silva e Lima, 2021.

Figura 10 – Estrada de São José



Figura 9 – Estrada de São José



Fonte: Governo do Estado do Pará, 1899.

2.3 Usos da edificação do Convento de São José

Instituído em 1749 pelos Franciscanos da Província da Piedade, o Convento de São José (Figura 11) teve sua edificação iniciada em um terreno doado aos religiosos por Hilário de Sousa Azevedo, então 13º capitão-mor do Pará (Kettle, 2021), porém não chegou a ser plenamente concluído e assumido pelos católicos por conta da expulsão dos jesuítas do país, no final da década de 1750 (Rosa, 2014), que forçou a saída dos Franciscanos do São José seguindo as ordens reais; além deles, os Frades Antoninhos da Conceição da Beira e Minho, que foram pioneiros na expansão da região da cidade situada além do Largo do Carmo, também foram obrigados a deixar o convento de São Boaventura.

Figura 11 – Edificação do Convento de São José no século XIX



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2025

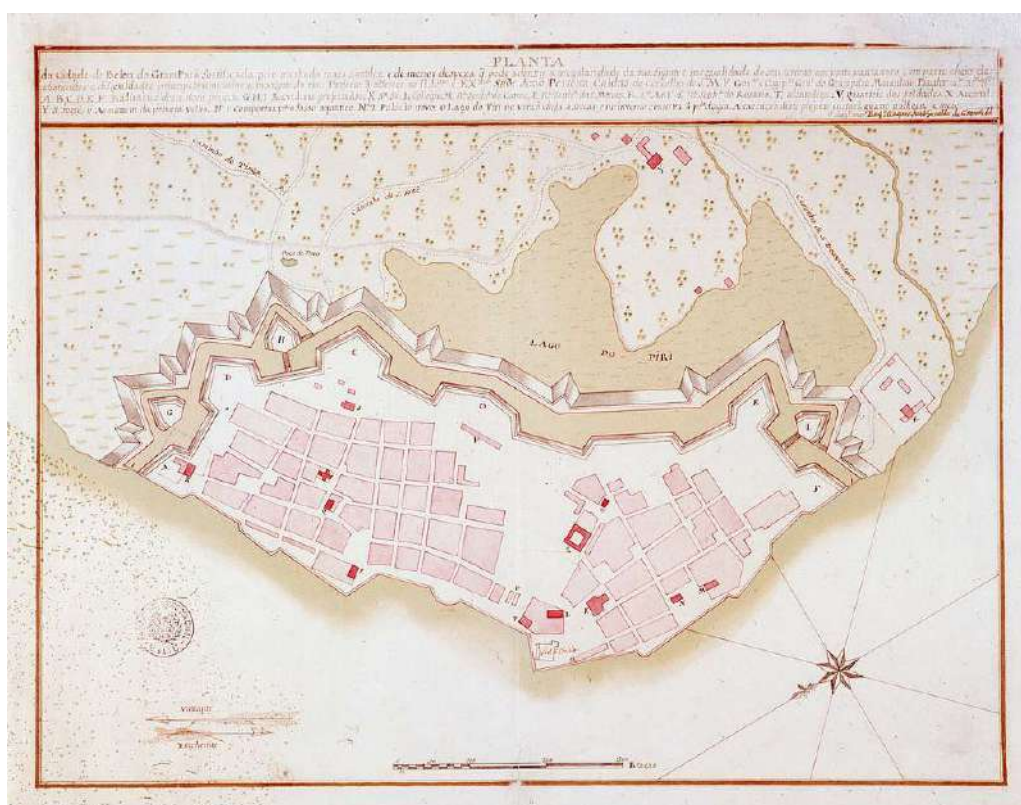
Coelho (2002, p.7 *apud* Kettle, 2021, p. 82) cita a existência de uma pequena capela católica neste terreno, que foi demolida em meados do século XVIII, concomitantemente ao período de fundação do convento pelos missionários franciscanos, porém inexistem demais registros sobre ela.

Levando em consideração a sua remota localização na cidade, quando instituído em 1749, e todos os esforços realizados nas décadas seguintes para conectá-lo ao centro, compreende-se que tanto o Convento quanto o Largo de São José, intrinsecamente desde sua fundação, fazem parte dos processos de transformações da paisagem da cidade colonial amazônica. Segundo Kettle (2021), além das alterações físicas, espaciais e paisagísticas, o São José também foi responsável por alterações de costumes dos povos nativos e moradores locais, uma vez que a devastação da mata - para abertura da clareira onde instituiu-se o largo – e os consecutivos processos de aterramento de canais, igarapés e do próprio Alagado do Piri causaram desequilíbrios na flora e fauna do microbioma local; segundo Braga (1972, p. 58 *apud* Kettle, 2021, p. 82), destaca-se também a influência causada pelo convento na nomenclatura de logradouros, que afetou até mesmo um igarapé, até então, nomeado “Igarapé da Comédia dos Peixes-boi” localizado nas proximidades do Largo e que passou a se chamar “Igarapé de São José”.

A partir da saída dos religiosos, o edifício passou a ser controlado pelo governo da província do Grão-Pará e Maranhão, que definiu o segundo uso histórico do local, um depósito de pólvora (Figura 12), visando ocupar militarmente novas regiões da cidade (Piva; Filgueiras, 2008 *apud* Kettle, 2021). Pouco tempo depois, segundo Santos e Tavares (2022), a edificação passou a ser usada como Olaria, para fabricação de peças cerâmicas para a construção civil, uma de suas funções menos conhecidas.

Com o encerramento das atividades ligadas à Olaria, o São José passou a receber uma sequência de usos com finalidade militar ou que envolveram a presença constante de forças de segurança pública (Figura 13). “O local ainda serviu como Quartel do Batalhão de Pedestres, Quartel do Esquadrão de Cavalaria (em 1804 durante o Governo de D. Marcos de Noronha), depósito de pólvora e hospital (em 1835 durante a Cabanagem)” (Santos; Tavares, 2022, p. 297).

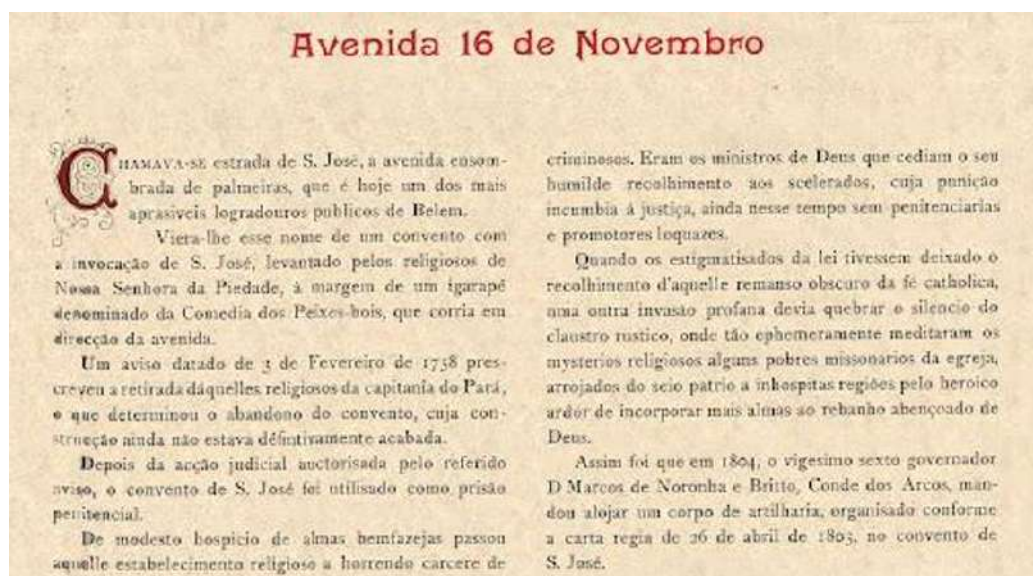
Figura 12 – São José indicado na legenda como Armazém de Pólvora



Fonte: Reis Filho, 1999.

Segundo Ferreira (2013), após a transformação do espaço em Hospital de campanha e levando em conta que grande parte dos pacientes atendidos no local estavam envolvidos em conflitos da revolta da Cabanagem e sobre algum tipo de custódia da justiça, a edificação foi quase que compulsoriamente transformada em cadeia pública, no ano de 1843.

Figura 13 – Descrição da Av. 16 de Novembro presente no “Álbum de Belém”



Fonte: Belém, 1902, p. 111

Registram-se mais de 150 anos de uso presidiário, interrompidos por poucas intervenções para reformas e melhorias, como a de 1894 – por ordem do Governador Lauro Sodré - a reforma geral providenciada pelo Conselho Penitenciário em 1926 e a grande reforma do ano de 1943, durante o governo de Magalhães Barata, que transformou a cadeia definitivamente em presídio por meio de adaptações em sua estrutura e adoção do sistema penitenciário com prisões com grades (Pantoja, 2022).

Tais intervenções permitiram a manutenção das atividades prisionais até o ano de 1998, quando o presídio foi desativado após intensas rebeliões que chegaram a ser noticiadas nacional e internacionalmente. Kettle (2021) explica que durante esse período, o local (Figura 14) acomodou milhares de homens e mulheres condenados por diversos crimes de diferentes naturezas e gravidades, os quais geravam uma má fama ao presídio e ao seu entorno imediato, por reunir criminosos cruéis e impiedosos; o autor cita também que pessoas negras escravizadas eram encaminhadas pelos seus senhores para sofrer castigos físicos durante os primeiros anos de funcionamento da cadeia pública ainda no século XIX.

Figura 14 – Presídio de São José visto a partir da Praça Osvaldo Cruz em 1982



Fonte: GPOS Pará, 2020.

2.4 Formação do desenho urbano do entorno imediato ao Largo

Diante da consolidação da importância do Largo de São José na cidade e em consequência das novas disponibilidades de terra proporcionadas pelo dessecamento e aterramento do Alagado do Piri, a região próxima ao largo começou a sofrer alterações paisagísticas, com a expansão da área de mata derrubada, construção de novas edificações e formação de um novo traçado de vias, assim compondo um

desenho urbano repleto de vias e com alta densidade construtiva. Entretanto, apesar da grande investida em detrimento da vegetação nativa, é possível observar a manutenção de logradouros específicos destinados a preservação de algumas espécies vegetais, tanto locais quanto importadas de Portugal e outros países europeus pela corte real e imperial, seguindo o ideal de embelezamento da cidade simultâneo aos ganhos de terra firme.

Nesse contexto, destacam-se as representações apresentadas no “Plano do Pará” (Figura 15), datadas de algum momento do século XIX, provavelmente no segundo terço do século, por conta da presença de algumas vias oriundas das obras de dessecamento do Piri. Neste mapa e em sua legenda, é possível notar a presença de uma grande área arborizada no cruzamento da Estrada das Mangobeiras com a Estrada de São José (em vermelho); um largo circular existente na metade da extensão do caminho até o Largo, nomeado “Largo do redondo” (Belém, 1902, p. 112) (em amarelo); um terreno ocupado por algumas edificações próximo ao São José, entitulado como “Jardim” (em amarelo); além de uma grande fazenda, identificada como propriedade de João Ferreira.

Figura 15 – Plano do Pará



Fonte: Plano do Pará (18--), adaptado pelo autor, 2025

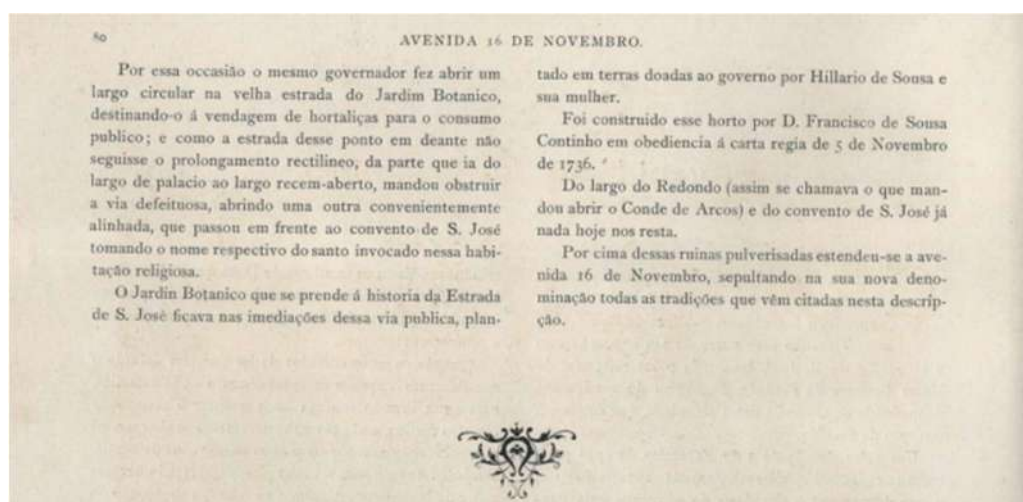
Segundo Andrade, (2010) esta fazenda seria na verdade a fazenda real em Belém, a partir da qual surgiu o Jardim Botânico de Belém em 1796, dirigido pelo engenheiro agrário francês Monsieur Grenoullier, que foi responsável por delinear o traçado do Jardim, que possuía uma forma quadrada com 200 metros de lado, divididos em 4 quadrados menores com 50 braças de lado.

A afirmação de Almeida é corroborada pela mensagem proferida pelo Presidente da Província do Pará, excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 1874:

Relatos de botânicos, jardineiros e leigos, cujos temas são sobre as filhas da "Palma Mater" espalhadas por todo o Brasil, [...] fazem com que a Província do Pará seja considerada a pioneira no Brasil no trato e distribuição de mudas das mais variadas espécies vegetais, já que o seu Horto Botânico iniciou suas atividades um pouco antes [...]. Encerrando suas atividades em 1863, cujo espaço foi utilizado para assentar a Fabrica de Gás de Belém. (Pará, 1874 apud Andrade, 2010, p.113).

A existência do Jardim Público no entorno imediato da edificação do Convento de São José desde o final do século XVIII é de suma importância para a ocorrência de transformações futuras nessa região, tendo em vista a grande área ocupada por ele, que seria transformada por novos usos a partir de meados do século seguinte. Destaca-se também a validação das informações previamente apresentadas sobre a fundação do Convento, a partir da combinação de fontes (Figura 16) que mencionam um proprietário comum das terras do Jardim e do São José: Hilário de Sousa.

Figura 16 – Citação do Jardim Botânico presente no “Álbum de Belém”

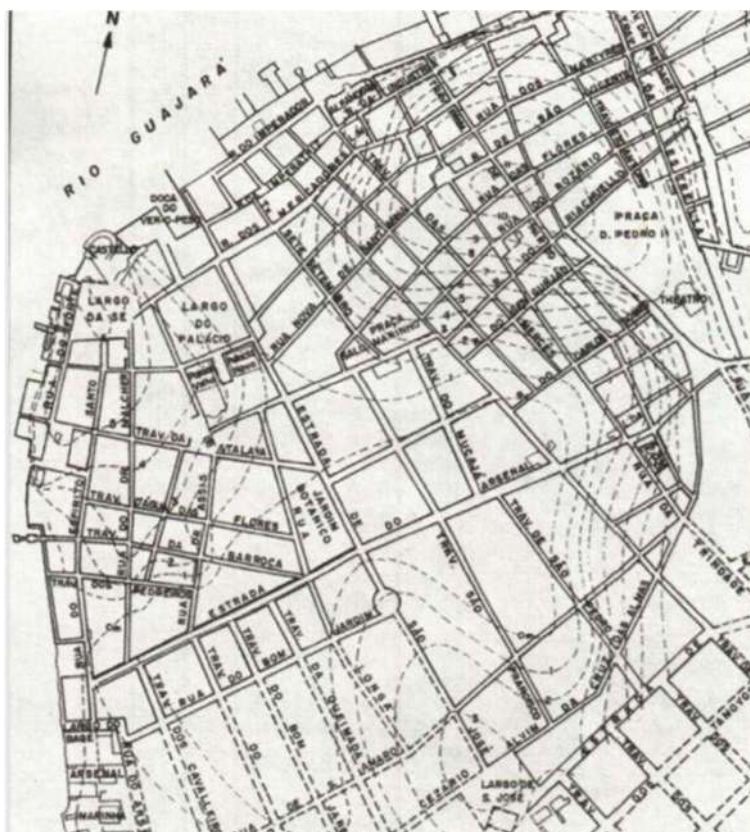


Fonte: Belém, 1902, p. 112

Partindo da Estrada de São José e da Estrada do Arsenal, inúmeras vias foram criadas e posteriormente ocupadas pelos habitantes, comprovando as possibilidades de expansão territorial que eram limitadas pelo Alagado do Piri e transformando radicalmente o desenho urbano do entorno do São José em um período de 80 anos.

Além do Jardim Botânico situado nas imediações do Convento de São José, também é citado por Andrade (2010) a existência de um outro Jardim, denominado “Rocinha das Canelleras” e situado justamente no referido cruzamento da Estrada das Mangobeiras/Arsenal com a Estrada de São José (Figura 17), que começou a funcionar no ano de 1864. Originado em terras antes alagadas pelo Piri, foi um investimento realizado pela Província do Grão Pará em uma das áreas aterradas e embelezadas (Cruz, 1967 *apud* Andrade, 2010). A existência desse Jardim, intitulado também como Jardim Público ou Botânico, possui elevada importância para a renovação de usos do entorno do São José - assim como o Jardim Botânico Real - uma vez que com o fim de suas atividades em 1873 (Andrade, 2010), um grande terreno se tornou vago e disponível para outras funções.

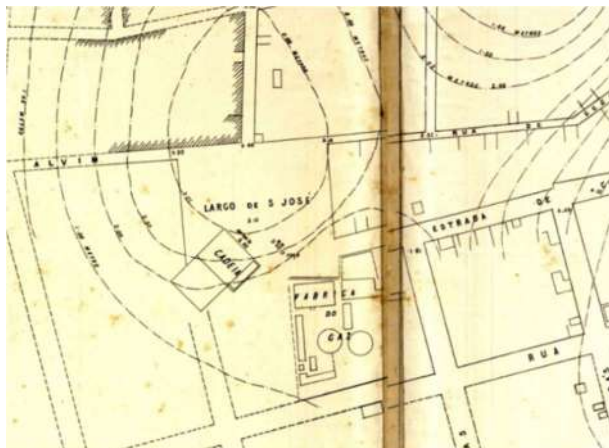
Figura 17 – Planta de Belém por Edmund Compton, 1881



Fonte: Nunes, 2017

então nomeados Largo de São José, Estrada dos Jurunas (atual Avenida Roberto Camelier) e Rua dos Tamoyos (atual Rua dos Tamoios).

Figura 19 – “Fábrica do Gaz” - Planta de Belém, 1881



Fonte: Nunes, 2017, adaptado pelo autor, 2025

Figura 20 - Galpão original do Gasômetro



Fonte: Pará, 2000

Ainda durante o século XIX, a referência espacial criada pelo gasômetro atraía diversos fluxos para o seu entorno, consolidando a importância de vias como a Estrada de São José (Figura 21) que conectava os bairros Cidade e Campina ao centro em expansão, e que alguns anos depois - em 1890 – passaria a ser chamada de “Avenida 16 de novembro”, em homenagem à adesão do Pará à proclamação da república, ocorrida em 15 de novembro de 1889 (Santos; Tavares, 2022).

Figura 21 - Praça São José, à entrada da Av. 16 de Novembro em 1906



Fonte: Lemos, 1906.

Durante a gestão de Antônio Lemos na intendência municipal, inúmeras obras e ações de embelezamento ocorreram por toda a cidade. Entre essas ações, destacam-se algumas que foram apresentadas no relatório de 1906, referente às ações da intendência em 1905, como os esforços para ajardinar o Largo de São José:

Praça São José. — Continuou, durante o anno, o poder municipal a prover á **construcção da vasta praça São José, ainda há poucos annos verdadeiro mattagal inculto**, como se demorasse a centenas de léguas do centro urbano. Hoje em dia, **comquanto desprovida ainda das bellezas do ajardinamento**, já mostra ella o sufficiente para dar ao publico uma idéa do que virá a ser dentro em breve, segundo o meu plano de melhoramentos [...]

[...] publiquei um Detalhe recommendando ao engenheiro director da Secção de Obras mandasse determinar, por profissional competente, não só o prolongamento da avenida Conselheiro Furtado, com início no littoral do rio Guajará, como também o prolongamento da rua que passa pelo lado posterior da cadeia São José [...] (Lemos, 1906, p. 264, grifo nosso)

Além disso, percebe-se também a preocupação de Antônio Lemos com os prejuízos causados pelo efeito das chuvas e da elevação das marés, que invadiam partes de Belém, na mobilidade, saúde pública e higiene da cidade:

D'entre as obras por mim mandadas effectuar na **praça Sao José destaca-se a construcção de um passeio de cimento ao redor do edificio da Cadeia publica**. Essa medida evitará a continuação de várias molestias que flagellavam ás praças da Brigada Militar do Estado, quando em serviço na Cadeia, **outr'ora rodeada por águas pantanosas**. O sr. coronel Antonio de Fontoura brioso commandante geral d'aquella milicia levou a sua peculiar gentileza ao ponto de salientar esse trabalho [...] peço licença para ponderar que, mandando proceder á obra citada, fiz o meu dever como administrador consciente das suas responsabilidades, **perante as exigencias da saúde publica e da esthetica urbana**. (Lemos, 1906, p. 265, grifo nosso)

Com o avanço das ações de melhoria urbana na cidade de Belém no século XX e as mudanças ocorridas na gestão da empresa responsável pelo gasômetro, nota-se o declínio gradual da importância do terreno e das atividades nele realizadas como um todo, principalmente levando em conta a implantação do fornecimento e distribuição de energia elétrica realizados na cidade pela *Pará Electric* a partir de outros terrenos sobre sua propriedade, o que causou a redução da demanda por gás para fins de iluminação.

Nesse contexto, é importante destacar também os inevitáveis cruzamentos entre as questões de iluminação urbana, energia e transportes. Tanto a geração de energia elétrica quanto a captação de gases serviam para abastecer motores, máquinas e

postes de iluminação pública, associando a importância do trabalho de algumas empresas diferentes. No âmbito do transporte público de passageiros e cargas, a Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense despontou como referência no uso de bondes, uma grande evolução levando em conta que, até meados do século XIX, a condução de pessoas, animais e cargas de um ponto a outro da cidade era feita por meio do uso exclusivo de tração animal (Lima e Ventura Neto, 2007).

Por conta de questões legais, financeiras, logísticas e de concorrência local, as atribuições da Companhia Urbana foram associadas à *The Pará Electric Railway and Lighting Company Ltda* após a fundação desta, empresa que assumiu concomitantemente as obrigações e responsabilidades referentes à ampliação do sistema de iluminação elétrica, do fornecimento de energia e da implantação da tração elétrica nos bondes que realizavam o transporte em Belém (Lima, 2011).

De acordo com o Intendente Municipal e Senador Antônio Lemos (1907, p. 173-174), seguindo suas determinações para apresentação dos mapas com as rotas dos bondes de tração elétrica, a serem apresentados pela *Pará Electric*, entre as mais de 10 rotas da empresa pela cidade, duas tinham como trajeto o Largo de São José e a esquina do terreno do gasômetro, sendo elas a 3ª e a 7ª linhas, conforme descrito no relatório anual do Intendente municipal

3ª linha (circular) : a) **Avenida Dezesseis de Novembro, largo São José, avenidas Conselheiro Furtado**, Serzedello Corrêa, Gentil Bittencourt e Generalíssimo Deodoro [...] *Outra direção*. – Praça Independencia, ruas Conselheiro João Alfredo e Santo [...] Serzedello Corrêa e **Conselheiro Furtado, largo São José, avenida Dezesseis de Novembro** e praça Independencia [...]

7ª linha : a) Praça Independencia, **avenida Dezesseis de Novembro, largo São José, avenida Conselheiro Furtado** e travessa dos Jurunas. – b) Travessa dos Jurunas, **avenida Conselheiro Furtado, largo São José, avenida Dezesseis de Novembro** e praça Independencia (Lemos, 1907, p. 173 e 174, grifo nosso).

2.6 As influências do transporte ferroviário para a relevância do Largo de São José na cidade

Além das linhas de bonde que faziam o transporte rotineiro de passageiros pela capital, o modal ferroviário aplicado a grandes distâncias também fez parte da definição dos traçados e hierarquias viárias de Belém. A história da Estrada de Ferro

Belém-Bragança (EFBB) se confunde facilmente com a expansão da cidade até, e a partir, do marco da 1ª légua patrimonial. De acordo com Andrade (2010), o primeiro projeto documentado para a construção da ferrovia data de 1870, por meio da Lei 658/1870 da Província do Grão-Pará, que determinou o início das obras a partir do marco da légua, no então Boulevard da Câmara e hoje Avenida Doutor Freitas, com o objetivo de aproveitar o traçado utilizado até então para conectar a capital da província do Grão-Pará à capital da província do Maranhão, São Luís. Ainda segundo o autor, diante de algumas alterações, as construções foram iniciadas no ano de 1883 partindo do largo de São Brás, onde foi instituída a primeira estação da Estrada de Ferro, 1,5 km antes do marco da légua, ponto original de partida.

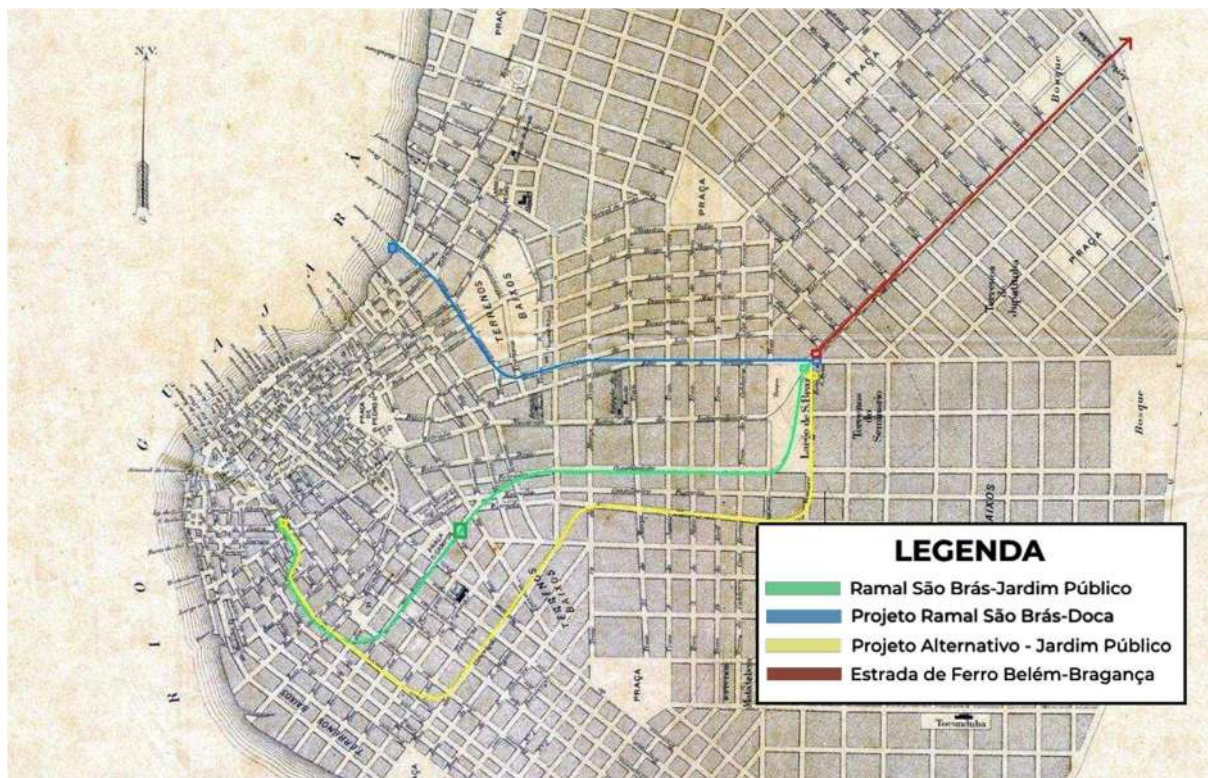
Concomitantemente à expansão da ferrovia em direção ao município de Bragança, no Nordeste Paraense, algumas decisões federais e dos governadores da província direcionaram o crescimento da Estrada de Ferro para outros pontos além do trecho principal. Destacam-se entre eles os ramais da Vila de Pinheiro (atual Avenida Augusto Montenegro, que leva ao distrito de Icoaraci), da Colônia do Prata (município de Santa Maria do Pará), da Colônia Agrícola de Benjamin Constant (próxima ao município de Bragança) e um ramal que seguia para dentro da cidade de Belém, também partindo do largo de São Brás: o ramal São Brás – Jardim Público (Andrade, 2010).

Durante as inúmeras discussões, negociações e alterações contratuais pelas quais os projetos da Estrada de Ferro passaram, é importante realçar as questões relativas aos contratos adicionais que deram origem àqueles ramais. Andrade (2010, p. 113) aponta a existência de um documento de 1883 que determinava a execução do “Prolongamento da EFB”, o qual foi parcialmente executado até o ano de 1887, partindo do largo de São Brás e chegando de forma lastimável, por meio de um traçado antieconômico e mal feito, até a praça Batista Campos, ainda relativamente distante do Jardim Público.

Mesmo diante de muitas opiniões adversas e até mesmo da elaboração de outros projetos contendo novos traçados (Figura 22), a construção do ramal São Brás – Jardim Público continuou a partir de 1887 e foi concluída no ano de 1889, com o início do funcionamento da Estação Central de Belém que ocupava parte da área do decadente Jardim Público, no cruzamento da Estrada de São José com a Estrada das

Mangobeiras/do Arsenal, as quais poucos anos depois seriam respectivamente nomeadas Avenida Dezesseis de Novembro e Avenida Almirante Tamandaré.

Figura 22 – Outros traçados propostos para o ramal da Estrada de Ferro no interior de Belém



Fonte: Andrade, 2010, p. 85, adaptado pelo autor, 2025

Segundo Santos e Tavares (2022), após o início das atividades da Estação Central, as dinâmicas socioeconômicas e espaciais das regiões centrais da cidade foram alteradas, favorecendo principalmente aqueles que dependiam do comércio, uma vez que os produtos vindos do interior e de municípios vizinhos, que a estrada de ferro Belém-Bragança conectava, não chegariam somente até São Brás - onde os comerciantes fretavam carroças para transportar seus produtos – indo, a partir de então, também até a Estação localizada na Estrada de São José. Cada vez mais a importância do ramal da Estrada de Ferro era notada pela população, valorizando cada trecho da sua rota, que passava bem próximo ao Largo de São José:

As locomotivas da Maria Fumaça da Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB) cortavam Belém: de São Brás, o trem seguia pela avenida Gentil Bittencourt, antiga estrada da constituição, realizando uma parada no horto municipal, onde havia uma pequena estação e, logo depois, seguia pela Mundurucus até a estrada de São José, passando pelo presídio de São José (Santos; Tavares, 2022, p. 298).

Mapas da cidade produzidos nos primeiros anos do século XX, como a planta da cidade de Belém feita pelo desenhista municipal José Sydrim (Figura 23), apresentam simultaneamente as rotas dos bondes, que já circulavam pela cidade há algumas décadas, vários edifícios públicos de relevada importância como a Estação Central, a Cadeia Pública e o Gasômetro (indicados em círculos vermelhos na legenda e no mapa) e também o ramal São Brás – Jardim Botânico, o qual passava há poucas dezenas de metros da Cadeia, do Gasômetro e do Largo de São José como um todo.

Figura 23 – Planta da Cidade de Belém por José Sidrym em 1905



Fonte: Sydrim, 1905, adaptado pelo autor, 2025

Com o avanço do século XX e as consequências socioeconômicas do declínio da exploração da borracha e do fim da *Belle époque* em Belém, o modal ferroviário começou a sofrer com dificuldades para sua manutenção, apesar da sua consolidação na paisagem e nas rotinas da cidade, como indica o mapa da capital do estado do

Pará no ano de 1916 (Figura 24) que ainda destaca o ramal do Jardim Botânico. O prolongamento da EFBB se tornou responsabilidade do governo federal e no final da década de 1920 a estrada teve suas atividades encerradas (Santos; Tavares, 2022).

Figura 24 – Planta da Cidade de Belém em 1916



Fonte: Guia do Estado do Pará, 1916, adaptado pelo autor, 2025

Em 1950, a edificação onde funcionou a Estação Ferroviária de Belém foi demolida e sua estrutura ferroviária removida. Hodiernamente a esquina das avenidas 16 de Novembro e Almirante Tamandaré é ocupada pelo Hotel de Trânsito de Oficiais (HTO) do Exército brasileiro (Santos; Tavares, 2022).

2.7 Alterações urbanas e arquitetônicas ocorridas nos séculos XX e XXI

O avanço dos anos 1900 e toda a cadeia de novidades sociais, econômicas, urbanas, industriais e políticas permeadas durante o século XX causaram inúmeras consequências à formação da paisagem do Largo de São José e seu entorno

imediatamente. As ações de embelezamento ainda eram preocupação constante do Intendente Antônio Lemos, perceptíveis por meio dos relatos de suas compras e ordens de serviços a serem realizados na capital, principalmente relacionados à pavimentação urbana:

Durante o ano importei, por conta da Intendencia, elevada quantidade de paralelepípedos de granito para o calçamento da Cidade.

Não ignore a minha opinião sobre o calçamento de Belém. Penso, como vos tenho dito, que « em vez de um *só systema*, adoptado com preconcebido espirito de preferencia, devemos pôr em pratica os *melhores systemas*, conforme as condições especiaes do transito, do embellezamento, da localisação, da importancia, etc., da rua a calçar. Assim obteremos não somente a variedade nos aspectos urbanos, como também a maior commodidade dos transeuntes (*) » (Lemos, 1906, p 187).

Diversos pontos da cidade foram beneficiados com a pavimentação em paralelepípedos, principalmente aqueles melhor localizados e de maior importância, como o entorno da praça Batista Campos e o largo de São José:

Entre outros trabalhos, já mencionados, foram levados a termo os seguintes, ora administrativamente, ora por empreitadas:

- Rua dos Tamoios, à praça Batista Campos, calçamento a paralelepípedos de granito

[...]

- Praça São José : melhoramentos geraes, compreendendo também passeios cimentados e calçamento misto, quer dizer, a pedras irregulares e paralelepípedos de granito (Lemos, 1906, p. 185).

Esses esforços de pavimentação das vias aliados ao ajardinamento do largo de São José, previamente mencionado, contribuíram para uma mudança radical na paisagem do local, antes ocupado apenas pelo Convento de São José, um igarapé, áreas pantanosas, alagadiças e tomadas por mata densa. O resultado dessas ações pode ser notado em imagens que retratam o local na época (Figura 25), agora, dotado de pavimentação sólida com paralelepípedos nas vias para veículos, calçadas concretadas para pedestres, os trilhos dos bondes que possuíam rota de mão dupla passando pelo Largo de São José e os incipientes postes de iluminação pública e distribuição de energia elétrica.

Figura 25 – Vista da Av. 16 de Novembro a partir do largo de São José em 1910



Fonte: Acervo do Instituto Moreira Salles, 2025

A arborização da cidade também era motivo de inúmeras ações da intendência, não somente o plantio de novas mudas, mas também a constante manutenção das árvores; no largo de São José e entorno, predominavam as mangueiras e as monumentais palmeiras imperiais da Av. 16 de Novembro.

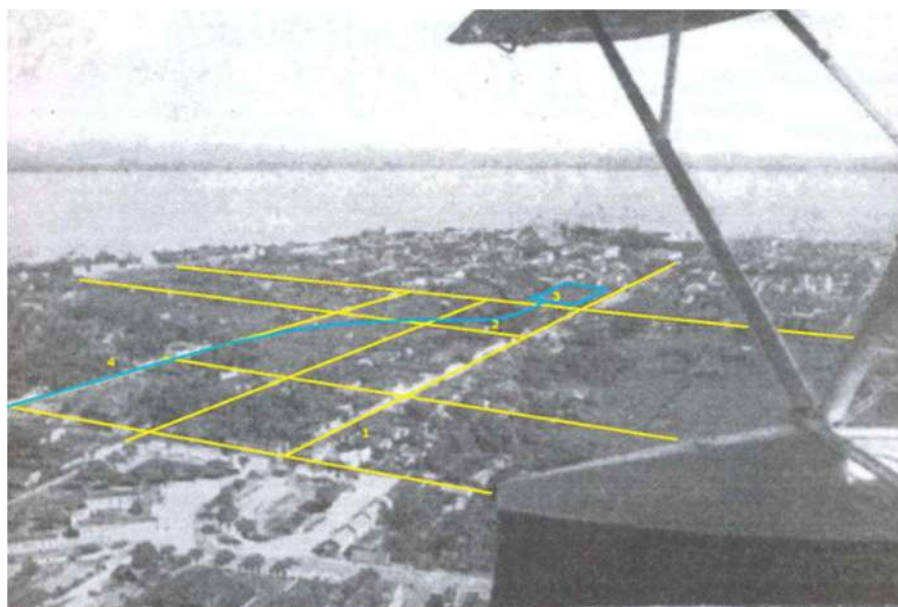
- *Praça São José* :- foram plantadas 63 mangueiras, substituindo-se duas. Todas foram extrumadas e capinadas diversas vezes, sendo pintadas as respectivas cercas.

- *Avenida Dezesesseis de Novembro* :- derribaram-se e destocaram-se duas palmeiras mortas; todas as demais foram limpas frequentemente (Lemos, 1906, p. 272).

Com a consolidação da função presidiária aplicada à edificação do Convento de São José durante o século XX, o foco das alterações na paisagem do entorno passa às intervenções populares, em sua maioria, com finalidade habitacional. As ações de ajardinamento providenciadas pelo intendente municipal para o largo de São José, no início do século, renderam frutos; a partir delas, consolidaram-se os traçados das atuais praças Amazonas e Osvaldo Cruz, até então nomeadas praça de São José, separadas pelos poucos metros que formam a entrada do largo a partir da Av. 16 de Novembro, rota de saída dos bairros da campina e da cidade em direção ao centro.

Em uma rara fotografia do ano de 1930 (Figura 26), tirada a partir de um hidroavião que sobrevoava a cidade, é possível notar a semelhança entre a forma urbana já adquirida pela região - após as mudanças sofridas durante as últimas décadas do século XIX – e seu desenho atual (Figura 27), que conservou os traçados das praças e vias que as contornam, com destaque para a edificação da então Cadeia Pública.

Figura 26 – Fotografia do largo de São José tirada a partir de um hidroavião em 1930



Fonte: Andrade (2010) adaptado de Jornal Pessoal nº 392.

Figura 27 – Imagem de satélite atual do Largo de São José no mesmo ângulo da foto de 1930



Fonte: Google Earth [2019?]

O fim da estrada de ferro e, por consequência, do seu ramal que cortava a cidade, aliado ao declínio dos bondes sobre trilhos, substituídos pelos bondes sobre rodas importados pela *Pará Electric* nos anos 1930, tornaram a vizinhança do largo de São José mais sossegada e atrativa para finalidades habitacionais, principalmente por ainda possuir fácil e rápido acesso ao centro e a região da doca do Ver-o-Peso. A partir de então, a construção de novas edificações passa a atualizar a paisagem no perímetro do largo, formando uma nova composição registrada em cartões postais do ano de 1950, que apresentam uma sequência de casas idênticas (Figura 28), construídas na esquina da Av. Conselheiro Furtado com a atual Praça Osvaldo Cruz.

Figura 28 – Praça Osvaldo Cruz e conjunto de casas ao fundo



Fonte: Acervo, 2017a

Tais casas, apesar de não possuírem projetista, moradores e inspiração identificados, existem até os dias de hoje (Figura 29) – com poucas alterações – e fazem parte da paisagem do largo desde o século passado, não tendo tido sua forma ou uso originais alterados desde os primeiros registros de suas construções. Entre todo o conjunto, nota-se apenas a adaptação para uso comercial no pavimento térreo de duas casas, o que não alterou por completo suas fachadas ou desfigurou a aparência histórica.

Figura 29 – Conjunto de casas da Praça Osvaldo Cruz em 2025



Fonte: Google Maps, 2024

As modificações de nomenclatura avançaram durante o decorrer do século, além das vias do entorno que já haviam sido renomeadas no final do século XIX, agora, as praças também começaram a ser oficialmente indicadas com outros nomes, como exposto em outro cartão postal do ano de 1950 (Figura 30), que faz referência a “Praça Amazonas”, sugerindo que era o “antigo largo ‘São José’”.

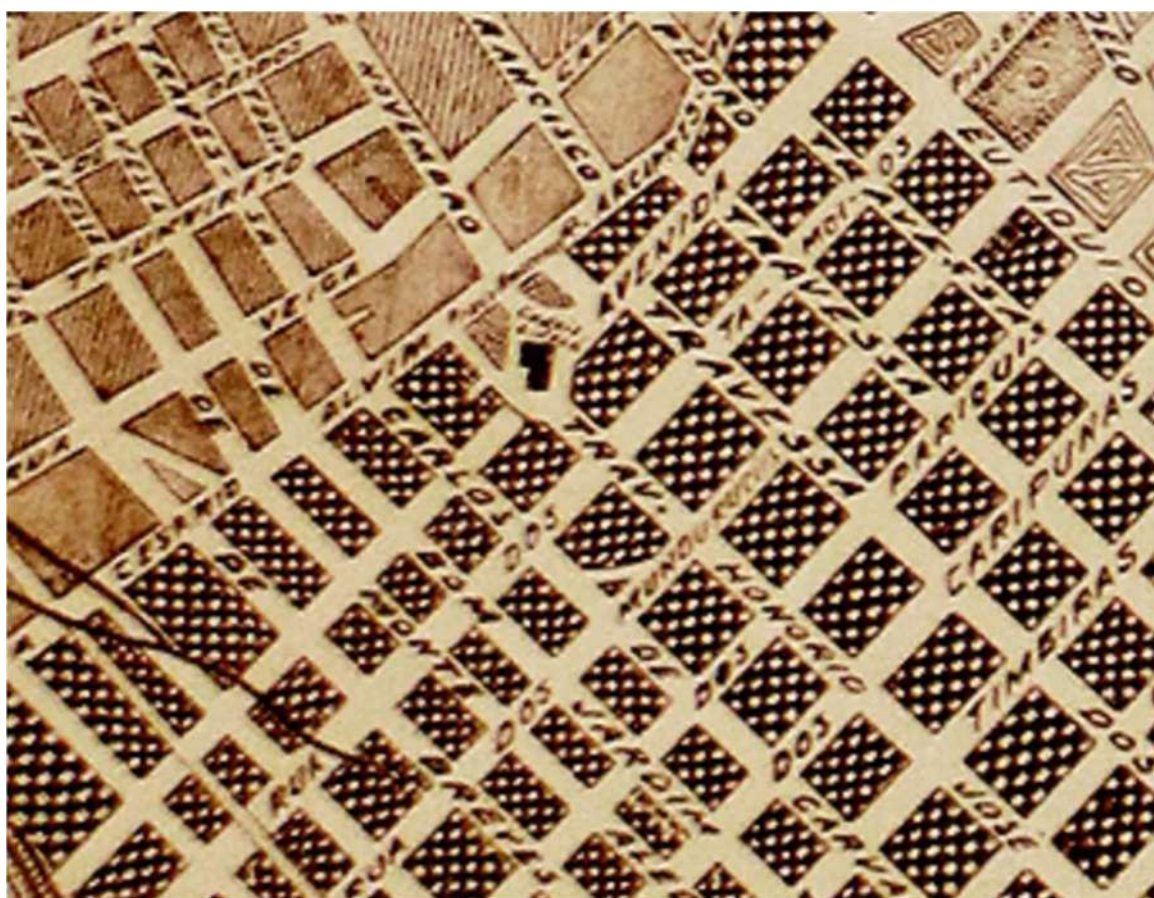
Figura 30 – Praça Amazonas no ano de 1950



Fonte: Acervo, 2017b

Além das fotografias, os novos mapas da cidade também já apresentavam a evolução da malha urbana da cidade, que há várias décadas não mais possuía empecilhos graves para a sua expansão, como o alagado do Piri. No mapa da capital paraense de 1948 (Figura 31), surge uma divisão em distritos, sendo que o largo de São José é indicado como parte do 4º distrito, de acordo com a legenda original. Nota-se que a edificação de São José ainda é indicada como “Cadeia S. José”, apesar de já ter se tornado presídio após as reformas de 1943.

Figura 31 – Mapa da cidade de Belém em 1948

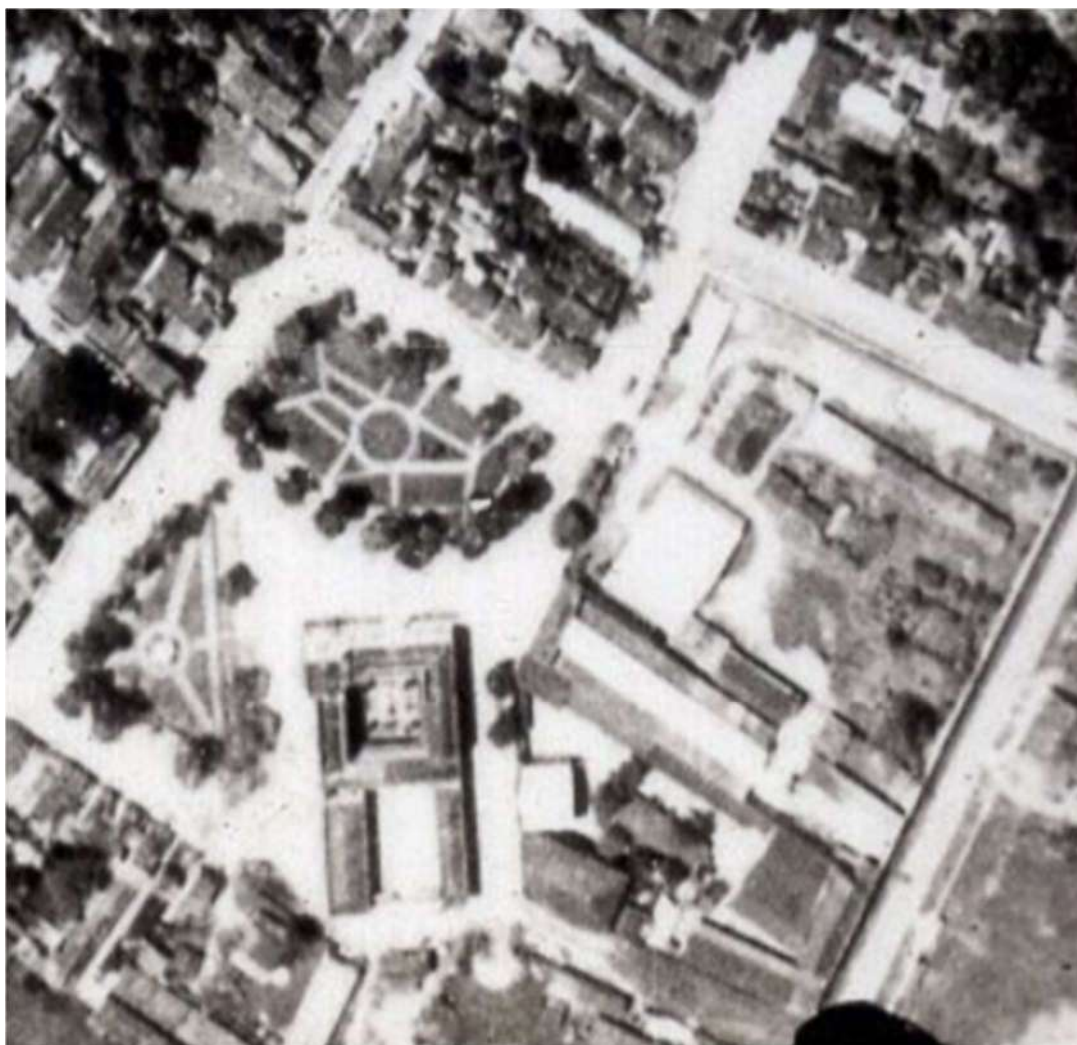


Fonte: Mapa, 2015

Mesmo com a expansão da malha urbana, muitas quadras e regiões completas da cidade ainda não estavam plenamente habitadas até meados do século XX. Em uma imagem (Figura 32) extraída de uma sequência de trabalhos de aerofotogrametria realizados em Belém no ano de 1964, é possível visualizar o largo de São José, facilmente identificável pelas suas duas praças e a edificação do presídio, e o terreno do antigo gasômetro, já em desuso e possivelmente em vias de ser anexado às

propriedades da Importadora de Ferragens S/A, que ocuparia o terreno alguns anos mais tarde. Percebe-se também a existência das edificações apresentadas anteriormente nas figuras 24 e 27, situadas na esquina final da Av. 16 de Novembro e à Norte da Praça Osvaldo Cruz, na esquina da Avenida Conselheiro Furtado.

Figura 32 – Aerofotograma do largo de São José em 1964



Fonte: Aerofotogramas, 2023, editada pelo autor, 2025

Ações de embelezamento e ornamentação de praças públicas continuaram sendo realizadas durante os anos 1900. Nesse contexto, destacam-se três elementos que fizeram parte da paisagem do largo durante meados do século passado, em ambas as praças. Na praça Amazonas, ao lado do presídio de São José, um grande pavilhão (Figura 30) se destacava ao ocupar o centro da área da praça, atraindo os olhares e fluxos para o local, sendo também destaque nas fotografias utilizadas em cartões postais da época. Uma construção do mesmo modelo (Figura 33) também existia na

praça Osvaldo Cruz, em frente ao presídio, sendo possível diferenciá-la da existente na outra praça por conta das casas que aparecem ao fundo e do traçado do passeio da praça, mantido até os dias de hoje. Percebe-se, no aerofotograma de 1964, que o pavilhão da praça Osvaldo Cruz não mais existia, enquanto o da praça Amazonas ainda podia ser notado. Hodiernamente, não resta nada dos dois pavilhões no local.

Figura 33 – Cartão postal do pavilhão da Praça Osvaldo Cruz



Fonte: CP Belém, 2023

Cabe destacar que a praça em frente ao presídio de São José leva o nome de Osvaldo Cruz em homenagem ao médico e pesquisador brasileiro Osvaldo Gonçalves Cruz, falecido em 1917, que atuou no combate contra a febre amarela no Pará durante o ano de 1910 (Oswaldo, 2002). Em sua homenagem, foi produzido um busto em bronze (Figura 34) que fazia parte do mobiliário da praça que levava seu nome

Havia ainda um monumento, artístico busto em bronze de Osvaldo Cruz executado a 7 de setembro de 1935 pela Fundação Cavina no Rio de Janeiro. Repousava sobre pedestal de granito 136 localizado à Praça Amazonas, de frente para o presídio São José, este hoje transformado em museu de mineralogia e pólo joalheiro, sob a sugestiva denominação de São José Liberto (Fraiha Neto, 2012, p.141)

Figura 34 – Busto de Osvaldo Cruz, em 1972, na praça que recebeu seu nome



Fonte: Fraiha Neto, 2012

O busto fez parte da ornamentação da praça até o dia 17 de outubro de 2004, quando foi roubado junto de outras peças de bronze que compunham o monumento ao médico (Fraiha Neto, 2012).

Na metade final do século XX, Belém já possuía dinâmicas socioeconômicas bem diferentes do início dos anos 1900. Automóveis já circulavam em boa quantidade pela cidade, alterando a principal forma de locomoção vista nas vias do entorno do largo de São José. As praças eram usadas pela população (Figura 35) para sua finalidade original: reunião, diversão e descontração, mas também tinham seu entorno aproveitado para outros fins, como a realização de exames de direção (Figura 36) para emissão da Carteira Nacional de Habilitação, aproveitando a calma das vias que cercam as praças.

Figura 35 – Fotografia tirada a partir da praça Osvaldo Cruz em 1967



Fonte: Nostalgia Belém, 2018a

Figura 36 – Exame de direção sendo realizado no Largo de São José



Fonte: Nostalgia Belém, 2018b

A partir da análise das fotografias antigas, pode-se perceber que algumas edificações ainda mantêm suas características originais até o ano presente (Figura 37), como a

casa que aparece ao fundo da Figura 35, o que permitiu a identificação das características históricas ainda vivas no entorno das praças, que deixaram de ser chamadas popularmente de largo de São José há várias décadas e passam, hodiernamente, por situações de abandono estatal e ausência de manutenções constantes, reduzindo o já baixo interesse da população pelos espaços e sua história.

Figura 37 – Casa do século XX ainda existente próximo à praça Osvaldo Cruz



Fonte: Google Maps, 2024

A partir de então, foram reduzidas as ações de embelezamento e melhorias constantes na paisagem do largo de São José, sendo delegadas pela Prefeitura Municipal de Belém apenas as atividades regulares de manutenção, levando em conta também as questões de segurança relativas ao Presídio que ainda funcionou na edificação do Convento de São José até os últimos anos do século XX, quando teve suas atividades encerradas, em 1998. A ausência de um administrador tão responsável quanto o Intendente Antônio Lemos, no início do século XX, cujo zelo pelos logradouros da capital era tão grande que, por vezes, era expressado em ordens com caráter de urgência - como quando a Avenida Dezesesseis de Novembro se encontrou em condições não agradáveis e íntegras – apresenta resultados negativos na paisagem do largo nos dias atuais

- Achando-se em más condições a avenida Dezesesseis de Novembro, devido não só ao levantamento do calçamento como dos passeios, para fins

diversos, em vários pontos, recommendei na mesma data ao engenheiro director da Secção de Obras que providenciasse para que as respectivas reposições, pertencentes a Intendencia, fossem feitas, com urgencia, mandando intimar a outras repartições publicas ou empresas que tenham realizado o alludido levantamento a fim de que restabeleçam o calçamento e passeio no estado em que os encontraram (Lemos, 1906, p. 187).

Tais ações de cuidado e zeladoria pela aparência da cidade, tão valorizadas anteriormente, não estão mais presentes na rotina do Largo de São José desde o início dos anos 2000, sendo perceptíveis por meio de inúmeros problemas de conservação e ausência de manutenções periódicas, representados até mesmo por buracos (Figuras 38 e 39) na pavimentação asfáltica do século XXI, que agora revela a pavimentação em paralelepípedos do século XX.

Figura 38 – Buraco no asfaltamento da Av. 16 de Novembro em frente ao São José Liberto



Fonte: Google Maps, 2023

Figura 39 – Buraco no asfaltamento entre a Praça Osvaldo Cruz e o Assaí Atacadista



Fonte: Acervo do autor, 2025

As praças chegaram a passar por grandes ações de manutenção pouco tempo depois da reforma geral de adaptação ao uso museológico do edifício do Convento de São José, as quais melhoraram a iluminação pública e ofertaram novos equipamentos e mobiliários à população (Figuras 40 e 41), porém foram a última grande intervenção no local, que hoje padece sob pérfias varrições e ações de capinagem, enquanto é pouco utilizada durante o dia por conta do calor e do alto ruído do tráfego de veículos que circulam pelas vias do entorno e menos utilizada ainda durante a noite por conta da iluminação precária e da insegurança, mesmo que ainda apresente algumas tentativas de uso por vendedores de alimentos que tentam comercializar seus produtos aos poucos frequentadores das praças.

Figura 40 – Praça Osvaldo Cruz em 2007



Fonte: Praça, 2007.

Figura 41 – Praça Osvaldo Cruz em 2008



Fonte: Belém, 2008

PARTE 3

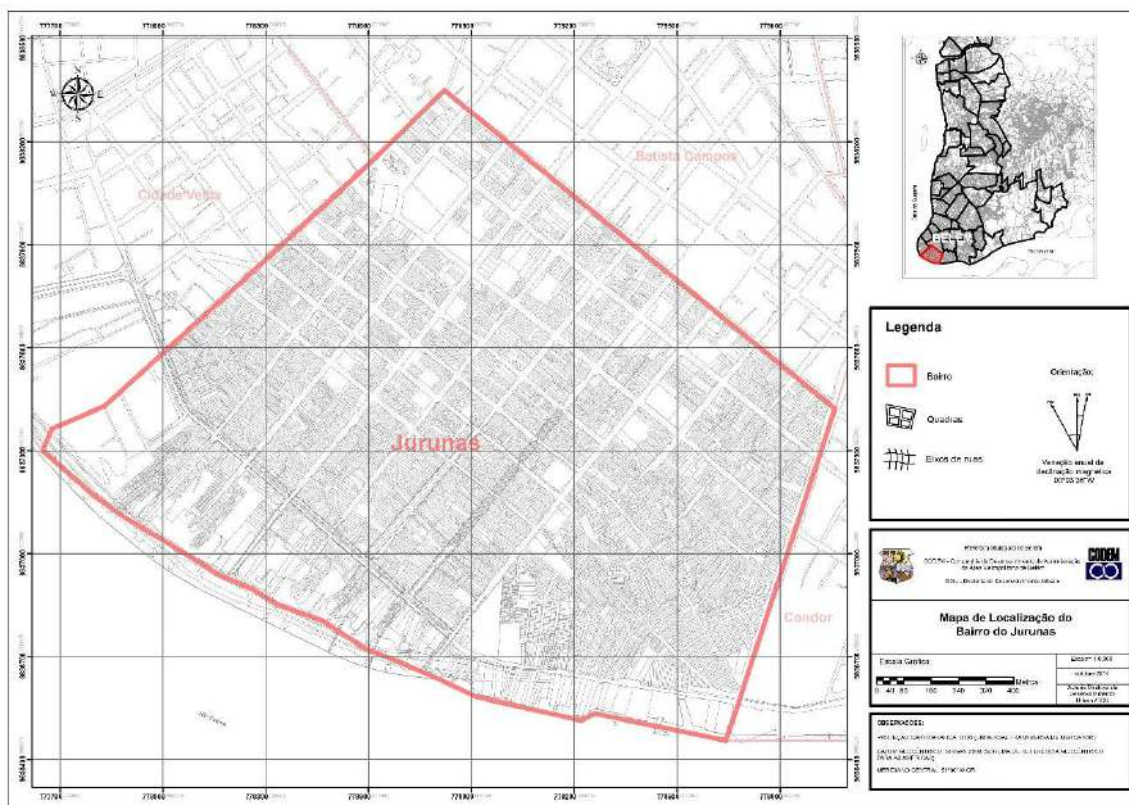
3 DIRETRIZES LEGAIS APLICADAS ÀS PRAÇAS E AO PAISAGISMO

3.1 Enquadramentos legais contemporâneos

Os últimos anos do século XX e o início do século XXI foram marcados pela consolidação das legislações urbanísticas e arquitetônicas municipais vigentes até o momento presente. Tais leis são responsáveis por determinar o ordenamento e o agrupamento das diferentes regiões da cidade, com destaque para o seu Centro Histórico e a região de proteção no entorno dele. Desse modo, é possível realizar uma análise - com base em diversas leis e documentos - do contexto atual em que se encontra o Largo de São José e seus componentes atuais.

A partir do ano de 1996, Belém passa a ter bairros legalmente definidos e cartografados por meio da Lei 7.806/1996. Com isso, confirma-se a localização do largo de São José próximo aos limites do atual bairro do Jurunas, fazendo parte da divisão entre os bairros da Cidade Velha e Batista Campos (Figura 42).

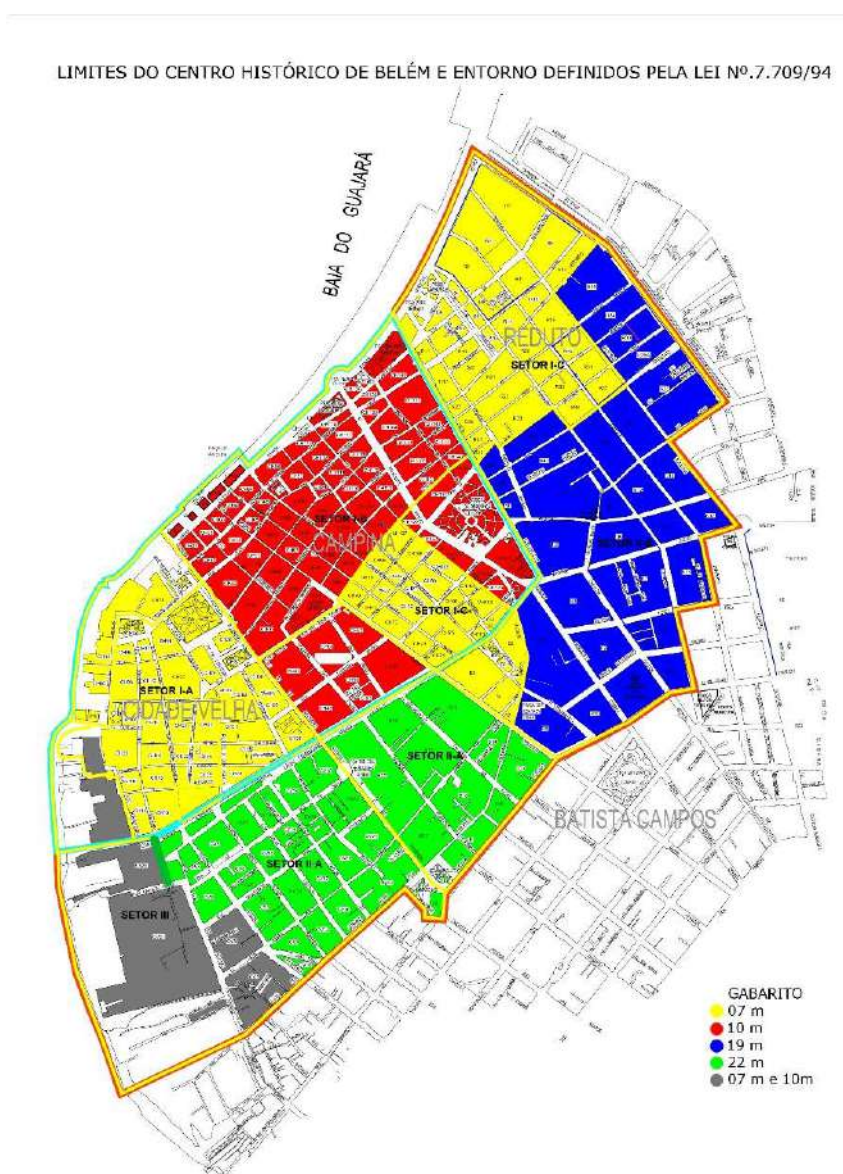
Figura 42 – Mapa do bairro do Jurunas



Fonte: CODEN, 2014

Alguns anos antes, em 1994, foi promulgada a Lei 7.709/1994 que discorre sobre a preservação e proteção do Patrimônio Histórico, Artístico, Ambiental e Cultural do Município de Belém. De acordo com o exposto em seu conteúdo, definem-se as poligonais a partir das quais serão regidas e aplicadas as condições relativas ao Centro Histórico de Belém e sua zona de entorno. Por meio desta lei, destaca-se a extensão proposital criada na zona de entorno do centro histórico (Figura 43) para alcançar também o Largo de São José, que, apesar de não ser um logradouro tombado em nenhuma das 3 esferas de proteção, passa a ser parte dessa região da cidade tanto pelo indicado na Lei do Centro Histórico, quanto pelo Plano Diretor do município.

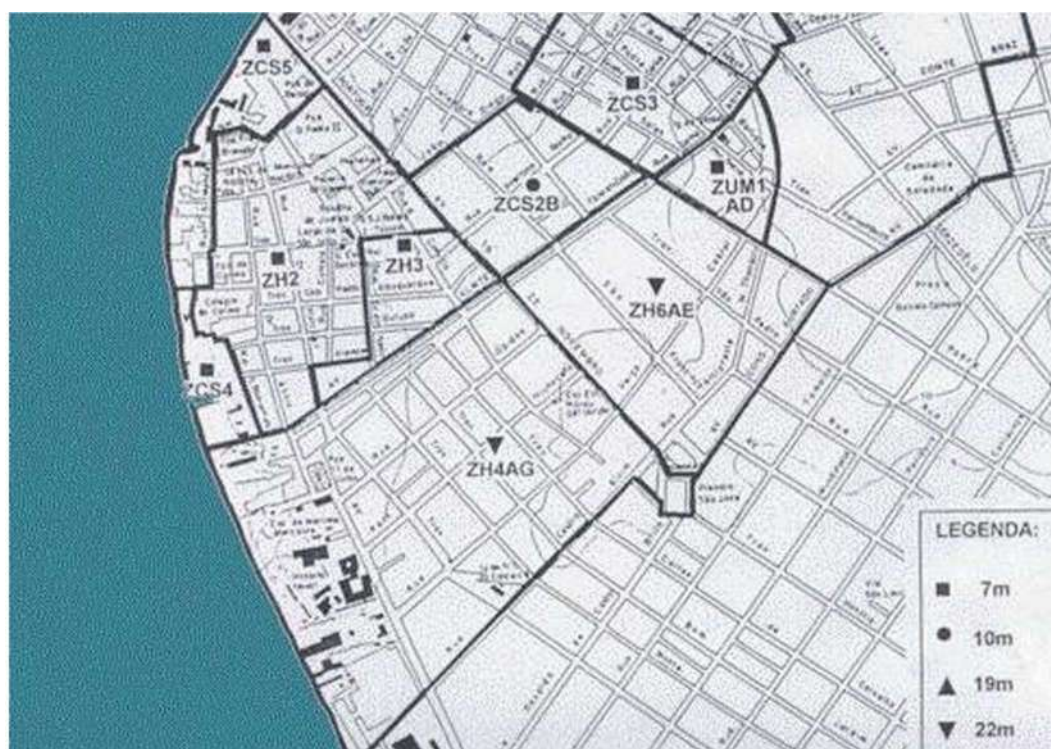
Figura 43 – Mapa de delimitação do Centro Histórico de Belém e sua zona de entorno



Fonte: FUMBEL, [20--]

Ainda segundo a Lei do Centro Histórico, existem zonas de utilização (Figura 44) dentro da área geral de proteção, as quais podem ser tanto habitacionais, quanto de comércio e serviços ou de uso misto. Assim, o Largo de São José está enquadrado como parte da zona habitacional 4AG (ZH4AG), confirmando a tendência histórica de ocupação para fins habitacionais na região, mantida desde meados do século XX, com grande maioria das ocupações do solo urbano sendo destinadas à finalidade residencial, como também é perceptível no mapa de uso do solo (Figura 45) do bairro do Jurunas, onde o largo está situado hodiernamente.

Figura 44 – Zoneamento do Centro Histórico conforme a Lei municipal 7.709/94

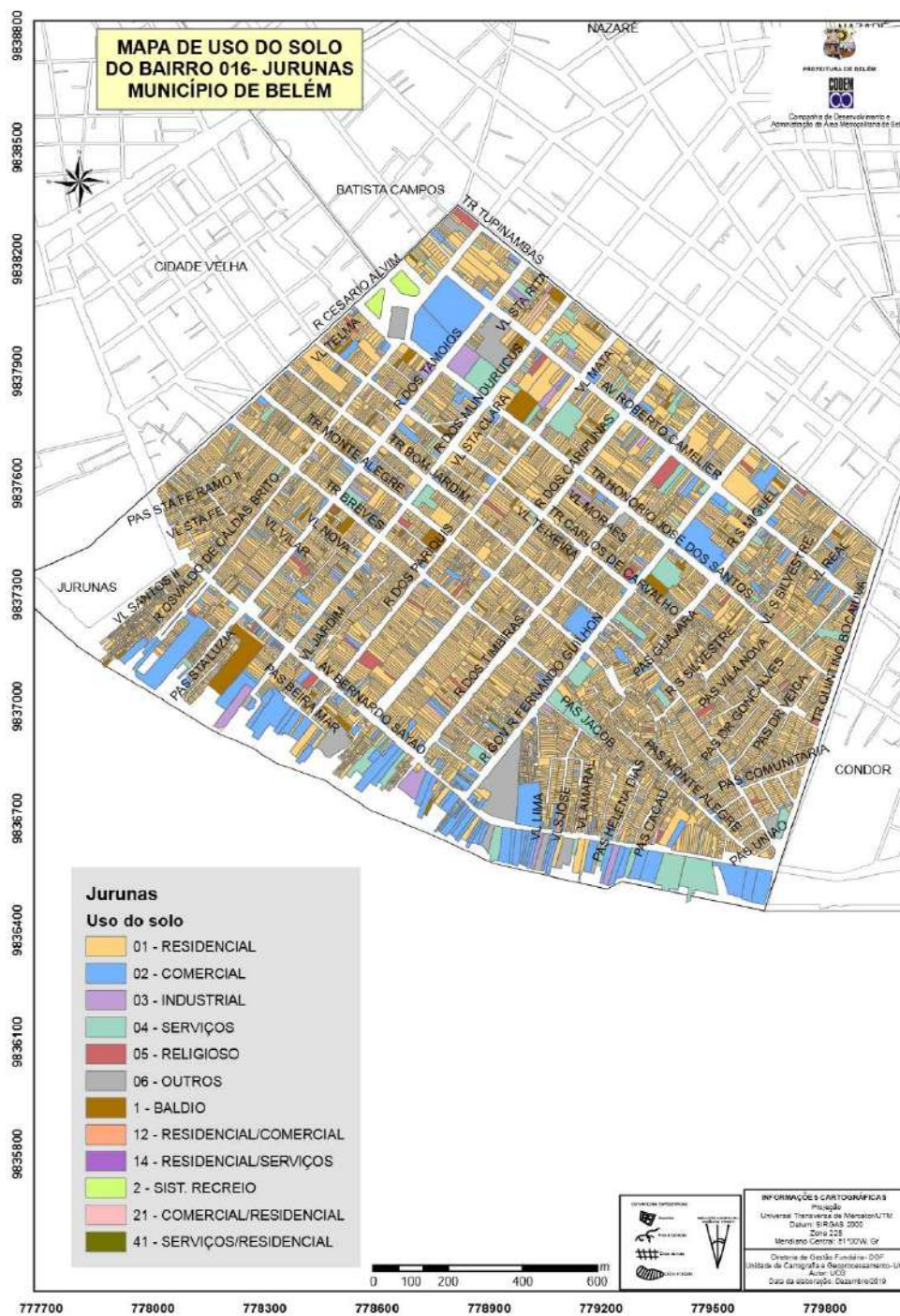


Fonte: Belém, 1994

De acordo com o zoneamento urbano apresentado no Plano Diretor de Belém (Lei 8.655/2008), em seu anexo V, o conjunto formado pelas praças e a edificação do antigo convento estão localizados nos limites do Setor II da Zona do Ambiente Urbano (ZAU) 7, que é indicado pela lei como um setor intermediário entre o Centro Histórico (CH) e as demais regiões da cidade, assim como indicado na Lei do Centro Histórico. Assim, unem-se todas as conexões históricas do Largo - com a evolução e o desenvolvimento de Belém - a sua importância para a cidade, ao ser protegido pela lei municipal que lhe garante a condição de integrante do entorno do CH.

Portanto, destaca-se que é de suma importância levar em consideração as diretrizes e os objetivos do Plano Diretor para esta região da ZAU 7, analisando a coerência das determinações da Prefeitura com a realidade e as necessidades do local em questão.

Figura 45 – Mapa de uso do solo para o bairro do Jurunas



Os parágrafos quarto, quinto e sexto do artigo 94 da Lei 8.655/2008, apresentam, respectivamente, a definição, os objetivos e as diretrizes do Plano Diretor para o setor II da ZAU 7, a partir dos quais se definem as ações do poder público municipal.

Quadro 1 – Objetivos e diretrizes do Plano Diretor de Belém para o Setor II da Zona do Ambiente Urbano 7

Zona do ambiente Urbano 7	
§4°. A ZAU 7 - Setor II é uma zona de transição entre o Centro Histórico e as demais áreas da cidade, caracteriza-se pelo uso misto, predomínio de ruas estreitas, diversidade arquitetônica, com tendência à renovação pelo processo de verticalização da ocupação do solo e degradação dos imóveis históricos.	
§5° Objetivos	§6° Diretrizes
I - requalificar, preservar e conservar imóveis históricos	I - incentivar a recuperação, preservação e conservação dos imóveis históricos
II - manter a ambiência e legibilidade no entorno imediato de imóveis, conjuntos ou quadras de interesse à preservação	II - incentivar a manutenção de padrões morfológicos que assegurem a escala e proporção de conjuntos urbanos e edificações de interesse à preservação
III - melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade na área.	III - controlar o processo de adensamento construtivo
	IV - controlar a implantação de empreendimentos potencialmente geradores de tráfego
	V - estabelecer o equilíbrio entre o direito de veiculação da informação e divulgação e o direito público de proteção aos impactos de poluição visual e sonora na paisagem urbana.

Fonte: Belém, 2008, p. 57 e 58, adaptado para o quadro pelo autor

A partir do exposto, dá-se destaque aos incisos II e III do parágrafo quinto, referentes à necessidade de ações de intervenção municipal, e dos incisos II, IV e V do parágrafo sexto, os quais fazem parte dos ideais de preservação das características históricas do conjunto arquitetônico do Largo de São José. Tais trechos da legislação serão de suma importância para a definição do escopo de ações cabíveis ao projeto de requalificação paisagística a ser aqui apresentado, conforme as possibilidades legais.

Cabe apontar que, principalmente pelo caráter recente da promulgação da lei do Plano Diretor (17 anos, na data desta publicação), parte dos objetivos propostos já não é mais tão facilmente alcançável, levando-se em consideração a sequência de ações que alteraram década após década a própria ambiência e legibilidade citadas pela lei, em um período anterior à sua vigência. Em relação às diretrizes, nota-se a parcialidade da persecução dos dizeres legais, tendo em vista a leviandade da aplicação da legislação e da fiscalização das atividades da construção civil por parte do poder público, que – por conta da sua inatividade e ineficiência – acaba permitindo

o ocorrência de eventos potencialmente danosos à integridade dos elementos alvos de preservação, nesse caso representados pelo conjunto arquitetônico e paisagístico derivado do desenvolvimento do Largo de São José. No que tange às questões de poluição visual e sonora, é válido ressaltar a coerência com os usos modernos e contemporâneos atribuídos ao local, que atrai e estimula historicamente a presença de um elevado número de transeuntes e possíveis poluidores, fazendo com que seja mais difícil a regulamentação de seus impactos, apesar de ser uma preocupação extremamente concernente e que também será alvo do presente projeto.

No contexto das praças públicas existentes no município de Belém, incluindo as praças Amazonas e Osvaldo Cruz, nota-se a ausência de legislações que regulamentem, incentivem ou ao menos ordenem o seu uso. Entre as escassas leis municipais existentes para essa finalidade, o Código de Posturas (Lei nº 7.055, de 30 de dezembro de 1977) apresenta regulamentações gerais sobre o ordenamento urbano, destacando-se o capítulo II, destinado ao aspecto paisagístico e histórico:

CAPÍTULO II – DO ASPECTO PAISAGÍSTICO E HISTÓRICO

Art. 24 — Para proteger a paisagem, os monumentos e os locais dotados de particular beleza e fins turísticos, bem como obras e prédios de valor histórico ou artístico de interesse social, incumbe à Prefeitura, através de regulamentação adotar medidas amplas, visando a:

I — preservar os recantos naturais de beleza paisagística e finalidade turística mantendo sempre que possível, a vegetação que caracteriza a flora natural da região;

II — proteger as áreas verdes existentes no Município, com objetivos urbanísticos, preservando, tanto quanto possível, a vegetação nativa e incentivando o reflorestamento;

III — preservar os conjuntos arquitetônicos, áreas e logradouros públicos da cidade que, pelo estilo ou caráter histórico, sejam tombados, bem assim quaisquer outros que julgar conveniente ao embelezamento e estética da cidade ou, ainda, relacionadas com sua tradição histórica ou folclórica;

IV — fiscalizar o cumprimento de normas relativas à proteção de beleza paisagística da cidade. (Belém, 1977, p. 7 e 8)

A Lei nº 8.898/2011 dispõe sobre o funcionamento de equipamentos de som em volumes altos nos logradouros públicos, incluindo as praças da cidade de Belém, assemelhando-se a preocupação do inciso V do parágrafo sexto do art. 94 do Plano Diretor. Além desta lei, o decreto municipal nº 38.943/2001 regulamenta o uso do complexo de praças formado pelas Praças da República, João Coelho e Sereia no bairro da Campina em Belém; tal documento tem o potencial de servir como base para

a elaboração de outros decretos aplicados a diferentes locais da cidade, como o Largo de São José, tendo em vista a natureza do seu conteúdo, a ser abordada no tópico a seguir.

3.2 Referências de legislação nacional e internacional para espaços públicos

Partindo da escassa existência de legislações locais capazes de promover a preservação e o incentivo ao uso dos espaços públicos belenenses, buscam-se referências externas às ambiências locais as quais possam servir como base para a elaboração de novas indicações legais. Seguindo o indicado pelo decreto municipal nº 38.943/2001, única referência de lei local, porém de aplicação restrita a um seletivo grupo de praças de Belém, pode-se selecionar alguns tópicos de interesse comum ao Largo de São José, como os referentes as atividades permitidas nas praças e o exercício destas por pessoal credenciado pelo poder público municipal:

Art. 1º. São permitidas as seguintes atividades do comércio informal no complexo das Praças da República, João coelho e Sereia;

I — venda de artesanato;

II — venda de pequenos produtos industrializados, como discos, fitas cassetes, de relógio e afins;

III — venda de produtos diversos, compreendendo confecções em geral, bijuterias, miudezas, brinquedos, calçados, bolsa, cintos e similares;

IV — venda de cocos;

V — venda de guloseimas em geral por ambulantes, como sorvetes, picolé, pipoca, suco, água mineral, refrigerante, milho-verde, salada, pupunha, bolinha-de-sabão e afins.

[...]

Art. 4º. As atividades do comércio informal só poderão ser desenvolvidas por pessoas cadastradas ou portadoras de permissão administrativa, de responsabilidade da secretaria Municipal de Economia — SECON, além de observarem o seguinte: [...]

IV — dois terço de calçada livre, de forma a garantir o direito de ir e vir do cidadão;

V — proibição de fixar cartazes ou faixas em árvores, monumentos, poste de iluminação, e demais

elementos que compõem o patrimônio histórico, artístico, ambiental e cultural do Município de Belém;

VI — acondicionamento de lixo em recipientes individuais com tampas, revestidos de sacos plásticos, com posterior recolhimento containeres localizados na rua Osvaldo Cruz com a Avenida Assis de Vasconcelos; [...]

VIII — uso de urbanidade e respeito para com os demais trabalhadores e freqüentadores das praças, bem como, com os agentes públicos municipais;

IX — exposição adequada de mercadorias, observando a capacidade do equipamento;

X — contribuição com a tranqüilidade e ordem pública;

XI — observância das normas relativas a locais, dias e horas de funcionamento;

XII — proibição do uso de equipamento fixos; [...] (Belém, 2001).

E também os referentes à realização de eventos culturais, ordenamento do trânsito e preservação do espaço público:

Art. 7º. As atividades culturais com características cênicas só poderao ser realizadas no anfiteatro ou nos coretos das praças, mediante prévia autorização do órgão Municipal de meio ambiente.

§1º. Qualquer atividade cultural ou serviço que utilize fonte sonora deverá obedecer aos padrões de emissao de sons e ruídos estabelecidos em lei.

§2º. Ficam sujeitas às determinações do parágrafo anterior os eventos beneficentes, religiosos, de utilidade pública e os promovidos por órgãos federais, estaduais, municipais e forças armadas.

§3º. Fica proibida a instalação de palco nas praças, salvo quando autorizado pelo órgão municipal de meio ambiente, segundo padrões definidos em portaria específica.

[...]

Art. 8º. Caberá a Companhia de Transportes do Município de Belém — CTBEL, a organização diferenciada do trânsito, dos estacionamento e da sinalização do complexo de praças aos domingos, observando o seguinte:

[...]

Art. 9º. Cabe a todo cidadão zelar pela preservação das características originais do complexo das Praças da República, Joao Coelho e Sereia, bem como de seus entornos, devendo:

I — preservar o meio ambiente;

II —jogar o lixo nos coletores;

III — obedecer aos dias e horários de coleta regular de lixo;

IV — manter a integridade do patrimônio público;

V — não fixar cartazes e faixas nas árvores, monumentos e postes de iluminação e sinalização.

Art. 10º. A segurança do patrimônio artístico, histórico, cultural e ambiental do complexo das Praças da República, João Coelho e Sereia será de competência da Guarda Municipal. (Belém, 2001).

Em âmbito nacional, tem ganhado destaque, desde a última década, a expansão dos programas de Parceria Público Privada (PPP) nomeados “Adote uma praça”, os quais

têm como objetivo a concessão ou administração compartilhada de espaços públicos. Neste modelo de gestão participativa, a iniciativa pública concede os direitos de exploração comercial de espaços públicos - em maioria, praças e parques – para empresas, pessoas físicas ou outros entes interessados, os quais devem, em contrapartida, assumir a gestão, administração e manutenção das praças, além de serem responsáveis pela execução de benfeitorias, que serão incorporadas ao patrimônio público e não poderão ser ressarcidas para o responsável.

O município de São Paulo-SP possui diversas legislações acerca do assunto, desde o ano de 2015 por meio da Lei nº 16.212 de 10 de Junho de 2015, que dispõe sobre a gestão participativa das praças do município. Além dessa lei, destacam-se os decretos nº 61.170 de 22 de Março de 2022, que apresenta “uma nova regulamentação ao Programa Adote Uma Praça [...], para a celebração de termos de cooperação com a iniciativa privada, bem como pessoa física” (São Paulo, 2022a); nº 57.583, de 23 de janeiro de 2017, revogado pela atualização de 2022 e a Portaria da Secretaria Municipal Das Subprefeituras – SMSUB nº 22 de 25 de Março de 2022, que “Estabelece os procedimentos para a celebração de termos de cooperação com a iniciativa privada no âmbito do Programa Adote Uma Praça, pela via eletrônica, previsto no Decreto Municipal nº 61.170/2022.” (São Paulo, 2022b).

Recentemente, tramitou no plenário do Senado Federal um Projeto de Lei para regulamentar as condições do programa e adicioná-lo às diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Tal medida reforça a importância e o potencial relacionados ao programa e o sucesso que tem sido obtido a partir de suas ações. Com isso, a iniciativa citada apresenta características úteis às necessidades de zeladoria e preservação histórica do Largo de São José, podendo servir como referência para a elaboração de novas legislações municipais que permitam a ocorrência das Parcerias Público Privadas para administração de praças públicas.

Fora do Brasil, cada país apresenta legislações próprias a depender de seus contextos regionais e históricos. Na Inglaterra, levando em consideração sua longa história de múltiplos séculos de existência, um conjunto de leis existentes desde o século passado protege diversos logradouros históricos, principalmente nas regiões mais importantes da capital Londres. Entre essas leis, destaca-se o *London Squares Preservation Act* (Lei de preservação das praças de Londres, tradução nossa) de

1931, o qual regulamenta simultaneamente a preservação e o aproveitamento desses espaços públicos de elevada importância histórica.

A lei proporciona maior controle estatal do que os regulamentos de planejamento, limitando o uso das praças de Londres a "logradouros ornamentais de lazer ou logradouros para recreação, descanso e lazer", e os únicos edifícios e estruturas permitidos são aqueles que são "necessários ou convenientes para, e em conexão com, o uso e manutenção de tais praças."¹ (Department, 1997, tradução nossa).

Além de servir como referência para a proteção das praças públicas, tendo até mais importância do que outras legislações municipais, a Lei também indica quais são as possibilidades de uso a serem aplicados nestes espaços, destacando que a utilização de edificações ou outras estruturas pode ocorrer, mas desde que receba aprovação prévia do poder público e que não cause nenhum tipo de prejuízo físico, material ou às qualidades do logradouro; permitindo assim concluir que, apesar do caráter protetivo, a legislação também funciona a partir de um viés regulador e orientador.

No entanto, a Lei não proíbe a exploração das praças. Ao considerar tais aplicações, o Conselho Municipal analisaria se as obras podem causar qualquer usurpação material no local ou se interfeririam na amenidade das praças protegidas ou em seu desfrute ou manutenção para qualquer um dos propósitos autorizados acima.² (Department, 1997, p. 17, tradução nossa).

Dessarte, é possível concluir que a ausência de leis e outras normativas concretas, no âmbito do município de Belém, possa ser uma das causas responsáveis pelo baixo incentivo ao uso, conservação e valorização histórica do Largo de São José, uma vez que sem ordenamento e regulamentações, o local fica completamente livre e desconectado do restante da cidade, mesmo sendo historicamente um ponto de conexão entre diversas regiões de Belém. A integração de referências nacionais e internacionais ao conjunto de legislações municipais desponta como item de grande importância para a recuperação do protagonismo socioeconômico do Largo.

¹ The act provides greater statutory control than the planning regulations by limiting the use of London Squares to 'ornamental pleasure grounds or grounds for play, rest and recreation', and the only building and structures allowed are those which are 'necessary or convenient for, and in connection with, the use and maintenance of such squares.' (Department, 1997, p. 13).

² However, the Act does not prohibit development under squares. In considering such applications the City Council would consider whether the works would cause any material encroachment on the surface or interfere with the amenity of the protected squares or its enjoyment or maintenance for any of the purposes authorised above (Department, 1997, p. 13).

PARTE 4

4 A PAISAGEM CONTEMPORÂNEA E AS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS

4.1 Síntese da paisagem atual

Após a consolidação das últimas reformas ocorridas nas praças e na edificação do Convento de São José durante o início do século XXI, obteve-se a configuração espacial existente até a atualidade (Figura 46). Seguindo levantamentos preliminares realizados via Google Earth, nota-se que o Largo ocupa uma área (demarcada em vermelho) de aproximadamente 26km² - contabilizando todas as áreas verdes, livres, as vias e o espaço ocupado pela edificação do antigo presídio - com pouco mais de 600 metros de perímetro, formados por 5 faces de quadra distintas.

Figura 46 - Visualização via satélite do Largo de São José em 2024



Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pelo autor, 2025

Corrêa (1995) destaca a importância dos modais de transporte para o desenvolvimento da relevância de determinados logradouros no interior de cidades, os quais serviam como ponto de conexão com outras regiões e o mundo exterior. No contexto do Largo de São José, relembra-se a capilaridade produzida pelas linhas de bonde e até mesmo o ramal da Estrada de Ferro Belém-Bragança (localizado nas proximidades do Largo) que permitiam a rápida mobilidade entre esse trecho da cidade e outras regiões centrais ou de elevada importância, principalmente comercial.

Dado o esquema centralizador dos meios de transporte [...] caracterizados por enorme rigidez espacial pelo fato de serem transportes sobre trilhos trens e bondes -, verifica-se que o acesso sobre trilhos ao mercado consumidor e às fontes de matérias-primas não é, no âmbito da cidade, uniforme, privilegiando o local em torno dos terminais de transporte, a Área Central. (Correa, 1995, p. 39)

Confirma-se a importância e a natureza de Área Central do Largo – conforme a explicação de Corrêa - quando se realiza a análise dos fluxos viários (Figura 47) que ele recebe. Além das vias que cercam as praças e o Espaço São José Liberto, o local é ponto de início ou término para 7 vias, sendo 4 delas de grande relevância para a mobilidade dos 3 bairros vizinhos ao Largo (Cidade velha, Batista Campos e Jurunas). As Avenidas Conselheiro Furtado e 16 de Novembro, assim como as Ruas Arcipreste Manoel Teodoro e Cesário Alvim terminam sua extensão ao se encontrar com o conjunto paisagístico, que também é ponto de partida para a Avenida Roberto Camelier, a Travessa Honório José dos Santos e a Rua Osvaldo de Caldas Brito.

Figura 47 – Identificação das vias e sentido de tráfego do entorno do Largo de São José



Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pelo autor, 2025

Desde o cumprimento das ordens do Intendente Antônio Lemos para o ajardinamento do Largo de São José, no início do século XX, as praças Amazonas e Osvaldo Cruz tiveram sua forma e dimensões preservadas, excluindo-se a plena integridade de alguns de seus materiais construtivos e a existência de alguns de seus componentes originais, como as edificações que se localizavam no centro de cada praça.

A praça Osvaldo Cruz está situada a Norte da edificação do antigo convento, podendo ser acessada pela Av. Conselheiro Furtado, pela Rua Arcipreste Manoel Teodoro ou pela via central sem nome. Com uma área de aproximadamente 3.800m², a praça possui um formato retangular de cantos arredondados (Figura 48), sendo que a sua extremidade Sul possui um recorte arqueado por conta do raio de curva da via para veículos que conecta as Avenidas 16 de Novembro e Conselheiro Furtado. No centro da praça, onde hoje está posicionado um monumento em homenagem ao médico e pesquisador Oswaldo Cruz, existiu uma espécie de coreto, denominado pavilhão (Figura 33).

Figura 48 – Praça Osvaldo Cruz em 2024



Fonte: Google Earth, 2024

Os caminhos internos da praça seguem quase perfeitamente a orientação dos pontos cardeais e colaterais, como é perceptível na comparação a seguir (Figura 49), apesar de uma pequena diferença, provavelmente causada pelas alterações no polo magnético norte do planeta durante os mais de 100 anos desde as intervenções

documentadas pela intendência municipal. O entorno da praça é formado por 3 faces de quadra, com edificações de diferentes períodos históricos, e a via principal do Largo; seus limites são definidos pelas vias sem nome que a cercam.

Figura 49 – Comparação dos caminhos internos da Praça Osvaldo Cruz com uma rosa dos ventos



Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pelo autor, 2025

Os 5 pontos de vistas principais (Figura 50), voltados para as extremidades Noroeste, Sudoeste, Sul, Sudeste e Nordeste da praça apresentam diversos cenários e produtos das intervenções ocorridas no entorno do Largo durante toda a sua existência, porém, nesta etapa, apresentam-se somente as fachadas da praça vistas a partir do entorno.

Figura 50 – Compilado das fachadas da Praça Osvaldo Cruz



Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pelo autor, 2025

Localizada a Oeste do prédio matriz do Largo, a Praça Amazonas (Figura 51) data de um período ligeiramente anterior à Praça Osvaldo Cruz, dados os relatos previamente apresentados de atividades ocorridas no local desde a troca de uso do prédio do Convento de São José para cadeia pública, em meados do século XIX. A praça possui uma área de 3.035 metros quadrados distribuídos em um formato triangular de cantos arredondados. No seu centro, assim como na praça vizinha, nota-se a existência de um espaço circular vazio, onde no passado existiu um pavilhão (Figura 30). É possível acessar a praça por meio da Rua Cesário Alvim, da Travessa Honório José dos Santos ou por meio da via sem nome que a separa do atual Polo Joalheiro. O alinhamento dos passeios internos à praça apresenta uma lógica similar aos da Praça Osvaldo Cruz, porém notaram-se maiores distorções em relação à rosa dos ventos.

Figura 51 – Praça Amazonas em 2024



Fonte: Google Earth, 2024

Entre as 3 fachadas da Praça Amazonas (Figura 52), a mais vista e utilizada é a Leste, posicionada ao lado do Espaço São José Liberto, enquanto a voltada para o Noroeste é a que possui o maior fluxo de veículos, por estar próxima ao final da Rua Cesário Alvim, ponto de escoamento de rotas de ônibus e demais veículos provenientes do interior do bairro da Cidade Velha; a fachada Sudoeste está restrita ao trecho inicial da Travessa Honório José dos Santos, pouco utilizada por automóveis e pedestres, uma vez que não tem conexões tão importantes com o entorno.

Figura 52 – Compilado das fachadas da Praça Amazonas



Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pelo autor, 2025

Com toda a sua vasta história, como previamente apresentado, a edificação do Convento de São José (Figura 53) foi submetida a diversos usos, até o ano de 1998 quando deixou de ser presídio e passou por um processo de restauro e requalificação (Ferreira, 2013), atingindo sua atual qualificação museológica e denominação de Espaço São José Liberto – ESJL ou Polo Joalheiro, por conta da produção de itens utilizando pedras preciosas que ocorre no interior do prédio atualmente.

Figura 53 – Espaço São José Liberto em 2024



Fonte: Google Earth, 2024

Entre os inúmeros pontos de vista possíveis nas proximidades das praças e do ESJL, alguns possuem maior destaque devido a sua presença e relevância na rotina dos usuários do espaço e demais transeuntes, sendo estes obtidos a partir da parada de ônibus localizada no final da Av. Conselheiro Furtado (Figura 54), da lateral oeste do Espaço São José Liberto, próximo ao acesso dos museus (Figura 55) e a partir da entrada do Largo pela Av. 16 de Novembro (Figura 56).

Figura 54 – Perspectiva do Largo de São José a partir da parada de ônibus



Fonte: Google Earth, 2024

Figura 55 – Perspectiva do Largo de São José a partir da lateral do Espaço São José Liberto



Fonte: Google Earth, 2024

Figura 56 – Perspectiva da entrada do Largo de São José a partir do final da Av. 16 de Novembro



Fonte: Google Earth, 2024

4.2 Variáveis socioespaciais

Seguindo a tendência histórica de múltiplas utilidades, atualmente é possível observar uma grande gama de atividades, ações, serviços e eventos que ocorrem no interior e entorno das praças Amazonas e Osvaldo Cruz, assim como nas dependências do Espaço São José Liberto. Devido à configuração espacial existente desde a sua criação, o Largo dispõe uma sequência de espaços livres que podem ser usados para diversas funções, permitindo a acomodação de um elevado número de pessoas. Atualmente, todo o entorno - que não é ocupado pelas praças ou pela edificação matriz - é pavimentado em asfalto, o que concede a maior dominância do espaço aos veículos automotores que trafegam na região, em detrimento da mobilidade dos pedestres que precisam atravessar toda a superfície destinada aos veículos para alcançar as ilhas em que se encontram as praças e o Espaço São José Liberto.

Eventos de grande potencial atrativo para novos visitantes acontecem com certa periodicidade no Largo, como shows (Figura 57), concentração para blocos de carnaval e comícios políticos, eventos de exibição de veículos e outras exposições públicas que utilizam os espaços vazios das vias pouco utilizadas.

Figura 57 – Divulgação do Festival Vale Amazônia em 2023



Fonte: Vale, 2023

Em diversos momentos do ano, clubes de veículos antigos – como os Playboys do Fusca, os Fuskeiros do Pará e o Pará Fusca Clube - se reúnem no entorno da Praça Amazonas (Figura 58) para confraternizar e expor seus veículos, atraindo interessados e curiosos.

Figura 58 – Evento de um clube de fuscas ao lado do Espaço São José Liberto

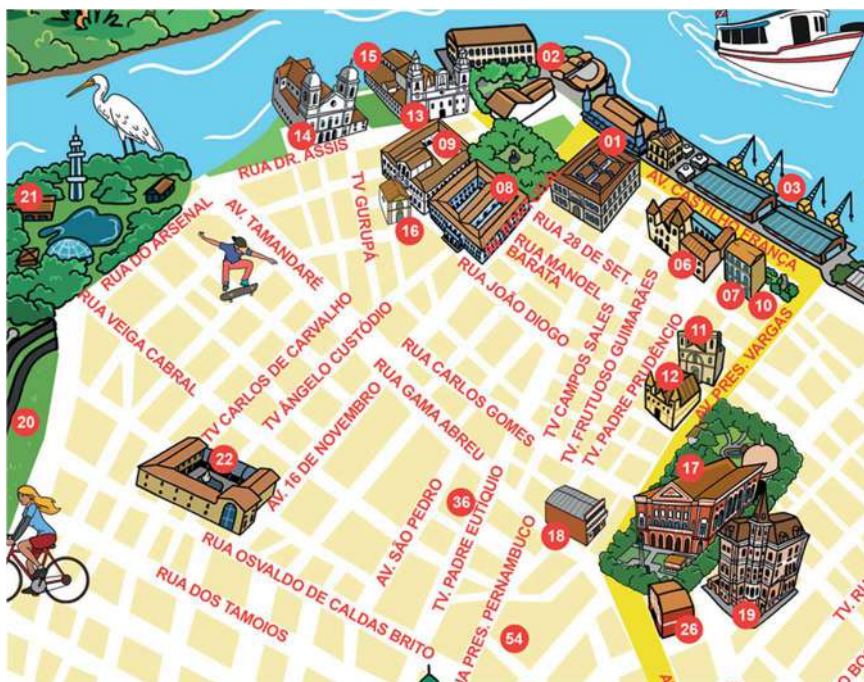


Fonte: Fuskeiros do Pará, 2025

Pelo seu potencial de aproveitamento para o turismo da capital paraense, como apresentado no mapa turístico de Belém (Figura 59), o Espaço São José Liberto é um dos maiores atrativos da região, mas acaba servindo como um mero plano de fundo para o alto fluxo de veículos e linhas de ônibus provenientes da Avenida 16 de Novembro – caracterizada como Corredor de Tráfego pela Lei Complementar de Controle Urbanístico

de Belém (Belém, 1999) - e da Rua Cesário Alvim. Tal fato suscita diversas observações, principalmente a de que o Largo é tido, na maioria das vezes, como um simples ponto de passagem e convergência de ruas e não como um destino final dos fluxos que o cortam.

Figura 59 – Trecho do Mapa turístico de Belém



Fonte: Belemtur, 2022

Destacam-se também as alterações causadas no entorno do Largo de São José, a partir de 2021, pela edificação de um grande empreendimento comercial do tipo Atacarejo, que ocupa atualmente todo o terreno do histórico Gasômetro. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (2001, p. 8) “Os pólos geradores de tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato”. Estes reflexos podem ser visualizados por meio da quantidade de carros de passeio e motos que circulam pelo Largo e seu entorno visando a entrada do estacionamento do supermercado, aumentando ainda mais o fluxo de veículos, que, em determinados horários, torna-se ainda pior por conta da passagem de caminhões que realizam a descarga de produtos nos fundos do atacarejo, ao lado do Espaço São José Liberto (Figura 60)

Figura 60 – Caminhões aguardando para processo de descarga próximo ao Espaço São José Liberto



Fonte: Google Maps, 2023

Além dos eventos sazonais, é de suma importância destacar também os componentes das dinâmicas e usos rotineiros do espaço. Diariamente, nota-se um elevado tráfego de pedestres nas praças, entorno do ESJL e demais passeios ao redor do Largo, os quais têm como objetivo a utilização desses espaços públicos para alguma utilidade específica ou a simples passagem rumo a outros pontos do entorno.

A partir de uma análise realizada com base na comparação de fotografias (Figuras 61, 62 e 63) capturadas do mesmo ponto de vista, em diferentes momentos da semana (dia regular e dia do final de semana) e turnos do dia (manhã, tarde e noite), é possível avaliar superficialmente a predominância dos tipos de uso dados aos espaços, comparando também a intensidade de ocupação de áreas específicas dentro do conjunto paisagístico.

Figura 61 – Conjunto das praças Osvaldo Cruz e Amazonas durante um dia de semana pela manhã



Fonte: Acervo de Ana Pinheiro, editado pelo autor, 2025

Figura 62 – Conjunto das praças Osvaldo Cruz e Amazonas durante a tarde de um final de semana



Fonte: Acervo de Ana Pinheiro, 2025

Figura 63 – Conjunto das praças Osvaldo Cruz e Amazonas durante a noite de um final de semana



Fonte: Acervo de Ana Pinheiro, 2025

Entre as diversas atividades e pontos de atração perceptíveis, notam-se destacadamente os agrupamentos de pessoas causados pela parada de ônibus – situada em frente à Praça Osvaldo Cruz – pelo Espaço São José Liberto e seu estacionamento lateral, pelo ponto de táxi da praça Amazonas, cuja densidade de ocupação varia entre o fim de semana e os demais dias e pelas barracas e carrinhos de venda de lanches que funcionam no período noturno no entorno de ambas as praças. Desse modo, é possível concluir, sumariamente, que o Largo apresenta dinâmicas variadas de acordo com o

momento analisado. Estas dinâmicas comprovam a gama de possibilidades de uso e de interação com o espaço, demonstrando todo o potencial existente e majoritariamente desperdiçado pela ausência de promoção do espaço, apesar de suas condições atuais.

4.3 Problemáticas contemporâneas

Após o fim das obras de restauro e requalificação da edificação do antigo Convento de São José e das últimas ações de melhoramento paisagístico executadas nas praças do Largo, tornaram-se cada vez menos frequentes as ações de conservação dos espaços públicos que formam o espaço. Principalmente desde a última década, nota-se a ocorrência de uma grande variedade de problemas de manutenção no Largo, os quais variam entre buracos na pavimentação das vias (Figura 64); ausência de sinalização horizontal e vertical de trânsito; ausência de cuidados preventivos com as árvores existentes nas praças (Figura 65); falta de manutenção da vegetação ornamental e de forração das praças (Figura 66) e deficiência na iluminação pública.

Figura 64 – Deterioração da pavimentação asfáltica próximo ao Polo Joalheiro



Fonte: Acervo do autor, 2025

Figura 65 – Reportagem sobre a queda de uma árvore na Praça Amazonas



Fonte: Globoplay, 2025

Figura 66 – Abandono da Praça Osvaldo Cruz em 2024 e da Praça Amazonas em 2018



Fonte: Globoplay, 2024 e DOL, 2018, editado pelo autor, 2025

A diversidade de problemas atuais representa a ineficiência de diversas secretarias da gestão da Prefeitura de Belém, as quais seriam responsáveis pela resolução das questões publicamente expostas há anos, destacando-se, principalmente, as atualmente nomeadas SEZEL – Secretaria Municipal de Zeladoria e Conservação Urbana (responsável pela roçagem e capinagem e por serviços e obras no sistema viário do município); SEGBEL – Secretaria de Segurança e Mobilidade (responsável pela implantação de sinalização vertical e horizontal e demais fiscalizações de trânsito); SEINFRA – Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura (responsável pela iluminação pública e pelo cumprimento do Código de Posturas) e SEMCULT – Secretaria Municipal de Cultura e Turismo (responsável pela valorização do patrimônio histórico municipal e pela divulgação de informações turísticas).

A formação da paisagem perpassa não só pela morfologia e pelo desenho do espaço em questão, mas também por cada uma das peças que a compõem. Envolvendo a história, o planejamento urbano, as tipologias arquitetônicas e inúmeros princípios artísticos e ambientais, a paisagem pode ser entendida, segundo Niemeyer (2019, p. 13 e 14), como um “complexo dos elementos bióticos [...] ou abióticos [...] que compõem e configuram um lugar determinado e estão em constante transformação pela própria natureza ou pela ação do homem”. Portanto, apesar da natureza negativa das condições do Largo, é importante salientar que tais problemas fazem parte do atual conjunto da paisagem local e da maneira como ela é observada pelos seus usuários.

Nos últimos meses de 2024, a Prefeitura Municipal de Belém, em um pacote de ações realizadas em diversas praças públicas de todo o município antes das eleições municipais, executou serviços de limpeza, pintura, substituição de brinquedos e manutenção de pavimentos apenas na Praça Osvaldo Cruz. A pintura do piso, meio-fio e outras superfícies da praça (Figura 67) utilizou o mesmo padrão de cores aplicado em todas as outras praças, ignorando as tonalidades originais existentes no local. Como resultado, melhorou-se a condição de atratividade para uso do espaço público, porém a praça acabou se desconectando ainda mais de sua referência histórica.

Figura 67 – Praça Osvaldo Cruz após a reforma de 2024



Fonte: Acervo do autor, 2025

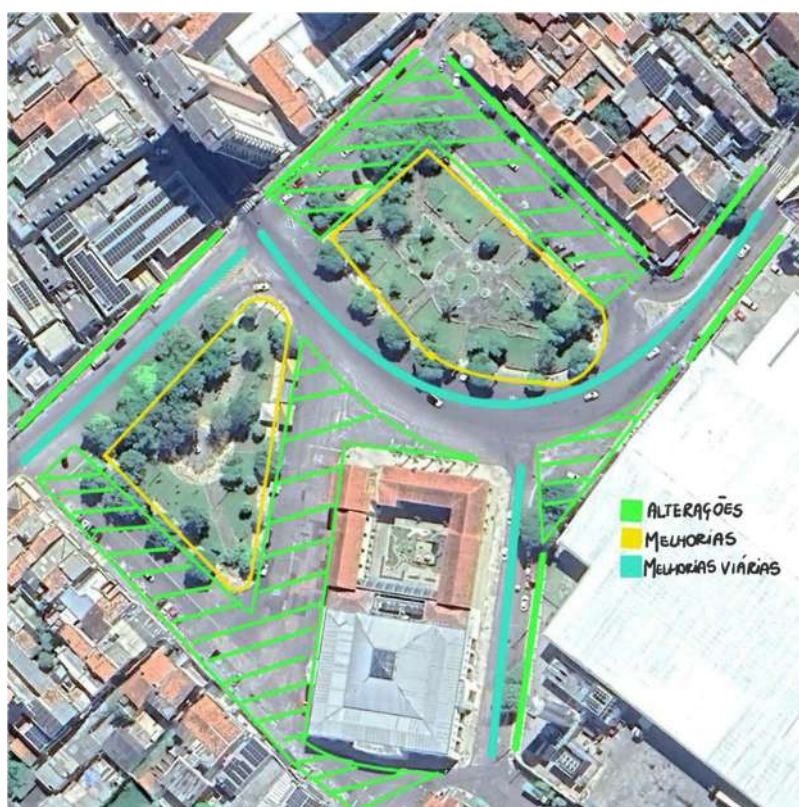
4.4 Propostas prévias de modificações

Tendo em vista todas as dificuldades legais para incentivo da utilização e os problemas de caráter infraestrutural enfrentados pelos visitantes, turistas, trabalhadores e usuários das praças e do entorno do Largo de São José, faz-se necessária a elaboração de soluções capazes de mitigar os efeitos negativos das problemáticas existentes atualmente. Desse modo, aliadas a possíveis alterações legais e novos decretos municipais, com efeitos similares ao Decreto nº 38.943/2001, que dispõe sobre a ordenação e usos do conjunto da Praça da República, destaca-se

a importância de propor alterações físicas nas praças e vias que formam a paisagem do Largo, visando, principalmente, a resolução dos problemas acima apresentados.

Dada a natureza de área pertencente ao entorno do Centro Histórico de Belém, faz-se necessário levar em consideração os dizeres do Plano Diretor do Município para a Zona do Ambiente Urbano 7. A “manutenção dos padrões morfológicos”, o “controle da implantação de empreendimentos potencialmente geradores de tráfego” e o estabelecimento do “equilíbrio entre o direito de veiculação da informação e divulgação e o direito público de proteção aos impactos de poluição visual e sonora na paisagem urbana” (Belém, 2008, p. 57 e 58) são diretrizes pertinentes às alterações paisagísticas a serem propostas. Entre os mais de 26.000m² de área ocupados pelo Largo, algumas regiões possuem maior potencial para alterações (Figura 68), sendo estas as vias de baixa utilização no entorno das praças, as próprias praças, as calçadas de todo o Largo e as vias principais, passíveis de melhorias na sinalização.

Figura 68 - Locais passíveis de alteração no Largo de São José



Fonte: Autor, 2025

O aproveitamento das áreas subutilizadas é de suma importância para o estabelecimento de novas conexões entre os espaços que compõem a paisagem, tais áreas podem ser aproveitadas para o desenvolvimento seguro e com condições infra

estruturais e sanitárias de serviços de alimentação, eventos públicos e privados, realização de shows e demais espetáculos ao ar livre ou em estruturas temporárias. As praças podem receber novos mobiliários, adequados às demandas da população, uma maior variedade de brinquedos e espaços reservados para prática de esportes, sem desfigurar os canteiros ajardinados existentes há mais de um século. Integram-se às possíveis melhorias dos espaços algumas propostas de campanha feitas pelo atual prefeito de Belém, Igor Normando, que indicaram a disponibilização de rede pública de internet via Wi-fi em todas as praças de Belém, assim como a expansão da malha cicloviária da cidade, medida que seria extremamente útil para promover a conexão das praças do Largo com os bairros próximos.

Estratégias de intervenção visual - por meio de pinturas, plantio de novas espécies vegetais, elementos decorativos e brinquedos - também podem ser utilizadas como atrativo para os públicos infantil e juvenil, integrando-se à produção de totens ou outros elementos expositivos com o objetivo de apresentar a vasta história dos espaços que formam o Largo de São José. Aliam-se também mudanças na organização do trânsito das vias do entorno, incluindo as principais, para otimizar a oferta de vagas de estacionamento e evitar prejuízos aos comércios e residências existentes no Largo, assim como o desenvolvimento de um novo projeto de sinalização viária horizontal e vertical, com a definição de faixas de rolamento, áreas de estacionamento, resguardo da movimentada parada de ônibus existente, melhorias nos cruzamentos, marcação de faixas de pedestre e limites de velocidade, além de novas placas com a identificação dos pontos turísticos, vias e demais informações necessárias conforme o exposto no Código de Trânsito Brasileiro.

Nas calçadas e demais passeios existentes – exceto nas praças - pode-se adotar a utilização de um novo tipo de pavimento mais seguro e padronizado para as superfícies com trânsito de pedestres, conforme as normas de acessibilidade, desenvolvendo também estratégias de conexão pedonal entre as praças e o Espaço São José Liberto, visando os conectar para produzir a integração geral do Largo. Por último, aponta-se a possibilidade de exploração publicitária do espaço, nos moldes das propostas do programa “Adote uma praça”, com o objetivo de manter a constância da realização de eventos e demais ações nesses espaços públicos, auxiliando na atração de novos usuários e formando uma cooperação com entes privados para a manutenção dos componentes da paisagem.

PARTE 5

5 DIAGNÓSTICOS E FORMAÇÃO DO PROGRAMA DE NECESSIDADES

5.1 Levantamentos arquitetônico-paisagísticos

A partir da necessidade de identificar de forma clara e objetiva os problemas, demandas e desafios a serem solucionados na área em questão, de apresentá-los conforme sua disposição real e de preparar a base para o desenvolvimento projetual e posteriores propostas de intervenção, foi necessário realizar uma série de levantamentos *in loco* direcionados a vários componentes da paisagem. Com base no exposto, foram desenvolvidos levantamentos métrico; de materiais de piso e pavimentação; da iluminação pública; do mobiliário público existente; das vagas de estacionamento e um levantamento florístico das praças Amazonas e Osvaldo Cruz. Além disso, foram desenvolvidos um diagrama de fluxos de veículos e uma planta com o mapeamento de usos de toda a área que compõe o Largo de São José.

5.1.1 Levantamento métrico

A partir da transformação de imagens de satélite em desenho 2D, representado em CAD (*Computer Aided Design*) e do aproveitamento de materiais de mapeamento publicamente disponíveis na internet, realizou-se a elaboração da base das plantas baixas (Apêndice A, p. 1) que representam a área em questão por meio da utilização dos desenhos supracitados e medições pontuais realizadas *in loco* para a aferição e confirmação de dimensões das calçadas e de algumas vias. Assim, foi possível determinar de maneira aproximada as dimensões e áreas ocupadas por cada subdivisão do Largo. Destaca-se que todas as tentativas de contato com a SEINFRA – Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura para obtenção de mapeamentos e desenhos técnicos do local, constantes em acervos da Prefeitura de Belém, não obtiveram êxito ou ao menos qualquer tipo de resposta; tornando necessária a elaboração própria dos desenhos técnicos em questão.

5.1.2 Levantamento de pisos e pavimentos

Com base nesse levantamento (Apêndice A, p. 2), pôde-se determinar, de maneira aproximada, as áreas de piso revestidas por cada tipo de pavimento existente no entorno e seus quantitativos. Assim como é visivelmente notável, a maior parte do piso do Largo (aproximadamente 14.000 m²) é composta por revestimento asfáltico, o

qual determina o traçado das ruas e o domínio dos veículos automotores sobre o trânsito de pedestres, além de contribuir para a elevada sensação térmica do local.

Em relação às calçadas e passeios das praças, nota-se que quase todas as áreas dispostas em frente a casas e estabelecimentos comerciais é revestida por concreto ou pisos cimentados, exceto a calçada em frente a uma edificação datada de meados do século XX, a qual conserva o revestimento em pedra cariri até hoje. Os passeios das praças são divididos em dois materiais, sendo pedra cariri no passeio perimetral e concreto nos passeios internos. Recentemente, durante reformas executadas pela Prefeitura Municipal, foi realizada a adoção de piso intertravado em blocos retangulares de concreto em locais específicos das praças. Unicamente, as calçadas que cercam todo o Espaço São José Liberto são revestidas por pedras portuguesas.

Quanto aos canteiros internos das praças, é importante salientar que representam as únicas porções de áreas verdes, permeáveis e ajardinadas dessa região, uma vez que os pisos revestidos em asfalto e concreto dominam todo o restante do espaço. Os pisos cobertos por grama revestem uma área de aproximadamente 3.267m², quase 5 vezes menos do que a área revestida por asfalto.

5.1.3 Levantamento da iluminação pública

A iluminação pública, um dos principais problemas existentes nesta região da cidade, é realizada por meio da disposição de luminárias fixadas em postes da rede elétrica, postes dedicados e em torres de iluminação. Durante o levantamento, foram mapeados 48 pontos de iluminação pública distribuídos nas praças e calçadas da região (Apêndice A, p. 3), os quais não são capazes de iluminar de maneira adequada toda a área do Largo, promovendo a existência de pontos de escuridão durante à noite (Figura 69), os quais se localizam até mesmo no interior das praças (Figura 70) ou ao lado de postes. Nota-se que em todo o perímetro do Espaço São José Liberto não há nenhum poste ou outro tipo de ponto de iluminação pública, criando assim a maior região de escuridão deste entorno, principalmente na esquina do ESJL situada na Praça Amazonas com a Travessa Honório José dos Santos.

Segundo um ex-morador do entorno entrevistado durante o desenvolvimento desta etapa do trabalho (Apêndice C, p. 1), em algum momento entre 1969 e 1989, período em que ele habitou a região, existiam postes em concreto equipados com 3 luminárias cada os quais integravam o sistema de iluminação do interior das praças.

Figura 69 - Escuridão entre a praça Amazonas e o Espaço São José Liberto



Fonte: Acervo do autor, 2025

Figura 70 - Área mal iluminada no interior da Praça Amazonas



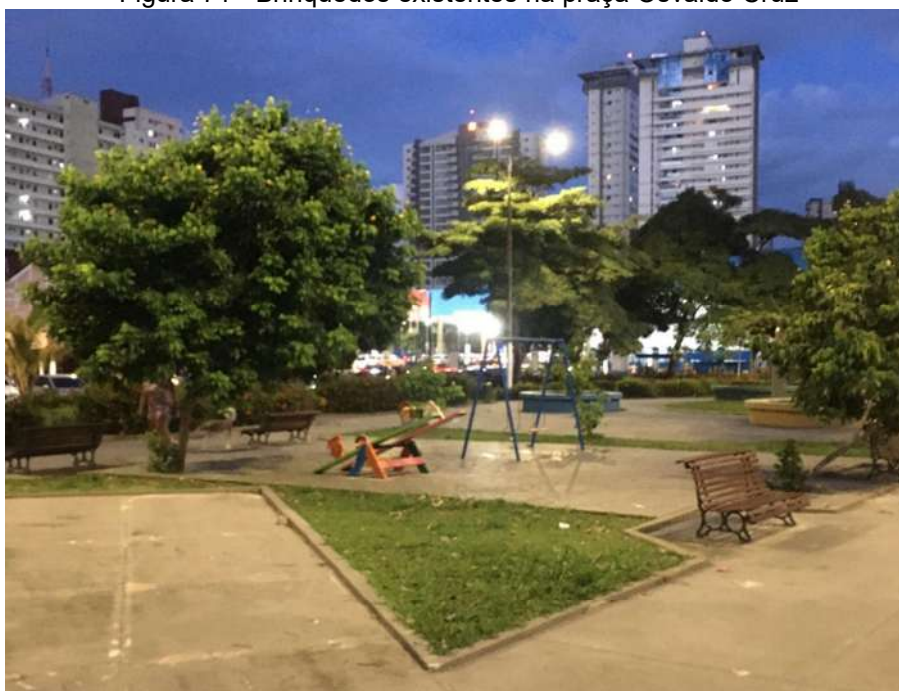
Fonte: Acervo do autor, 2025

5.1.4 Levantamento do mobiliário público existente

O escasso mobiliário público existente nas praças e seu entorno é formado em maioria por bancos e lixeiras de madeira com estrutura em ferro, alvos constantes de depredação e furtos, além de poucos aparelhos de academia ao ar livre, dois brinquedos fixos para crianças, uma fonte d'água inoperante, dois bicicletários em aço isolados no centro da Praça Amazonas, um totem de propaganda particular e um totem com câmeras de segurança pública monitoradas pelo Centro Integrado de

Operações da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do Pará. A disposição do mobiliário (Apêndice A, p. 4) é irregular e a quantidade insuficiente de acordo com a demanda de usuários do espaço, destacando-se a quase inexistência de brinquedos e estruturas de lazer e diversão para crianças (Figura 71), que acabam requalificando os aparelhos de academia ao ar livre instalados no local para poderem se divertir.

Figura 71 - Brinquedos existentes na praça Osvaldo Cruz



Fonte: Autor, 2025

5.1.5 Levantamento de vagas de estacionamento

Levando em conta a grande área revestida por asfalto e o constante fluxo de veículos automotores nesta região, nota-se por consequência a alta disponibilidade de vagas de estacionamento distribuídas em todas as vias do entorno (Apêndice A, p. 5). Observa-se que a maioria das vagas não é sinalizada horizontal nem verticalmente, concedendo liberdade a motoristas e guardadores de carro para posicionar os veículos por conta própria, o que – somado à grande área disponível para os veículos – consome muito espaço com carros, caminhões e motos estacionados à 30 ou 45°.

Nos arredores do Espaço São José Liberto e na Rua Cesário Alvim, ao lado da Praça Amazonas, localizam-se dois pontos de táxi com diversas vagas paralelas reservadas para os veículos de transporte particular. Destaca-se também o constante estacionamento de ônibus de turismo e ônibus escolares na via localizada entre o ESJL e a Praça Amazonas.

5.1.6 Levantamento florístico

O levantamento florístico em questão (Apêndice A, p. 6) foi realizado visando identificar e catalogar as espécies vegetais que compõem a paisagem do Largo de São José, tendo como resultado principal a documentação da existência de 27 espécies diferentes e um total de 125 vegetais de pequeno, médio e grande porte, além de espécies de piso, de forração, um bambuzal e espécies arbustivas que formam cercas vivas. A partir disso, nota-se a existência de dois cenários diferentes no que tange à composição da paisagem no interior das praças, uma vez que a Praça Amazonas possui uma grande diversidade de espécies vegetais (20), com uma baixa quantidade de cada; enquanto a Praça Osvaldo Cruz apresenta uma maior repetição das mesmas espécies, com menor variedade (13).

É possível observar claramente a diferença cronológica entre o plantio das espécies devido ao seu porte e, principalmente, a exagerada repetição do plantio de mudas de uma mesma espécie vegetal, o Ipê mirim (*Tecoma stans*) e o Ipê rosa (*Tabebuia rosea*), os quais apresentam-se tanto agrupados quanto dispersos pelas praças.

Nos limites de ambas as praças, protegidas por canteiros quadrados situados no passeio perimetral, Mangueiras (*Mangifera indica*) de médio e grande porte dominam as fachadas das praças. Destaca-se a probabilidade de tais vegetais remeterem aos esforços de ajardinamento promovidos na região em questão durante o século XX, tendo em vista características como porte, altura e espessura do tronco das árvores.

5.2 Aplicação de questionário para formação do programa de necessidades

Visando a criação do programa de necessidades e da obtenção de opiniões populares acerca dos problemas, necessidades e temas de interesse para melhorias da área relativa a este trabalho, desenvolveu-se uma pesquisa virtual, aplicada via formulário do Google, que foi divulgada virtualmente – por meio do endereço de acesso ao site - e presencialmente - por meio da distribuição de códigos QR com direcionamento para a pesquisa - visando obter respostas unicamente provenientes de pessoas que têm o costume de frequentar as imediações do Largo de São José e, portanto, têm noção das demandas, desafios e dificuldades enfrentados cotidianamente na região.

O questionário (Apêndice B) foi formado por 10 perguntas objetivas de única ou múltipla escolha e por um campo aberto a sugestões. Todas as perguntas dispostas possuíam algum tipo de relação com os diagnósticos necessários para o embasamento do programa de necessidades do projeto, tendo como objetivo principal compreender a relação dos indivíduos com os espaços e a frequência de uso; os dias e horários mais frequentes para visitas; o principal destino dentro da área do Largo; o conhecimento sobre a vasta história do Largo de São José; as melhorias necessárias; qual novo uso o espaço poderia adotar; os principais problemas atualmente existentes e considerações acerca da comercialização de lanches e refeições no entorno das praças Amazonas e Osvaldo Cruz.

Diante do cruzamento das respostas obtidas com as informações provenientes da análise dos levantamentos previamente realizados, será possível determinar, no tópico a seguir, o enquadramento das ações necessárias para solucionar os problemas identificados pelo autor e pelos usuários do espaço, dando origem ao programa de necessidades do projeto básico de requalificação.

5.3 Análise dos dados obtidos e definição de demandas prioritárias

A pesquisa obteve, ao todo, 55 respostas durante o período de 14 dias em que esteve aberta para contribuições, sendo 54 válidas. Com base nas 10 questões objetivas apresentadas ao público, foi possível analisar algumas características de suma importância para a compreensão das dinâmicas de uso popular dos espaços que formam o Largo de São José atualmente, conforme apresentado a seguir.

Gráfico 1 – Frequência de utilização dos componentes do Largo de São José

Você costuma apenas passar próximo a esse local ou frequenta e utiliza os espaços públicos que fazem parte dele?

54 respostas



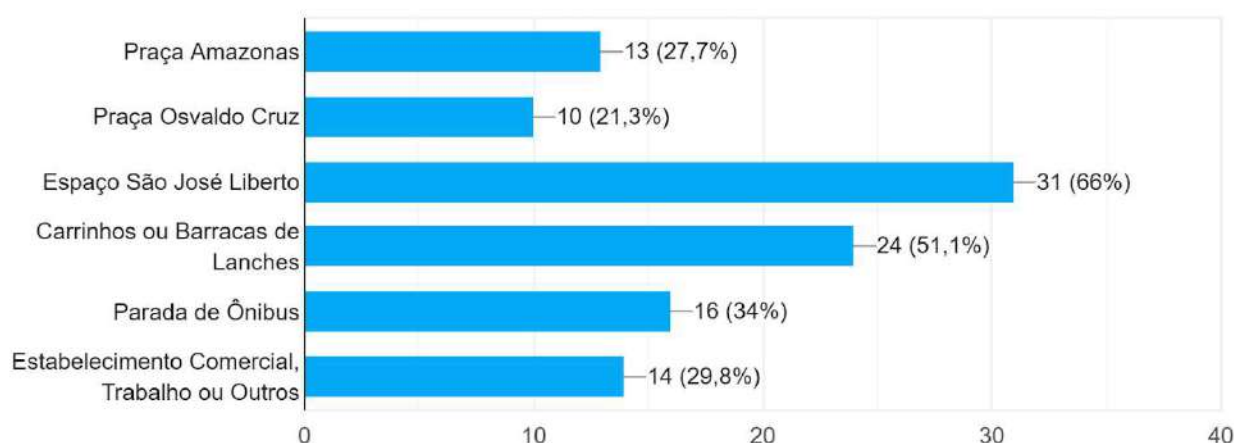
Fonte: Autor, 2025.

A partir das respostas a esta pergunta (Gráfico 1), pôde-se confirmar a tendência naturalmente observável de não utilização dos espaços por todos os indivíduos que cotidianamente passam pelo entorno, levando em consideração principalmente a hierarquia viária das ruas que cercam e cortam o Largo, as quais atraem um elevado tráfego de veículos e transeuntes que apenas desejam chegar a outro ponto do bairro ou da cidade e precisam passar por essa região, representando 37% das respostas. 50,9% das pessoas afirmaram frequentar o entorno e utilizar os espaços públicos, seja por tê-los como destino final (31,5%) ou por aproveitarem a passagem pela região (20,4%). Os 11,1% restantes afirmaram apenas conhecer a localização do Largo de São José na cidade, mas sem frequentá-lo.

Gráfico 2 – Principal destino dos usuários dentro do Largo de São José

Se você frequenta e utiliza as praças ou o Espaço São José Liberto, qual o seu destino principal nessa região?

47 respostas

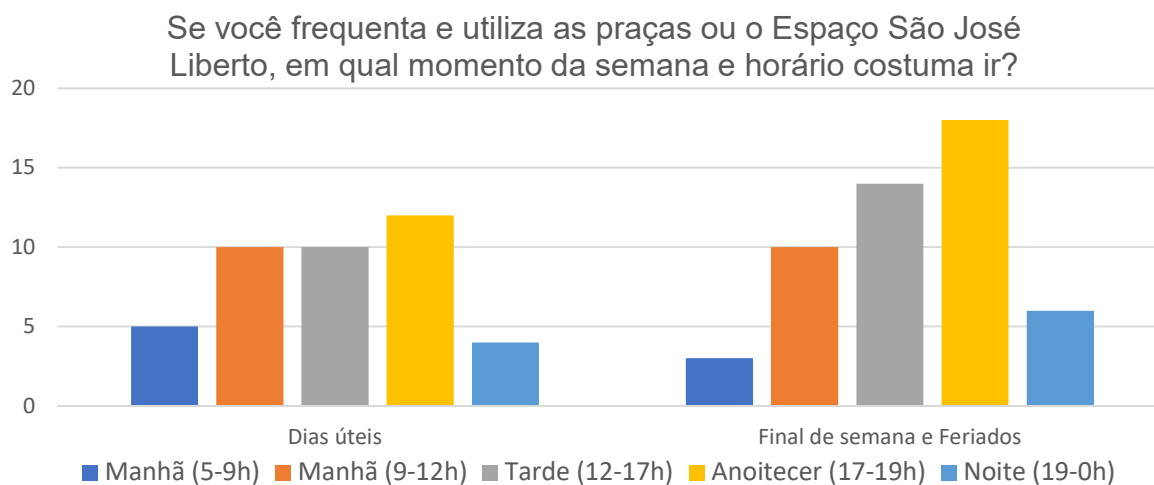


Fonte: Autor, 2025.

Por meio das respostas obtidas (Gráfico 2), também confirma-se a expectativa em relação ao principal atrativo da região. O Espaço São José Liberto e os pontos de venda de refeições e lanches foram indicados como principal destino das pessoas que frequentam a região em questão. Com menor número de escolhas, as outras opções seguem na mesma hierarquia, com destaque para o baixo número de pessoas que tem as praças como destino principal, confirmando a sua realidade de desuso.

Relaciona-se essa observação ao comentário realizado por um dos responsáveis pela administração do ESJL durante entrevista individual realizada (Apêndice C, p. 2), que citou utilizar pouco as praças devido à ausência de atividades atrativas, apesar de trabalhar em frente a elas.

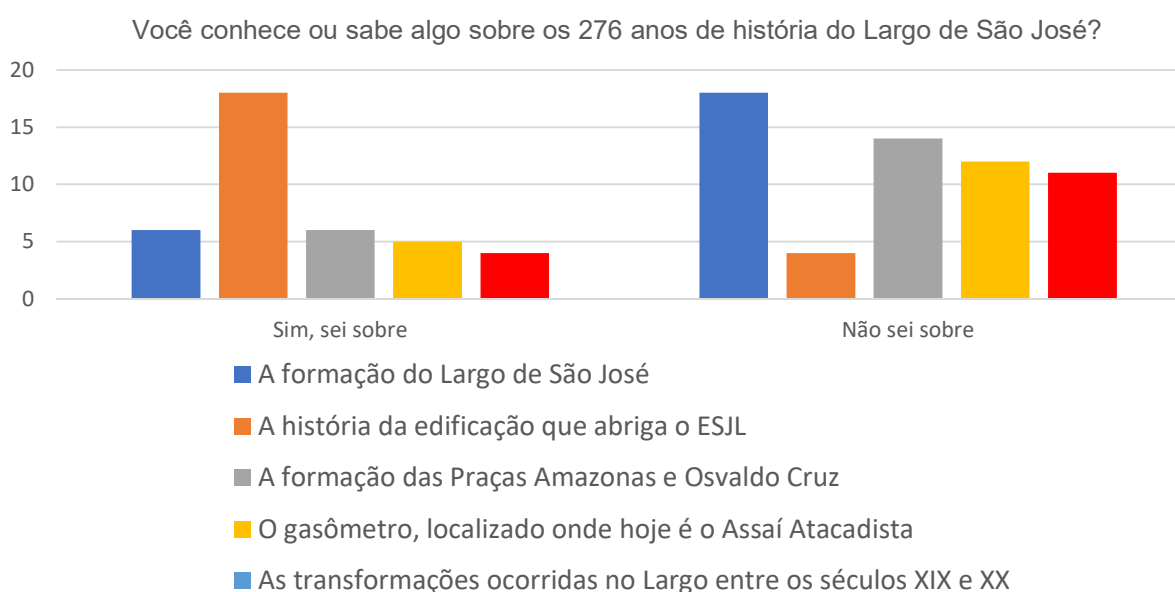
Gráfico 3 – Frequência de visitação conforme horários e dias da semana



Fonte: Autor, 2025.

Com base nos resultados (Gráfico 3), percebe-se que a maior frequência de utilização dos espaços ocorre durante o final de semana e feriados entre a tarde e o anoitecer. Durante os dias úteis, o período mais frequentado é entre as 17 e 19h. Aliado a outras características do espaço, como ausência de conforto térmico e baixa qualidade da segurança e da iluminação pública, pode-se afirmar por meio da frequência de visitação que os espaços são utilizados majoritariamente quando apresentam uma menor sensação de calor, ainda estão sendo naturalmente iluminados e possuem um relevante tráfego de veículos nas vias do entorno, tornando-o movimentado e proporcionando uma sensação de segurança por conta da presença social.

Gráfico 4 – Conhecimento acerca da história dos componentes do Largo de São José



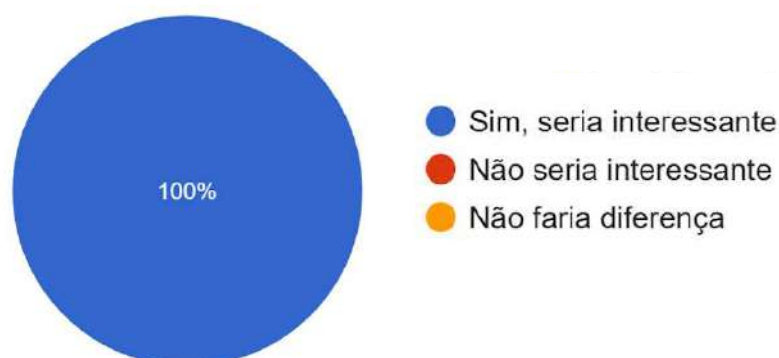
Fonte: Autor, 2025.

Quanto ao conhecimento sobre a história do Largo de São José e temas afins, nota-se que quase a totalidade dos respondentes (Gráfico 4) tem conhecimento apenas sobre a história da edificação que hoje abriga o Espaço São José Liberto, remetendo – muito provavelmente – à história do Presídio de São José, administrado pelo Governo do Estado do Pará no local até o ano de 1998. Destaca-se também a alta taxa de respostas afirmando desconhecer a história da formação do Largo de São José e das praças Amazonas e Osvaldo Cruz, o que reforça o potencial cultural e de valorização da história da cidade imbuído aos ideais do presente trabalho e projeto.

Gráfico 5 – Opinião sobre a exposição de informações históricas referentes ao Largo

Você acharia interessante ter algumas das informações citadas acima expostas e explicadas fisicamente ao público nos locais relacionados?

28 respostas



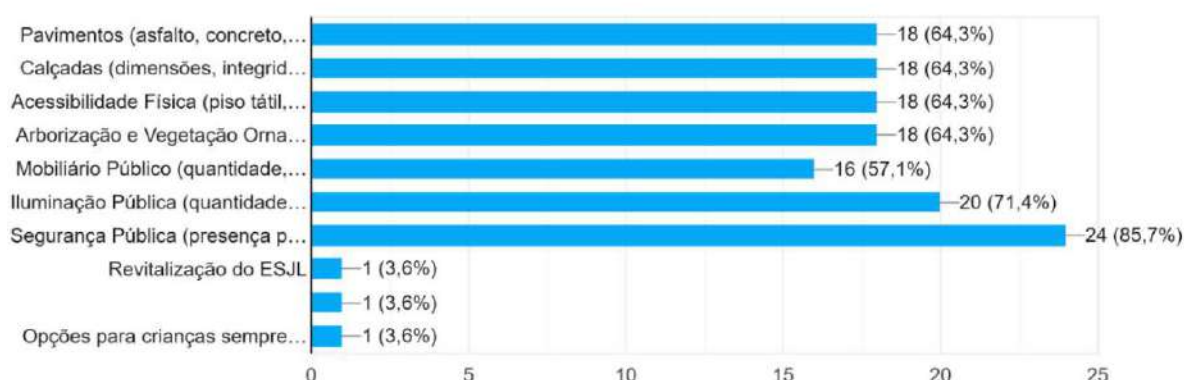
Fonte: Autor, 2025.

Reforçando o mencionado acima, 100% dos respondentes (Gráfico 5) afirmou ter interesse em conhecer e ter pública e fisicamente apresentadas as informações históricas acerca dos componentes da formação do Largo de São José.

Gráfico 6 – Necessidade de melhorias nos componentes da paisagem atual

Considerando todos os elementos que compõem a área e formam a paisagem vista por todos, o que você acha que precisa e pode ser melhorado ou alterado?

28 respostas

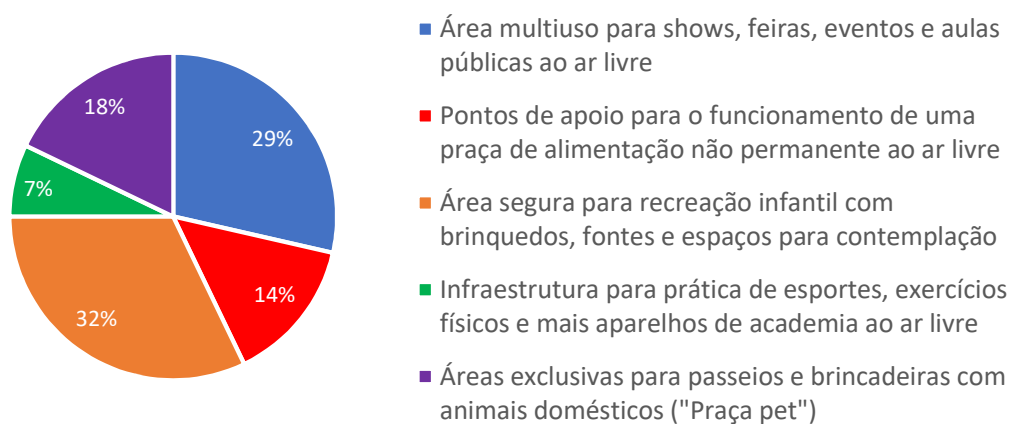


Fonte: Autor, 2025.

Entre as principais melhorias recomendadas pelos indivíduos (Gráfico 6), despontam com clareza a necessidade de aprimoramento da iluminação e segurança pública, seguidos por melhorias nas calçadas, pavimentos, acessibilidade e arborização. Tais respostas coincidem com a análise previamente apresentada a partir dos levantamentos arquitetônico-paisagísticos realizados no local que comprovam a existência de zonas de deficiência na iluminação pública, bem como a inexistência de um ponto fixo de vigilância e segurança pública. Quanto aos demais tópicos citados, relaciona-se o destaque oferecido a eles, provavelmente, com questões de manutenção e zeladoria urbana de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Belém e as respectivas secretarias, principalmente no que tange à arborização e integridade dos pavimentos (do revestimento asfáltico das vias até as calçadas em concreto ou pedra cariri das praças).

Gráfico 7 – Propostas para a adição de infraestrutura para um novo uso

Se pudesse escolher uma novidade para ser implantada nas praças e em seu entorno, para potencializar o uso dos espaços públicos, qual seria?



Fonte: Autor, 2025.

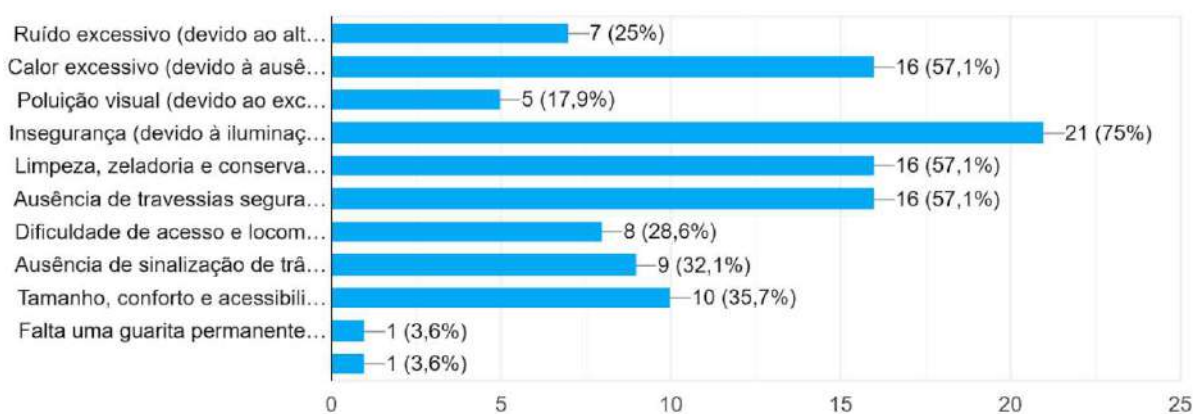
Diante das opções pré-disponibilizadas (Gráfico 7), os respondentes puderam selecionar apenas uma, a qual considerariam a melhor, para potencializar a utilização dos espaços públicos em questão. Destacaram-se com a maioria dos votos as alternativas voltadas ao público infantil – com a proposta de criação de áreas seguras para recreação – e à criação de uma área multiuso com infraestrutura para a realização de eventos, shows e feiras ao ar livre. Tais opções apresentam um enorme potencial diante da pobreza do mobiliário público existente nas praças, principalmente destinado a essas finalidades. Apesar da constante presença de pontos de vendas de

lanches e refeições na região, a opção relacionada foi a 4ª mais votada, atrás da “praça pet” e à frente da melhoria da estrutura já existente para a prática de esportes.

Observa-se que o fomento de qualquer uma das atividades indicadas é de suma importância para a vitalidade social da região, assim como sugerido em duas das entrevistas individuais realizadas em paralelo ao questionário (Apêndice C, p. 1 e 3), onde se afirmou que a não ocorrência de eventos ou atividades sociais na região do Largo o torna vazio e pouco interessante para novos usuários, sugerindo a realização de eventos constantes para fomentar o uso dos espaços públicos.

Gráfico 8 – Principais problemas existentes no Largo de São José

Atualmente, você considera a existência de algum problema ou incômodo causado pelas condições infra estruturais, pelo alto fluxo de veí...as, no Espaço São José Liberto e em todo o entorno?
28 respostas



Fonte: Autor, 2025.

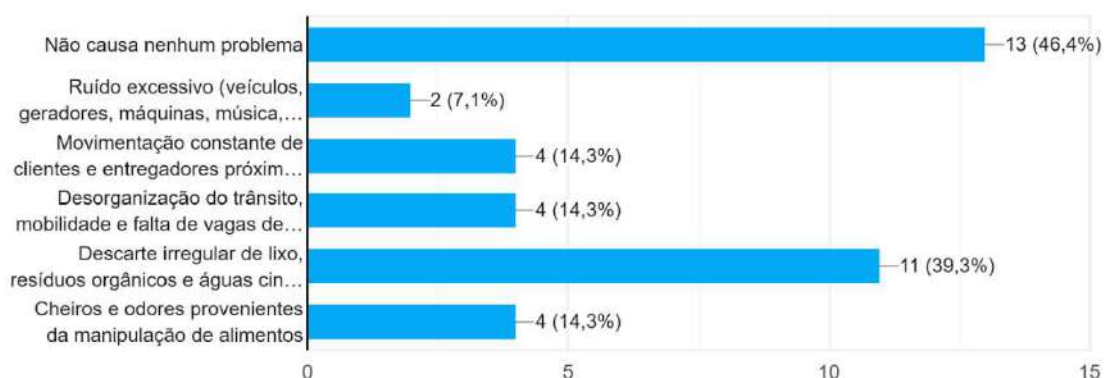
A partir das respostas obtidas (Gráfico 8), percebe-se que os principais problemas destacados pelos respondentes foram insegurança, novamente, desconforto térmico por calor excessivo, ausência de zeladoria e manutenção dos espaços públicos e ausência de pontos de travessia segura para pedestres. Tais informações são extremamente importantes para a compreensão da decisão de usar ou não os espaços públicos tomada pelos potenciais usuários, tendo em vista que o seu cruzamento com outras questões negativas previamente observadas aliadas a problemas infraestruturais, paisagísticos e urbanísticos dessa região da cidade diminui cada vez mais a atratividade do Largo, tornando-o cada vez menos utilizado e valorizado popularmente.

Além das opções pré-disponibilizadas, adiciona-se também uma das respostas dadas pelo administrador de um ponto de táxi situado ao lado do Polo Joalheiro durante

entrevista individual realizada em etapa prévia (Apêndice C, p. 2), que indicou como melhoria necessária o aumento de ações de fiscalização de trânsito, sendo assim possível relacionar tal indicação à ausência de sinalização viária e às conseqüentes infrações de trânsito decorrentes, que impactam o trabalho dos taxistas.

Gráfico 9 – Considerações sobre a comercialização de refeições e lanches no Largo de São José

Na sua opinião, a atual presença de food trucks, carrinhos e barracas de venda de refeições e lanches provoca algum tipo de problema ou incômodo aos usuários das praças e moradores do entorno?
28 respostas



Fonte: Autor, 2025.

Baseando-se nas respostas fornecidas (Gráfico 9), nota-se que grande parte dos respondentes afirmou não notar nenhum tipo de problema originado pelas atividades de comercialização de lanches e refeições, enquanto uma parcela expressiva reportou o descarte irregular de lixo e resíduos como um incômodo. Tal fato se alia ao comentário feito pelo responsável de um *foodtruck* localizado na Praça Amazonas – durante a divulgação presencial do questionário - sobre a ausência de pontos adequados para descarte dos resíduos da preparação dos alimentos por parte dos vendedores, assim como de lixeiras públicas para os clientes descartarem o lixo gerado pelo consumo dos lanches ou refeições no local, o que contribui para a degradação visual e baixa higiene notados nos espaços.

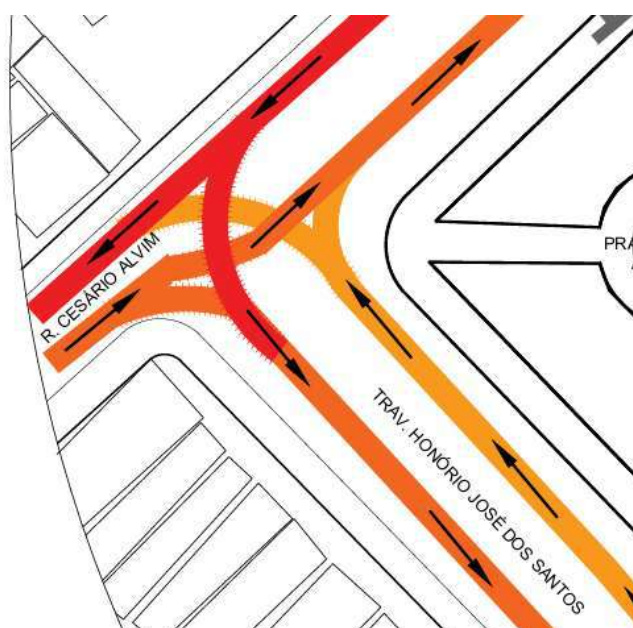
6 REQUALIFICAÇÃO PAISAGÍSTICA: BASES PARA UMA NOVA PAISAGEM

6.1 Análise e remodelação de traçados e fluxos viários

A partir da análise da situação atual do desenho viário e dos fluxos de pedestres e veículos no Largo de São José e em seu entorno imediato (Apêndice A, p. 7), considerando tanto as movimentações corretas e as não permitidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, aliada a observações cotidianas e comentários populares, determinou-se a existência de pontos de alto potencial para sinistros de trânsito, desobediência aos artigos do CTB e que também são causadores de insegurança entre os pedestres e condutores de veículos de menor porte, como bicicletas e motocicletas. Tais locais receberem atenção prioritária nas propostas de intervenção apresentadas nos tópicos abordados a seguir, principalmente na definição de novos canteiros centrais, na alteração de pavimentos e na criação de um novo sistema de sinalização viária horizontal.

Destaca-se, primariamente, um dos locais com maiores chances de conflito, o cruzamento da Rua Cesário Alvim com a Travessa Honório José dos Santos, onde ocorre uma alteração brusca na caixa de via da Cesário Alvim coincidindo com a esquina da Honório, existindo então uma zona de conflito larga com diversas faixas de rolamento, diferentes sentidos de tráfego e diversas possibilidades de conversão que dependem da habilidade e prudência no trânsito dos condutores (Figura 72).

Figura 72 - Representação dos fluxos conflitantes no cruzamento em questão



Fonte: Autor, 2025

Visando solucionar o problema em questão e tendo em vista características técnicas como as caixas de via das ruas envolvidas, dimensões do cruzamento, visibilidade e o quantitativo médio de fluxo de veículos nestas vias, escolheu-se como meio de intervenção para organizar os fluxos do cruzamento a implantação de uma minirrotatória. Com base na Nota Técnica 284 da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (Barnabé; Gonçalves, 2023), desenvolveu-se o projeto de implantação do sistema da minirrotatória (Apêndice D, p. 2), que possui como principal característica a existência de um canteiro central circular de dimensões reduzidas ou até mesmo inexistentes, de modo a permitir a passagem de veículos de maior porte e que demandam um raio de giro maior para efetuar curvas, ao mesmo tempo que define hierarquias e ordena o fluxo e as conversões dos veículos (Figura 73).

Figura 73 - Representação dos fluxos ordenados no cruzamento em questão



Fonte: Autor, 2025

Secundariamente, a estreita esquina da Travessa Honório José dos Santos com a Praça Amazonas, no início da Rua Osvaldo de Caldas Brito, atrás do Espaço São José Liberto, desponta como ponto de atenção devido à ausência de sinalização de trânsito e definição da mão de direção, o que – num trecho com 4 metros de largura – gera dezenas de potenciais acidentes diariamente devido à idealização de preferência por motoristas provenientes de ambos os sentidos do cruzamento (Figura 74).

Figura 74 - Representação dos fluxos conflitantes próximo ao Espaço São José Liberto



Fonte: Autor, 2025

Como medida de organização dos fluxos (Apêndice D, p. 3) neste cruzamento, restringiu-se o trecho à circulação unidirecional, com sentido proveniente da Praça Amazonas em direção à Rua Osvaldo de Caldas Brito. Para tal, indica-se a construção de um canteiro elevado integrado à calçada posterior ao Espaço São José Liberto para impedir o uso irregular da área indicada por veículos tentando realizar a conversão agora proibida.

Além disso, para controlar o tráfego e indicar a manobra correta ao se aproximar dessa interseção, o projeto de sinalização viária indica a existência de uma minirrotatória com ilha central fictícia (Figura 75), que tem como objetivo estabelecer o sentido circular obrigatório - conforme o Código de Trânsito Brasileiro - e organizar as conversões à esquerda; destaca-se que a não existência de um canteiro central foi escolhida devido ao pequeno diâmetro que viria a ser adotado, o qual não disponibilizaria espaço para veículos com raio de giro maior, assim como para evitar problemas com possíveis expansões da área multiuso a ser apresentada a seguir.

Figura 75 - Trecho do projeto de sinalização horizontal no início da Rua Osvaldo de Caldas Brito



Fonte: Autor, 2025

Em terceiro lugar, as longas distâncias de travessia para pedestres no entorno da Praça Osvaldo Cruz transformam o local em uma ilha isolada por um mar de asfalto, acessada muito mais facilmente por quem possui um veículo para estacionar ao redor da praça do que para quem deseja chegar à pé. Pontos de atração para pedestres como a movimentada parada de ônibus do entorno, academias, residências e o supermercado Assaí Atacadista geram um movimento constante de pedestres que possuem pouquíssimas opções seguras de travessia para ir de um ponto a outro dentro do Largo sem precisar contorná-lo. Destacam-se principalmente a quase impossível travessia entre o Espaço São José Liberto e a Praça Osvaldo Cruz, assim como a longa distância existente entre o ESJL e a Praça Amazonas e entre esta praça e o outro lado da Rua Cesário Alvim. A solução para esses problemas perpassa pela adoção de alguns tipos de canteiros diferentes, abordada no tópico à seguir.

Destaca-se também como importante medida para organização do fluxo cicloviário a definição de áreas seguras para a circulação de bicicletas, determinadas pelo estabelecimento de ciclofaixas e ciclovias na área do largo. Além do caráter de

segurança, as vias destinadas à ciclistas idealizadas no projeto (Apêndice D, p. 2) podem servir como conexão ciclística entre outros pontos da cidade já dotados de área destinada a esse tipo de circulação. No sentido Largo de São José – Cidade Velha via Rua Cesário Alvim, pode-se chegar até a Avenida Bernardo Sayão e conectar-se do Parque Linear da Tamandaré até a Universidade Federal do Pará; enquanto no sentido Largo de São José – Jurunas via Avenida Roberto Camelier, pode-se alcançar a ciclofaixa da Rua dos Mundurucus, avançando do Portal da Amazônia até os bairros de São Brás e Canudos.

6.2 Novos canteiros e ajardinamento de vias

A principal intervenção sugerida para além das praças consiste na construção de novos canteiros centrais para aumentar o percentual de áreas permeáveis, criar mais pontos de sombreamento natural com o plantio de espécies vegetais, reduzir o domínio visual de pavimentos asfálticos, aumentar a sensação de conforto térmico, organizar os fluxos do tráfego de veículos e viabilizar pontos seguros de travessia para pedestres ao reduzir as longas distâncias existentes entre um ponto e outro de calçadas e demais passeios pedonais. Os canteiros centrais, ilhas de refúgio e de organização de fluxos e as extensões de calçadas (Apêndice D, p. 1), fazem parte de uma série de adições criadas, tanto no centro das vias e de seus leitos carroçáveis, quanto em esquinas e cruzamentos, para potencializar a caminhabilidade nas vias do Largo, proporcionando menores distâncias de travessia para pedestres e limitando o domínio dos veículos automotores sobre os transeuntes de menor hierarquia.

Nesse contexto, surgem como soluções para facilitar a travessia de pedestres – e também para potencializar a arborização da região – a implantação de canteiros centrais nos dois trechos da Rua Cesário Alvim (Figura 76); de um refúgio para pedestres no cruzamento da via central do Largo com a Praça Amazonas e o ESJL; de uma ilha na esquina da via central com o final da Rua Osvaldo de Caldas Brito; de pequenos canteiros - que formam uma chicane - para resguardar a faixa de estacionamento da Rua Osvaldo e reduzir a velocidade dos veículos; de diversas extensões das calçadas em cruzamentos, que tem como objetivo a redução da distância a ser percorrida pelos pedestres ao realizar uma travessia; além da redução

A sinalização horizontal proposta no projeto tem como principal objetivo a organização dos fluxos de veículos e a definição correta dos espaços destinados ao estacionamento de veículos, devendo funcionar em conjunto com os demais meios de sinalização não especificados neste projeto, principalmente a sinalização vertical e a sinalização semafórica. Entre as atualizações propostas para o trânsito da região, a sinalização horizontal é de suma importância para o pleno funcionamento das rotatórias, ciclofaixas e zonas de travessia de pedestres (Figura 77), as quais são objeto de desrespeito diário no trânsito de Belém, necessitando por consequência estarem correta e completamente executadas conforme as indicações do CONTRAN.

Figura 77 - Região do Largo com sinalização de rotatória, ciclofaixa e faixa de travessia de pedestres



Fonte: Autor, 2025

Entre os itens formadores da sinalização, destacam-se a adição de 5 novos grupos de faixa de travessia de pedestres, 2 mini rotatórias, aproximadamente 250 metros de ciclofaixa (dos quais 100 metros podem ser convertidos em ciclovia), diversas marcas de canalização para organização do tráfego, além da demarcação de alguns quilômetros de faixas de rolamento e pouco mais de 150 vagas de estacionamento paralelas e à 45° destinadas ao uso geral ou próximo à pontos de táxi.

6.4 Substituição de pisos e pavimentos

Partindo da existência de uma histórica pavimentação em blocos de granito, previamente apresentada como remetente às melhorias executadas na gestão da Intendência Municipal de Antônio Lemos no início do século XX, a qual está escondida sobre uma fina camada de revestimento asfáltico que atualmente domina a paisagem do Largo e visando melhorias estéticas e de conforto térmico na região em questão, é de extrema utilidade a substituição de parte do revestimento em asfalto por outras soluções mais adequadas aos usos propostos ao espaço e que também possuam um albedo maior, sejam mais permeáveis e que fomentem a caminhabilidade.

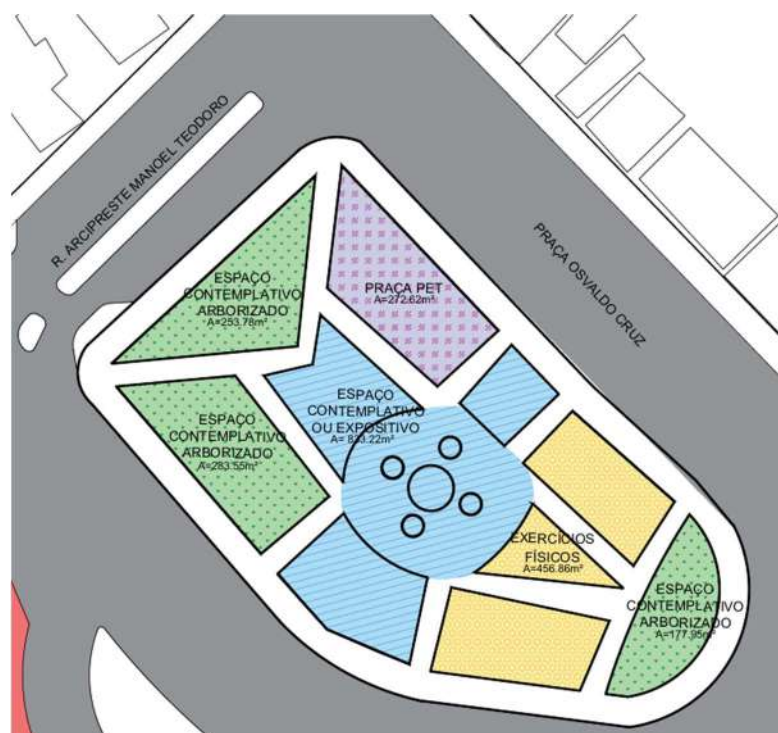
De acordo com Silva Júnior *et al.* (2013), todos os bairros do município de Belém estão dentro da faixa de desconforto térmico no que diz respeito às temperaturas médias aferidas em determinados pontos da cidade. Além da existência de ilhas de calor, a dominância de pisos com baixo albedo e alta absorção de calor (Apêndice A, p. 2) e a ausência de sombreamento além das praças públicas faz com que a sensação térmica na região do Largo de São José seja ainda maior do que os valores médios aferidos, o que coincide com as reclamações colhidas dos usuários do espaço durante o questionário. Apesar de, por questões topográficas, não ocorrerem alagamentos ou prejuízos causados por altos índices pluviométricos, os pavimentos atuais também apresentam como ponto negativo o baixíssimo nível de permeabilidade, o que contribui até mesmo para a redução da umidade relativa do ar na região.

Desse modo, indica-se a adoção de ao menos 2 novos pavimentos a serem utilizados em diferentes pontos do Largo (Figura 78), visando reduzir a absorção de calor nos pisos e aumentar a proporção de áreas permeáveis. Os materiais indicados são um modelo de revestimento monolítico em borracha permeável e drenante, a ser utilizado como piso das áreas de recreação infantil em formas circulares unidas, e blocos de concreto permeável/drenante assentados de forma intertravada nas áreas destinadas ao estacionamento de veículos e na área destinada ao espaço multiuso a ser abordado a seguir; uma alternativa ao uso deste material é a recomposição do calçamento original do século XX – em paralelepípedos intertravados de granito - que está plenamente conservado abaixo da atual camada de revestimento asfáltico.

Tendo em vista as principais demandas sociais (Apêndice B) e visando explorar ao máximo o potencial de cada região do Largo, o diagrama funcional do projeto (Apêndice D, p. 5) apresenta as propostas de atividades que podem ser desenvolvidas em cada área identificada como subutilizada na fase de levantamentos.

As alterações propostas incluem o remanejamento e aumento das áreas destinadas à recreação infantil, que sai da Praça Osvaldo Cruz para ocupar o interior de 2 canteiros da Praça Amazonas, e do espaço utilizado para a prática de exercícios físicos em aparelhos de academia ao ar livre, que seriam posicionados em trechos de 3 canteiros da Praça Osvaldo Cruz, deixando a área central da Praça Amazonas. Ademais, destaca-se a criação de 3 novos espaços: uma praça pet no canteiro menos arborizado e com maior área livre da Praça Osvaldo Cruz (Figura 79); um espaço de convivência na área mais arborizada da Praça Amazonas; além do grande diferencial deste projeto, uma área multiuso – detalhada a seguir - situada na via entre o Espaço São José Liberto e a Praça Amazonas, que tem como objetivo principal recuperar uma área de 1.533,50m² revestida por asfalto, dominada por veículos e com uma enorme gama de potenciais desperdiçados.

Figura 79 - Trecho do Diagrama Funcional para a Praça Osvaldo Cruz

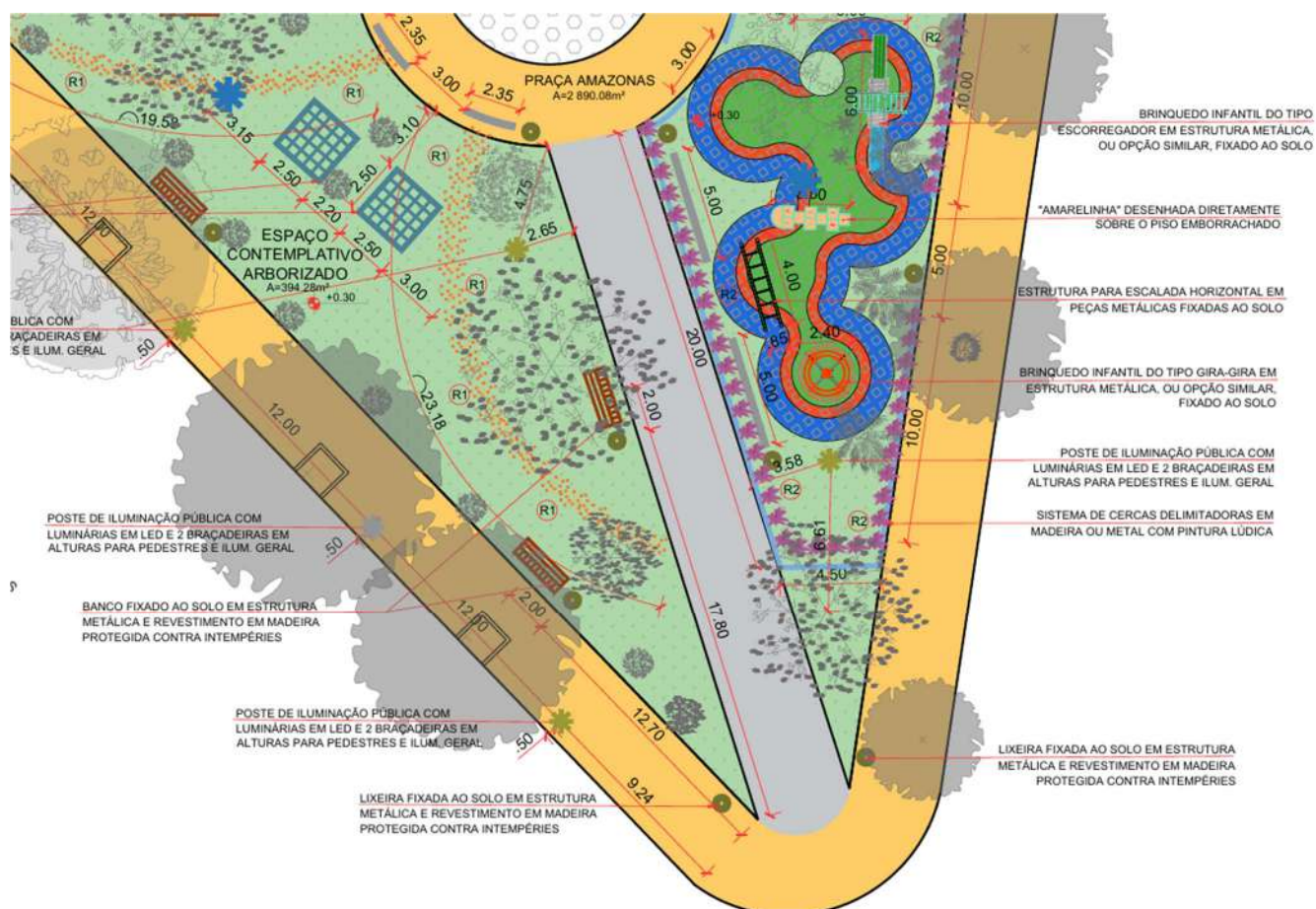


Fonte: Autor, 2025

6.6 Adições ao mobiliário público existente

Visando completar o escasso mobiliário público existente atualmente tanto no interior das praças quanto nas calçadas do entorno, indica-se a instalação de novos itens para dar suporte às atividades propostas no projeto de requalificação. O mobiliário público em questão (Apêndice D, p. 6) é formado por 16 estruturas diferentes, espalhadas no interior das praças (Figura 80) e seu entorno imediato, com diversas finalidades: bancos em metal e madeira; bancos corridos em concreto armado revestidos por peças de madeira; lixeiras; caramanchões; bicicletários; totens informativos; vasos para plantio de espécies arbustivas ou arvoretas; aparelhos de academia ao livre; equipamentos para diversão animal; equipamentos de recreação infantil, quiosques para serviços de alimentação e um quiosque para forças de segurança; mesas e bancos fixos para prática de xadrez; uma fonte interativa com sistema de jatos múltiplos para recreação infantil, além de sistemas de cercas delimitadoras para a praça pet e para as áreas de recreação infantil e pontos de monitoramento remoto por meio de câmeras de segurança públicas.

Figura 80 - Exemplo de aplicação do novo mobiliário público na Praça Amazonas



Fonte: Autor, 2025

6.7 Revitalização de elementos históricos

No interior das praças Amazonas e Osvaldo Cruz residem resquícios de elementos históricos existentes desde a formação das praças no início do século XX, apesar de quase a totalidade deles já ter sido perdida. Tais elementos são de suma importância para a manutenção da originalidade dos logradouros, mesmo após um processo de requalificação. Entre os itens passíveis de recuperação, destacam-se o piso revestido em pedra cariri existente no perímetro das praças, assim como as guias do meio fio em pedra de lioz (identificados como patrimônio tombado pela Secretaria de Cultura do Estado do Pará) e o busto em homenagem ao médico e pesquisador Osvaldo Cruz que, apesar de não ser o elemento original, também merece os devidos reparos.

Os demais itens históricos, dos quais existem apenas referências da existência anterior, como os pavilhões – um modelo de coreto - e os postes em concreto existentes nas praças Amazonas e Osvaldo Cruz podem ser apresentados por meio de totens ou placas educativas que contem a sua história e os apresentem visualmente conforme os registros históricos disponíveis. Estes totens, distribuídos em determinados pontos do Largo (Apêndice D, p. 6) tem como objetivo apresentar informações acerca dos elementos históricos ainda existentes, bem como detalhes, imagens antigas e representações das estruturas e edificações que não mais integram o entorno, podendo também servir para a exposição de informações turísticas em diversos idiomas, tendo em vista a importância da região para esta finalidade, uma vez que ela está representada no mapa turístico de Belém, como já evidenciado.

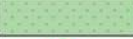









6.8 Inserção de novas espécies vegetais

Como parte das alterações propostas no projeto de requalificação paisagística (Apêndice D, p. 7), a sugestão de adição de novas espécies vegetais (Quadro 2) foi desenvolvida com cautela, levando em consideração análises bioclimáticas e questões técnicas acerca da interação com as 27 espécies já existentes e com o fluxo viário, questões de visibilidade e demais normas relacionadas à legislação de trânsito. A escolha de parte das espécies indicadas em projeto foi baseada nas indicações do Manual de Arborização do Município de Belém (Brasil; Porto, 2013), o qual sugere determinadas espécies para o plantio em áreas públicas da cidade; desse modo, foram escolhidas espécies de árvores preferencialmente perenifólias de médio e

pequeno porte (respectivamente, Ipê rosa - *Tabebuia rosea* e Saboneteira - *Sapindus saponaria L.* e Aroeira - *Schinus terebinthifolius Raddi*) além de uma espécie de palmeira (Buriti ou Miriti - *Mauritia flexuosa L.*) para compor a gama de espécies responsáveis por proporcionar sombreamento e embelezamento para os novos canteiros criados na região.

Além destas 4 espécies, das quais 3 são novidades, foram escolhidas outras 5 variações, sendo 4 não existentes no Largo atualmente, para compor o elenco de espécies ornamentais: Palmeira-Real-De-Cuba - *Roystonea regia* (já existente com uma unidade no centro da Praça Osvaldo Cruz, a ser complementada com novas três), Periquito Gigante Tricolor - *Alternanthera ficoidea*, Palmeira-Jarina - *Phytelephas macrocarpa*, Helicônia-Papagaio - *Heliconia psittacorum* e Dianela - *Dianella tasmanica*; sendo que as últimas 3 espécies serão utilizadas em conjunto nos canteiros que não permitem o plantio de espécies arbóreas por questões de obstrução da visualização do tráfego de veículos.

Quadro 2 – Espécies vegetais a serem adicionadas de acordo com o Projeto Paisagístico

QUADRO DE ESPÉCIES VEGETAIS A SEREM ADICIONADAS			
CÓDIGO	SÍMBOLO	NOME POPULAR / ESPÉCIE VEGETAL	QUANTIDADE
G1		GRAMA SÃO CARLOS / <i>Axonopus compressus</i>	379,24m ²
A1		SABONETEIRA / <i>Sapindus saponaria L.</i>	2
A2		AROEIRA / <i>Schinus terebinthifolius Raddi</i>	8
A3		IPÊ ROSA / <i>Tabebuia rosea</i>	5
P1		BURITI / <i>Mauritia flexuosa L.</i>	6
P2		PALMEIRA-JARINA / <i>Phytelephas macrocarpa</i>	16
P3		PALMEIRA-REAL-DE-CUBA / <i>Roystonea regia</i>	3
R1		HELICÔNIA-PAPAGAIO / <i>Heliconia psittacorum</i>	CONJUNTO
R2		PERIQUITO GIGANTE TRICOLOR / <i>Alternanthera ficoidea</i>	CANTEIROS = 122m
R3		DIANELA / <i>Dianella tasmanica</i>	CONJUNTO
CÓDIGOS: G - GRAMÍNEA, A - ÁRVORE, P - PALMEIRA, R - ESPÉCIE RASTEIRA			

Fonte: Autor, 2025

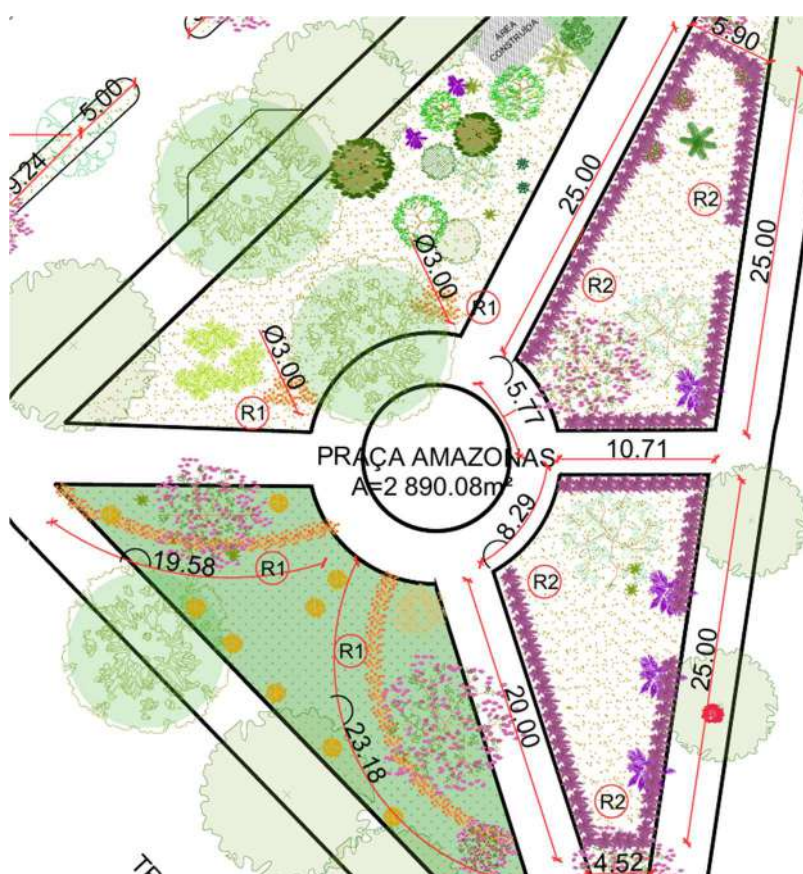
Especificamente no interior das praças, principalmente na praça Amazonas, devido à grande diversidade de espécies já abordada, escolheu-se fazer adições pontuais com funções determinadas. Em ambas as praças, foi indicado o plantio de espécies ornamentais de pequeno porte e baixa/média altura: o Periquito Gigante Tricolor - *Alternanthera ficoidea* e a Helicônia-Papagaio - *Heliconia psittacorum*.

A *alternanthera* foi escolhida para atuar como limitadora do perímetro dos canteiros destinados à recreação infantil (Figura 81), atuando em conjunto com as cercas

delimitadoras para restringir as direções às quais as crianças podem se dirigir e também para definir os pontos de acesso para o parquinho. Uma vez que não há nenhuma espécie que possa ser usada como cerca viva na praça Amazonas – diferentemente da praça Osvaldo Cruz onde todos os canteiros são cercados por Ixoras (*Ixora coccinea*) – definiu-se este uso conjunto da vegetação com o mobiliário.

A *Heliconia* foi selecionada para realizar o direcionamento de fluxos e a condução do ponto de atenção na praça Amazonas e para a ornamentação pontual em ambas as praças. Devido à sua característica de espalhamento das folhas e a quase permanente coloração alaranjada, a espécie foi utilizada para conduzir os visitantes das praças aos pontos de interesse nas áreas requalificadas, direcionando-os para a utilização dos mobiliários e afins.

Figura 81 - Trecho do projeto paisagístico para a Praça Amazonas



Fonte: Autor, 2025

com potência conforme necessário (Figura 84). O modelo dos postes e braçadeiras pode ser único, baseado em versões históricas, ou seguir o padrão já utilizado pela Prefeitura de Belém em outras praças e logradouros públicos que possuam os tipos de conjunto de iluminação acima indicados.

Figura 83 - Exemplo de poste com uma braçadeira



Fonte: IW8.com.br, 2025

Figura 84 - Exemplo de poste com 2 braçadeiras em alturas diferentes



Fonte: IW8.com.br, 2025

7 REQUALIFICAÇÃO PAISAGÍSTICA: ÁREA MULTIUSO

7.1 Conceito e delimitação da área

A criação de um espaço reservado para finalidades múltiplas é uma ação de extrema importância para o fomento da caminhabilidade, da economia popular, da realização de eventos, manifestações culturais e outras inúmeras atividades.

A cidade viva também precisa de uma vida urbana variada e complexa, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas, deixando espaço para a necessária circulação de pedestres e tráfego, bem como oportunidades para participação na vida urbana... (Gehl, 2013, p. 63-65)

O reaproveitamento da área de mais de 1.500m² existente entre a edificação do Espaço São José Liberto e a Praça Amazonas visa destinar de maneira definitiva aos pedestres um espaço que é atualmente disputado com os veículos, por se tratar de uma rua asfaltada e utilizada em grande parte do dia para o tráfego destes, porém também desejada por adultos fazendo treinos, corridas e caminhadas; por crianças de todas as idades buscando um local para se divertir; por idosos passeando com familiares e por animais de estimação acompanhados de seus tutores, principalmente durante a noite e os finais de semana, como observado no programa de necessidades.

O espaço em questão (indicado em amarelo na Figura 85) é atualmente utilizado como via de acesso lateral ao Espaço São José Liberto e como uma das alternativas de acesso às residências e comércios situados na Travessa Honório José dos Santos. O piso desta área é totalmente coberto por revestimento asfáltico - o qual cobre a centenária pavimentação em paralelepípedos de granito - que forma uma via com aproximadamente 19 metros de largura (Apêndice A, p. 1) extremamente mal aproveitada por duas faixas de rolamento com sentidos opostos e uma faixa de estacionamento à 45° ao lado do ESJL. Devido à largura da via e a existência de poucos postes de iluminação situados apenas na calçada da Praça Amazonas, o espaço em questão é tomado pela escuridão durante a noite, restringindo seu uso à porção mais próxima da Praça Osvaldo Cruz, que possui um nível de iluminação ligeiramente superior devido à maior quantidade de luminárias.

Figura 85 - Indicação da área utilizada para o novo espaço multiuso



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor, 2025

7.2 Infraestrutura base

Para garantir o pleno e contínuo funcionamento do espaço multiuso, o estabelecimento de condições mínimas de higiene, abastecimento de água, coleta de esgoto e resíduos sólidos deve ser garantido pelos entes governamentais competentes. A inexistência dessas condições é o principal impeditivo atual para a expansão das atividades que tentam ser implementadas no local por empresas, restaurantes e outros empreendimentos de menor porte. Além disso, a padronização da infraestrutura é de suma importância para garantir a equidade entre os potenciais permissionários e demais interessados em utilizar o espaço para finalidades comerciais, principalmente no setor de alimentação, que é o maior atrativo atual.

Ciente da existência de regulamentações municipais - no que diz respeito às condições impostas e fiscalizadas pela Coordenação de Vigilância Sanitária (CVISA) da Secretaria Municipal de Saúde de Belém (SESMA) no âmbito da saúde e pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico (SEDCON) no âmbito do

ordenamento e funcionamento do comércio informal, de permissionários e de vendedores ambulantes – além de normativas estaduais e nacionais acerca do funcionamento de estabelecimentos que envolvem a manipulação de alimentos, faz-se necessário igualar as estruturas utilizadas para esta finalidade dentro do espaço multiuso, garantindo tanto a equidade e a justa concorrência entre os beneficiados quanto os corretos fluxos de entrada de alimentos, saída e despejo de resíduos etc.

A partir disso, destaca-se a implantação de 7 estruturas fixas no espaço, localizadas ao lado da fachada leste da Praça Amazonas (Apêndice D, p. 10), as quais podem ser executadas em estrutura metálica pré-moldada ou serem similares a contêineres (Figura 86), de modo que sejam facilmente transportadas até o local e sigam o mesmo padrão construtivo. Entre essas 7 estruturas, 5 possuem dimensões padrão de 6 metros de comprimento por 2,50 metros de largura e altura à definir – das quais 4 são destinadas aos serviços de alimentação e 1 é destinada ao apoio de forças de segurança pública, funcionando como posto fixo de vigilância – e outras 2 possuem o dobro do comprimento, medindo 12 metros, com as demais dimensões similares – sendo estas unidades destinadas aos permissionários de serviços de alimentação de maior público ou que já atuem no local há mais tempo, necessitando assim de mais espaço para responder à demanda já existente anteriormente.

Figura 86 - Exemplo de instalação de estrutura metálica para o funcionamento de um quiosque



Fonte: Autor, 2025

7.3 Mobiliário

O mobiliário básico da área multiuso tem como principal objetivo a garantia de sombreamento e a disposição de assentos direcionados à convivência e à interação entre os usuários do espaço. Visando a durabilidade e condições anti-furto, toda a mobília sugerida, incluindo as removíveis, são fixadas ao solo e só podem ser removidas em caso de destruição completa ou remoção em etapas.

A mobília da área multiuso é composta por 8 estruturas diferentes (Figura 87), sendo estas: estruturas metálicas do tipo bicicletário para a guarda temporária de bicicletas, patinetes e similares; caramanchões modulares removíveis (montados em painéis parafusados entre si e ao solo) em estrutura metálica ou de madeira; totens para a exposição de informações históricas ou turísticas; totens ou torres com câmeras de segurança para a vigilância pública; bancos circulares em concreto revestidos por tábuas de madeira com vazio central para o plantio de espécies vegetais; bancos em concreto revestidos por tábuas de madeira em “formato de cobra”; vasos móveis para o plantio de espécies arbustivas ou arvoretas e defensas removíveis fixadas ao solo para realizar a contenção da área destinada ao espaço multiuso.

Figura 87 - Exemplares de alguns itens do mobiliário recomendado para a área multiuso



Fonte: Autor, 2025

7.4 Estratégias para a adaptabilidade e consequências da requalificação

A principal estratégia a ser adotada para o pleno funcionamento da área em questão como espaço de multiutilidades é a adaptabilidade, representada pela capacidade do

espaço em se ajustar a diferentes necessidades para a ocorrência de eventos ou outras situações que precisem de uma configuração diferente para o mobiliário, uma maior flexibilidade de área ou outras demandas específicas, obtendo assim diversas funcionalidades além da básica utilização do mobiliário indicado em projeto.

O projeto do espaço multiuso prevê o aproveitamento de uma faixa de aproximadamente 10 metros de largura situada no lado da via mais próximo à praça Amazonas, deixando os 8,50 a 9 metros restantes para a disposição de duas faixas de rolamento e uma faixa de estacionamento paralela à calçada do ESJL (Figura 88). Esses espaços são divididos por defensas fixadas ao solo de maneira removível, permitindo a integração das áreas quando houver necessidade, interrompendo a circulação de veículos e destinando a totalidade da área ao fluxo de pedestres e a disposição de mais mobiliários móveis, barraquinhas e outras estruturas de comércio temporárias, bem como tendas, palcos e demais estruturas para eventos e similares, aumentando o espaço disponível para interação e as possibilidades de uso do local.

Figura 88 - Representação da área destinada ao espaço multiuso e à via



Como resultado possível do sucesso dessa intervenção, espera-se que a área multiuso seja capaz de atrair continuamente novos visitantes, explorando diversas possibilidades de uso e combinações diferentes para o espaço público, tornando-o mais agradável para aqueles que têm interesse em desfrutá-lo, assim como pensa o arquiteto e urbanista Jan Gehl:

Convidar as pessoas a caminhar e pedalar na cidade é um início, mas não basta. O convite deve incluir a opção de se sentar e passar um tempo na cidade. Atividades de permanência são a chave de uma cidade viva, mas também realmente agradável. As pessoas ficam se um lugar for bonito, significativo e agradável. Uma boa cidade tem muitas semelhanças com uma boa festa: os convidados ficam porque se divertem. (Gehl, 2013, p. 147)

8 CONCLUSÃO

A partir da apreciação de todo o conteúdo anteriormente exposto, pode-se confirmar a importância da proposição de ações de intervenção, melhoria e requalificação paisagística na região que hoje compõe o histórico Largo de São José. A união de esforços acadêmicos, da iniciativa privada, da sociedade civil e dos entes governamentais, com destaque para a Prefeitura Municipal de Belém e o Governo do Estado do Pará, é capaz de transformar definitivamente a realidade, a rotina e a experiência dessa região da cidade e das pessoas as quais transitam por ela, valorizando a vasta e secular história da região, promovendo melhorias necessárias e incentivando a diversidade de usos popular, econômico, turístico e cultural da região.

Em relação à inexistência de legislações municipais direcionadas ao incentivo do uso, ordenamento e execução de melhorias em praças públicas em Belém aqui citadas, vale destacar a recente promulgação da Lei nº 10.149, de 08 de Maio de 2025 que instituiu oficialmente no município o, neste trabalho sugerido, programa “Adote uma praça”, convidando entes privados para assumir a administração, manutenção, execução de melhorias e demais cuidados em praças da cidade (Belém, 2025) conforme uma lista de logradouros disponíveis para a “adoção” ao programa. Salienta-se que esta é uma iniciativa histórica e de extrema importância para a valorização dos espaços públicos, mas que não descarta a necessidade de atuação da Prefeitura Municipal de Belém no âmbito das fiscalizações e ações de ordenamento necessárias para o pleno uso e funcionamento desses locais sem prejuízos aos usuários, trabalhadores e terceiros, sendo ainda necessário discutir a elaboração de novos decretos ou leis nos moldes daqueles mencionados anteriormente neste trabalho.

Além disso, ações recentes da nova gestão da Prefeitura Municipal têm incentivado a utilização de espaços públicos da capital pela população, em eventos promovidos pela prefeitura como ações cidadãs, comemorações de aniversário de pontos turísticos, festas para (re)inaugurações de espaços públicos e conjuntos de eventos itinerantes que se apropriam de vias e espaços públicos para oferecer lazer, serviços, diversão e shows de música ao vivo, como a recente iniciativa nomeada “Domingueira”, que facilmente pode ser executada na área multiuso indicada neste projeto de requalificação paisagística, atraindo a população para o Largo de São José.

Quanto às problemáticas atuais e as dinâmicas de tentativa de uso e aproveitamento do espaço, destaca-se que todas as intervenções propostas nas pranchas do projeto de requalificação paisagística, dispostas em apêndice, são objetivamente direcionadas para a solução das questões negativas que foram percebidas, indicadas e avaliadas por meio de todo o processo de elaboração de um projeto arquitetônico. A implantação das alterações propostas pode ser realizada em etapas, não sendo necessário estabelecer mudanças radicais de maneira permanente no local, o que permite que o espaço não seja inteiramente interditado, passe por grandes e incômodas obras ou que sofra mudanças tão abruptas ao ponto de gerar descontentamento naqueles que costumam se deslocar ou utilizam diariamente o entorno do Largo de São José, evitando também a necessidade de altos orçamentos para executar as transformações, o que pode ser visto como impeditivo pelo poder público ou pelo ente privado interessado em executar tais intervenções.

Devido ao porte básico deste projeto, as dimensões da área em questão e as escalas de representação adotadas, muitas soluções propostas precisam ser melhor analisadas, representadas e adaptadas a possíveis especificidades não abordadas no escopo atual, as quais são pertinentes a níveis de projeto legal ou executivo.

Destarte, indica-se também o potencial acadêmico imbuído aos ideais deste projeto, que pode ser aproveitado para inúmeras atividades acadêmicas, projetos de pesquisa e extensão em diversos campos e áreas do conhecimento, dentro das áreas de atuação da arquitetura, do urbanismo e também de outras áreas afins.

REFERÊNCIAS

- ACERVO da Biblioteca Domingos Soares Ferreira Penna (MPEG). Belém, 1995. Disponível em: <https://olimpiareisresque.blogspot.com/2016/01/o-piri.html>. Acesso em: 06 mar. 2025.
- ACERVO dos municípios brasileiros. *In*: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017a. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443406>. Acesso em: 05 mar. 2025
- ACERVO dos municípios brasileiros. *In*: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017b. Disponível em: <https://goo.gl/F6YYba>. Acesso em: 05 mar. 2025
- AEROFOTOGRAMAS de 1964 – datação confirmada. *In*: Projeto Laboratório Virtual – FAU ITEC UFPA. Belém-PA, 09 mar. 2023. Disponível em: <https://fauufpa.org/2023/03/09/aerofotogramas-de-1964-datacao-confirmada/>. Acesso em: 05 mar. 2025
- ALMEIDA, Candido Mendes (org.). **Atlas do Império do Brazil**. Lithographia do Instituto Philomathico, Rua Sete de Setembro, n. 68. Rio de Janeiro, 1868.
- ALMEIDA, Conceição Maria Rocha de. **Belém Do Pará, Uma Cidade Entre As Águas: História, Natureza E Definição Territorial Em Princípios Do Século XIX**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, Julho 2011.
- ANDRADE, Fabiano Homobono Paes de. **De São Braz ao Jardim Público - 1887-1931: um ramal da estrada de ferro de Bragança em Belém do Pará**. 2010. 320 f. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.
- BARNABÉ, Antônio Sérgio; GONÇALVES, José Carlos. **Nota técnica 284: a moderna minirrotatória**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2023.
- BELÉM - a Planta de 1881 e as vias republicanas de 1890. *In*: Projeto Laboratório Virtual – FAU ITEC UFPA. Belém-PA, 10 jun. 2017. Disponível em: <https://i0.wp.com/fauufpa.org/wp-content/uploads/2017/06/edmund-compton-mapa-de-1881.jpg?ssl=1>. Acesso em: 25 fev. 2025
- BELÉM - Bairro do Jurunas "Praça Amazonas e Pólo Joalheiro São José Liberto". Belém-PA, 2008. Skyscraper city: dricobel. Disponível em: <https://www.skyscrapercity.com/threads/bel%C3%A9m-bairro-do-jurunas-pra%C3%A7a-amazonas-e-p%C3%B3lo-joalheiro-s%C3%A3o-jos%C3%A9-liberto.606646/>. Acesso em: 06 mar. 2025
- BELÉM, Prefeitura Municipal de Belém. Ver-Belém: Avenida Almirante Tamandaré. 2020. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/ver-belem/detalhe.php?p=38&i=1>. Acesso em: 23 fev. 2025.
- BELÉM. Decreto nº 38.943 de 22 de Junho de 2001. Regulamenta o uso do complexo de praças formado pelas Praças da República, João Coelho e Sereia, e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal de Belém, 2001.

BELÉM. Intendente Municipal (1898-1911: A. J. de Lemos). **Álbum de Belém: 15 de novembro de 1902**. Paris: P. Renouard, 1902.104 p. il.

BELÉM. Lei complementar nº 02, de 19 de Julho de 1999. Dispõe sobre o parcelamento, ocupação e uso do solo urbano do Município de Belém e dá outras providências. **Lei Complementar de Controle Urbanístico**. Belém: Câmara Municipal de Belém, 2008.

BELÉM. Lei nº 7.055, de 30 de dezembro de 1977. Dá nova redação ao Código de Posturas do Município de Belém. **Código de Posturas**. Belém: Câmara Municipal de Belém, 1977.

BELÉM. Lei nº 7.709, de 18 de maio de 1994. Dispõe sobre a preservação e proteção do Patrimônio Histórico, Artístico, Ambiental e Cultural do Município de Belém e dá outras providências. **Lei do Patrimônio Histórico**. Belém: Câmara Municipal de Belém, 1994.

BELÉM. Lei nº 8.655, de 30 de Julho de 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. **Plano Diretor do Município de Belém**. Belém: Câmara Municipal de Belém, 2008.

BELÉM. Lei nº 10.149, de 08 de maio de 2025. Institui o Programa Adote Uma Praça e estabelece regras especiais para a celebração de termos de cooperação com a iniciativa privada, pessoas físicas ou pessoas jurídicas de direito privado, e com pessoas jurídicas de direito público, no âmbito do referido Programa. Belém: Câmara Municipal de Belém, 2025.

BELEMTUR, 2022. Disponível em: <https://belemtur.belem.pa.gov.br/mapa-turistico-de-belem/>. Acesso em: 19 mar. 2025

BRASIL, Heliana Maria Silva; PORTO, Luis Paulo Monteiro (org.). **Manual de Orientação Técnica da Arborização Urbana de Belém**: guia para planejamento, implantação e manutenção da arborização em logradouros públicos. Belém: Universidade Federal Rural da Amazônia, 2013.

CODEM-COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DA ÁREA METROPOLITANA DE BELÉM. **Mapa de Localização do Bairro do Jurunas**. Belém-PA: Diretoria de Desenvolvimento Urbano. 2014. Escala = 1:8.000

CODEM-COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DA ÁREA METROPOLITANA DE BELÉM. **Mapa De Uso Do Solo do Bairro 016 – Jurunas, Município De Belém**. Belém-PA: Unidade de Cartografia e Geoprocessamento - UCG. 2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1995.

CP Belem, PA - Pavilhão da Praça Amazonas, Editora Lito Tipo Guanabara, sem uso. *In*: SC Colecionismo, 2023. Disponível em: <https://www.sccolecionismo.com.br/peca.asp?ID=16506427>. Acesso em: 27 mar. 2025

CRUZ, Ernesto Horácio da. **História de Belém**. v. 1. Coleção Amazônica. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). **Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego**. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001.

DEPARTMENT of Planning and City Development. **Historic Parks And Gardens In Westminster**. Londres: Development Planning Services, 1997.

DOL. Moradores denunciam: Praça Amazonas está na completa escuridão. *In*: DOL. Belém, PA, 03 out. 2018. Disponível em: <https://dol.com.br/noticias/zappzapp/noticia-545247-moradores-denunciam-praca-amazonas-esta-na-completa-escuridao.html?d=1>. Acesso em: 15 mar. 2025

FERREIRA, Priscilla R. Camargo. **São José Liberto ou Presídio? Memória coletiva e o patrimônio material em Belém do Pará**. I Colóquio Internacional Discurso e Mídia na Amazônia, 2013.

FRAIHA NETO, Habib. **Oswaldo Cruz e a febre amarela no Pará**. Ananindeua: Editora do Instituto Evandro Chagas, 2012.

FUMBEL-FUNDAÇÃO CULTURAL DE BELÉM. **Mapas**. *In*: Prefeitura Municipal de Belém. Belém-PA, [20--]. Disponível em: <https://fumbel.belem.pa.gov.br/espacos-culturais/mapas/>. Acesso em: 09 mar. 2025.

FUSKEIROS DO PARÁ. **26 de janeiro na praça Amazonas [...]** Belém, PA, 26 jan. 2025. Facebook: Fuskeiros do Pará. Disponível em: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1156187096508830&set=pb.100063526513893.-2207520000&type=3&locale=pt_BR. Acesso em: 15 mar. 2025

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GLOBOPLAY. **Abandono e mato alto são flagrados na Praça Osvaldo Cruz, em Belém**. Belém, PA: TV Liberal, 2024. 1 vídeo (7min 1s.). Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/12280577/>. Acesso em: 15 mar. 2025

GLOBOPLAY. **Árvore na praça Amazonas, em Belém, cai próxima a veículos estacionados**. Belém, PA: TV Liberal, 2025. 1 vídeo (1min 31s.). Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/13272434/>. Acesso em: 20 mar. 2025

GPOS PARÁ. **Nostalgia Belém [...]**. Belém-PA, 06 mar. 2020. Facebook: GPOS Pará. Disponível em: <https://shre.ink/bca8>. Acesso em: 23 fev. 2025.

INSTITUTO MOREIRA SALLES. **Avenida 16 de novembro**. *In*: Acervo fotográfico do Instituto Moreira Salles. Rio de Janeiro, RJ. Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#!/detailpage/16795>. Acesso em: 05 mar. 2025

INSTITUTO, Nacional De Pesquisas Da Amazonia. **Cartografia da Região Amazônica**. Vol. 2 p. 225. Engenharia Militar no Brasil e no Ultramar Português Antigo e Moderno Estampa nº 15. Conselho Nacional De Pesquisas. Rio De Janeiro, 1963.

KETTLE, Wesley Oliveira. **Espaço São José Liberto como “patrimônio difícil”: desafio para o ensino de História**. Revista História Hoje, v. 10, nº 19, p. 77-101 - 2021

LEMONS, Antônio José de. **O Município de Belém – Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém**. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1906.

LEMOS, Antônio José de. **O Município de Belém** – Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. Belém: Archivo da Intendencia Municipal, 1907.

LIMA, Alexandre Martins de. **Pelos trilhos dos bondes: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1947**. Tese (Doutorado) — Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2011.

LIMA, Alexandre Martins de; VENTURA NETO, Raul. **Da urbana à pará electric: os bondes e as novas configurações sócio-espaciais em Belém do Pará**. Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, 2017.

MAPA de Belém (1947/1948); por Maÿr Sampaio Fortuna. *In*: Projeto Laboratório Virtual – FAU ITEC UFPA. Belém-PA, 05 jun. 2015. Disponível em: <https://fauufpa.org/2015/06/05/mapa-de-belem-19471948-por-mayr-sampaio-fortuna/>. Acesso em: 05 mar. 2025.

MATOS, Maria Izilda S. de. **Cotidiano e Cultura: História, Cidade e Trabalho**. Bauru, São Paulo: Editora da Universidade do Sagrado Coração - EDUSC, 2002.

NIEMEYER, Carlos Augusto da Costa. **Paisagismo no planejamento arquitetônico**. 3. ed. – EDUFU. Uberlândia, 2019.

NOGUEIRA, João Rafael. **Planta do pantano chamado Piri**, Colorido, nanquim, tinta colorida, aquarela, com seta norte, escala em braças, papel canson, 47,5cm x 34,5cm. Arquivo Histórico do Exército (AHEX).

NOSTALGIA BELÉM. **Foto da praça Amazonas** [...]. Belém-PA, 2018. Facebook: Nostalgia Belém. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1805458302909557&id=186453294810074&set=a.186456074809796>. Acesso em: 06 mar. 2025.

NOSTALGIA BELÉM. **Teste para tirar a carteira** [...]. Belém-PA, 2018. Facebook: Nostalgia Belém. Disponível em: <https://www.facebook.com/nostalgibelem/posts/teste-para-tirar-a-carteira-de-motorista-ele-era-feito-na-pra%C3%A7a-amazonas-em-fren/1521756347946422/>. Acesso em: 06 mar. 2025.

NUNES, Marcia Cristina Ribeiro Gonçalves. **Rumo ao Boulevard da República: entre a cidade imperial e a metrópole republicana**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Doutorado em História, 2017.

OSWALDO Cruz na Amazônia. *In*: Biblioteca virtual Oswaldo Cruz/Fiocruz, 2002. Disponível em: <https://oswaldocruz.fiocruz.br/index.php/videos/oswaldo-cruz-na-amazonia>. Acesso em: 06 mar. 2025

PANTOJA, José Amarildo Rodrigues. **Patrimônio cultural, memória e paisagem: a inserção das prisões na cidade de Belém do Pará na transição dos séculos XIX - XX: estudos de casos do antigo Presídio São José e da Prisão Modelo Panóptico**. Tese (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em História. Goiânia, 2022.

PARÁ, Secretaria de Cultura do Estado. **Parque da Residência e Estação Gasômetro**. Belém: SECULT, 2000, p. 34.

PARÁ. Governo do Estado do Pará. **Album do Pará em 1899**, na administração do governo de Sua Excia o Senr. Dr. José Paes de Carvalho : parte descritiva do Dr. Henrique Santa Rosa; Photographia e composição de F. A. Fidanza. [S. l.: s. n.] 1899.

PINTO, Lúcio Flávio. **Jornal Pessoal, a agenda amazônica de Lúcio Flávio Pinto**. Maio de 2007, 2a Quinzena, nº 392, Ano XX.

PLANO do Pará. 1800. [S. l.: s. n.] Disponível em: <https://www.dropbox.com/scl/fo/qtle52ql1ig4x2651q7wb/ACC1DISabSz0N02lqTHotE?dl=0&e=2&preview=DSC07393.JPG&rlkey=gcfbfwu742qwfwdhwr4ubr3o5>. Acesso em: 23 fev. 2025.

PRAÇA Amazonas. Ao fundo, Pólo Joalheiro. Belém-PA, 2007. Flickr: mslima36. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/15126108@N06/2055906196>. Acesso em: 06 mar. 2025

REIS FILHO, N. Goulart. CD-ROOM. **Imagens das Vilas e Cidades do Brasil Colonial**. [S. l.: s. n.], 1999.

ROSA, Teresa da Fonseca. **O Iluminismo e a expulsão dos jesuítas do Império Português; as reformas pombalinas e o plano dos estudos menores**. Revista de História Regional 19(2): 361-383, 2014. Disponível em: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr>. Acesso em: 22 fev. 2025.

SANTOS, Jorge Sales dos; TAVARES, Maria Goretti da Costa. **Pela estrada de são José, produção do espaço e patrimônio: o exemplo da avenida 16 de novembro, belém-pa**. Geosul, Florianópolis, v. 37, n. 81, p. 298-310, jan./abr. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2022.e79273>. Acesso em 23 fev. 2025.

SÃO PAULO. Decreto nº 61.170 de 22 de Março de 2022. Confere nova regulamentação ao Programa Adote Uma Praça, para o fim de estabelecer os procedimentos, pela via eletrônica, para a celebração de termos de cooperação com a iniciativa privada, bem como pessoa física, no âmbito do referido Programa. Secretaria de Governo Municipal. São Paulo, 2022a.

SÃO PAULO. Portaria da Secretaria Municipal das Subprefeituras – SMSUB nº 22 de 25 de Março de 2022. Estabelece os procedimentos para a celebração de termos de cooperação com a iniciativa privada no âmbito do Programa Adote Uma Praça, pela via eletrônica, previsto no Decreto Municipal nº 61.170/2022. Gabinete Do Secretário. São Paulo, 2022b

SILVA, M. V. S. Da .; LIMA, A. M. M. De . **Reconstituição Espaço-Temporal Do Alagado Do Piry De Jussara, Belém-Pa: Evolução E Impacto Na Urbanização**. Revista Cerrados, [S. l.], V. 19, N. 01, P. 113–139, 2021. Doi: 10.46551/Rc24482692202105 . Disponível Em: <https://Www.Periodicos.Unimontes.Br/Index.Php/Cerrados/Article/View/2877>. Acesso em: 16 Fev. 2025.

SILVA JÚNIOR, João De Athayde *et al.* **Variabilidade espacial do conforto térmico e a segregação social do espaço urbano na cidade de Belém, pa.** São José dos Campos: Revista Brasileira de Meteorologia, v.28, n.4, 419 - 428, 2013.

SOARES, Elizabeth Nelo (org.). **Largos, coretos e praças de Belém– PA.** organizadora, Elizabeth Nelo Soares. Brasília, DF: Iphan / Programa Monumenta, 2009.

SOUSA, D. Antonio Caetano de. **Memorias Economicas da Academia Real das Ciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal, e suas conquistas**”. Tomo V. Lisboa: na Officina da mesma Academia, 1815. Com licença de sua Alteza Real. Pp. 86-9.

SYDRIM, José. **Planta da Cidade de Belém** – Com a primeira légua patrimonial demarcada. Belém, 1905. Disponível em:
https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart168803/cart168803.html. Acesso em: 04 mar. 2025.

VEIGA, Débora de F. Lima. **A Restauração Do Gasômetro Do Largo São José Em Belém E As Questões Práticas Da Preservação Da Arquitetura Do Ferro.** São Paulo: [s. n.], 2004.

VERISSIMO, José. **A pesca na Amazônia.** Rio de Janeiro: Livraria Clássica de Alves & C, 1895