

## **Memórias e conflitos na formação da rua do porto de Belém**

**YARA FELICIDADE DE SOUZA REIS**

*UNIVERSIDADE DE MOGI DAS CRUZES E UNIVERSIDADE PAULISTA*

*yarareis@yahoo.com.br*

### **1. Introdução**

---

1. Envolvendo aterros sobre a baía do Guajará, na cidade de Belém, a renovação da antiga Rua da Praia (atual Rua 15 de Novembro), de inspiração pombalina (século XVIII), tem início em fins do século XIX, quando a faixa urbana é ampliada, avançando sobre as margens da baía. O novo trecho denominado Rua do Imperador vai, alguns anos mais tarde, em busca de uma eficiência logística portuária e inspira-se na Paris de Haussmann, assumindo o nome de Boulevard da República. Atualmente é o Boulevard Castilhos França que abriga o mercado do Ver-o-Peso (popular e tradicional, associado à própria origem da cidade, em 1616), dois mercados de estruturas em ferro vindo da Europa, do início do século XX, além de antigos prédios de armazéns, restaurados em período mais recente. Esses elementos indicam um processo de transformação de natureza diversa, que passa por um legado paisagístico que percorre o tempo, revelando questões políticas, culturais e sociais. O propósito deste artigo é colocar em evidência a evolução este espaço ao longo da história, evocando memórias e conflitos na trajetória de sua formação.

## **2. Belém colonial x Belém republicana: as reformas urbanísticas e seus propósitos**

---

2. A área portuária de Belém segue sendo um ponto referencial de reformas urbanísticas, cuja primeira expressão se dá durante o período colonial, na segunda metade do século XVIII, mais especificamente no período pombalino (1750-1777). A segunda, na passagem para o século XX (1897-1911), foi protagonizada pelo Intendente Municipal Antônio Lemos, quando a mudança para o regime republicano afirma a descentralização governamental, reforçando os poderes locais e o crescimento da exportação da borracha, sobretudo, o que veio redefinir o modelo de inserção na economia internacional pela atração de investimentos capitalistas e ampliação da sociedade de consumo de bens ou serviços produzidos fora ou dentro do Brasil. Esta abordagem segue a linha daquilo que escrevi em outra ocasião, ao afirmar que a modernidade urbanística em Belém é um legado que tem suas raízes no século XVIII, tendo sido introduzida por via da intervenção pombalina na cidade, e que os resultados das reformas destes dois períodos ainda estão presentes nos dias atuais, especialmente no centro antigo da cidade, com suas nítidas temporalidades e materialidades (Reis, 2011).
3. Os investimentos executados nestes dois períodos tinham ao menos um ponto em comum: o aspecto urbano do porto e sua fachada, construída conjuntamente com as obras que lhe davam melhorias infra-estruturais, estiveram entre as preocupações destes governos, o que indicava um movimento em direção a novos parâmetros de urbanidade com características modernas. Atualmente uma parte do cais de Belém, hoje com os prédios de armazéns modernizados e adaptados para fins de lazer e turismo, é resultante de intervenções ocorridas no centro histórico na passagem para o século XXI<sup>1</sup> (Trindade Jr., Santos, Amaral, 2004; Trindade Jr., Amaral, 2006).
4. A intervenção pombalina vinha reafirmar o domínio de Portugal sobre a Amazônia, o que se teria dado através do equipamento militar, econômico e simbólico do foco urbano do então Estado do Grão-Pará e Maranhão, para conquista planejada de uma vasta região e controle de sua economia. Já as realizações efetivadas por Antônio Lemos, fazendo parte de um projeto

1 A Estação das Docas, inaugurada em maio de 2000, faz parte de uma série de intervenções no centro antigo da cidade de Belém sob direção do arquiteto Paulo Chaves, Secretário de Cultura durante o governo de Almir Gabriel, a partir de meados da década de 1990.

modernizador para o Brasil republicano, se teriam dado por razões de eficiência funcional e, com isto, de legitimação do Estado, ante um redobrado interesse internacional pelas exportações da região (Reis, 2011)

### **3. O Porto e os modelos importados: as intervenções do Marques Pombal e de Antônio Lemos**

---

#### **3.1. UMA PEQUENA LISBOA: A RUA DA PRAIA REFLETIDA NAS ÁGUAS DA BAÍA**

5. Na segunda metade do século XVIII, a criação da Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755), que entre outras finalidades favorecerá a agricultura e o comércio com as províncias espanholas fronteiriças e entre as capitanias do Pará e Mato Grosso, requeria um local privilegiado como o de Belém, porta de entrada de toda a Amazônia, que comportasse o transbordo de trocas comerciais proporcionadas pelo aumento de produtos cultivados, como cacau, algodão e arroz, além das chamadas drogas coletadas no sertão, tais como canela, cravo, castanha, etc.
6. As transformações ocorridas entre fins da segunda metade desse século e primeiras décadas do seguinte expandiram em cais o trapiche original dos jesuítas, e se vincularam a um processo modernizador por estabelecer padrões de arquitetura e urbanismo sob influência do movimento Iluminista; naquilo que o movimento em Portugal teve de específico, e por isso foi denominado de «o nosso iluminismo possível» (Correia, 1984; 221). Coerente com estes propósitos, entre as medidas fixadas à época pela política colonial para a região amazônica, incluía-se a abertura de rotas de transportes e comunicações fluviais para favorecer a saída da produção comercial regional.
7. A antiga Rua da Praia, alvo importante das duas reformas urbanísticas, foi um eixo viário para onde convergiram os interesses dos governos colonial e republicano. Este local serviu às intervenções estatais vinculadas a uma característica comum: o fato de serem portadoras de projetos de grande amplitude que recorreram ao espaço urbano como veículo de funcionalidade e difusão ideológica. Em ambos os casos, o Estado atuou em função de um projeto de futuro duradouro, mas no segundo deles, também visou o incentivo e o controle das transformações de escala derivadas da exploração privada do comércio exportador. É preciso lembrar que, no caso

da borracha, as forças de mercado mostravam um dinamismo que, além de ser capaz de gerar forte aumento das transações, dos embarques e desembarques da população, da diversificação social, assim como de novos programas de vida urbana, também foi capaz de atrair investimentos e empréstimos privados que proporcionaram as transformações urbanísticas de Lemos.

8. A reforma do porto começa, ainda que modestamente, no início da gestão pombalina. Durante a segunda metade do século XVIII, o cais passou por reparos e adaptações para suprir o escoamento de produtos cujas exportações foram responsáveis pela movimentação do porto. Por volta de 1784 eram duas pontes, tendo acréscimo de mais duas até o ano de 1800, quando já havia sido instalada uma nova alfândega que passa a funcionar atrás do Convento das Mercês e de frente para a baía. As pontes tinham as seguintes denominações: Ponte do Bispo, Ponte do Ver-o-Peso (antiga Ponte da Cidade), Ponte das Mercês e Ponte da Alfândega (Reis, 2005).
9. A partir da primeira metade do século XVIII, um logradouro vai se tornar eixo viário de fluxo e movimento, devido à sua localização à beira do ancoradouro e à sua condição de local favorável para o exercício comercial. Este ancoradouro, próximo do sítio original da cidade, serviu como porto da cidade durante todo o século XVII e, até fins do primeiro quartel do século XIX, a rua que acompanhava o litoral da baía do Guajará era chamada de Rua da Praia (Penteado, 1973).
10. As construções, que começam a ser erguidas ao longo da rua, passam a ocupar a dupla função de residência e local de trabalho, ganhando destaque enquanto expressão de poder de um crescente segmento social identificado com o comércio. A instalação destas edificações procede deste poder, sendo a arquitetura organizada para formar um cenário urbano de frente para o porto, cujo propósito era dar visibilidade ao conjunto dos espaços públicos.
11. Este cenário, que começou a ser constituído em fins da primeira metade do século XVIII, teria provavelmente, no final da fase pombalina, quatro quadras de sobrados padronizados, com o mesmo número de andares, telhados iguais e balcões nas janelas. A exceção à uniformidade ocorria por conta de alguns detalhes decorativos. O caráter coeso dessa arquitetura tem largo significado, na medida em que esses sobrados, no caso de Belém, são contemporâneos aos da Lisboa pombalina. Embora simples e longe de configurar um processo de criação e standardização

semelhante ao dos moldes racionais da reconstrução de Lisboa após o terremoto de 1755, não se deve ignorar a similitude existente em alguns aspectos do programa. Eram construções simples, padronizadas, sem rebuscamentos decorativos, mas formando uma espécie de bloco unitário, e monumental, quando observado em conjunto (Reis, 2005).

12. Com o término da ação da Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em fins do século XVIII, esvaziava-se a força dos agentes individuais, proprietários e construtores que vinham promovendo um projeto de caráter coletivo para a cidade. Durante a primeira metade do século XIX não chegou a ser construído outro conjunto de sobrados com os mesmos padrões urbanísticos dos anteriores.

### 3.2. NO BRASIL REPUBLICANO: DE RUA DO IMPERADOR A BOULEVARD DA REPÚBLICA

13. As leis e resoluções provinciais que previam prolongamentos e consertos do cais e aterramento da área portuária de Belém começaram a ser elaboradas no final da primeira metade do século XIX. No final do Império e início do período republicano, já havia uma linha de aterro estabelecida à frente da Rua da Praia, quando também vão sendo erguidas em Belém novas quadras à frente dos sobrados coloniais da segunda metade do século. Estas possuíam em geral dois andares, mas já eram procedentes de outras normas urbanísticas.
14. Na passagem para o século XX, momento de afirmação da República, há manifestação de uma nova racionalidade que orienta a intenção de fazer de Belém uma cidade moderna. Já não se trata da mesma razão iluminista que ali patrocinara a intervenção urbanística pombalina no século XVIII. Verifica-se uma forte razão para que se tentasse obscurecer, pelo menos em parte, o passado colonial da cidade, muito embora no caso de Belém o racionalismo de Pombal tenha estabelecido um padrão indelével na organização do espaço central da cidade.
15. A intervenção urbanística da passagem para o século XX, protagonizada pelo intendente Lemos, operou no sentido de viabilizar um porto eficiente para a cidade, capacitando-o para suportar o negócio da borracha, em crescimento. Esse suporte vinha da companhia Port of Pará, fundada em 1906 e cuja promoção e desenvolvimento coube ao engenheiro e empresário norte-americano Percival Farquhar que, com base no projeto de

1895 do engenheiro Domingos de Sabóia Silva e usando recursos estrangeiros sob amplas garantias financeiras do governo brasileiro, construiu o primeiro trecho do porto moderno para atracação de navios de grande calado.

16. As obras de aterramento ampliaram a área do cais, evidenciando uma herança urbanística que, apesar de moderna, se tornara inadequada para os propósitos determinados pelos novos tempos de prosperidade econômica. A Rua da Praia, rua dos sobrados pombalinos, perde aos poucos a primazia de estar face ao rio, pois começa a ser ofuscada pela nova via e novas edificações à sua frente na faixa litorânea, conquistada à baía.

17. Assim, na primeira década do século XX, a construção de um moderno porto na cidade, envolvendo aterros sobre a baía de Guajará, e a renovação da antiga faixa urbana que margeava o cais procuravam sobretudo eficiência logística; enquanto representação mental, a mudança se inspira na Paris burguesa de Haussmann (nomeado prefeito da cidade por Napoleão III), que influencia algumas das principais cidades da América Latina, como Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideú. Curiosamente, isto se manifesta primeiro no plano do discurso, para mais tarde atingir a prática. Assim, já em sessão de 20 de dezembro de 1889, pouco mais de um mês após a Proclamação da República, o presidente do Conselho Municipal de Belém, Manuel Barata, propôs a renomeação da via que contornava o porto da cidade, substituindo o incômodo nome de Rua do Imperador pelo afrancesado título de Boulevard da República<sup>2</sup>.

18. A Rua do Imperador, por seu caráter funcional de acesso ao porto, mesmo antes de ter sido renomeada Boulevard da República já era uma das vias mais movimentadas por pedestres, sendo um importante eixo viário da cidade, onde se alinhavam frente às águas da baía armazéns e lojas dos comerciantes locais, edifícios que se renovavam e ampliavam em conformidade com as reformas pelas quais o porto passava. Na época de sua reno-

2 Sabe-se que boulevard é palavra consagrada pela reforma encetada por Georges-Eugène Haussmann em Paris chegou à câmara municipal em 1853 e com a colaboração de uma equipe de arquitetos e engenheiros transforma a capital francesa por meio de obras que rasgaram o tecido urbano antigo e abrindo essas grandes artérias retilíneas – os boulevards – equiparam a cidade com infraestrutura de base (água, luz, esgoto, gás), facilitando a circulação e a higienização do espaço urbano, exigindo a demolição de vários prédios históricos, muitos remontados a Idade Média ou períodos posteriores. Em Belém, no ano de 1930, o Boulevard da República passa a ser o Boulevard Castilhos França.

meação, tornou-se o único ‘*boulevard*’ da cidade, o qual, contrariando o sentido dos dicionários franceses, nada tinha de amplo e arborizado. Em se tratando dessa importação paraense, adotando um termo em voga em Paris, há a pretensão de substituir as representações de um passado de pobreza por uma nova representação sobre um presente e futuro de grandes crescentes, entendendo a nova prosperidade como forma de eliminação de distâncias econômicas e culturais dos centros da modernidade europeia.

19. Ao fazer de conta, ou melhor, ao decretar que a Rua do Imperador passava a ser um *boulevard*, a burguesia local decretava que Belém seria a sua Paris e que ela própria participara em escala crescente das benesses do novo mundo das metrópoles e do capital.
20. O avanço das obras do porto subtrai à cidade um símbolo de sua modernidade colonial, representada pelo conjunto da Rua da Praia. Mas não só: perde-se um padrão urbanístico difundido em alguns centros urbanos na colônia do século XVIII, como é caso da cidade de Salvador, Bahia; São Luis e Alcântara, no Maranhão. Mas o símbolo do boulevard não se resumiu a isto. Década e meia depois tem início o prolongamento arborizado do Boulevard da República que, após alguns poucos quarteirões, atinha seu foco num cenário de clímax, arrematado por uma praça frente à qual, em um belo casarão, assentava a sede da Companhia Port of Pará.
21. O prolongamento do Boulevard da República, então com uma largura equivalente aos Boulevares franceses, começa a se delinear durante a administração do intendente, mostrando que a inclinação pelos espaços com grande amplitude e a tendência a valorizar uma construção notável vai além da fase administrativa de Lemos. A empresa Port of Pará será edificada em lugar privilegiado, como fundo arquitetônico que remata o largo eixo viário. Mas esses são outros tempos. Atualmente o trecho ampliado do Boulevard Castilho França permanece com as duas vias separadas por um canteiro central e tem uma largura total, com cerca de 65 metros. O antigo trecho, antes do prolongamento, aproximava-se dos 20 metros. A Rua da Praia, depois Rua da Imperatriz, em seguida Rua da Boa Vista, atualmente é a 15 de Novembro. Com o aumento da comercialização da borracha tornou-se o centro financeiro da cidade, levando à construção de casas bancárias e seguradoras, posição que se consolida durante a passagem do século XIX para o XX.

22. O porto, ampliado para atender a expansão comercial da borracha, também é dotado, como fora o do século XVIII, de um cenário que se pretende compatível com uma nova era de prosperidade econômica. Grandes sobrados, com dupla finalidade de comércio e residência, revelam na arquitetura de paredes azulejadas uma influência de origem portuguesa. A Belém moderna, que vai se consolidando enquanto perdura a exploração da borracha, é a da cidade transformada e reorganizada em função da nova condição de principal porto de escoamento do produto para o mercado externo, e que gera a *Belle Époque*, conforme Maria de Nazaré Sarges (2002).

#### **4. Conflitos velados, memórias e resistências nas margens da baía**

---

23. O processo de transformação da Rua da Praia possui largo significado. Este espaço ampliado pelos sucessivos aterros, para em seguida surgir com novas referências urbanísticas ao longo de quase três séculos, manteve alguns pontos vitais da sua própria essência, como as construções remanescentes do passado colonial. O que marca esse processo é o apagamento, não através da destruição, mas pela subtração (ofuscamento) do cenário anterior, o cenário pombalino. As disputas pelo espaço, configurado na materialidade das obras arquitetônicas, ligam-se à deposição do cenário. Nesse sentido, não houve conflitos aparentemente declarados, como a demolição do cenário colonial durante os primeiros anos da República. Talvez sejam mais nítidas aqui as tensões e a complementaridade entre a história e a memória coletiva, na medida em que esse espaço representou, pela via da materialidade, formas de governo e a relação entre governantes e governados. Mas esse espaço também evidencia uma dinâmica própria, de resistência, originada na sua população.
24. A memória, para Halbwachs (2006) é sempre construída em grupo, mas é também, sempre, um trabalho do sujeito. A forma de maior interesse para o historiador é a memória coletiva, composta pelas lembranças vividas pelo indivíduo (ou que lhes foram repassadas), mas que não lhe pertencem somente, sendo entendidas como propriedade de uma comunidade, um grupo. Quando o autor discute a memória coletiva, identifica-a com um papel de grande relevância nos processos históricos, com base em imagens e paisagens. Todas as ações do grupo podem ser traduzidas em termos



espaciais. Não há memória coletiva que não aconteça em um contexto espacial. O espaço é uma realidade que perdura: nossas impressões se sucedem umas as outras, nada permanece em nosso espírito e não compreenderíamos que fosse possível retomar o passado se ele não estivesse conservado no ambiente material que nos circunda.

25. A cidade de Belém abriga formas distintas de expressão artística e cultural, tombadas como patrimônio histórico. Entre os bens reconhecidos está aquele que corresponde ao seu centro histórico, conjunto arquitetônico formado pelos bairros da Cidade Velha e Campina, classificado como conjunto urbano e tombado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico), em 1982. Entre os mais recentes, contam-se a maior procissão religiosa do Brasil, o Círio de Nazaré, originada no final do século XVIII e declarada Patrimônio Imaterial da Humanidade, bem como o título de Cidade Criativa da Gastronomia, conquistados junto da UNESCO.
26. Parte significativa do patrimônio cultural local, formado pelos conjuntos arquitetônicos, corresponde ao período colonial, ou do início da República, como é o caso da antiga Rua da Praia, que dividiu sua importância estratégica com a Rua do Imperador, depois Boulevard da República, a atual Boulevard Castilhos França. Estas ruas abrigam atualmente dois mercados construídos com estruturas vindas da Europa, devido aos ganhos com a exploração da borracha, e o mercado do Ver-o-peso, caracterizado pelo comércio de alimentos típicos regionais.
27. No final do século XX e início do século XXI, aderindo aos novos parâmetros de planejamento da pós-modernidade, a área central da cidade, como foco da intervenção governamental, reacende a questão do cenário paisagístico; agora, não querendo semelhança com nenhuma cidade em particular, mas tentando incorporar o discurso do modelo de gestão urbana originado nos Estados Unidos, nos anos oitenta (em difusão na Europa e uma década mais tarde na América Latina). Os antigos galpões portuários do início do século XX foram restaurados e passaram a integrar um conjunto de atividades diversas de ordem cultural e turística, atraindo uma população mais abastada.
28. A antiga Rua da Praia e o Boulevard estão ligados pelas construções da Igreja e Convento das Mercês e do Mercado de Carne. Essas edificações são por elas limitadas. A igreja e o mercado situam-se à beira do porto, rota de peregrinação do círio de Nazaré. Esses espaços guardam significativas

memórias para sua população, através de suas velhas construções, pela via da devoção religiosa e de heranças culturais diversas ditadas pelo mercado do Ver-o-pêso. Sobre a área em frente ao porto recai uma forte carga simbólica que valida os muitos títulos recebidos: da imaterialidade representada pela arquitetura, na criação de cenários como agentes de poderes políticos e econômicos, à imaterialidade traduzida nos hábitos simples e seculares da população no vai-e-vem do seu cotidiano na área do porto e do cortejo religioso que faz das margens da baía o seu espaço cerimonial.

29. Um dado importante é a resistência dos habitantes locais no sentido da manutenção de suas tradições de convívio neste espaço de disputas de poderes, ainda que veladas. A população pobre e tradicionalmente frequentadora do local resiste, segue comprando o alimento genuíno vindo do outro lado da baía e mantendo os vínculos estreitos de outrora com as ruelas da vizinhança. Esse é o habitante da cidade, mas há o morador do interior, há os ribeirinhos, que compram seus materiais de pesca e alimentos nos armazéns ao redor; vendem seus pescados e frutas em pequenos barcos, abastecendo e dando sentido à existência do Ver-o-peso, cuja permanência depende, especialmente, dessa dinâmica que tem atravessado séculos, cultivada pela população. Lembramos que a paisagem de uma cidade reflete sua herança cultural e traduz o conteúdo social do espaço, sendo este o testemunho que lembra pessoas e relações sociais ligadas a ele. Os lugares recebem as heranças, os vestígios de grupo, assim como a presença de um grupo deixa suas marcas num lugar (Halbwachs, 2006). Essas referências podem garantir a coesão de determinados grupos e o sentimento de pertinência entre seus membros.

## **5. Conclusão**

---

30. A Belém contemporânea não se desfez da sua antiga Rua da Praia, aqui contemplando os aterros, sua formação e expansão, para se tornar um Boulevard. Nela ainda estão presentes a arquitetura, o mercado, a religiosidade, elementos que compõem sua paisagem urbana; são referências temporais e espaciais, evidências materiais e imateriais claramente presentes, sobretudo, como definidoras de um traçado urbano herdado do seu passado colonial e do passado republicano. Seu eixo viário é parte do centro antigo da cidade, onde permanecem importantes traços da Belém colonial e da

gestão de Antônio Lemos. Este é um marco importante para o centro antigo, que atravessa o tempo elucidando questões culturais e sociais; espaço histórico que reforça a memória coletiva da sociedade que a abriga.

## **Bibliografia**

---

ARAÚJO Renata Malcher de, *As Cidades da Amazônia no Século XVIII. Belém, Macapá e Mazagão*, Porto, FAUP Publicações, 1998.

ARRUDA Euler Santos, *Porto de Belém do Pará: Origens, Concessão e Contemporaneidade*, Mémoire de master, IPPUR - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

AZEVEDO Domingos, *Grande Dicionário Francês-Português*, Lisboa, Bertrand, 1952.

BOUILLET M. N., *Dictionnaire Universel des Sciences des Lettres et des Arts de Paris*, Paris, Librairie Hachette, 1908.

CARONE Edgar, *A República Velha. Instituições e Classes Sociais*, São Paulo, DIFEL, VI, 1975.

CORREIA José Eduardo Horta, *Vila Real de Santo Antonio: Urbanismo e Poder na Política Pombalina*, Porto, FAUP, 1984.

CRUZ Ernesto, *Ruas de Belém*, Belém, Conselho Estadual de Cultura, 1970.

CRUZ Ernesto, *As Edificações de Belém 1783-1911*, Belém, Conselho Estadual de Cultura, 1971.

DELSON Roberta Marx, *Novas Vilas para o Brasil - Colônia. Planejamento Espacial e Social no século XVIII*, Brasília, ALVA-CIORD, 1997.

DUARTE Cristovão Fernandes, *Belém do Pará na Virada do Século XIX: Modernidade no Plano Urbanístico de Expansão da Cidade*, Mémoire de master, PROURB FAU- Rio de Janeiro, UFRJ, 1977.

FRANÇA José Augusto França, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Lisboa, Ed. Bertrand, 1977.

GOITIA Fernando Chueca, *Breve História do Urbanismo*, Lisboa, Editorial Presença, 1992.

HALBWACHS Maurice, *A Memória Coletiva*, São Paulo, Centauro, 2006.

ORTIZ Renato, *Cultura e Modernidade*, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1991.

PANTOJA Leticia Souto, *Au Jour le Jour-cotidiano, Moradia e Trabalho em Belém (1890 a 1910)*, Mémoire de master, São Paulo, PUC-SP, 2005.

PENTEADO Antonio Rocha, *O Sistema Portuário de Belém*, Belém, Ed. Falangola, 1973.

REIS Nestor Goulart, « Algumas Experiências Urbanísticas do início da República: 1890-1920 », *Cadernos de Pesquisa do LAP*, nº.01, 1994, p.4-59.

REIS Yara Felicidade de Souza, *Urbanismo em Belém na Segunda Metade do Século XVIII*, Thèse de doctorat, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 7/10/2005, 2 v. São Paulo, 2005.

REIS Yara Felicidade de Souza,  
a. « Urbanismo Pombalino em Belém na Segunda Metade do Século 18 », in *Arquiteses 1: Tempo, Cidade e Arquitetura*, GITAHY Maria Lucia, LIRA José Tavares C. de (dir.), São Paulo, FAU/Annablume/FUPAM, 2007, p. 13-32.

b.« Arquitectura y Urbanismo en el Gran Pará y Marañón en la fase pombalina (siglo XVIII) », in *Patrimonio Cultural e Identidad*, CARRO Paz Cabello (dir.), Madrid, Ministerio de Cultura/Secretaría General Técnica, 2007, p. 173-182.

REIS Yara Felicidade de Souza, « Afirmação da Modernidade Urbanística em Belém do Pará: da Contribuição Pombalina às Novas Contribuições do Esplendor da Borracha », in *Da Sociedade Moderna à Pós-moderna no*

*Brasil*, SZMRECSANYI Maria Irene (dir.), São Paulo, Annablume, 2011, p. 46-77.

SARGES Maria de Nazaré, *Riquezas Produzindo a Belle-Époque (1870-1912)*, Belém, Paka-Tatu, 2002.

SZMRECSANYI Maria Irene, « A Praça é do Povo? Estado, Liberalismo e Modernização do Espaço Público Urbano no Brasil, 1822-1945 », *Revista Desígnio*, n.º.6, São Paulo, Annablume, 2006, p. 123-142.

TRINDADE Jr. Saint-clair, SANTOS E. R. C., AMARAL, Marcio Douglas B., « Estado, Políticas Urbanas e Gestão do Espaço na Orla Fluvial de Belém », in *Belém: entre Águas e Ilhas*, CASTRO Edna(dir.), Belém, Cejup, 2004 [[www.ipardes.gov.br/webisis.docs/rev\\_pr\\_111\\_saint\\_clair](http://www.ipardes.gov.br/webisis.docs/rev_pr_111_saint_clair)].

TRINDADE Jr. Saint-clair, AMARAL Marcio Douglas B., « Reabilitação Urbana na Área Central de Belém-Pará, Concepções e Tendências de Políticas Urbanas Emergentes », *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, n.º.111, Curitiba, jul./dez. 2006.

WEINSTEIN Bárbara, *A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência (1850 -1820)*, São Paulo, Hucitec-Edusp, 1993.