

UMA INTRODUÇÃO À ANÁLISE HISTÓRICA DE CIDADES PORTUÁRIAS E À COMPREENSÃO DE SEU VALOR PATRIMONIAL: A METODOLOGIA DE ESTUDO COMPARATIVO DOS CASOS DE LISBOA E RIO DE JANEIRO

MARIANA MARTINS DE OLIVEIRA*

Resumo: *Com a mudança de paradigmas na organização da sociedade pós-moderna, e a crescente decadência das cidades portuárias de todo o mundo, novas soluções, vocacionadas para o turismo, foram aplicadas no planejamento urbano de cidades e seu waterfront a partir da década de 1960. O presente artigo propõe-se a discutir a metodologia de estudo utilizada para analisar as cidades de Lisboa e Rio de Janeiro, em perspectiva comparada, o desenvolvimento dos seus tecidos urbanos e da sua arquitetura construída, remontando aos tempos da transição da Coroa portuguesa da primeira para a segunda cidade, e pontuando a relevância da atividade portuária em ambas as cidades a partir de então, acentuando-se modelos de planejamento urbano partilhados entre as duas cidades.*

Palavras-chave: *Cidades portuárias; Património histórico; Cidades portuguesas.*

Abstract: *With the paradigm shift in the organization of the post-modern society and the crescent decay of portuary cities all over the world, new solutions, vocationed to tourism, were applied in the Urban Planning of cities and their waterfront, starting in the 1960s. The present article proposes a discussion of the methodology to approach the study of the cities of Lisbon and Rio de Janeiro, in compared perspective, the development of their urban structure and its built architecture, going back to the moment in the history of the Portuguese court's transition from the first city, to the second one, punctuating the relevance of the portuary activity in both cities from there on, accentuating models of urban planning that were shared between both cities since then.*

Keywords: *Port cities; Historical heritage; Portuguese cities.*

INTRODUÇÃO

O presente artigo pretende discutir a metodologia utilizada na análise comparativa dos estudos de caso das cidades de Lisboa e do Rio de Janeiro. Esta metodologia está, neste momento, a ser utilizada para o desenvolvimento da tese de doutoramento *Planeamento urbano e património histórico. A memória construída no planeamento de cidades portuárias: o caso de Lisboa e do Rio de Janeiro*. O desenvolvimento da tese baseia-se no estudo comparativo dos processos de urbanização das duas cidades e da compreensão das suas proximidades históricas, sendo, na nossa hipótese, Lisboa o modelo de urbanização do Rio de Janeiro, em mais de uma fase do seu desenvolvimento. Nos propusemos

* CITCEM/FLUP. Email: marianam.mk@gmail.com.

a realizar três cortes temporais que consideramos relevantes: o período de transição da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, em 1808, e os primeiros anos da corte no Brasil até a sua partida e retorno à pátria; a virada do século XIX para o XX, momento de grande agitação política e urbana para ambas as cidades com o surgimento da filosofia higienista e dos grandes planos urbanos, bem como os primeiros anos da República no Brasil e o fim da Monarquia em Portugal; e, por último, o período do planejamento urbano pós-moderno, iniciando-se na década de 1960 até o fim do século XX.

Este trabalho utiliza diversas fontes alternativas de documentação que também discutiremos neste artigo, propondo novas interpretações e novos caminhos em resposta aos desafios da história comparada.

1. JUSTIFICAÇÃO DO TEMA: PROXIMIDADES HISTÓRICAS ENTRE LISBOA E RIO DE JANEIRO

O planejamento de cidades é regularmente atribuído a modelos que se repetem e se aperfeiçoam, mas que, acima de tudo, têm características específicas, associadas, não necessariamente nesta ordem, à cultura local, ao espaço de tempo em que foram criadas, à maneira de viver das pessoas, à economia, aos recursos disponíveis, às necessidades políticas e finalmente à inventividade dos produtores destes modelos.

As malhas urbanas são frequentemente formadas de diversos modelos que se sobrepõem e justapõem conforme o desenrolar da história e dos acontecimentos. Apenas raramente, um modelo urbano é aplicado de forma integral sobre o espaço, como ocorreu em casos específicos como Brasília, no Brasil, Washington, nos Estados Unidos e Camberra, na Austrália. Não por acaso, essas cidades planejadas são representações únicas e diretas do poder e da administração pública.

Mais comum é a interferência de diferentes modelos na formação dos espaços. O que nos leva a questionar as formas como estas interferências, ou intervenções, foram realizadas; quais foram os interesses e as condicionantes que as proporcionaram e limitaram, bem como finalmente o objeto de estudo deste trabalho — a transição e mobilidade destes modelos para além do seu próprio território e as diferentes adaptações de um modelo a outras condicionantes, diferentes daquelas em que o modelo foi inicialmente concebido.

As cidades selecionadas têm proximidades históricas em termos administrativos e dos elementos que as projetaram, que nos permitem analisar a evolução do traçado urbano sem prejudicar a metodologia histórica de análise, na medida que uma cidade é o modelo da outra. Vamos aqui, portanto, em respeito a esta afirmação, contextualizar a escolha do tema.

A construção da imagem da cidade do Rio de Janeiro dá-se em três fases. Todas elas, entretanto, corroboram para cada vez mais concentrar no seu território funções econômicas, administrativas e finalmente políticas. Um processo de deslocamento do eixo

económico e político começa com a unificação do território da América Portuguesa que antes estava dividido em estado do Maranhão e estado do Brasil, para depois ser apenas estado do Brasil. Isso porque enquanto a economia da cana-de-açúcar fora mais relevante, o Rio de Janeiro ocupou uma posição secundária em relação a Salvador, São Luís, ou mesmo Manaus; e mesmo durante a unificação das Coroas ibéricas, interessava mais aos espanhóis a promoção destes territórios nas suas explorações¹.

A necessidade prática de proteger São Sebastião do Rio de Janeiro dos franceses também coloca a cidade em evidência e provoca a criação de novas estruturas e fortificações.

Quando é descoberto o ouro em Minas Gerais, entretanto, já também recuperada a independência da Coroa portuguesa em relação à espanhola, o porto do Rio passa a protagonizar os dois fluxos mais importantes de comércio no século XVIII: o fluxo da exploração do ouro e o fluxo de negros escravizados, ambos extremamente lucrativos para os portugueses e intimamente interligados, reforçando assim a sua ligação direta com Lisboa. Deve-se também relembrar o apoio que o Rio de Janeiro estruturalmente oferecia à capitania de São Vicente e a São Paulo.

Várias estruturas administrativas se formaram no Rio para controlar as novas economias e com elas cresceram-se novas demandas espaciais. A própria definição de fronteiras no território brasileiro colabora para esta concentração de funções. O ciclo completa-se com a chegada da corte. A partir do momento em que a corte chega ao Brasil, traz consigo a necessidade de ostentar no seu espaço físico uma imagem de poder, trazendo consigo no seu imaginário, naturalmente, Lisboa².

O próprio Estado brasileiro teve a sua importância reavaliada no contexto global: foi elevado à categoria de reino. Ora se o Rio de Janeiro concentrava as funções económicas e administrativas do Estado brasileiro, posteriormente, em 1815, Reino de Portugal, Brasil e Algarve, lugar onde se encontrava o príncipe D. João VI, figura central da administração pública, então só poderia o Rio de Janeiro ser interpretado como uma capital administrativa de todo o Império Português.

Isto significa que Lisboa apesar de todo o seu aparato administrativo passa a exercer um papel secundário com a partida da corte, especialmente enquanto estava tomada pelo exército do general Junot. Lisboa, que havia sido construída com o propósito de ser uma capital mundial, repentinamente entregava a sua pasta à cidade da colónia e perdia seu *status* internacional, sendo apenas mais um território dominado por Bonaparte. Ao contrário da Espanha, porém, o Governo português continuava a exercer seu poder a partir do Rio de Janeiro com total autonomia.

¹ SERRÃO & MARQUES, *dir.*, 1991: 143-169.

² SERRÃO, 1984: 145-300.

Parece-nos evidente que no caso do primeiro corte cronológico que fazemos neste trabalho, a proximidade das soluções urbanas entre Lisboa e Rio de Janeiro tenha resultado em primeira instância da capitalidade imposta pelas suas funções, pela própria presença da corte e das suas ideias, funções e imagens, ou antes mais especificamente, da concentração de engenheiros e arquitetos que se ocuparam em planear o espaço a serviço do rei.

Não é surpresa que os mesmos atores produzam espaços semelhantes em lugares distintos como uma forma de afirmarem-se, mas é também inevitável que as soluções se repitam quando são executadas pelos mesmos arquitetos e engenheiros, ou pelas mesmas Escolas, Aulas e Tratados. O extenso estudo de Beatriz Siqueira Bueno³ sobre as construções militares portuguesas nas colónias defende esta tese e evidencia o quanto não só a presença de engenheiros militares mas, igualmente, de tratados de arquitetura que viriam de Lisboa, influenciam a paisagem brasileira e, neste caso, de forma muito declarada, o Rio de Janeiro.

Igualmente presente nos estudos de Bueno e de Moreira é o facto de que a presença de arquitetos e engenheiros se intensifica imensamente com a presença da família real, que não só cria a demanda para novos projetos, mas acaba por trazer arquitetos e engenheiros capazes de realizar construções muito antes necessárias. Podemos igualmente identificar que o pensamento filosófico e político, que teria proporcionado o desenvolvimento protagonizante de Lisboa ao longo do século XVIII e já enunciado no século XVI por Francisco de Holanda e Damião de Góis, foi disseminado na colónia através de diversos engenheiros atuantes em ambos os territórios.

Para além disso, encontramos evidências físicas nos projetos que foram realizados ao longo da estadia da corte portuguesa de que havia uma intenção de se reproduzir soluções arquitetónicas e urbanísticas antes empregadas em Lisboa, utilizando-se ora dos arquitetos/engenheiros que já estavam no Rio de Janeiro, ora dos que trouxeram em sua comitiva, ou posteriormente da Missão Artística Francesa.

Tomemos por exemplo de solução arquitetónica a grande empreitada construtiva da Igreja de Nossa Senhora da Candelária, que só seria inaugurada depois da chegada da corte, mas que seria iniciada algumas décadas antes já sob a justificativa de que era preciso uma igreja de maiores proporções e mais adaptada às características e à imagem a cidade do Rio de Janeiro. Sua inauguração foi responsável pela primeira aparição pública de D. João VI, não por acaso. Em termos de urbanismo, é consensual que, mais cedo ou mais tarde, também se trouxeram soluções da metrópole. A adaptação de uma estrutura geométrica básica, em que se via também a tentativa de reproduzir o efeito metropolizador antes experimentado em alguns arruamentos de Lisboa como por exemplo o Bairro Alto, ajustava por sobre o território carioca uma grelha flexível que se adaptava

³ SERRÃO, 1984: 145-300.

às possíveis curvas do terreno quando necessário, solução muito semelhante ao que se vê na Baixa Pombalina.

2. SELEÇÃO E RECORTE TEMPORAL: ENQUADRAMENTOS COMPARATIVOS

Este trabalho terá obrigatoriamente que lidar com cortes cronológicos para compreender de forma comparativa a evolução urbana das duas cidades estudadas com certa profundidade de análise das fontes. Seja no período moderno ou no contemporâneo, isto será um desafio. A seleção de enquadramentos temporais para uma análise mais aprofundada do tema foi fundamental para o estabelecimento de meios de comparação das duas cidades em causa.

O que se deve, ou se pode comparar, é sempre um desafio interpretativo. Definimos, portanto, alguns parâmetros para que os cortes fossem executados.

Parece-nos evidente que no caso do primeiro corte cronológico que fazemos (1755 a 1808), que envolve a transição da corte portuguesa para o Brasil, a proximidade das soluções urbanas tenha resultado devido à própria transição da corte, ou mais especificamente, das pessoas que produziram o espaço de Lisboa para o Rio de Janeiro. Com alguma investigação, é possível notar que, na verdade, esta influência já existia anteriormente, e que as ideias transitavam através de redes de conhecimento que a tese pretende expor, intensificando-se com a presença da corte, num crescente exponencial de construções de cada vez maior qualidade. Não é surpresa que os mesmos atores produzam espaços semelhantes em lugares distintos como uma forma de afirmarem-se. Pretendemos, portanto, estudar.

O segundo corte cronológico inicia-se em 1889 e vai até 1913. Este corte bastante específico inicia-se com a proclamação da República no Brasil em 1889, um grande passo na direção da separação entre Brasil e Portugal. Tal separação política não implica o mesmo nível de separação intelectual, sendo as referências portuguesas ainda extremamente relevantes nas reformas urbanas, principalmente na chamada Reforma Pereira Passos que teria seu fim em 1913 com o fim do mandato do referido prefeito da cidade do Rio de Janeiro. Este período histórico da virada do século XIX para o XX representa modificações na maneira de pensar a cidade a nível mundial que se refletirão no Rio de Janeiro. No mesmo período Portugal é governado pela sua última monarquia, o governo de D. Carlos, prestes a ser deposto. Essas grandes mudanças de caráter político-administrativo certamente afetam a construção da paisagem e devem ser consideradas.

O último corte temporal pretende reinterpretar os espaços criados em períodos anteriores sob a ótica da preservação patrimonial. Com a decadência das cidades portuárias e seu *waterfront* em fins da década de 1960, devido a novas maneiras de executar o transporte de cargas, nomeadamente o uso de *contêineres*, novos desafios como intervenções urbanas de requalificação espalham-se por toda a Europa e chegam a Portugal

e ao Brasil de maneira relativamente tardia, na década de 1980. A análise dos recortes anteriores nos permite compreender o espaço que existia antes destas modificações e de que maneira foi, ou não, preservado.

3. O MODELO DE ANÁLISE DAS CIDADES PORTUÁRIAS

A cidade pode ser analisada como um objeto fruto de sobreposições. Mais do que isto, da sobreposição de ações, de interesses e de fatores que podem ser mensurados e investigados. Da mesma forma, os portos são uma subcategoria das cidades, e para compreendê-los, podemos usufruir de uma análise similar enquanto menor objeto escalar, com características similares.

A cidade, em sua dimensão material, é, em nossa hipótese, a corporificação de várias camadas superpostas de forma complexa, o que poderia ser sintetizado pela ideia de cultura urbana, ou seja, dos vários modos de vida reunidos na cidade. Portanto, nesta hipótese, a materialidade urbana seria carregada de imaterialidades⁴.

Os fatores que inevitavelmente surgirão em qualquer análise da dinâmica portuária e que dos quais convém recordar são de caráter político, geomorfológico, humano, económico e histórico. Abaixo aprofundamos que aspetos destes fatores nos interessam nesta análise⁵.

3.1. O fator político

As políticas económicas, a conjuntura a favor ou desfavor de financiamentos, os investimentos e apoios dos poderes local e central, e das elites, têm um papel decisivo na escolha das iniciativas que prevalecerão sobre o território e sobre a estrutura portuária. Neste sentido, os planos de obras e projetos de engenharia, para os quais destacam-se o planeamento urbanístico, e a sua abordagem das questões de crescimento urbano, ou de remodelações urbanas estão submetidos aos interesses políticos. É impossível, portanto, compreender a estrutura das cidades e seus portos, sem observar o fator político e as suas implicações.

3.2. O fator geomorfológico

A localização, a acessibilidade, a comunicabilidade e mobilidade são fatores decisivos na implementação de um porto, e a posteriori nas intervenções que poderão vir a decorrer de mudanças tecnológicas, de novas demandas no quesito de infraestruturas relacionadas ao crescimento e a remodelação dos portos.

⁴ MOREIRA, 2004: 20.

⁵ Baseiam-se estes fatores no modelo apresentado pela Professora Doutora Amélia Polónia, em conferência acerca do projeto HISPRTOS, integrada no Ciclo de Comunicações sobre História Moderna, em dezembro de 2006, no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE).

3.3. O fator humano

Várias questões estão inseridas no que chamamos o fator humano. São estas questões, de maneira geral, a relação entre a população local — em termos de mão de obra — com o porto; as migrações e mobilidades das populações; as dinâmicas de sociabilidade; a natureza social e origem dos intervenientes e protagonistas das intervenções; a evolução do número de habitantes e das taxas de ocupação do território; a evolução da população em comparação com as atividades económicas, comerciais e industriais.

3.4. O fator económico

São atores económicos que merecem cuidadosa análise: o perfil do *hinterland*; os agentes económicos, sejam do sector público ou do privado; a proveniência da força laboral; os circuitos comerciais e as relações comerciais com o exterior; as lógicas de competição entre cidades e portos; as lógicas conjunturais (por ex.: a presença de mercado negro e contrabando); e as indústrias presentes.

3.5. O fator histórico

Das realidades históricas, nos convém apreender o quadro evolutivo, tendo em maior destaque e evidência os períodos estudados e as lógicas de desenvolvimento local e regional.

4. ANÁLISE DE FONTES E BIBLIOGRAFIA

4.1. O uso da imprensa como fonte

4.1.1. A imprensa no início do século XIX, Rio de Janeiro, e a transição da corte portuguesa para o Brasil

A imprensa escrita no país, após a transição da corte, é fundada como imprensa régia, sendo seu primeiro periódico «A Gazeta do Rio de Janeiro», responsável pela divulgação da informação oficial. Na Bahia, em 1811, surgiria o primeiro periódico não oficial. Entretanto, ainda sob censura. A abolição da censura ocorreria apenas em 1821 quando D. João deixa o Brasil, regulando, assim, a liberdade de imprensa até que nova regulamentação fosse criada. O Decreto de 2 de março de 1821 não aboliria a censura completamente, mas alteraria a maneira como seria exercida — aplicada nas provas impressas e não sobre originais manuscritos⁶.

Em contraste, o «Correio Braziliense» seria o periódico, ao menos em sua fase inicial, que se colocaria contra a corte. Sua impressão só seria possível porque era realizada em Londres, onde os dedos da censura portuguesa não alcançaram para impedir

⁶ CARVALHO, 1996.

que Hipólito José da Costa Pereira Furtado de Mendonça fizesse crítica ao Governo no Brasil. A Coroa portuguesa patrocina, portanto, como forma de diminuir sua influência, à época, também em Londres, a publicação «O Investigador Portuguez em Inglaterra». Em última instância, a própria corte faria o financiamento do «Correio Braziliense», como incentivo para que o jornalista, Hipólito Furtado, abrandasse as críticas⁷. A partir de 1813 e ao preço de 1000 libras esterlinas por ano, o «Correio Braziliense» teria suavizado o tom de suas críticas, tornando-se assim menos interessante para nossas pesquisas, não deixando de ser interessante esse episódio.

O acompanhamento da atuação da imprensa oficial, através d'«A Gazeta do Rio de Janeiro», nos primeiros anos da instalação da corte, em contraste com a análise da primeira fase do periódico «Correio Braziliense», período, portanto entre 1808 e 1813, deve possibilitar a compreensão dos eventos históricos que interferiram na formação social e econômica do Rio de Janeiro e do Brasil, naquele momento, evidenciando a transformação física do Rio de Janeiro como espelho da Lisboa Pombalina. Esta análise comparativa será fundamental para a avaliação da relação entre espaço e poder como um reflexo dos conflitos políticos, sociais e econômicos que este projeto procura perceber.

4.1.2. Imprensa brasileira na virada do século XIX para o XX: revistas ilustradas e a sátira das reformas urbanas

A vulgarização da imprensa e a possibilidade de publicar sem censura, favorecem o aparecimento de um grande número de periódicos que se estabelecem na virada do século no Rio de Janeiro. São alguns deles: a «Revista Ilustrada», o «Besouro», o «Dom Quixote», o «Tagarela», o «Kosmos», o «Gato», a «Revista da Semana». Seria impossível consultar todos os periódicos supracitados. A diversidade dos materiais deverá ser resolvida, portanto, através da seleção dos mais interessantes ou relevantes.

A «Revista Ilustrada», principalmente por acompanhar as mudanças políticas que colocariam Pereira Passos na prefeitura do Rio de Janeiro, parece destacar-se especialmente por transparecer, em particular e com maior intensidade nas suas *charges*, a opinião pública sobre as reformas urbanas implementadas, tornando seu estudo imprescindível. A revista teria circulado entre os anos de 1876 e 1898. O período sob a direção de Pereira Neto, a partir de 1889, seria bastante relevante para compreender os primeiros anos da transição do Governo para República. O «Dom Quixote», que circulou entre 1895 e 1903, seria um bom periódico para avaliar os efeitos da virada do século. É preciso, entretanto, após primeira avaliação superficial do seu conteúdo, que os períodos a serem analisados em maior profundidade sejam selecionados através de um corte mais restrito de tempo.

⁷ MUNARO, 2013.

O «Diário Ilustrado», publicação lisboeta, entre 1872 e 1911, também deve ser documento estudado para este trabalho. A restrição temporal sobre a análise de seu conteúdo ainda é um problema. O ano inicial seria certamente 1889. A escolha da restrição final, entretanto, é mais nebulosa. Escolheremos os volumes de acordo com a cronologia dos demais periódicos analisados, como forma de comparar mais diretamente os acontecimentos e opiniões de ambos os lados do Atlântico.

O «Branco e Negro: Semanário Ilustrado» será o segundo periódico lisboeta analisado. Publicado entre 1896 e 1898. É um bom periódico para encontrar material iconográfico entre o material escrito e pode ser entendido como o concorrente do «Diário Ilustrado». Desta forma, uma comparação entre os dois deve permitir a compreensão de alguns conflitos políticos dos quais nos interessa um retrato.

4.1.3. Modernização da imprensa na segunda metade do século XX

Os veículos de comunicação da segunda metade do século XX no Brasil passaram através de fotorreportagens a imagem de um país em acelerado processo de urbanização. Convém estudar esta imagem. Ela aparece em novos jornais, como a «Última Hora», ou o «Jornal do Brasil». Interessa-nos, porém, antes, estudar revistas ilustradas como «O Cruzeiro», «Revista do Globo» e «Manchete», que passaram por um processo de expansão e aumentaram suas tiragens, afirmando-se como empresas capitalistas voltadas para a venda de informação e espaço publicitário⁸. Seria necessário restringir o período da análise após uma pré-seleção destes periódicos.

O mais interessante deste período, entretanto, é disponibilidade das fontes através da *internet*. Com este recurso os próprios jornais disponibilizam arquivos de seus exemplares mais antigos e um enorme arquivo digital de seus mais recentes exemplares, possibilitando uma pesquisa não só completa, mas bastante específica, por assunto de interesse. Isto também permite a consulta a periódicos de outros lugares do mundo e o que estes noticiam a respeito das mudanças urbanas nas duas cidades alvo deste trabalho. A imprensa internacional pareceu durante a década de 2000 particularmente interessada nas alterações urbanas do Rio de Janeiro.

4.2. Fontes iconográficas

4.2.1. Cartografia e pintura do século XIX

Citaremos abaixo algumas fontes a serem analisadas neste trabalho para o período em questão, contudo com o avançar da pesquisa deparamo-nos com uma diversidade bastante maior de mapas, imagens e relatos que posteriormente serão também incluídos. Aqui apenas referenciamos as fontes iniciais que foram utilizadas para estruturar a proposta da tese.

⁸ MONTEIRO, 2007.

Mapas:

- AGCRJ — *Mapa do Mangue*, 1799. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- CUNHA, Lygia (2010) — *Álbum Cartográfico do Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*.
- A Baía do Rio do Janeiro e a cidade de São Sebastião, 1573-1578.

Pintura:

- Thomas Ender⁹.
- FRÜHBECK, Franz Joseph (1817) — *A muy leal e histórica cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro*.
- Richard Bate¹⁰.
- JOAQUIM, Leandro (1790) — *Revista Militar no Largo do Paço; Aqueduto de Santa Teresa; Procissão Marítima*.

Relatos:

- DEBRET, Jean Baptiste (1972) — *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. São Paulo: Livraria Martins.
- CHAMBERLAIN, Tenente Henry (1822) — *Views and costumes of the city and neighbourhood of Rio de Janeiro, Brazil*. Londres: Thomas M'Lean.

4.2.2. Cartografia e fotografia da virada do século XIX para o XX

Marc Ferrez¹¹ foi fotógrafo na virada do século. Sua obra, hoje em boa parte no arquivo do Instituto Moreira Sales, é responsável por registos únicos não só da paisagem, mas também de eventos e hábitos importantes da vida carioca.

Também são relevantes para este trabalho os acervos iconográficos dos Museus Castro Maia, do Museu da República e a Coleção Elysio Belchior, da prefeitura do Rio de Janeiro.

Material cartográfico e iconográfico sobre Lisboa pode ser encontrado na Biblioteca da Ajuda e na Biblioteca Nacional de Portugal.

4.2.3. Cartografia e fotografia da segunda metade do século XX

A cartografia disponível das cidades estudadas é justamente a cartografia dos planos urbanos de que trataremos nas próximas páginas, bem como a cartografia produzida como levantamento pelas próprias municipalidades.

⁹ Acervo da Biblioteca da Akademie der Bildenden Künste, Viena, Áustria.

¹⁰ Acervo da Cornell University, Ithaca, N. Y.

¹¹ Acervo do Instituto Moreira Sales.

O AGCRJ (Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro) tem vasto acervo fotográfico do Rio de Janeiro na segunda metade do século XX. O Arquivo Municipal de Lisboa guarda o equivalente em acervo para Lisboa.

4.3. Planos urbanísticos

A análise de planos urbanísticos deve passar pelo reconhecimento não só de seu conteúdo mas também pela análise de sua estrutura — a forma como um plano se organiza tem muito a dizer sobre como foi realizado, em quanto tempo, com que urgência ou mesmo a habilidade de quem o concebeu. A possibilidade de conter ou não cartografia própria e desenhos ou detalhes de planos de intervenção também demonstra a capacidade dos planos de avançar sobre as questões a que propõem-se resolver. Os planos urbanos são, antes de mais, uma forma de solucionar problemas e propor soluções do espaço que respondam a questionamentos políticos ou a necessidades práticas. Para nós, são fonte de compreensão da maneira de pensar dos engenheiros e arquitetos no momento de sua conceção e, portanto, excelentes fontes de compreensão da filosofia por trás da execução.

4.3.1. Primeiros planos para a transição da capital do reino

Como já especificamos anteriormente é bastante relevante a posição central administrativa do Rio de Janeiro. Posição esta anteriormente ocupada por Lisboa. Interessamos primeiramente estabelecer como Lisboa passou a ser entendida como capital e posteriormente como a imagem de capital passa ao Rio. Para tal, focamos no estudo de dois textos, *Da Fabrica que Falece ha Cidade de Lysboa*¹², de Francisco de Holanda, e *Urbis Olisiponis Descriptio*¹³, de Damião de Góis. São textos fundamentais que, embora não possam ser compreendidos inteiramente como planos para a cidade de Lisboa, configuram-se como preconizadores da ideia de que Lisboa poderia ser uma capital mundial.

Posteriormente, e a respeitar o corte temporal que estabelecemos, estudaremos o projeto de conceção da chamada Baixa Pombalina. Foi projetada pelos arquitetos e engenheiros Manuel da Maia, Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, entre os anos de 1755 e 1776, a mando de Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal. Analisaremos o plano completo com cartografia e plantas, alçados e pormenores estruturais, que deveriam ser seguidos para a nova cidade de Lisboa pós-terramoto.

No primeiro corte temporal não se pode dizer que houve um plano unificado para o desenho da cidade do Rio de Janeiro. Cada projeto individual que foi realizado, porém, com a transição da corte, pode-nos trazer clareza sobre a transição das ideias lisboetas. Analisaremos inevitavelmente a chegada da Missão Artística Francesa bem como outras iniciativas paralelas.

¹² HOLANDA, 1571.

¹³ GÓIS, 1554.

4.3.2. Planos pré-guerra, o urbanismo pré-progressista e o urbanismo progressista¹⁴

A segunda metade do século XIX é um período de intensa atividade e mudança na paisagem urbana europeia. As principais cidades europeias, Paris, Barcelona, Viena e consequentemente Lisboa sofrem transformações significativas na sua fisionomia. O urbanismo torna-se disciplina autónoma na virada do século XIX para o XX. Seu maior objetivo é resolver os problemas criados nas cidades pela industrialização e pelo forte crescimento demográfico. Os planos das grandes capitais do mundo serviriam de exemplo para as demais. São eles o Plano Urbanístico de Paris, elaborado por Haussmann e o Plano de Barcelona, elaborado por Cerdá.

Em Lisboa, interessa-nos o Plano de Lisboa de 1903 feito segundo as linhas orientadoras do urbanismo oitocentista. Claro que algumas alterações muito importantes como a Avenida da Liberdade, já teriam ocorrido antes deste período, responsabilidade dos *Planos Gerais de Melhoramentos*, que podem ser posteriormente analisados se chegar-se à conclusão, após a análise dos demais documentos, que estes ainda são necessários para posicionamentos conclusivos sobre a paisagem urbana de Lisboa na virada do século. As reformas urbanas europeias têm eco na América e no Brasil. Cidades de grande porte como o Rio de Janeiro e São Paulo passarão por mudanças e alterações visando a mesma «higienização urbana» das cidades europeias¹⁵.

A gestão de Pereira Passos, que já citamos anteriormente através do estudo de periódicos, é um período de extrema relevância para o Rio de Janeiro. A administração do prefeito é responsável por uma série de mudanças no espaço urbano que vão consolidar a imagem do Rio de Janeiro do século XX. Estas alterações podem ser estudadas pelos planos da prefeitura deste período, através dos mapas e memoriais destes planos.

4.3.3. Planos urbanos a partir de 1960

Uma série de planos urbanísticos foram cunhados nos preceitos de planeamento da segunda metade do século XX. Pretende-se analisar sob esta luz os seguintes planos: Plano Estratégico de Lisboa (1992), Plano Diretor Municipal (1994) e o plano para a Expo 1998, para Lisboa, os quais podem ser paralelamente analisados com Planos Urbanos e projetos desde a década de 1980 para o Rio de Janeiro: Projeto corredor Cultural (1980), Projeto Sagas (1984), Plano de Desenvolvimento Portuário (1989 a 1996), Projeto de Reestruturação Urbana (1992), Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro (1994), e finalmente o Projeto Porto do Rio (2011).

¹⁴ Utilizamos a nomenclatura dada por Françoise Choay em *O Urbanismo* para separar os diferentes tipos de concepções de cidade de planeamento urbano (CHOAY, 2003).

¹⁵ ABREU, 2011.

4.4. Bibliografia e fonte, uma investigação sobre a teoria do urbanismo

Como se pode perceber pela citação das fontes utilizadas anteriormente, este trabalho acaba por fazer um apanhado das teorias urbanas e tratados que foram responsáveis pela modificação da paisagem das cidades de Lisboa e do Rio de Janeiro. Perpassa desde as estruturas que inicialmente formaram estas cidades por todas as suas alterações até sua forma consolidada, estudando finalmente como estas estruturas são reinterpretadas pelo urbanismo da década de 1960 e o planeamento contemporâneo de cidades.

Falemos um pouco sobre as filosofias de investigação que conduzem a esta reflexão sobre o património e a preservação das cidades, que são a parte final do trabalho a que nos propomos.

A segunda metade do século XX é um momento de questionamento para os planeadores urbanos e para os críticos do urbanismo. Na década de 1960, o planeamento americano foi questionado por Jane Jacobs¹⁶ e Kevin Lynch¹⁷. O historiador de arte Argan, no âmbito europeu, foi, entretanto, quem questionou as intervenções nos centros históricos, retomando conceitos do arquitecto Gustavo Giovannoni, de 1913. Os últimos CIAM (Congresso Internacional de Arquitectura Moderna), de 1956, o CIAM X, e a conclusão de que os encontros deveriam acabar é também ponto decisivo para que haja uma transição no modo de pensar as cidades. Culminam com isto uma avalanche de cartas patrimoniais, com destaque para a Carta de Veneza, que preza pelas cidades antigas e pelos centros históricos, e que pesa os efeitos desastrosos das guerras sobre as cidades.

Remodelações em áreas portuárias antigas, a partir da década de 1980, com destaque para grandes revitalizações, são observadas em Londres, Barcelona e Roterdã — pioneiras na implementação de sistemas neoliberais de governança urbana. Esses projetos foram vastamente analisados na década de 1990 por críticos seguidores dos cinco autores indicados inicialmente e passam a ser datados pela perspectiva da economia neoliberal. Harvey¹⁸ com o conceito de sociedade pós-moderna que acabou por consolidar apenas em 1992, aplicado à temática urbana por Borja e Castells¹⁹, e aos centros históricos por Ciardini e Falini²⁰, sugeriu uma série de interpretações ao planeamento de cidades das décadas de 1960 a 1980. O primeiro observando uma sociedade com novas complexidades a serem exploradas e os demais apreciando a especificidade da aplicação urbana desta forma de observar. A sua conclusão é a de que as novas cidades convivem com a realidade de competirem entre si. Ao deixarem de ser a base da produção industrial, os centros urbanos passam a viver basicamente de comércio, serviços e turismo. No âmbito nacional, Álvaro Domingues²¹ discute estas questões.

¹⁶ JACOBS, 2007.

¹⁷ LYNCH, 1999.

¹⁸ HARVEY, 1992.

¹⁹ BORJA & CASTELLS, 1998.

²⁰ CIARDINI & FALINI, *eds.*, 1983.

²¹ DOMINGUES, 2007.

Pela readaptação de funções, a cidade é tomada como objeto de oferta cultural²², e passa a incluir questões de conservação no seu planeamento. Esta questão é pouco explorada pela bibliografia, menos ainda quando se trata de património industrial. Destaca-se o trabalho recente de Rufinoni²³. Boa parte da bibliografia a respeito vem da área do Turismo que apenas contempla questões de *marketing* e publicidade e raramente vê um problema na recriação do passado como um aparato de massificação cultural. Cabe à História colocar estas questões em perspetiva e compreender as dinâmicas que levaram a alterações urbanas tão drásticas.

Este trabalho pretende, através de novos estudos de caso, comparar medidas de planeamento na perspetiva da inclusão de questões da preservação do património em áreas portuárias antigas. Há poucos estudos para o Rio de Janeiro e geralmente estão direcionados para a questão da sustentabilidade e da preservação do ambiente natural e não do construído, com a exceção do trabalho de Clarissa Moreira²⁴. Em Lisboa, as alterações de dinâmicas proporcionadas pelo projeto da Expo 98 também estão por ser discutidas em perspetiva histórica mais alongada, sendo o trabalho de Claudino Ferreira²⁵ o mais abrangente sobre o assunto, mas ainda aquém de responder a todas as nossas questões.

Ainda é preciso, portanto, clarear a realidade histórica das cidades portuárias, ao associar as óticas do planeamento e do património ao estudo da história local e regional. É o que se pretende com este projeto. A bibliografia, em parte citada, é fonte primária de informação, no sentido em que expressa o pensamento estratégico de urbanistas, arquitetos, políticos, sobre os usos do património edificado e sobre o urbanismo. São fontes históricas porque elucidam de forma primária sobre os contextos e os agentes que estão diretamente sob análise.

5. O PLANEAMENTO DE CIDADES SOB A ÓTICA DO PATRIMÓNIO HISTÓRICO

A apropriação pós-moderna do passado, abandonando a continuidade histórica²⁶, trouxe consequências para o planeamento de cidades. O esgotamento do planeamento territorial²⁷, converte a cidade em um «objeto multiescalar» complexo, de difícil análise. Diversos espaços relacionam-se, a despeito da distância e do facto de hoje se encontrarem em distintos universos culturais, económicos, políticos e urbanos. A cidade económica e a cidade histórica não coincidem em espaço e a segunda pode se degradar por descaracterização ou abandono. A cidade torna-se um produto de consumo e, como tal, porta-se como a cidade descartável ou a cidade predatória.

²² MONNIER 2006: 11-18.

²³ RUFINONI, 2009.

²⁴ MOREIRA, 2004.

²⁵ FERREIRA, 2006.

²⁶ HARVEY, 1992.

²⁷ BORJA & CASTELLS, 1998.

A recuperação da cultura local, através da recuperação de conjuntos históricos, é um procedimento que veio a ser adotado no final do século XX e consolidou-se no planeamento atual de cidades, como observa Álvaro Domingues²⁸. Usufruindo da retórica popular de engajamento com o passado, a «história viva» ou «cultura do património»²⁹, aplicam procedimentos formais de conservação ao planeamento urbano. A ideia de *conserved society* tem sido utilizada para justificar projetos, principalmente a partir da década de 1990, quando a decadência industrial de algumas cidades se tornou mais evidente³⁰. Derivadas disso, observa-se uma série de anomalias sociais.

A limitação deste modelo de cidade está em sua própria percepção nostálgica do passado, que, todavia, fecha-se neste passado e torna a função destas cidades a de um monumento estático. Choay aprofundou estas questões em *Alegoria do Património*³¹ e em *O Urbanismo*³².

Quando atentamos para a utilização do passado como forma de materializar necessidades comerciais de empreendimentos urbanos, ou dos símbolos do passado e do processo histórico, utilizados como ferramentas do *marketing* e da promoção publicitária, através da associação afetiva ou alegórica a estes símbolos, observamos a «invenção de tradições»³³, bem como a transformação da mediação dos monumentos, consequentemente dos centros históricos e das cidades, em grandes eventos culturais — um relacionamento falacioso com o passado. Aproveitando-se da retórica do passado anteriormente descrita, a utilização de suas imagens é levada a extremos que transformam o património em objeto de autopromoção e autorreferência³⁴.

Para melhor explorar o estudo das intervenções no espaço urbano, este trabalho centrar-se-á nas questões levantadas pelas áreas portuárias antigas, que como zona histórica com funções industriais obsoletas e relativa importância na contribuição para a formação urbana de diversas cidades, tem sido alvo de boa parte dos planos de reconversão e requalificação urbana apresentados nas últimas quatro décadas.

A falta de percepção das estruturas industriais como património agrega mais uma particularidade a estes casos. Bons exemplos desta problemática são as cidades de Gênova, Barcelona, Londres, Roterdã, dentre outras — isto apenas observando o mundo ocidental — que tiveram suas áreas portuárias reformuladas, algumas de forma bastante precoce. Seleccionamos dois estudos de caso ainda pouco explorados sob a ótica do planeamento aliado aos conceitos de património, com significativas alterações no período a que anteriormente nos referimos: Lisboa e Rio de Janeiro.

²⁸ DOMINGUES, 2007.

²⁹ HEWISON, 1987.

³⁰ LARKHAM, 1992: 83-181.

³¹ CHOAY, 2006.

³² CHOAY, 2003.

³³ HOBBSAWM & RANGER, 1983.

³⁴ MONNIER, 2006: 11-18.

O contraste das texturas moderna e contemporânea, da cidade industrial e do novo planeamento, é latente em ambos exemplos. Além de partilharem de uma História Contemporânea que nos vem a interessar, como já se observou, a História Moderna revela para estas duas cidades semelhanças que nos convém estudar para aprofundar as distintas características com que se desenvolveram mais recentemente. A peculiaridade desta relação deve originar um interessante debate internacional acerca das disposições sobre o planeamento urbano, tanto no plano da história da conceção das cidades portuárias, quanto no da história de sua reestruturação no período contemporâneo, mais especificamente, como já observamos, a partir do pós-guerra e das novas conceções de património e urbanismo. Lisboa teria sido inicialmente o modelo para a renovação moderna do Rio de Janeiro, quando a corte portuguesa se transfere para o Brasil, em 1808. Novamente com a Expo 98 e as mudanças no Plano do Rio de Janeiro para abrigar o Mundial em 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, ambas as cidades tiveram que lidar com o seu passado histórico portuário e seu espólio patrimonial, mas não só — tiveram também que contrapor a atual ocupação denegrida destas áreas a planos radicais de alteração.

O declínio do *waterfront* industrial, convertendo-se em pitoresco através do discurso da renovação que se estabeleceu no planeamento da década de 1980, bem como a «ideologia da paisagem», ou *townscape*³⁵, contribuíram para uma diferenciação das áreas portuárias segundo seus «atributos artísticos», discutindo o valor do património, não pela sua elegibilidade enquanto acesso ao passado e rememoração, como um centro cívico, mas como imagem da cidade pós-industrial que preserva seu passado, através da construção de sistemas de significado³⁶ ou promoção publicitária através da diversificação de funções, *redevelopment* e recreação.

A estrutura pós-industrial sofre sua mistificação como «passado monumental» que passa a ser consumido como um produto que, portanto, requer reuso. A resposta mais frequente para sustentar os eventos urbanos é a sua reconversão em estruturas para o turismo. A simulação e descaracterização dos edifícios e espaços urbanos passa a ser validada pelo consumo, ainda que desconsidere as demandas da autenticidade. Observamos um redesenho do passado para que este pareça mais aprazível através de ferramentas que a semiologia e a retórica da conservação sugerem. Importa perceber como este debate se projeta nos nossos estudos de caso.

A investigação pretende, assim, averiguar, a partir dos planos e propostas de intervenção urbana, legislação, plantas, mapas, memórias e justificativas, a forma como estas orientações e correntes se projetaram (ou não) no espaço e nas políticas urbanas, nos dois estudos de caso.

³⁵ CULLEN, 1961.

³⁶ BAKER, 2003.

Porque este é um processo dinâmico, que envolve autoridades políticas, arquitetos e urbanistas, mas também associações de defesa do património, empresários (nomeadamente os ligados ao turismo) e a população em geral, procurar-se-á integrar, na análise a efetuar, também os ecos, e força de pressão exercida pelos *media* e pelos debates públicos que estas dinâmicas necessariamente envolvem.

CONCLUSÃO

Como pudemos aferir, há diversas abordagens possíveis para a metodologia de estudo de cidades portuárias que se complementam e se sobrepõem, mas que nos permitem ter uma visão mais clara e elucidativa das possíveis interpretações comparativas que se pode fazer a respeito dos dois estudos de caso. São estas abordagens por: proximidades históricas; seleção e recorte temporal — enquadramentos; o modelo de análise das cidades portuárias; análise de fontes e bibliografia; o planeamento de cidades sob a ótica do património histórico. O presente artigo pretendeu explorar de forma mais detalhada cada um destes aspetos e a sua relevância para a análise dos estudos de caso do Rio de Janeiro e de Lisboa.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Mauricio de A. (2011) — *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 4.^a ed. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal da Casa Civil/Instituto Pereira Passos.
- ARGAN, G. Carlo (1992) — *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- AZEVEDO, Aroldo de (1956) — *Vilas e Cidades do Brasil Colonial. Ensaio de Geografia Urbana Retrospectiva*. «Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras», n.º 208. São Paulo: USP. (Geografia; 11).
- AZEVEDO, Moreira de (1969) — *O Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira.
- BAKER, Alan R. H. (2003) — *On the relations of Geography and History: bridging the divide*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BARDY, Cláudio (1965) — *O século XIX*. In SILVA, Fernando Nascimento, dir. — *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos: formação e desenvolvimento da cidade*. Rio de Janeiro: Record.
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel (1998) — *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. «Revista EURE», vol. 24, n.º 73, p. 122-125.
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira (2012) — *Desenho e Designio: O Brasil dos Engenheiros Militares (1500-1822)*. São Paulo: EDUSP.
- BUSQUETS, Joan (2004) — *Barcelona: la construcció urbanística de una ciutat compacta*. Barcelona: Ediciones de Serdal.
- CARVALHO, Kátia de (1996) — *Imprensa e informação no Brasil, século XIX*. «Ciência da Informação», vol. 25, n.º 3, p. 1-6. DOI: <https://doi.org/10.18255/ci.inf.v25i3.643>.
- CHAMBERLAIN, Tenente Henry (1822) — *Views and costumes of the city and neighbourhood of Rio de Janeiro, Brazil*. Londres: Thomas M'Lean.
- CHOAY, Françoise (2003) — *O Urbanismo: utopia e realidades de uma antologia*. São Paulo: Editora perspectiva.
- (2006) — *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Edições UNESP.
- CIARDINI, Francesco; FALINI, Paola, eds. (1983) — *Los Centros Históricos. Política urbanística y programas de actuación*. Barcelona: Gustavo Gili.

- COARACY, Vivaldo (1965) — *Memórias da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- CRAVEIRO, Maria Teresa (2004) — *A retomada do planejamento estratégico 2001-2005 na cidade de Lisboa: breve síntese*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- CULLEN, Gordon (1961) — *Townscape*. Londres: Architectural Press.
- CUNHA, Lygia da Fonseca Fernandes (1971) — *Álbum Cartográfico do Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.
- (2010) — *Álbum Cartográfico do Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. In *O acervo iconográfico da Biblioteca Nacional*. Estudos de Lygia Cunha; org de Renata Santos, Marcus Ribeiro, Maria de Lourdes Lyra. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional.
- DEBRET, Jean Baptiste (1972) — *Viagem pitoresca e Histórica ao Brasil*. São Paulo: Livraria Martins.
- DOMINGUES, Álvaro (2007) — *Conferência: Urbanização Difusa em Portugal*. In REIS, Nestor Goulart et al., coord. — *Dispersão Urbana: Diálogos sobre pesquisas Brasil-Europa*. São Paulo: FAU-USP.
- DUARTE, Aluisio Copdeville et al. (1969) — *A área central do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- FERREIRA, Claudino Cristovão (2006) — *A Expo'98 e os Imaginários do Portugal Contemporâneo: Cultura, Celebração e Políticas de Representação*. Coimbra: Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra. Tese de Doutorado.
- GÓIS, Damião de (1554) — *Urbis Olisiponis Descriptio* [...]. Évora: apud Andream Burge[n]sem.
- HARVEY, David (1992) — *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola.
- HEWISON, Robert (1987) — *The Heritage Industry: Britain in a climate of decline*. Londres: Methuen.
- HOBBSAWM, Eric; RANGER, Terence (1983) — *A Invenção das Tradições*. São Paulo: Editora Paz e Terra.
- HOLANDA, Francisco de (1571) — *Da Fabrica que Falece ha Cidade de Lysboa*. Acessível na Biblioteca da Ajuda, Lisboa, Portugal. Ms.BA-52-XII-24.
- JACOBS, Jane (2007) — *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- LARKHAM, Peter J. (1992) — *Conservation and the Changing Urban Landscape*. «Progress in Planning», n.º 37, parte 2, p. 83-181.
- LEMAIRE, Raymond (1994) — *Authenticité et Patrimoine Monumental* [Autenticidade e Património Monumental]. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. «Restauro», n.º 129, p. 7-24.
- LYNCH, Kevin (1999) — *Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- MONNIER, Gérard (2006) — *O edifício-evento, a história contemporânea e a questão do património*. «Desígnio», n.º 6, p. 11-18.
- MONTEIRO, Charles (2007) — *Imagens sedutoras da modernidade urbana: reflexões sobre a construção de um novo padrão de visualidade urbana nas revistas ilustradas na década de 1950*. «Revista Brasileira de História», vol. 27, n.º 53 (jan./jun.), p. 159-176.
- MOREIRA, Clarissa da Costa (2004) — *A cidade contemporânea: entre a tabula rasa e a preservação — Cenários para o Porto do Rio de Janeiro*. São Paulo: Editora UNESP.
- MORTARA, Giorgio (1947) — *Um Enigma Resolvido: A população do Brasil*. «Estudos Brasileiros de Demografia», vol. 1, n.º 7, p. 72-73.
- MUMFORD, Lewis (2008) — *A cidade na História/The City in History*. São Paulo: Martins Fontes.
- MUNARO, Luis Francisco (2013) — *O jornalismo luso-brasileiro em Londres (1808-1822)*. Niterói: Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Tese de Doutorado. Disponível em <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1634.pdf>>.
- NEDER, Gizlene (1997) — *Cidade, Identidade e Exclusão Social*. «Tempo», vol. 2, n.º 3, p. 106-134.
- NORONHA SANTOS, F. A. (1996) — *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca.
- PARISSE, Lucien (1969) — *Favelas do Rio de Janeiro: Evolução e Sentido*. Rio de Janeiro: CEMPHA.

- PERALTA, Elsa; ANICO, Marta, *org.* (2006) — *Patrimónios e Identidades, Ficções Contemporâneas*. Oeiras: Celta Editora.
- PORTAS, Nuno (2000) — *Os tempos das formas nas cidades lusas do Brasil*. «Oceanos», n.º 41, (janeiro-março), p. 162-173.
- RAMOS, Rui, *coord.* (2009) — *História de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros.
- REIS FILHO, Nestor Goulart (1968) — *Evolução Urbana do Brasil*. São Paulo: Editora Livraria Pioneira.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti (2009) — *Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Tese de Doutorado.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura (2001) — *O Brasil. Território e Sociedade no início do século 21*. Rio de Janeiro: Record.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1984) — *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Verbo. Vol. VII: *A Instauração do Liberalismo (1807-1832)*.
- SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, *dir.* (1991) — *Nova História da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Editorial Estampa. Vol. VII: *O Império Luso-Brasileiro 1620-1750*.
- SOUSA, João Figueira de; FERNANDES, André (2012) — *Metamorfozes da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa*. «Revista franco-brasileira de Geografia», Dossiê Portos, cidades e regiões, n.º 15. Disponível em <<https://journals.openedition.org/confins/7702>>.
- TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida (1999) — *O Urbanismo Português*. Lisboa: Livros Horizonte.

