



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Secretaria Municipal de Cultura Subsecretaria do Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design

Rua Gago Coutinho, 52 – 3º andar – Laranjeiras – CEP: 22.221-070. Tel: (21) 2976.6611

Ofício C/SUBPC/GAB nº 24 /2011

Rio de Janeiro, 28 de março de 2011.

Ao Senhor

Jorge Luiz de Souza Arraes

Diretor Presidente da CDURP

Rua Gago Coutinho, 52 – 5º andar

A/C: Senhor Alberto Gomes Silva

Assessor Especial - CDURP

Assunto: Projeto Básico de Restauração e Adaptação de Uso dos Galpões da Gamboa.

Conforme solicitação do Sr. Felipe Góes, Secretário Extraordinário de Desenvolvimento, encaminhamos para providências cabíveis o processo 12/000.463/2011, contendo os projetos e orçamentos para a contratação de serviços para Restauração e Adaptação de Uso dos Galpões da Gamboa, Bem Tombado Municipal.

Atenciosamente,


Washington Fajardo
Subsecretário de Patrimônio Cultural,
Intervenção Urbana, Arquitetura e Design
C/SUBPC

PAULO EDUARDO VIDAL LENTE RIBEIRO
Matr. 541266.933-3 - CPEA-RJ 851085647/D
Coordenador de Conservação e Projetos
Especiais - C/SUBPC/CICPE



SUBSECRETARIA DE PATRIMÔNIO CULTURAL, INTERVENÇÃO
URBANA, ARQUITETURA E DESIGN da SMC
Rua Gago Coutinho 52, 3º andar - Laranjeiras

MEMO C/SUBPC/GPO nº 04/2011

Em 14 de março de 2011.

Ao Coordenador da C/SUBPC/CCPE

Assunto: Galpões da Gamboa

Em atenção à solicitação do C/SUBPC/GAB, encaminhamos material elaborado pelas Gerência de Projeto (GPO) e Gerência de Obras (GOB), referente aos imóveis denominados **Galpões da Gamboa**, situado à Rua Barão da Gamboa, com Rua da Gamboa, no bairro de Santo Cristo.

Constam deste documento:

1. Pesquisa Histórica;
2. Laudos Técnicos/Testes Laboratoriais;
3. Escopo e Especificações Técnicas – Obras de Restauração dos Galpões da Gamboa;
4. Plantas Arquitetônicas Projeto Básico 01/21 à 21/21;
5. Anteprojeto de Iluminação Externa 01/01;
6. Anteprojeto de Estrutura da Cobertura: Plano das Terças e Lanternim – Galpão A e Galpão B;
7. Restauração dos Vagões do Trem Cruzeiro do Sul;
8. Projeto de restauração dos vagões do Trem Cruzeiro do Sul 01/07 à 07/07;
9. Orçamento do Projeto de restauração da volumetria.

Cabem, no entanto, os seguintes esclarecimentos:

1. Os projetos, laudos e relatórios de escopo e especificações técnicas (itens 1 à 8) foram produzidos com base no material fornecido pelo IPP, relativo ao projeto de **Restauração e Adequação de Uso dos Galpões da Gamboa**, datado de novembro de 2004, produzido pela Opera Prima Arquitetura e Fábrica Arquitetura, sob gerencia do Instituto Pereira Passos.
2. A planilha orçamentária (item 9) foi desenvolvida a partir do orçamento original, elaborado pelo IPP em 2004, atualizada com base no Sistema de Custos de Obras – SISCOB.
3. É importante destacar que, como o programa para uso dos galpões não foi definido, os elementos técnicos produzidos pela GPO e GOB contemplam apenas a recuperação da volumetria dos galpões;
4. Portanto, para a realização das referidas obras, serão necessárias algumas informações complementares inerentes ao processo licitatório.

Estamos à disposição para prestar qualquer informações ou esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

LAURA DI BLASI
Arquiteta - CREA 86-1-04032-G
Gerente - Matr. 11/153.644-7
C/SUBPC/CCPE/Gerência da Projetos

FELIPE REIGADA
Arquiteto - CREA 1998103187
Gerente - Matr. 11/247 983-0
C/SUBPC/CCPE/Gerência de Obras

PESQUISA HISTÓRICA
GALPÕES DA GAMBOA
Rua da Gamboa, s/nº - Gamboa



Março/2011
Base: Projeto IPP Nov/2004



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Secretaria Municipal de Cultura
Subsecretaria de Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design

ÍNDICE

1. OS GALPÕES DA MARÍTIMA
2. A ESTRADA DE FERRO E SUAS LINHAS, RAMAIS E SUB-RAMAIS
3. A ÁREA PORTUÁRIA
4. A ESTAÇÃO MARÍTIMA
5. O MORRO DA PROVIDÊNCIA
6. O PORTO DO RIO
7. BIBLIOGRAFIA

1. OS GALPÕES DA MARÍTIMA



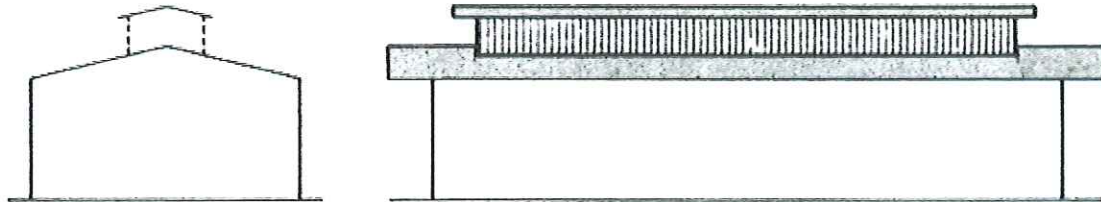
Os galpões da Marítima são os últimos testemunhos de uma intensa atividade ferroviária que se deu na área em que estão situados, no coração do Bairro da Gamboa. São duas edificações com características da arquitetura industrial inglesa do século XIX, construídas para receber cargas trazidas por trens que paravam em suas plataformas laterais

e, também, penetravam em seu interior.



Figura 1: O terminal marítimo-ferroviário da Gamboa com os galpões ao fundo, em 1906

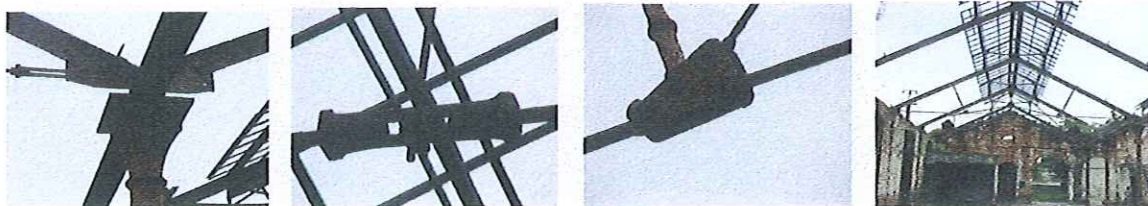
Fonte: Elizabeth D. Cardoso, *História dos Bairros- Saúde, Gamboa e Santo Cristo- Zona Portuária*, Rio de Janeiro, ed. Index, 1987, pág. 115.



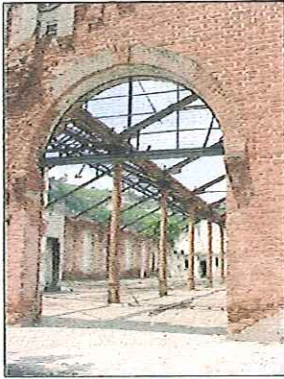
c) Lanterna longitudinal com faixa de iluminação na parte vertical

Tipologia do galpão do terminal marítimo (*Galpões em Estrutura Metálica*, Aço Minas, Siderbrás, Coletânea do uso do aço, 3ª. Edição, 1989).

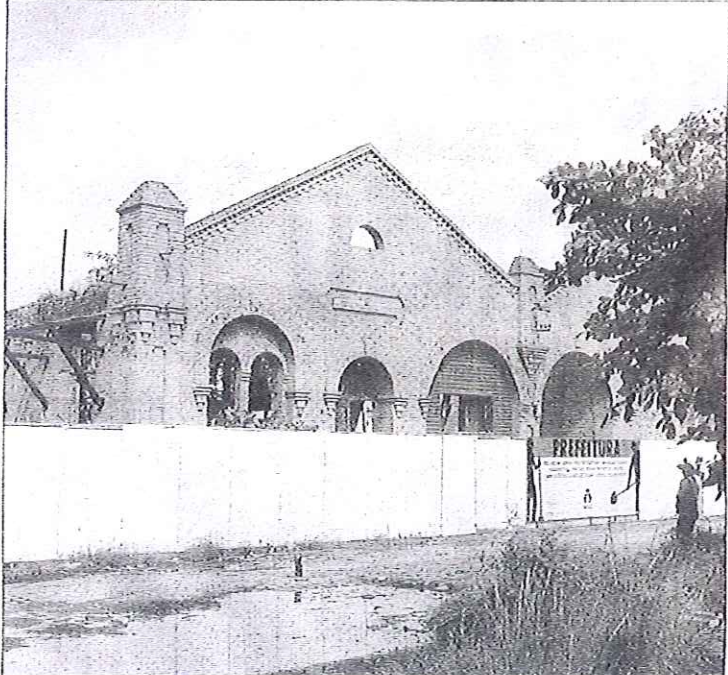
Os galpões têm paredes em tijolos maciços aparentes, com ressaltos escalonados à guisa de sóbria ornamentação, em feição românica. Nas duas extremidades é onde o desejo de ornamentar é mais explícito, com vãos maiores que se subdividem em vãos menores recuados, arcos plenos ressaltados, torres laterais que lembram guaritas, e frontões com bordas denticuladas. As paredes laterais têm vãos com arcos abatidos abertos em panos de parede mais delgados que os trechos que recebem as tesouras do telhado e cumprem a função de pilares. O conjunto de vãos e paredes compõe uma interessante modulação, que era reforçada internamente pela distribuição regular de pilares e tesouras metálicas. Os galpões encontram-se tombados pelo Município do Rio de Janeiro através do Decreto nº 6.057 de 23.08.1986.



Sucessivos furtos de elementos das coberturas e das esquadrias, que infelizmente ainda não são coisa do passado, deixaram os galpões em uma situação bastante precária. Ambos estão completamente desprovidos de suas antigas telhas cerâmicas. Apenas um deles ainda mantém parte da estrutura metálica da cobertura.



Antes do início dos trabalhos de levantamento dos danos causados pelo abandono das edificações, diversos pilares metálicos que davam sustentação à cobertura já haviam desaparecido ou encontravam-se tombados no interior das edificações. Em abril de 2004, foram retirados, de forma criminosa, o restante dos pilares metálicos de um dos galpões, bem como as tesouras metálicas que ainda restavam.

<p>Notícia publicada no Jornal <i>O Globo</i>, de 17.04.2004, sobre o roubo das peças metálicas dos galpões.</p>	<p>Mercos Prédio</p>  <p>HOJE FAZ uma semana que deu ladrão neste galpão da prefeitura do Rio, no bairro da Gamboa, bem em frente às obras da futura Cidade do Sariba. Os ladrões levaram, acredite, nove pilares de ferro e três vigas de 20 metros. O vigia foi rendido por 14 homens armados, que chegaram em três caminhões — dois com carroceria e um com guindaste. O curioso roubo foi registrado na 1ª DP. Ano passado, bandidos já tinham tentado assaltar o galpão, que é bem histórico tombado. Mas foram frustrados por um funcionário que conseguiu acionar a Polícia Federal</p>
--	---



Até o mês de março de 2004, junto aos galpões, encontravam-se quatro vagões metálicos da antiga linha de passageiros "Cruzeiro do Sul", que ligava o Rio a São Paulo. Apesar de não estarem relacionados à antiga atividade da Marítima, sua presença no local representa o abandono de dois símbolos da atividade ferroviária: as linhas de passageiros e as estações. Assim como os galpões, também os vagões foram alvo de furtos de peças metálicas, restando, no momento, apenas dois vagões no local.

2. A ESTRADA DE FERRO E SUAS LINHAS E RAMAIS

A primeira linha de trens do Brasil foi construída pelo Barão de Mauá, ligando o Porto da Estrela à localidade de Raiz da Serra, o que permitia à família imperial e a outras pessoas abastadas uma viagem mais amena à cidade de Petrópolis. Mas a grande função das ferrovias brasileiras ainda estava por se estabelecer com a implantação de uma linha de trens em direção ao Vale do Paraíba, região de produtos agrícolas para exportação, sendo o principal deles o café. Essa primeira linha de trens vinculada à atividade econômica foi a Estrada de Ferro D. Pedro II. Ela foi constituída pelo Decreto 1594 de Maio de 1855, com capital de 38.000 contos, sendo eleito seu primeiro presidente o Engenheiro Conselheiro Christiano B. Ottoni. Foi inaugurada em 1858, com estação terminal junto ao Campo de Santana, tendo sido para isto demolida a antiga Igreja de Sant'Ana. Em 1889, com a Proclamação da República, por aviso do Governo Provisório, a partir de 22 de Novembro a E.F.D. Pedro II passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

Ao longo dos anos, a malha ferroviária foi estendida para diversos estados e o transporte de cargas por via férrea desenvolveu-se de tal forma que, em 1957, as estatísticas publicadas indicavam que 43,6% de todas as cargas eram transportadas pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA), quando a mesma passou a controlar as linhas da EFCB.

Hoje em dia foram segregados os sistemas de passageiros e cargas, sendo que o sistema de passageiros de longo percurso foi erradicado em 1998. Minas Gerais teve sua malha ferroviária segmentada em duas partes: MRS Logística AS e Ferrovia do Aço; os subúrbios da cidade de São Paulo hoje são servidos pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CTPM) e os do Rio de Janeiro, pela Supervia, que engloba as malhas da EFCB e da antiga Estrada de Ferro Leopoldina.



3. A ÁREA PORTUÁRIA

A região hoje conhecida como Área Portuária teve um desenvolvimento urbano relativamente tardio, em relação a outras partes da área central da cidade, mantendo-se longamente como área de chácaras. Originalmente suas terras teriam pertencido ao Padre Pedro Homem Albemaz, por doação de sesmaria realizada pelo capitão e governador Salvador Corrêa de Sá.¹ Posteriormente, ao dividir sua sesmaria em chácaras, o Padre Albemaz teria vendido a área da Gamboa ao capitão Francisco Munhós Corrêa.

O acesso ao Saco da Gamboa se dava por um roteiro que incluía a Prainha, como forma de alcançar a Saúde. Daí seguindo pelo caminho que originou a Rua Camerino, alcançava-se a enseada do Valongo e desta, chegava-se à Gamboa. No período do vice-reinado do Marquês de Lavradio (1769-1779) foram drenados os brejos do Valongo e aberta uma rua que passou a servir aos habitantes da Saúde, Gamboa e Saco do Alferes. Posteriormente, o maior movimento portuário e comercial da área do Valongo, propiciado pela transferência do mercado de escravos, levou à abertura de novas ruas, entre elas a do Livramento, que ligava a Saúde à Gamboa.

¹ Revista *Renascença*, de 1907, citada em Elizabeth D. Cardoso e outros, 1987, p. 25.

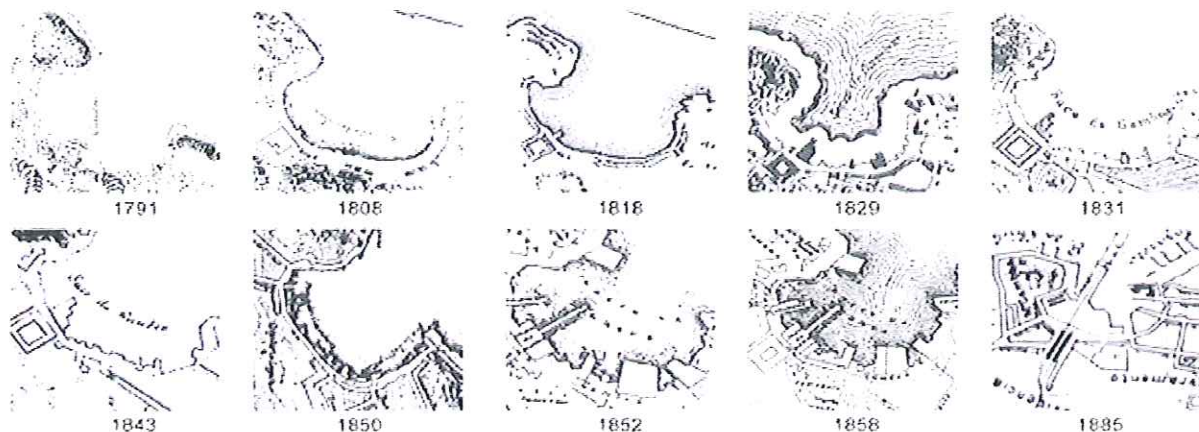


Acessos ao Saco da Gamboa. Fonte: Elizabeth D. Cardoso, *História dos Bairros- Saúde, Gamboa e Santo Cristo- Zona Portuária*, Rio de Janeiro, Ed. Index, 1987, p. 38.

Mais tarde, com a chegada da Família Real e a abertura dos portos às nações amigas, houve um forte aumento da atividade portuária nas áreas da saúde, Gamboa, Saco do Alferes e Praia Formosa, que se refletiu na aceleração do processo de urbanização dessas áreas e na conseqüente construção de trapiches e atracadouros. Da Prainha à Gamboa, as ruas vizinhas ao mar receberam calçamento. Os jornais convocaram moradores a fazerem melhoramentos nas praias e armazéns foram construídos na Praia da Gamboa. Os proprietários de chácaras em áreas próximas à orla passaram a se interessar pela urbanização de seus terrenos. Um dos mais atuantes foi o Barão da Gamboa, que possuía trapiches, cais e uma imensa chácara que ocupava grande parte da costa. Em 1852, juntamente com o proprietário da chácara vizinha, o barão abriu ruas e prolongou caminhos, formando lotes urbanos em locais de hortas, plantações de café, mangueiras e pedreiras.

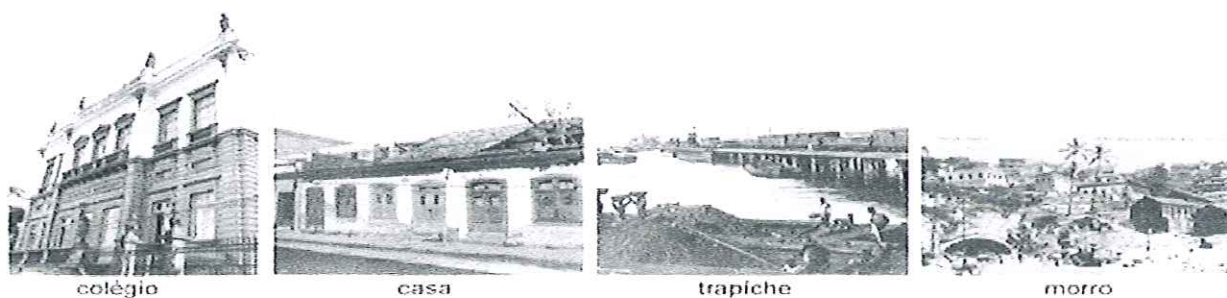
A Rua da Gamboa foi aberta após o recuo do mar, por sucessivos aterros, no local conhecido como Praia da Gamboa, onde os pescadores faziam a gamboa, ou aceiros para apanhar peixes, e Praia do Chichorro (ou da Chichorra), por ali haver residido o conselheiro Antonio

Pinto Chichorro. Por determinação da Câmara Municipal, em 1868 e por proposta do vereador Dias da Cruz, a Rua do Lazareto (por estar instalado ali o hospital dos lázaros) e a Praia da Gamboa foram unidas numa só via, com o nome Rua da Gamboa.



Evolução do Saco da Gamboa. Fonte: Lygia Cunha, *Álbum Cartográfico do Rio de Janeiro- séculos XVIII e XIX*, Ministério da Educação e Cultura, Biblioteca Nacional, 1971.

À medida que a população da área portuária foi aumentando, foram surgindo, como em toda a área central, habitações coletivas, implicando em piores condições de higiene nas moradias. De 1850 a 1898 a enseada da Gamboa foi um foco de febre amarela.



Fisionomia urbana do bairro da Gamboa. Fonte: Elizabeth D. Cardoso, *História dos Bairros- Saúde, Gamboa e Santo Cristo- Zona Portuária*, Rio de Janeiro, Ed. Index, 1987, pp. 153, 147, 84, 94.

4. A ESTAÇÃO MARÍTIMA

A inauguração da estação junto ao Campo de Santana trouxe um aumento considerável do trânsito de cargas em carroças pelas ruas da Saúde e Gamboa, em direção aos trapiches do

Porto. Fez-se, assim, necessária a construção de um ramal que levasse as cargas sobre trilhos até a área portuária. O engenheiro Rebouças destacava a necessidade de se construir uma estação marítima para a ferrovia Dom Pedro II, que livraria o café de muitas despesas causadas pelo precário sistema de transporte de cargas existente na cidade. Este problema poderia ser solucionado com a instalação de vias férreas ao longo do cais, ligadas por ramal à estrada de ferro. Os produtos comercializados seriam depositados em edifícios situados próximos aos cais, construídos de forma a facilitar o movimento de mercadorias, substituindo os armazéns atuais, que ocupavam grande superfície em ruas já atravessadas por uma intensa circulação de veículos.

A petição apresentada por Rebouças a Dom Pedro II em 1867 propunha organizar uma companhia para a construção de docas de importação e exportação e de um estabelecimento de reparação de navios do sistema Edwin Clark nas enseadas da Gamboa e Saúde, além de uma planta daquele trecho do litoral com traçado das docas e dos ramais que deviam por-se em contato com a E.F.D. Pedro II.

No entanto, não faltaram objeções ao projeto. A companhia Locomotora não via com bons olhos a construção de um ramal marítimo para a estrada de ferro que, estabelecendo ligação direta entre a estação terminal e o litoral, seria um golpe mortal em suas linhas carris. O então conselheiro José Bernardes Pereira não concordava com a utilização da enseada da Gamboa por esta ter focos de febre amarela e não dispor de ruas para trânsito de mercadorias.

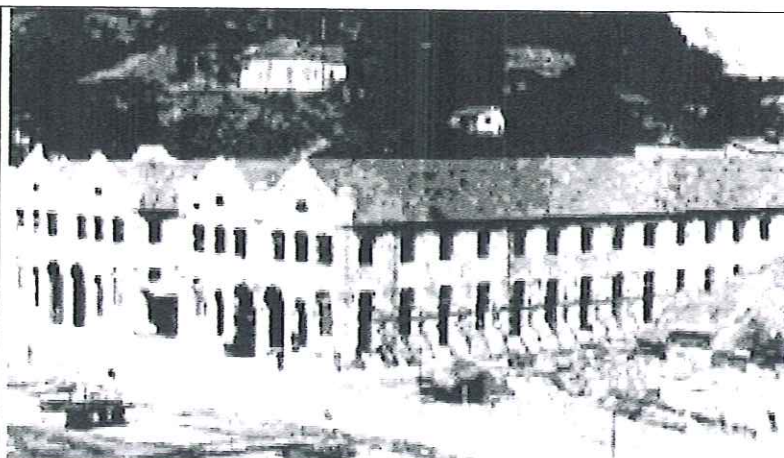
Em 1876, o então diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, engenheiro Pereira Passos, nomeou uma comissão para estudar a possibilidade de um terminal ferroviário-marítimo. O mesmo considerava que a área era abrigada, tinha espaço para grandes armazéns, depósitos, linhas de manobras e desvios, era profundo seu ancoradouro e poderia ser ligado à estação Campo de Santana por ramal pouco extenso e barato, já que demandaria poucas desapropriações.

Somente em 21 de Dezembro de 1877 foram iniciadas as obras do ramal da Gamboa, com 1.123km de extensão, que envolveram a perfuração de um túnel sob o Morro da Providência e a desapropriação de uma chácara. Foi inaugurado em Junho de 1879. Os armazéns foram concluídos em 1880.

A ocupação do terreno do terminal marítimo da Gamboa já de longa data guardava um caráter industrial. Em 1791, a planta de Betancourt já registrava a presença de um cortume à beira-mar. Posteriormente, com a chegada do ramal ferroviário, que avançava sobre o mar em píer metálico, a Marítima passou a contar com dois galpões geminados, com dois pavimentos, os quais já foram demolidos, e três outros galpões térreos, dos quais só restam os dois atuais. A área entre os dois galpões remanescentes encontrava-se pavimentada em paralelepípedo, e as escavações a serem realizadas no local poderão determinar com mais precisão as localizações dos galpões que foram demolidos.

Galpões assobradados em 1881 Fonte:

<http://www.passeiopublico.com.br/maispasseio/04-03/htm/matprin2.asp>



Galpões térreos em foto anterior a 1998.

Fonte: Acervo pessoal do Sr. Alexandre M. Cabral Rodrigues.



O terminal da marítima foi construído entre o Morro da Providência e o mar. Seu perímetro era limitado pelas Ruas da Gamboa, da União, do Saco dos Alferes e do Barão da Gamboa, até a marinha pertencente ao Cemitério dos Ingleses. Do lado do mar estavam o cais, em aterro de 9.575m² formado com a terra retirada das escavações feitas para nivelar o terreno entre a rua

e o morro. Do cais partiam 3 pontes (uma com 258m - destinada ao carregamento e descarregamento de navios transatlânticos - e as outras duas com 100m cada - destinadas aos pequenos navios e à descarga de materiais para a própria estrada de ferro).

5. O MORRO DA PROVIDÊNCIA

Situado entre a Gamboa e a Estação Central do Brasil, o morro da Providência passou a ser ocupado nos últimos anos do século XIX, quando um grande número de soldados do corpo auxiliar da Campanha de Canudos, na Bahia, retornou das batalhas contra os revoltosos de Antônio Conselheiro. Perto do Ministério da Guerra, aguardaram alojamento ou desmobilização e, sem definição quanto ao seu futuro, foram subindo o morro e construindo moradias precárias. Surgia, assim, uma das mais antigas favelas da cidade. Há quem afirme, inclusive, que o nome Favela teria vindo de uma planta com favas (denominada faveleira) existente em um morro no sertão da Bahia, onde ela era abundante. Achando uma planta parecida no morro da Providência, a relação teria sido imediata. Em 1904 já existiam cerca de 100 barracos, passando para 1458 em um Censo de 1933.

Morro da Favela (atual Morro da Providência) com suas primeiras moradias

Fonte: Elizabeth D. Cardoso, *História dos Bairros- Saúde, Gamboa e Santo Cristo- zona portuária*, Rio de Janeiro, Ed. Index, 1987, p. 122.





6. O PORTO DO RIO

A construção do Porto do Rio, no início do século XX, através do aterro de uma extensa área da Baía de Guanabara veio consolidar a vocação de área portuária que, como visto, ali já existia desde o século anterior. Áreas que já haviam abrigado usos "sujos" como a força e o mercado de escravos, a partir da construção do novo porto, passaram a abrigar armazéns, máquinas, guindastes, e grandes contingentes de estivadores, a serviço da movimentação de cargas, que geravam riquezas, aplicadas em outras áreas da cidade.

As obras de construção do Porto, a abertura da Av. Central e os alargamentos de ruas promovidos pelo Prefeito Pereira Passos, constituíram o tripé de inovações urbanas na cidade no início do século passado. O primeiro trecho de cais, entre o Canal do Mangue e a Gamboa, foi inaugurado em 1906 pelo Presidente Rodrigues Alves, e sua conclusão se deu em 20 de julho de 1910, quando foi inaugurado pelo presidente Afonso Pena. Nas primeiras décadas do século XX, os bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, que haviam mais que dobrado de tamanho, viram o surgimento de uma verdadeira cidade portuária. Armazéns e depósitos foram construídos, assim como inúmeras edificações destinadas a residências proletárias. Em função da natureza estatal da atividade portuária, grande parte das terras criadas permaneceu em mãos do Poder Público, através da Companhia Docas e da Rede Ferroviária Federal.

No fim do século XX, no entanto, importantes modificações na atividade portuária passaram a acontecer. O desenvolvimento do sistema de transporte de mercadorias em contêineres, ocorrido a partir da década de 1960, provocou enormes transformações nas áreas portuárias de todo o mundo, uma vez que prescindiu das extensas áreas de armazenamento de mercadorias, os retro-portos. Isto se refletiu, também, na Área Portuária do Rio de Janeiro. Saíram de lá as atividades ligadas ao armazenamento de cargas, deixando os grandes galpões à mercê de ocupações improvisadas, que nem sempre respeitam suas características, ou ao puro e simples abandono. Com a diminuição da atividade portuária, ditada por fatores locacionais e de custos, a extensa área da Marítima também terminou sendo desativada. Sua recuperação agora está aliada à implantação de uma vila olímpica, atividade que deverá trazer grandes benefícios à população da Gamboa e do Morro da Providência.

7. BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Iplan-Rio/Zahar, 1998.

AGACHE, Alfredo D. H. *Cidade do Rio de Janeiro. Remodelação extensão e embelezamento*, Paris, Foyer Brésilien, 1930.

BERGER, Paulo, *Dicionário Histórico das Ruas do Rio de Janeiro- I e II R.A. (Centro)*, Gráfica Olímpica, 1974

CARDOSO, Elizabeth Dezouart e outros. *História dos Bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo*, Rio de Janeiro João Fortes Engenharia e Editora Index, 1987.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer, *Dos trapiches ao porto: uma contribuição ao estudo da produção da área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1984.

MAGALHÃES, Roberto A. M. *A Requalificação do Centro do Rio de Janeiro na Década de 1990*. Dissertação de Mestrado, Prourb/Fau/Ufrj, Rio de Janeiro, 2001.

MORAIS, Sérgio Santos. *Arquitetura das Estações da EFCB no século XIX*, dissertação de mestrado, Rio de Janeiro, 2001 pp. 73 a 74,

PESSÔA, V. A. de Paula, *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*, 2. volume, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1902

RABHA, Nina Maria de Carvalho. *Cristalização e Resistência no Centro do Rio de Janeiro*. Tese de Mestrado em Geografia, IG/UFRJ, Rio de Janeiro, 1984.

TAULOIS, Claudio J. de A. *Os Galpões Geminados da Gamboa* in Revista Mais Passeio. www.passeiopublico.com.br

TELLES, Pedro C. da Silva, *História da Engenharia no Brasil- Séc. XVI a XIX e Séc XX*, Clube de Engenharia, 1993 e 1994

----- *Galpões em estrutura metálica*, 3. edição, Coletânea do uso do aço, Aço Minas, Siderbrás, 1989

----- *Jornal do Comércio*, edição de 5 de setembro de 1965. In: *Gamboa, bairro Machado*

Internet (no mês de março e abril de 2004):

1. http://www.anpf.com.br/historico_efcb.htm
2. http://www.casaemcasa.com.br/bvizinho/RJ/Rio_de_Janeiro/portuaria.htm
3. <http://trensacia.e1.com.br/textos-006.html>

4. http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos11_dezembro2003.thm
5. <http://www.passeiopublico.com.br/maispasseio/04-03/htm/matprin2.asp>
6. <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
7. http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos11_dezembro2003.htm