

El puerto de Río de Janeiro: titubeos, realismos y formalismos

Roberto SEGRE

Doctor Arquitecto, profesor titular, PROURB/FAU/UFRJ

RESUMEN: Tardíamente, respecto a otras ciudades de América Latina, las autoridades municipales de Río de Janeiro ha decidido afrontar las transformaciones arquitectónicas y urbanísticas que requieren las obsoletas y abandonadas instalaciones portuarias de la ciudad. Situadas en pleno centro, en proximidad a la *city* de los negocios (Avenida Río Branco), poseen la particularidad de la cercanía de barrios pobres densamente poblados –Santo Cristo y los morros da Conceição e Saúde–, y de importantes nudos de transporte como la terminal marítima internacional de pasajeros y la estación de ómnibus interestatal. De allí el surgimiento de propuestas diversificadas que atiendan la necesidad de oficinas, centros comerciales y culturales para la *affluent society* y al mismo tiempo afronten las carencias de servicios y espacios públicos de los estratos más necesitados de la población vecina. Es un complejo desafío que está asumiendo el actual gobierno municipal, al llamar a una serie de licitaciones para mejorar paulatinamente el ámbito urbano que envuelve docks y almacenes. Por una parte está prevista la presencia de una nueva sede del museo Guggenheim, cuyo proyecto fue encargado al arquitecto francés Jean Nouvel; por otra, profesionales jóvenes están llevando a cabo la recuperación de los bordes viales y funcionales del área portuaria, contigua a la ciudad tradicional. Se plantean opciones futuras originales, de contenidos diferentes al modelo de Puerto Madero en Buenos Aires, sólo orientado en función de un reducido estrato social de alto poder adquisitivo.

Descriptores: Zonas portuarias. Río de Janeiro. Brasil.

La ciudad de Río de Janeiro nació en la ribera de la extendida bahía de Guanabara. Primero, asentada en su acceso desde el océano a los pies del Pan de Azúcar; luego, siguiendo la tradición medieval portuguesa que privilegiaba la altura de las colinas, las edificaciones coloniales se establecieron en el *morro do Castelo*. Las naves anclaban en los bordes de una costa irregular, en proximidad de una zona plana y pantanosa, progresivamente disecada (la *várzea*), situada entre los *morros do Castelo* y *São Bento*. Aquí surgió el centro urbano, configurando el espacio de la *Praça XV* circunscripto por las principales iglesias de la ciudad y el palacio Imperial. Hasta el

siglo XIX, a pesar de la importancia asumida por la presencia de la corte portuguesa (1808), la proclamación del Imperio (1822), y luego la República (1889); la significación económica de los ciclos del *pau brasil*, el oro y el café, puerto y ciudad quedaron indisolublemente unidos en la limitada área de expansión del centro histórico.

La tradición hispánica o lusitana de rehuir el contacto con el mar por parte de los estratos adinerados de la población, se repitió en la mayoría de las ciudades de América Latina: el puerto significaba la suciedad del movimiento de mercancías, la presencia de esclavos, el contacto permanente con la vulgaridad, algarabía y promiscuidad de

comerciantes, marineros, tahures y prostitutas. De allí, que en sus alrededores nunca se establecieron los palacios señoriales: constituyó una excepción La Habana al situarse elegantes viviendas aledañas al puerto, en el interior de la bahía. En Río de Janeiro, como en Buenos Aires, el espacio de vida de los miembros de la administración colonial quedó alejada de la costa: en dirección norte, en los barrios de *Santana* y *São Cristovão* en la primera; en dirección sur, hacia San Telmo, en la segunda. En Río y La Habana, los paseos públicos creados en el siglo XVIII para recibir los beneficios de la brisa marina en los tórridos meses del verano, resultaron distantes del puerto originario: el *Passeio Público* en la capital carioca y la Alameda de Paula en la Perla del Caribe. Todavía hasta el siglo XIX, a pesar del intenso movimiento de navíos, las aguas de ambas bahías eran límpidas y cristalinas: en Cajú, el Emperador para atenuar sus dolencias corporales, tomaba sus baños de agua salada en la bahía de Guanabara.

Con el proceso de modernización de las estructuras urbanas de Río de Janeiro acaecido

en el siglo XX, se impuso la necesidad de un puerto equipado con los recursos tecnológicos necesarios para el incremento constante del movimiento de mercancías. A partir del ejemplo de las obras de Puerto Madero en Buenos Aires (1887-1897); durante la gestión del *Prefeito* (Alcalde) Francisco Pereira Passos (1903-1906), fue rectificada la sinuosa orilla aledaña a los *morros de Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Pinto* y *Providência*. Se rellenó un espacio ganado a la bahía de 175.000 m², construyéndose un sistema de muelles y almacenes a lo largo de tres kilómetros de longitud. La obra básica finalizó en la primera década del siglo, y se expandió hasta los años cincuenta con el incremento de molinos y almacenes, la terminal de pasajeros, el gran muelle situado frente a la Plaza *Mauá*, y las nuevas instalaciones ampliadas hacia *Cajú* y *São Cristovão*. La estructura lineal de estas infraestructuras y la presencia de las playas de maniobra del ferrocarril creó una zona especializada con cierta autonomía, separada de las restantes funciones urbanas, en particular de los asentamientos habitacionales. Si bien algo similar ocurrió en los puertos de Buenos Aires, Montevideo o La Habana, Río de

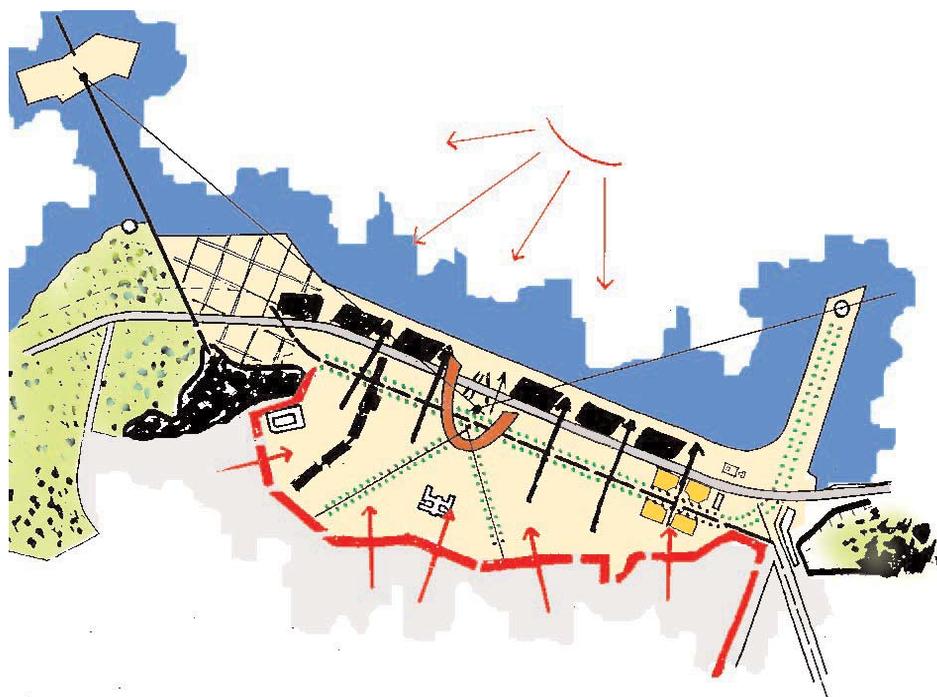


FIG. 1. Planta general de la propuesta del arquitecto Jorge Mário Jáuregui para el desarrollo futuro del puerto

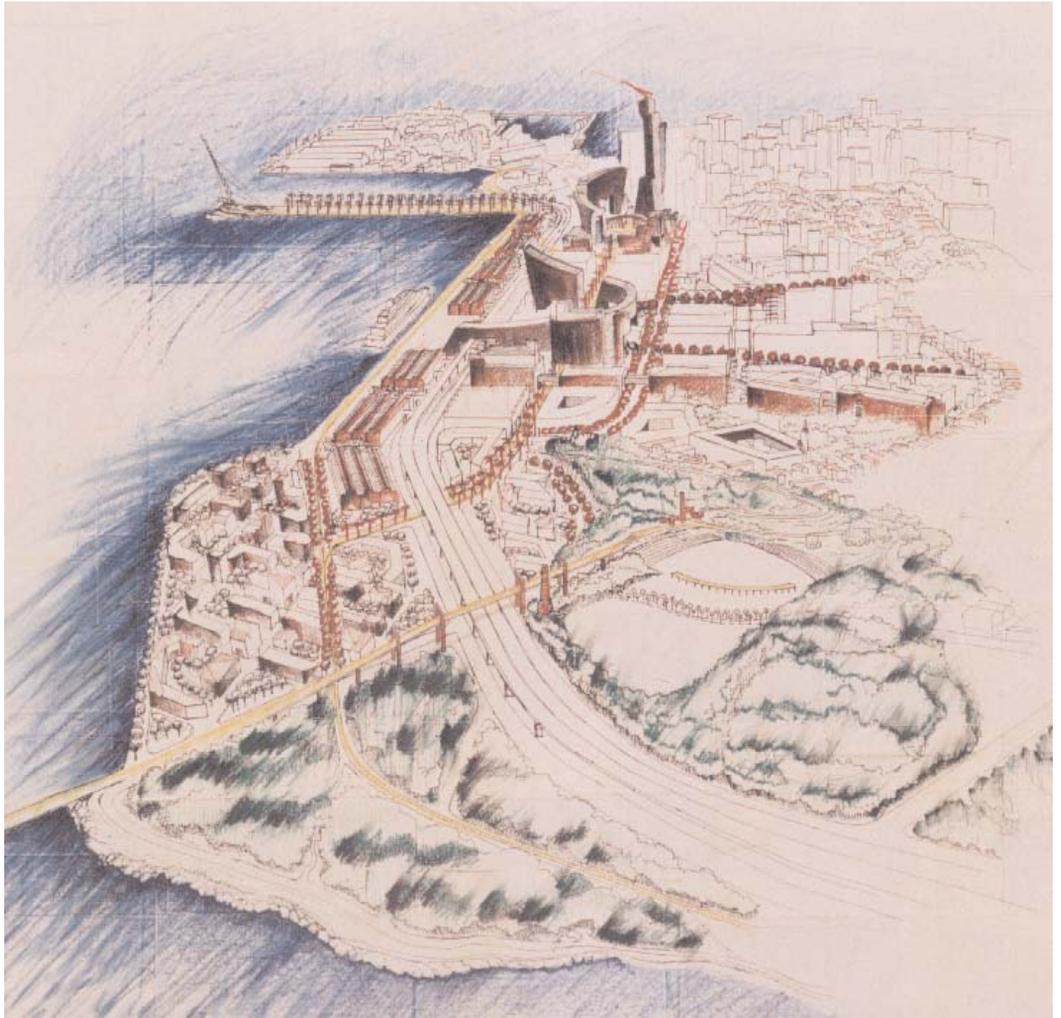


FIG. 2. Perspectiva aérea de la propuesta del arquitecto Jorga Mário Jáuregui para el desarrollo futuro del puerto

Janeiro se diferenció por la persistente proximidad al espacio de residencia de los estratos más pobres: sus improvisadas viviendas espontáneas configuraron las *favelas* de los *morros* circundantes que se consolidaron a lo largo del siglo XX.

En La Habana y Montevideo, el puerto se estructuró en uno de los bordes del centro histórico, mientras en Buenos Aires, si bien quedaba localizado fuera del tejido urbano, se desarrolló linealmente frente a la futura *City*, conectado con el área de esparcimiento de la población en el paseo de la Costanera Sur. En Río de Janeiro, primero la corte imperial se alejó en dirección norte (barrios

de Santana y Cajú); luego, con la reforma Passos, la orilla de la bahía regularizada con áreas verdes y paseos públicos se extendió hacia el sur, en los barrios de *Glória*, *Flamengo* y *Botafogo*. Por último, con la construcción del túnel que comunicaba la ciudad con el mar abierto, surgieron los primeros barrios veraniegos de Copacabana, Ipanema y Leblon. El único nexo funcional del puerto con el centro administrativo y comercial de la ciudad quedó establecido en el vínculo entre la terminal de pasajeros en la plaza Mauá —punto de llegada de los transatlánticos y los turistas—, y el eje de la Avenida Central (hoy Rio Branco). Allí

radicaban los nuevos edificios de oficinas, bancos y hoteles, extendidos linealmente hasta la otra orilla de la bahía, culminando en la plaza Cinelândia, bordeada de los monumentos que albergaban las funciones políticas y culturales: el palacio Monroe, el Teatro Municipal, la Biblioteca Nacional y el Museo de Bellas Artes, entre otros. El plan regulador de Donat-Alfred Agache (1927-1930) hubiese permitido cierta integración estética entre las diferentes áreas funcionales urbanas, pero no se llevaron a cabo las propuestas relacionadas con el puerto. Tampoco Le Corbusier en sus dos visitas a la capital carioca (1929 y 1936), prestó particular atención a su existencia, más preocupado con la creación de un aeropuerto que permitiría el acceso de aviones e hidroaviones al centro de la ciudad, sustituyendo a breve plazo el lento transporte marítimo.

El *climax* funcional del puerto de Río fue alcanzado a finales de la década de los años cincuenta. El Estado, responsable de la administración de sus infraestructuras, construyó en sus cercanías diversos edificios públicos y conjuntos habitacionales para los trabajadores locales. Si en un extremo del mismo, la terminal de pasajeros creó uno de los principales nudos circulatorios de la ciudad, vinculado al mundo exterior y próximo al aeropuerto Santos Dumont; en dirección opuesta, la cercanía de las dos estaciones ferroviarias y la nueva terminal de ómnibus, relacionó el puerto con el interior del país. Sin embargo, su decadencia comenzó en los años sesenta, al trasladarse la capital a Brasilia y la casi inmediata instauración por dos décadas de la dictadura militar (1964-1984). Constituyó un golpe mortal para Río de Janeiro cuyos efectos negativos aún no fueron totalmente recuperados. Desaparecida la función administrativa a escala nacional; superadas sus estructuras productivas por el desarrollo industrial de San Pablo y la competencia creada por los puertos de Santos y Vitória, persistió la actividad turística disminuyendo notablemente el movimiento de mercancías en el puerto. Los almacenes se vaciaron y fueron abandonados, decayendo las instalaciones de uso social controladas por el Estado central. En la década del setenta el espacio libre entre los almacenes quedó invadido por la construcción del gigantesco viaducto (la vía Perimetral), que

unía Niterói con el centro urbano a través del puente Costa y Silva. Por último, al fin del siglo, sus actividades se reducirían a su mínima expresión, al proyectarse el gran puerto oceánico de Sepetiba, en el Estado de Río de Janeiro, a noventa kilómetros al sur de la ciudad.

Con el regreso de la democracia en los años ochenta, arquitectos, urbanistas, planificadores, políticos y administradores cariocas se interesaron en la revitalización de las áreas centrales de Río, mientras los estratos adinerados de la población ya habían iniciado su migración hacia el nuevo espacio residencial de la Barra de Tijuca, situado a lo largo de las playas de la costa sur sobre el mar oceánico. Los intentos de valorizar la bahía de Guanábana, iniciados en la década del cincuenta con la construcción de la Ciudad Universitaria en la Isla del Fundão; y la construcción del Aterro de Flamengo —proyectado por Affonso Reidy y Burle Marx—, no lograron contrarrestar la primacía del mar oceánico como asentamiento residencial y espacio privilegiado para las actividades turísticas y recreativas. Ello ocurrió debido a la inexorable contaminación de las aguas de la bahía por los desagües industriales, los persistentes derrames de las refinerías de petróleo y los desechos arrojados desde las *favelas*. También incidió la densificación de los asentamientos populares en la zona norte de la ciudad, que comprendía extensas áreas costeras. Las primeras iniciativas de rescate del centro histórico se relacionaron con la conservación y refuncionalización de los monumentos y viviendas de los períodos colonial e imperial, y su contexto habitacional y comercial en el llamado «Corredor Cultural», que agrupó galerías de arte, museos, bares y restaurantes, progresivamente utilizados por la población joven.

Ante la multiplicación de ejemplos mundiales válidos del rescate de las áreas portuarias —los *water front* de San Francisco, Baltimore, Boston y Nueva York en Estados Unidos; Londres y Liverpool en Inglaterra; Rotterdam y Amsterdam en Holanda; Génova en Italia; Lisboa en Portugal; Puerto Madero en Buenos Aires, y otros—, comenzaron las iniciativas para refuncionalizar el abandonado sistema de muelles y almacenes, asumido como un

significativo patrimonio urbano. El Alcalde (*Prefeito*) César Maia, apoyó la iniciativa de un grupo de especialistas franceses quienes propusieron una «Ciudad Oceánica» en el muelle Mauá (1994), concentrando actividades recreativas y culturales para la población. Paralelamente surgieron diversos proyectos orientados hacia el rescate de los almacenes y la construcción de edificios de oficinas y viviendas en las áreas circundantes. Torres de hoteles fueron imaginadas en el muelle Mauá, para articular el inicio del puerto con la verticalización de la Avenida Rio Branco, cuyo punto álgido se concretó en el enfrentamiento entre las dos láminas de treinta pisos de los edificios «A Noite» (1929) y «Rio Branco 1» (1989).

Durante la gestión del *Prefeito* arquitecto Luiz Paulo Conde (1996-2000), la toma de conciencia de las dificultades existentes para articular los intereses de los diferentes organismos municipales, estatales y privados que controlan el territorio portuario, hizo

privilegiar las intervenciones en dos áreas límites del puerto: a) la franja costera comprendida entre el aeropuerto Santos Dumont y la iglesia de la Candelaria —proyecto elaborado por los arquitectos ibéricos Oriol Bohigas y Nuno Portas—; b) los terrenos de un gasómetro de próxima desactivación, aledaños a la terminal de ómnibus, que sirvieron de base para el concurso organizado por la Alcaldía de Santiago de Compostela sobre el tema del «Modelo Europeo de Ciudad» (2000). Sin ejecutar intervenciones quirúrgicas ni inversiones millonarias, ambas propuestas intentaban dinamizar estos espacios urbanos, integrándolos a la ciudad tradicional con nuevas funciones habitacionales, recreativas y culturales. A finales de la gestión Conde (2000), el museo Guggenheim de Nueva York planteó su interés de establecer una nueva sucursal en Brasil, localizada en una de las principales ciudades del país. La visita del norteamericano Frank Gehry a Río de Janeiro, privilegió la elección de la *Cidade*



FIG. 3. Vista general del área correspondiente al “morro” de Saúde, con las viviendas populares ya construídas. Propuesta de la Prefeitura de locales de oficinas en paralelo con los almacenes del puerto



FIG. 4. Vista general del eje del puerto ocupado por los almacenes, la vía de tránsito rápido “Perimetral” y la volumetría de nuevos edificios de oficinas propuestos por la Prefeitura (Alcaldía)

Maravilhosa, asignándose recursos millonarios a los estudios de factibilidad del muelle Mauá (área libre de 32.000 m²) como posible espacio de localización del museo, cuyo proyecto fue recientemente otorgado al arquitecto francés Jean Nouvel. También la empresa alemana Vitra, productora de muebles, creará un museo del diseño en uno de los galpones, cuyo proyecto de remodelación está a cargo del prestigioso profesional paulista Paulo Mendes da Rocha.

Al retomar César Maia la administración municipal de la ciudad (2001-2004), se reactivó el interés por el área de los almacenes y las playas ferroviarias. La Secretaría de Urbanismo elaboró un «Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria», que establece las pautas generales de desarrollo de una extensa superficie que comprende también los *morros* y las *favelas* circundantes. Sin definir objetivos claros en términos funcionales, ni los posibles recursos económicos disponibles para llevar adelante las iniciativas, por lo menos establece un

futuro sistema de circulaciones vehiculares y peatonales; la creación de una legislación urbanística para el área; la cualificación de los espacios públicos y la salvaguardia del patrimonio histórico y popular. En una reciente exposición realizada en el Centro de Arquitectura y Urbanismo (diciembre 2001) bajo la dirección de la arquitecta Ana Borelli, diversas oficinas de arquitectos presentaron soluciones sobre la utilización de este valioso espacio urbano, siempre relacionadas con la instalación de hoteles, oficinas, centros culturales y de convenciones, espaciosas áreas verdes y el rescate del frente de mar.

Es factible dividir las propuestas en dos categorías: realistas y fantasiosa, predominando afortunadamente la primera. Dos arquitectos ya realizaron intervenciones concretas: Clarissa Costa recuperó un grupo de viviendas de valor histórico para alojar pobladores de escasos recursos y Demetri Anastassakis construyó un conjunto habitacional en el *morro de Saúde*, con una tipología de bloques articulados que rescatan



FIG. 5. Vista del “Pier” Mauá, espigón libre que supuestamente será ocupado por la sede carioca del Museo Guggenheim, en proceso de proyecto por Jean Nouvel

la diversidad compositiva de las viviendas tradicionales cercanas. Rolando Brillhante propone la creación de actividades deportivas, recreativas y educacionales, reactivando los galpones vacíos de la playa de maniobras del ferrocarril. Jorge Jáuregui realizó un estudio general de toda la zona, mantiene el vacío del muelle Mauá para las actividades culturales y políticas masivas, y articula la inserción de nuevas edificaciones en altura entre los galpones con las particularidades ambientales del contexto histórico que conforma el sector habitacional de los barrios de Saúde, Santo Cristo, la plaza Mauá y el *morro da Conceção*. Los proyectos fantasiosos, se preocupan más por el surgimiento de las nuevas funciones relacionadas con la *City* y la construcción de edificios formalmente elaborados. Gladys Brasil concentra su diseño en el muelle Mauá y los alrededores sin asumir los almacenes, colocando actividades recreativas y preanunciando la posible existencia del

Guggenheim (define en el muelle, un gran museo histórico, imaginado ya en 1992), mientras Ronaldo Saraiva acaba con los galpones e inserta a lo largo de la costa provocadoras formas de torres y curvilíneas láminas con hoteles, oficinas y centros culturales. Más comedido resulta Índio da Costa, que privilegia un sistema verde recreativo en el muelle *Mauá*.

Ahora como hace un siglo, Buenos Aires constituye el modelo más próximo a seguir, ante el éxito obtenido por las intervenciones de Puerto Madero. Pero considero que existe una diferencia substancial. La iniciativa porteña aprovechó la alta calidad de las edificaciones construídas a partir de los modelos fabriles ingleses del siglo XIX; disponía de una amplia superficie de terrenos libres para construir lujosos hoteles, bloques de apartamentos y torres de oficinas; organizó el plan director con el fin de mantener el área independiente de la trama urbana del centro, definiendo un espacio fuertemente «gentrificado», utilizado

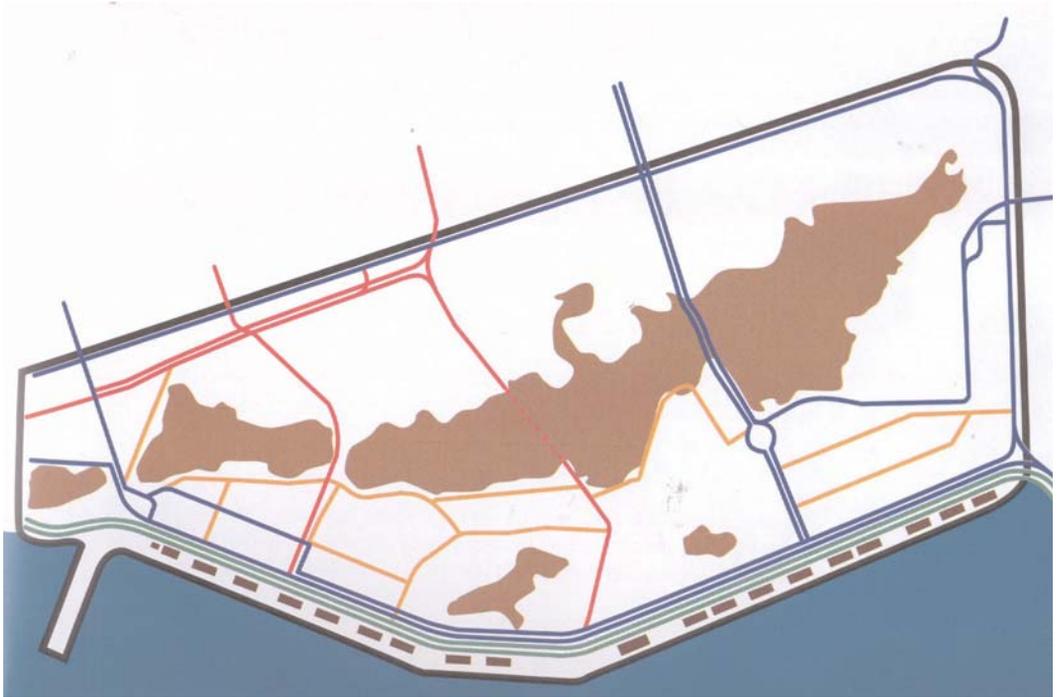


FIG. 6. Plano general del área del puerto de Río de Janeiro con el nuevo sistema vial propuesto por la Prefeitura (Alcaldía). Aparecen los contornos de los “morros” de Pinto, Gamboa, Providência, Livramento y Conceição.

básicamente por los estratos más adinerados de la población capitalina. O sea, se intentó el regreso al centro urbano de la *affluent society*, que tiende a radicarse en la suburbia y en los condominios cerrados de la periferia. Puerto Madero, les ofrece ahora condiciones similares de seguridad, vigilancia, lujo y amplios espacios verdes, a pocos minutos de la *City*, donde radican las grandes empresas y corporaciones transnacionales. Además, se les ofrece la cualificación estética de espacios y edificios, gracias a la participación de arquitectos de renombre internacional: César Pelli construyó dos torres de oficinas; Rafael Viñoly, está completando el museo de la colección Fortabat; Philippe Starck diseñará apartamentos de lujo en un viejo molino; Santiago Calatrava inauguró recientemente un elegante puente peatonal.

Las condiciones que presenta el área portuaria de Río de Janeiro son diferentes. Las instalaciones portuarias, aunque representan un fragmento significativo de la memoria histórica urbana, son de precaria calidad arquitectónica, lo que pone en duda

su total conservación o rehabilitación, también debido a la alta densidad del espacio construido que limita la inserción de nuevas edificaciones. El viaducto (que Conde proponía eliminarlo o soterrarlo, como hizo con las calles que atravesaban la Plaza XV), constituye un complejo obstáculo que debe resolverse urbanísticamente, por la agresividad de su gigantesca estructura de hormigón armado. Pero quizás, el hecho más significativo es la presencia numerosa de una población de escasos recursos alojados en las áreas aledañas y en los *morros* circundantes, con todos los problemas sociales y económicos que existen en la actualidad: violencia, miseria, tráfico de drogas y desempleo. No cabe plantearse la expulsión de la población local, como ya en su tiempo hizo Pereira Passos, sino establecer un diálogo en términos de inversiones económicas, funciones sociales y objetos arquitectónicos. Ello significa que la idea de recuperar el puerto para instalar el museo Guggenheim, oficinas, hoteles o infraestructuras residenciales para una población adinerada,

favoreciendo las inversiones del gran capital inmobiliario, debe tener en cuenta los condicionantes reales de la zona; y a la vez establecer un contrapeso real a la tendencia actual de «suburbanización» de los emergentes, asentados en en la *Barra de Tijuca*, llamada también la «Miami de Río de Janeiro».

A mi parecer, la renovación y refuncionalización del puerto de Río de Janeiro requiere un estudio serio y profundo de los contenidos sociales y las articulaciones con las estructuras ambientales circundantes. Por ejemplo, hasta ahora, algunos de los almacenes fueron utilizados por las *Escolas de Samba* para construir allí sus gigantescas carrozas, expresión creadora de las auténticas tradiciones cariocas, que podrían florecer en esta área. Sería indispensable mejorar las condiciones de vida de la población asentada en las inmediaciones y crearles servicios e infraestructuras que también podrían ser utilizadas por el resto de la población urbana.

Así como en el concurso organizado por la Alcaldía de Santiago de Compostela, los proyectos de los frentes de mar propuestos en Montevideo, Santiago de Cuba y Santo Domingo, articulaban la ciudad tradicional con las nuevas ideas urbanísticas y arquitectónicas, asimilando los estratos populares asentados en ella; Río de Janeiro podría abrir el nuevo siglo con una alternativa diametralmente opuesta a aquella llevada a cabo por Pereira Passos en 1903. La belleza del nuevo ambiente no sería más potestad exclusiva para los habitantes adinerados sino desplegada para su uso por todo el pueblo. Entonces Río de Janeiro no estaría a la zaga de Buenos Aires, sino que demostraría que existen otras opciones válidas para el usufructo social del espacio urbano, independientes de los agresivos intereses del capital especulativo. Así la bahía de Guanabara sería rescatada en sus orillas urbanas, como un nuevo escenario para la heterogénea población de la *Cidade Maravilhosa*.



FIG. 7. Fotografía aérea del puerto de Río de Janeiro. En primer plano los almacenes, la avenida de tránsito rápido “Perimetral” y los “morros” (cerro) de Gamboa y Providência

BIBLIOGRAFÍA

- ABREU, M. de A. (1988): *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, IplanRio, Jorge Zahar Editor, Río de Janeiro.
- AQUAPOLIS. QUATERLY OF INTERNATIONAL CENTRE CITIES ON WATER, n.º 20, año IV, marzo (1999), Venecia. Número monográfico dedicado a: «The City's Future Depends on the Renewed Rapport with the Water». Nina María de Carvalho, Elías Rabha, Ana Petrik Magalhães, «The Port Area And Upper Districts», pp. 18-23. Nuno Portas, «The "Seafront" Project. From Santos Dumont Airport to the Candelária Church», pp. 25-27. Giuseppe Cocco, Gerardo Silva, «The Ports of Rio: Ways of Life and Industry Along the Waterways»: 29-33.
- BORELLI, A. (org.) (2002): *Porto do Rio*, Catálogo de la Exposición en el Centro de Arquitetura e Urbanismo, Secretaria Municipal de Urbanismo, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Río de Janeiro.
- DANKFORT, J. M.M. (1994): «Renovação urbana em áreas portuárias. Estudo de caso: Rio de Janeiro», *Cadernos do Patrimônio Cultural*, 4-5, vol. 3: 96-114, Secretaria Municipal de Cultura, DGPC, Río de Janeiro.
- DIAGNÓSTICO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1994): *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro*, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
- EVENSON, N. (1973): *Two Brazilian Capitals. Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasilia*, Yale University Press, New Haven.
- FURKIM WERNECK LIMA, E. (org.) (1992): *Rio de Janeiro. Uma Cidade no Tempo*, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Río de Janeiro.
- LANOVELI, H. & I. NASCIMENTO & J.-P. PALISSE (1994): «A revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro», *Cadernos do Patrimônio Cultural*, 4-5, vol. 3: 85-95, Secretaria Municipal de Cultura, DGPC, Río de Janeiro.
- LESSA, C. (1994): «As dimensões estratégicas do porto do Rio de Janeiro», *Cadernos do Patrimônio Cultural*, 4-5, vol. 3: 50-53, Secretaria Municipal de Cultura, DGPC, Río de Janeiro.
- REZENDE, V. (1982): *Planejamento Urbano e Ideologia. Quatro Planos para a Cidade do Rio de Janeiro*, Civilização Brasileira, Río de Janeiro.
- RIO, V. DEL (1994): «Cidade da mente, cidade real. Percepção e revitalização da Área Portuária», *Cadernos do Patrimônio Cultural*, 4-5, vol. 3: 115-126, Secretaria Municipal de Cultura, DGPC, Río de Janeiro.
- ROSSO DEL BRENNIA, G. (1985): *O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Uma Cidade Em Questão*, Solar Grandjean de Montigny, PUC, Río de Janeiro.
- SANTOS LIMA CARLOS, C. A. (1994): «Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro. Apogeu, decadência e revitalização», *Cadernos do Patrimônio Cultural*, 4-5, vol. 3: 79-94, Secretaria Municipal de Cultura, DGPC, Río de Janeiro.
- TORRES, A. (1996): *Centro das nossas desatenções*, Rioarte, Relume Dumará, Río de Janeiro.