

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

PEDRO SOUSA DA SILVA

O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado
Novo (1937-1945)

Niterói

2017

PEDRO SOUSA DA SILVA

O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado
Novo (1937-1945)

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em História da
Universidade Federal Fluminense como
requisito parcial para obtenção do título
de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato

Niterói

2017

S586 Silva, Pedro Sousa da.

O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado Novo (1937-1945) / Pedro Sousa da Silva. – 2017.

305 f. : il.

Orientador: Cezar Teixeira Honorato.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2017.

Bibliografia: f. 243-263.

1. Estado. 2. Renovação urbana; aspecto histórico. 3. Estado Novo, 1937-1945. 4. Dodsworth, Henrique de Toledo, 1895-1975. I. Honorato, Cezar Teixeira. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

PEDRO SOUSA DA SILVA

O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado Novo
(1937-1945)

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em História da
Universidade Federal Fluminense como
requisito parcial para obtenção do título
de Mestre.

Aprovada em: __/__/_____.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato (orientador)

Prof. Dr. Pedro Henrique de Pedreira Campos – UFRRJ

Prof. Dr^a Maria Letícia Correa – UERJ

Os “melhoramentos” urbanos que acompanham o progresso da riqueza, a demolição de quarteirões mal construídos, a construção de palácios para bancos, lojas de luxo, estabelecimento de linhas para bondes etc., desalojam, evidentemente, os pobres, expulsando-os para refúgios cada vez piores e mais abarrotados de gente. Além disso, todo mundo sabe que a carestia do espaço para morar está na razão inversa da qualidade da habitação e que os especuladores imobiliários exploram as minas da miséria com menos despesas e mais lucros que os obtidos em qualquer tempo com a lavra das minas de Potosí. MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política: livro I*. 25ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. P. 763

Mas vale a pena registrar um detalhe importante: Henrique Dodsworth não tinha muita convicção da execução da avenida porque o vulto da obra era realmente muito grande. Mas o presidente da República se interessou pela obra e a partir de uma visita à Feira de Amostras, onde havia um stand da Secretaria de Viação e Obras com todo o projeto da avenida Presidente Vargas, inclusive uma perspectiva muito bonita, feita pelo arquiteto Nelson Muniz Nevaes, com o nome da avenida. O presidente olhou para a perspectiva, virou-se para o prefeito e disse “Dr. Henrique, vamos fazer essa avenida”. Entrevista com o engenheiro José de Oliveira Reis em 23/04/1986

AGRADECIMENTOS

“Se eu vi mais longe, foi por estar sobre os ombros de gigantes” é uma frase atribuída ao físico inglês Isaac Newton que resume o conjunto de sentimentos que surgiram ao listar o grupo de pessoas que me auxiliaram nestes dois anos de mestrado no Programa de Pós-Graduação em História da UFF. Agradecer é uma tarefa difícil, pois sempre corremos o perigo de cometer alguma injustiça. Por conta disso, tentei resumir estes agradecimentos ao grupo de pessoas que colaborou diretamente para a realização deste sonho.

Ao meu orientador Cezar Teixeira Honorato agradeço a gentileza em acolher minha pesquisa, as produtivas indicações bibliográficas e o cuidado em indicar os melhores caminhos para o bom andamento da pesquisa.

Ao Pedro Henrique Campos e Maria Letícia Corrêa agradeço a gentileza em participar das bancas de qualificação e defesa oferecendo preciosas intervenções que me direcionaram para um melhor entendimento de meu objeto de estudo.

Ao Conselho Nacional de Pesquisa, CNPq, agradeço a bolsa que me permitiu ter dedicação em tempo integral à pesquisa durante minha estadia no mestrado.

Nos cursos de Sonia Regina de Mendonça e Virgínia Fontes tive a oportunidade de amadurecer as questões teóricas sobre Estado que guiaram minha pesquisa e pensar na importância da convergência entre pesquisa empírica e reflexões teóricas no trabalho do historiador.

Aos meus pais Severino e Maria de Fátima devo um suporte e carinho inigualáveis sem os quais eu não teria chegado até aqui.

Durante os últimos anos Dani Coelho me brindou com uma dose inigualável de amor e carinho que tornou muito mais suave o processo de redação da dissertação.

À Sara Ribeiro agradeço pela década de amizade, pelos sorrisos e pela disposição em me socorrer nas horas de necessidade.

Renata Duarte acreditou nesta pesquisa quando eu mesmo duvidava. Obrigado pelos puxões de orelha e por ensinar que vale a pena sonhar, mas com a condição de lutar pelo

nosso sonho. Natacha Ferraz e Bruna Gama me presentaram com amizade nos tempos de UERJ e gentileza em revisar o resumo e partes deste trabalho, obrigado e “I get high with a little help from my friends”.

Nas instituições que visitei para realizar a pesquisa sempre tive a felicidade de encontrar um corpo de funcionários gentis e com disposição para atender bem o público. Na Biblioteca Nacional agradeço aos funcionários do setor de periódicos. Na Subgerência de Documentação Escrita do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro sou grato a Georgia Tavares e sua equipe de estagiários. Na biblioteca do Arquivo da Cidade agradeço o auxílio das funcionárias Rosinha e Andreia e ao estagiário Victor.

Por fim, gostaria de agradecer ao professor Marcos Antônio Bezerra por tudo o que me ensinou ao longo do ensino médio e principalmente por me ensinar a sonhar. Obrigado por ter me mostrado qual o grande papel que um docente pode representar.

Resumo

Ao longo dos oito anos de Estado Novo, o Rio de Janeiro passou por um processo de grandes transformações urbanísticas acompanhado de uma reorganização da máquina administrativa. O centro destas transformações ocorreu durante o mandato de Henrique Dodsworth empossado prefeito-interventor em julho de 1937 que permaneceu no poder até os últimos momentos da ditadura de Vargas em novembro de 1945. O discurso da Gestão Dodsworth defendia a administração municipal como uma questão técnica e a realização de um grande programa de grandes obras públicas como a solução para os principais problemas da cidade. São deste período a conclusão do arrasamento do Morro do Castelo e a abertura da Avenida Presidente Vargas, na área central, a duplicação do Túnel do Leme, no bairro de Copacabana, e o início da construção da Avenida Brasil, via que transformaria a comunicação da Zona Portuária e do Centro com os subúrbios e os demais estados do país. A execução deste conjunto de obras alterou profundamente a circulação viária da cidade. Paralelamente, a gestão de Dodsworth promoveu uma reestruturação nos órgãos municipais e na política tributária da cidade do Rio de Janeiro. Situando as transformações estado-novista no conjunto de intervenções ocorridas no Rio de Janeiro na primeira metade do século XX, este trabalho analisa as transformações no aparelho de Estado e a reforma urbana promovida pelo governo de Henrique Dodsworth e seu impacto na fisionomia da cidade.

Palavras-chave: Estado Novo. Renovação Urbana. Henrique Dodsworth

Abstract

During the eight years in which the Estado Novo lasted, the city of Rio de Janeiro passed through a big process of urbanistic changes and a reorganization of the administrative machine. The main part of those transformations occurred in while Henrique Dodsworth was Mayor-Auditor of the city, position he exercised from July 1937, to the very last days of the Vargas' dictatorship in November 1945. Dodsworth's administration discourse supported the idea of the city's administration as a technical issue and wanted to accomplish a big program of public works as a solution to problems Rio faced. From this period of time we have works as the conclusion of the demolition of the Castelo's hill, the creation of Presidente Vargas's Avenue, on the central area of the city, the duplication of Leme's tunnel, on Copacabana district, and the beginning of the construction of Brazil's Avenue, road that would become the integration between the Port and the Downtown Area to the outskirts area and others states. The making of those works deeply changed the mobility in the ways of the city. Parallel to this, Dodsworth's administration started a series of restructuring of municipal agencies and in the tax policy of Rio de Janeiro. Placing those transformations as happening during the Estado Novo and together with this set of interventions that take place in Rio de Janeiro, on the first half of the XX century, this paper analyses the transformation of the States apparatus and the urban renewal promoted by the government of Henrique Dodsworth and its impact on the image of the city.

Keywords: Estado Novo. Urban Renewal. Henry Dodsworth

Sumário

| | |
|---|--------|
| Introdução | P. 8 |
| Capítulo I- Planos de Reforma e transformações do espaço urbano do Rio de Janeiro | P. 21 |
| 1.1-Introdução | P. 21 |
| 1.2- Transformação do espaço urbano e organização na sociedade civil | P. 23 |
| 1.3- A cirurgia urbana de Rodrigues Alves e Pereira Passos. | P. 29 |
| 1.4- A transformação do espaço urbano nas gestões de Paulo de Frontin e Carlos Sampaio | P. 34 |
| 1.5- O Plano Agache | P. 45 |
| 1.5.1- A emergência do discurso urbanista | P. 46 |
| 1.5.2- A contratação de Alfred Agache | P. 51 |
| 1.5.3 – O “Rio de Janeiro Maior” de Alfred Agache | P. 57 |
| Capítulo II- O Governo Dodsworth. | P. 73 |
| 2.1- Estado Novo: ditadura e ampliação seletiva do Estado. | P. 73 |
| 2.2- Intervenção federal e autonomia na vida política carioca | P. 80 |
| 2.3 – As mudanças na estrutura administrativas da gestão de Henrique Dodsworth | P. 101 |
| 2.4 – Ampliando o Estado: políticas sociais | P. 115 |
| Capítulo III- O planejamento de cidades e os planos de obras da Gestão Dodsworth | P. 127 |
| 3.1- As novas modificações do espaço urbano | P. 127 |
| 3.2- O urbanismo nos anos 1930: o caso do Rio de Janeiro | P. 134 |
| 3.2.1- A Revista Municipal de Engenharia | P. 142 |
| 3.2.2- O Departamento de Urbanismo do Centro Carioca e o Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo | P. 148 |
| 3.3- A reforma da Secretaria Geral de Viação e Obras e a nova legislação sobre o espaço urbano | P. 156 |
| 3.3.1- A Comissão do Plano da Cidade | P. 171 |
| 3.4- O plano de transformação e extensão da cidade | P. 184 |
| 3.4.1- As principais vias do Plano de Transformação e Extensão da Cidade | P. 195 |
| Capítulo IV- A reforma urbana em execução | P. 203 |

| | |
|--|--------|
| Introdução | P. 203 |
| 4.2 – Financiar para urbanizar: as obrigações urbanísticas e a questão das desapropriações | P. 206 |
| 4.3 – Os Trabalhos dos Serviços Técnicos Especiais | P. 215 |
| 4.3.1- O STE da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo | P. 218 |
| 4.3.2- O STE da Variante Rio-Petrópolis | P. 229 |
| 4.3.3- O STE do Túnel do Leme | P. 234 |
| 4.4- Os melhoramentos executados pela Secretaria Geral de Viação e Obras | P. 236 |
| Conclusão | P. 233 |
| Anexo | P. 236 |

LISTA DE ABREVIATURAS

| | |
|-----------|---|
| AIB | – Ação Integralista Brasileira |
| AICC | – Associação da Indústria da Construção Civil |
| ALN | – Aliança Nacional Libertadora |
| CONFEA | – Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura |
| CPC | – Comissão do Plano da Cidade |
| CREA | – Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura |
| CTE | – Comissão Técnica Especial |
| DASP | – Departamento Administrativo do Serviço Público |
| EFCB | – Estrada de Ferro Central do Brasil |
| EUA | Estados Unidos da América |
| DNER | – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem |
| DNOS | – Departamento Nacional de Obras de Saneamento |
| IBGE | – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| LSN | – Lei de Segurança Nacional |
| OU | – Obrigações Urbanísticas |
| PDF | – Prefeitura do Distrito Federal |
| SEP | – Sociedade dos Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal |
| SGSA | – Secretaria Geral de Saúde e Assistência |
| SGVO | – Secretaria Geral de Viação e Obras |
| SINDUSCON | – Sindicato da Indústria da Construção Civil |
| STE | – Serviço Técnico Especial |

LISTA DE TABELAS, QUADROS, FIGURAS E GRÁFICOS

| | |
|--|--------|
| Figura 1: Proposta de nova estrutura viária para o Rio de Janeiro | P. 61 |
| Figura 2: proposta de nova configuração para a área central do Rio de Janeiro | P. 65 |
| Figura 3: organização das secretarias da PDF após o Decreto N° 6.620 | P. 109 |
| Tabela 1: Receitas e Despesas da gestão de Henrique Dodsworth | P. 111 |
| Tabela 2: discriminação das despesas com educação pública 1941-1945 | P. 112 |
| Quadro 1: Demonstração das despesas da Prefeitura do Rio de Janeiro por serviço 1940-1945 | P. 113 |
| Tabela 3: discriminação das despesas com serviços de utilidade pública 1941-1945 | P.114 |
| Quadro 2: redatores da Revista Municipal de Engenharia no Governo Dodsworth | P. 144 |
| Quadro 3: empresas participantes do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo | P. 153 |
| Figura 4: Organização da SGVO após o Decreto N° 6.620 de 11 de janeiro de 1940 | P. 170 |
| Quadro 4: Sugestões de Oliveira Reis para composição da Subcomissão de Colaboração | P. 177 |
| Figura 5: proposta de organização para o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal | P. 214 |
| Figura 6: Proposta de estrutura viária para a área central da cidade | P. 193 |
| Figura 7: Intervenções nas demais áreas da cidade | P. 188 |
| Figura 8: esquema geral do Plano Diretor da Gestão Dodsworth. | P. 198 |
| Gráfico 1: concentração dos ganhos de empreiteiras no setor viário (1937-1945) | P. 205 |
| Quadro 5: crédito especial aberto para o plano de realizações da PDF | P. 208 |
| Gráfico 2: obras na Esplanada do Castelo 1941 | P. 222 |
| Gráfico 3: faturamento nos serviços de demolição 1942 | P. 223 |
| Gráfico 4: faturamento nos demais serviços Presidente Vargas/Castelo 1942 | P. 224 |
| Gráfico 5: faturamento do setor de demolições no ano de 1943 | P. 226 |

| | |
|--|--------|
| Gráfico 6: serviços de demolição Presidente Vargas/Castelo 1944 | P. 227 |
| Gráfico 7: faturamento por empresa Presidente Vargas/Castelo 1944 | P. 228 |
| Gráfico 8: distribuição faturamento das empreiteiras nas obras da Avenida Brasil | P. 233 |
| Gráfico 9: Distribuição do faturamento das empresas do STE Túnel do Leme | P. 235 |
| Figura 9: Divisão em distritos do Rio de Janeiro 1940 | P. 238 |
| Gráfico 10: serviços realizados pela SGVO 1937-1945 | P. 239 |

Introdução

Em outubro de 1944 foi inaugurado o Hotel Serrador, homenagem ao empresário Francisco Serrador, espanhol dono da maior rede de cinemas no Rio de Janeiro entre as décadas de 1920 e 1950. Com vista para o Pão de Açúcar, o hotel de 23 andares, considerado um arranha-céu na época, logo se tornou um ponto frequentado por políticos e membros da alta sociedade¹. Na fachada do edifício, ao lado de uma placa em homenagem ao patriarca do grupo empresarial, encontrava-se outra placa com os dizeres “Ao dinâmico Prefeito do Distrito Federal Henrique Dodsworth entusiasta de todas as medidas que engrandecem a Cidade Maravilhosa. Homenagem e admiração da Empresa Serrador”. A expressão de deferência do grupo empresarial ao político que administrou a Prefeitura do Rio de Janeiro entre os anos de 1937 e 1945 tinha suas raízes no ambicioso programa de reforma urbana executado pelo prefeito. Graças ao golpe que implantou a ditadura do Estado Novo, a gestão de Henrique Dodsworth pôde instaurar seu projeto de reorganização da estrutura administrativa municipal e um grande plano de intervenções urbanísticas. A reforma urbana de Henrique Dodsworth remodelou a estrutura viária da cidade com a duplicação do Túnel do Leme e a abertura de grandes artérias como as avenidas Presidente Vargas e Brasil. Além disso, obras como a urbanização da Esplanada do Castelo e a abertura do Corte de Cantagalo, via entre os bairros de Copacabana e Lagoa, paralisadas desde a década de 1920, ganharam continuidade durante a ditadura estado-novista.

Nas páginas seguintes apresentaremos nossas considerações sobre o processo de intervenção urbana capitaneada pela gestão de Henrique Dodsworth. Nossa análise focará nas transformações que sofre o aparelho de Estado neste período e nas relações que o Estado Restrito estabelece com a sociedade civil. Julgamos válidas as recomendações de Marc Bloch que alertam para a necessidade de os historiadores explicarem os conceitos antes de utilizá-los para evitar ambiguidades e anacronismo. Em razão disso, exporemos abaixo nossas considerações sobre a cidade capitalista, Estado e sua relação com a sociedade civil.

¹ GERSON, Brasil. História das ruas do Rio de Janeiro. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bem-te-ví. 2013. P. 279-281.

Mais que uma concentração de pessoas em uma determinada área contínua, a cidade também é composta pelas relações sociais construídas por seus habitantes. As cidades surgem e se transformam por força das relações de produção que se materializam em seu território, com isso, ainda que a urbanização preceda o capitalismo, é impossível entender as mudanças na forma urbana nos últimos séculos sem atentarmos para os efeitos do advento da lógica capitalista sobre o espaço. Por lógica capitalista entendemos “aquela que virtualiza o capital e subverte as antigas formas de viver, de pensar e agir nitidamente vinculadas às relações sociais do tipo antigo, adequando-as às novas demandas da sociedade, dentre elas e, fundamentalmente, a transformação do território em mercadoria²”. Um dos trabalhos pioneiros a relacionar o processo de urbanização com o capitalismo foi a análise de Friedrich Engels sobre as condições de vida dos operários ingleses da cidade de Manchester na década de 1840³. Engels notou que diferentemente das cidades dos modos de produção pretéritos, a cidade capitalista tendia a setorizar seu espaço entre as diferentes classes sociais que habitavam a cidade: formam-se áreas com terrenos de alto valor onde residiam membros da classe dominante e setores com alta renda, enquanto o proletariado era confinado em bairros insalubres, próximos aos locais de trabalho⁴. Nas décadas seguintes, as observações de Engels sobre a intervenção burguesa no espaço urbano foram incrementadas com a reconfiguração da infraestrutura de Paris promovida por Haussmann nas décadas de 1850 e 1860. Friedrich Engels entende a reforma urbana de Paris, reproduzida em diversas cidades europeias nas décadas seguintes, como um novo método de controle burguês sobre o espaço urbano:

Entendido aqui por “Haussmann” não só a maneira especificamente bonapartista do Haussmann parisiense de abrir ruas largas e retas através dos bairros operários de ruas estreitas e de enfeitá-las de cada lado com luxuosas construções; a finalidade pretendida- outra finalidade estratégica visava dificultar os combates com barricadas- era constituição de um proletariado de construção, especificamente bonapartista, dependente do governo e da transformação luxuosa da cidade. Por “Haussmann” entendo a prática generalizada de abrir brechas nos bairros operários, sobretudo nos situados no centro das grandes cidades, quer isso corresponda a uma medida de saúde pública, de embelezamento, à procura de locais comerciais no centro ou a exigências de circulação, com instalações de ferrovias, ruas etc.

² HONORATO, Cezar Teixeira. Anotações acerca da questão urbana contemporânea. Passagens Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica. Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, janeiro-abril, p. 84-101, 2013. P. 88

³ ENGELS, Friedrich. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2010. Especialmente o capítulo 2.

⁴ *Idem*, p. 55-113.

Qualquer que seja o motivo, o resultado é sempre o mesmo: as ruelas e os becos mais escandalosos desaparecem e a burguesia glorifica-se altamente com estes grandes sucessos- mas ruelas e becos reaparecem imediata e frequentemente muito próximos⁵.

Para o geógrafo David Harvey, processos como a reforma urbana de Haussmann, ao mobilizar uma grande quantidade de capitais e mão-de-obra, desempenham papel ativo na absorção dos capitais excedentes “que os capitalistas não param de produzir em sua busca por mais-valor⁶”. Para o geógrafo inglês, apesar de o capitalismo tender a criar grandes concentrações no espaço urbano como forma de reduzir os custos e facilitar a circulação de mercadorias, com o passar do tempo, estas áreas construídas, que em seu surgimento significavam investimentos de capitais ou meios para acelerar sua circulação, convertem-se em seu contrário. O resultado deste processo é uma constante necessidade do capital de remodelar o espaço urbano:

O surgimento de uma estrutura espacial diferente com a ascensão do capitalismo não é um processo livre de contradições. Para superar barreiras espaciais e “anular o espaço pelo tempo”, criam-se estruturas especiais, que, no fim, agem como barreiras contra a acumulação adicional. Essas estruturas espaciais se manifestam na forma fixa e imóvel de recursos de transporte, instalações fabris e outros meios de produção e consumo, impossíveis de serem movidos sem serem destruídos. (...). Assim, o capital passa a ser representado na forma de uma paisagem física, criada à sua própria imagem, criada como valor de uso, acentuando a acumulação progressiva de capital numa escala expansível. A paisagem geográfica, abrangida pelo capital fixo e imobilizado, é tanto uma glória coroada do desenvolvimento do capital passado, como uma prisão inibidora do progresso adicional da acumulação, pois a própria construção dessa paisagem é antitética em relação à “derrubada das barreiras espaciais” e, no fim, até à “anulação do espaço pelo tempo⁷”.

Além de inspirar as reformas de cidade europeias como Bruxelas, 1967, e Viena, entre 1859 e 1872, e sul-americanas como Buenos Aires, 1883-1887, e Rio de Janeiro, entre 1903 e 1906, o “Método Haussmann” também influenciou os intelectuais que moldaram o urbanismo científico no início do século XX. Para Henri Lefebvre, os grandes expoentes do urbanismo, Lewis Mumford, G. Badet, “imaginam ainda uma cidade

⁵ENGELS, Friedrich. A questão da habitação. Belo Horizonte: Aldeia Global, 1979. P. 49

⁶HARVEY, David. Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014. P. 33-42.

⁷HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. 2ª Edição. São Paulo: Annablume /HUCITEC / PMS, 2006. P. 51

composta não por cidadãos, mas por cidadãos livres, libertos da divisão do trabalho, das classes sociais e da luta dessas classes, constituindo uma comunidade, associados livremente para gestão desta comunidade⁸”. Por conta disso, ainda que reúnam conhecimentos reais sobre os problemas de circulação, de transmissão das ordens e informações na grande cidade moderna, o urbanismo acabava construir uma versão idealizada da cidade pois reduzia todos os problemas urbanos em questão de espaço:

Socialmente, é então a noção de espaço que passa para o primeiro plano, relegando para penumbra o tempo e o devenir. O urbanismo como ideologia formula todos os problemas da sociedade em questões de espaço e transpõe para termos espaciais tudo que provém da história, da consciência. Ideologia que logo se desdobra. Uma vez que a sociedade não funciona de maneira satisfatória, será que não haveria uma patologia do espaço? (...). Imagina-se, pelo contrário, espaços malsãos e espaços sãos. O urbanismo saberia discernir os espaços doentes dos espaços ligados à saúde mental e social, geradores dessa saúde. Médico do espaço, ele teria a capacidade de conceber um espaço social harmonioso, normal e normalizante. A partir de então, sua função seria a de atribuir a esse espaço (que por acaso se percebe que é idêntico ao espaço dos geômetras, o espaço das topologias abstratas) a realidade social preexistente⁹.

A ideologia urbanística ignora que o espaço além de lugar e meio onde se manifesta a vida, também é produto da sociedade humana, ou seja, marcado pelo conflito entre os interesses, muitas vezes antagônicos, de diferentes classes sociais. A reprodução do ciclo do capital exige, em cada momento histórico, determinadas condições especiais, ou seja, as frações da classe dominante se apropriam e moldam o espaço no processo de reprodução/acumulação de seus interesses. Para Ana Fani Carlos “O espaço revela em seu processo de reprodução interesses divergentes que encontram uma “unidade” no Estado, que tem a seu cargo a orientação e a definição de metas que planificam o espaço¹⁰”. Esta instância de poder, que condensa diferentes interesses na exploração do espaço urbano sob uma aparência de ação objetiva e neutra, não pode ser examinada como uma entidade moldada sem interferências dos interesses surgidos na sociedade civil. Termo presente sob diferentes formulações nas obras de pensadores tão diversos como Locke, Rousseau ou Hegel, o termo “sociedade civil” tem atravessado o tempo, estando

⁸ LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5ª edição. São Paulo: Centauro, 2001. P. 48

⁹ Idem, P. 49

¹⁰ CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo Contexto, 2001. P. 22

presente, de forma vulgarizada, até no jargão político moderno, no qual passou a significar um conjunto de associações situadas fora do âmbito estatal, campo de agentes progressivos portadores de interesses universais não contraditórios. Tal palavra também virou moda no discurso político e na imprensa brasileira dos anos 1990 quando o termo passou a ser associado com um vago “terceiro setor” que se localizaria entre o público e privado ou entre o Estado e Mercado.

Neste trabalho, utilizaremos a formulação elaborada por Antonio Gramsci para o conceito de Estado e sociedade civil. O pensamento deste autor se insere dentro da tradição marxista¹¹, que enxerga o estabelecimento do Estado com fruto de um processo histórico marcado pelas contradições de classe decorrentes da consolidação da propriedade privada¹². A ideia que o ser humano possa em algum momento ter passado por um “estado de natureza”, e que o Estado surgiria como um contrato estabelecido entre os indivíduos, concebidos de forma atomizada, para conter os ímpetus selvagens da “essência humana” é contraposta por Marx e Engels em diversas obras, com destaque para *A Ideologia Alemã*¹³. Para estes pensadores, a ideia de individualidade é por si própria fruto de uma determinada conjuntura social, que jamais poderia ser universalizada para todos os períodos históricos. As bases do surgimento do Estado, e da transformação histórica, deveriam ser compreendidas através da reprodução da vida material¹⁴.

A obra de Gramsci tem um caminho peculiar dentro da tradição marxista por conta de seu foco no estudo das formas, que estabelece a dominação e direção de uma classe sobre o conjunto da sociedade. Sem abandonar o campo marxista, a obra de Gramsci buscou combater as tendências que levavam ao extremo a formulação do Estado como simples “comitê de negócios da classe dominante¹⁵” e que acabavam por ressaltar apenas

¹¹ Ainda que Karl Marx e Friedrich Engels não tenham dedicado ao estudo do Estado de forma específica, alguns trechos de sua vasta obra apresentam importantes aportes para o tema como, por exemplo, na análise da transformação do Estado francês em *A guerra civil na França* onde Marx fala “Ao mesmo tempo em que o progresso da moderna indústria desenvolvia, ampliava e intensificava o antagonismo entre o capital e o trabalho, o poder do Estado foi assumindo cada vez mais o caráter de *poder nacional do capital sobre o trabalho* (...). MARX, Karl. *A guerra civil na França*. São Paulo: Boitempo, 2011. P. 55 (grifos nossos).

¹² A relação entre propriedade privada é encontrada em: ENGELS, Friedrich. *A origem da família, da propriedade privada e do Estado*. São Paulo: Expressão Popular, 2013. P. 215. Uma crítica dentro da tradição marxista a esta formulação de Engels é realizada por Nicos Poulantzas (POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder e o socialismo*. Rio de Janeiro: Graal, 1980. P. 45-53).

¹³ MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã*. São Paulo: Hucitec, 1986.

¹⁴ MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Op. Cit.* P. 28-9.

¹⁵ LENIN, Vladimir. *O Estado e a Revolução*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. P. 25-32.

seu caráter coercitivo. Militante comunista, Antonio Gramsci participou ativamente dos grandes acontecimentos da luta de classes da Itália no início dos anos 1920, tendo um papel ativo na construção do Partido Comunista daquele país. Suas reflexões foram marcadas pela derrota do movimento operário italiano e pela ascensão do fascismo. Por conta disto, sua obra buscou refletir sobre o moderno Estado burguês e os fatores que levavam a adesão consensual à ordem principalmente pelos setores subalternos. Preso pela repressão fascista, a obra de Gramsci foi realizada em condições precárias, em cadernos, sobre a constante vigilância de seus algozes, e publicada somente após sua morte, no final da década de 1940. Em suas notas carcerárias, Gramsci refletiu sobre as peculiaridades do Estado sobre o domínio da burguesia e as diferenças entre o predomínio desta frente as classes dominantes anteriores:

As classes dominantes precedentes eram essencialmente conservadoras, no sentido de que não tendiam a assimilar organicamente as outras classes, ou seja, a ampliar “técnica” e ideologicamente sua esfera de classe: a concepção de classe fechada. A classe burguesa põe-se a si mesma como um organismo em contínuo movimento, capaz de absorver toda a sociedade, assimilando-a a seu nível cultural e econômico; toda a função do Estado é transformada: o Estado torna-se “educador” etc. de que modo se verifica uma paralisação e se volta à concepção do Estado como pura fora etc.¹⁶

Gramsci notou que nas sociedades de capitalismo avançado¹⁷, existiam diversos segmentos sociais com múltiplas entidades políticas, culturais ou corporativas, nestas sociedades, ao contrário do “oriente”, onde triunfou a Revolução Bolchevique de 1917, o Estado “era apenas mais uma trincheira avançada, por trás da qual se situava uma robusta cadeia de fortalezas e casamatas¹⁸”. Neste tipo de formação social, a burguesia não deveria ser somente dominante, mas também dirigente, ou seja, a classe dominante, ou uma fração dela, deveria submeter as demais classes ou frações de classe ao seu próprio projeto político nacional. Com isso, o Estado se torna o organismo capaz de maximizar

¹⁶ GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, V. 3, 2016 p. 275

¹⁷ Esta análise está presente na famosa metáfora sobre a diferença entre Ocidente e Oriente: “No Oriente, o Estado era tudo, a sociedade civil era primitiva e gelatinosa; no Ocidente, havia entre o Estado e a sociedade civil uma relação apropriada e, ao oscilar o Estado, podia-se imediatamente reconhecer uma robusta estrutura da sociedade civil. O Estado era apenas uma trincheira avançada, por trás da qual se situava uma robusta cadeia de fortalezas e casamatas; em medida diversa de Estado para Estado, é claro, mas exatamente isto exigia um acurado reconhecimento de caráter nacional” (GRAMSCI, Antonio. Op. Cit. P. 266)

¹⁸GRAMSCI, Antonio. Op. Cit. P. 266

as condições de expansão deste grupo, apresentando esta ampliação do grupo dominante como interesse geral:

O Estado é certamente concebido como um organismo próprio de um grupo, destinado a criar as condições favoráveis à expansão máxima desse grupo, mas este desenvolvimento e esta expansão são concebidos e apresentados como força motriz de uma expansão universal, de um desenvolvimento de todas as energias “nacionais”, isto é, o grupo dominante é coordenado concretamente com os interesses gerais dos grupos subordinados e a vida estatal é concebida como uma contínua formação e superação e superação de equilíbrios instáveis (no âmbito da lei) entre os interesses do grupo fundamental e os interesses do grupo dominante prevalecem, mas até um determinado ponto, ou seja, não até o estreito interesse econômico-corporativo¹⁹

Este tipo de dominação implicava na existência de hegemonia, a capacidade de uma fração da classe dominante colocar sobre sua direção política, intelectual e moral tanto as demais frações da classe proprietária quanto as classes subalternas. A possibilidade da existência deste tipo de dominação político social abre caminho para a existência de um regime onde se combinam elementos coercitivos e consensuais. A forte presença do elemento consensual, ainda que jamais dissociado da coerção, e a existência de uma crescente sociedade civil foram os elementos distintivos da sociedade burguesa moldada ao fim do século XIX o quais Gramsci dedicou sua atenção em seus escritos carcerários:

O exercício “normal” da hegemonia, no terreno tornado clássico do regime parlamentar, caracteriza-se pela combinação de força e consenso, que se equilibram de modo variado, sem que a força suplante em muito o consenso, mas, ao contrário, tentando fazer com que a força pareça apoiada no consenso da maioria, expresso pelos chamados órgãos da opinião pública – jornais e associações –, os quais, por isso, em certas situações, são artificialmente multiplicados²⁰.

Para Gramsci, o Estado não é um organismo próprio de um grupo ou fração de classe; como nos conta Sonia Mendonça a concepção gramsciana de Estado: “representa uma expressão universal de toda a sociedade incorporando até mesmo as demandas e interesses dos grupos subalternos, mesmo que deles extirpando sua lógica própria²¹”.

¹⁹ GRAMSCI, Antonio. O leitor de Gramsci: escritos escolhidos 1916-1935. Carlos Nelson Coutinho (org.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. P. 253

²⁰ GRAMSCI, Antonio. Op. Cit. P. 96-97.

²¹ MENDONÇA, Sonia Regina de. O Estado Ampliado como ferramenta metodológica. P. 34

Escrita na década de 1970, influenciada pela concepção gramsciana, o pensador grego Nicos Poulantzas define que o Estado pode ser concebido como uma relação de classes. Nesta relação, para resguardar os interesses da fração de classe hegemônica, o Estado atuaria como organizador dos interesses da classe dominante ao mesmo tempo em que buscaria incorporar, para desorganizar, os setores subalternos²². A partir disso, o pensamento gramsciano sugere uma formulação bastante peculiar para o conceito de sociedade civil. Não existiria uma distinção orgânica entre Estado e sociedade civil, que estariam ligados organicamente na realidade, estando separados apenas para fins explicativos:

(...). Estamos sempre no terreno da identificação de Estado e Governo, identificação que é, precisamente, uma reapresentação da forma cooperativo-econômica, isto é, da confusão entre sociedade civil e sociedade política, uma vez que se deve notar que, na noção geral de Estado, entram elementos que devem ser remetidos à noção de sociedade civil (no sentido, seria possível dizer, de que Estado = sociedade política + sociedade civil, isto é, hegemonia couraçada de coerção). Numa doutrina do Estado que conceba este como tendencialmente capaz de esgotamento e dissolução na sociedade regulada²³.

Partindo da afirmação que o Estado seria formado tanto pela sociedade política quanto pela sociedade civil, Gramsci abriu brechas para uma grande polêmica entre os interpretes de seus escritos carcerários. O conceito de sociedade política está claro nos textos gramscianos. Ele se liga ao Estado em sentido restrito, é conjunto dos aparelhos encarregados da administração direta e do exercício da coerção²⁴. O mesmo não ocorreu com o conceito de sociedade civil, que não recebe uma exposição tão precisa ao longo da obra de Gramsci. Esta imprecisão levou a diferentes definições sobre este conceito, cuja leitura mais prestigiada é sem dúvida, a realizada pelo pensador italiano Norberto Bobbio que estabelece este conceito como o ponto central da obra de Gramsci. A leitura de Bobbio estabelece que a sociedade civil em Gramsci, ao contrário da tradição liberal ou do próprio Marx, estaria ligada exclusivamente à superestrutura²⁵. Com isto, Bobbio

²² POULANTZAS, Nicos. O Estado, o poder e o socialismo. Rio de Janeiro: Graal, 1980. P. 145-160

²³ GRAMSCI, Antonio. O leitor de Gramsci: escritos escolhidos 1916-1935. Carlos Nelson Coutinho (org.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. P. 269

²⁴ BIANCHI, Álvaro. Op. Cit. P. 178

²⁵ BOBBIO, Norberto. Ensaio sobre Gramsci e o conceito de sociedade civil. São Paulo: Paz e Terra, 1999. P. 54

afirma que o conceito de sociedade civil em Gramsci é marcado por uma cisão entre estrutura, base econômica, e a superestrutura:

(...) “sociedade civil” em Gramsci designa um momento da superestrutura e não da estrutura, e que representa não o momento da superestrutura que parece ser o reflexo mais imediato da estrutura, isto é, o momento da força ou da ação política, mas sim o momento em que a estrutura se reflete e, ao refletir-se, torna-se meio, instrumento do movimento histórico²⁶

Segundo Bobbio, o marxista italiano afirmaria a superestrutura, onde se situaria a sociedade civil, como o momento determinante da história. Nesta concepção o conjunto dos aparelhos que constituem a sociedade civil – igrejas, associações privadas e partidos – não teriam ligação direta com a base econômica da sociedade e seriam o polo encarregado da formação do consenso, enquanto o Estado se encarregaria da coerção aos que divergem dos interesses dos interesses hegemônicos na sociedade. Segundo seus críticos, esta leitura realizada por Bobbio aproximaria a formulação gramsciana do conceito liberal de sociedade civil, pois ao situá-la como o lugar exclusivo de produção do consenso, Norberto Bobbio atribuiria um caráter estritamente progressivo para a sociedade civil²⁷. Além disto, este autor ignora o fato de que a sociedade política também pode, através de seus órgãos, ser produtora de consenso, ao mesmo tempo em que sociedade civil também pode produzir coerção²⁸. A unidade orgânica entre sociedade civil e sociedade política está presente em diversas passagens dos escritos carcerários de Gramsci como em sua apreciação sobre o liberalismo:

A formulação do movimento do livre-câmbio baseia-se num erro teórico cuja origem prática não é difícil de identificar, ou seja, na distinção entre sociedade política e sociedade civil, que de distinção metodológica é transformada e apresentada como distinção orgânica. Assim, afirma-se que a atividade econômica é própria da sociedade civil e que o Estado não deve intervir em sua regulamentação. Mas dado que a sociedade civil e Estado se identificam na realidade dos fatos, deve-se estabelecer que também o liberalismo é uma “regulamentação” de caráter estatal, introduzida e mantida por via legislativa e coercitiva²⁹

²⁶ BOBBIO, Norberto. Op. Cit. P. 77

²⁷ BIANCHI, Álvaro. Op. Cit. P. 174

²⁸ MENDONÇA, Sonia Regina de. O Estado Ampliado como ferramenta metodológica. Op. Cit. P. 34

²⁹ GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, V. 3, 2016. P 47

Nesta outra visão, filiada a estudos como o de Christinne Buci-Glucksmann³⁰, que estabelece o Estado ampliado como elemento central da formulação gramsciana, a sociedade civil não formaria uma esfera autônoma do Estado, ela seria uma das bases, junto com a sociedade política, para a formação da noção de “Estado ampliado”. Segundo Sonia Mendonça, o núcleo do conceito de sociedade civil se encontra na elaboração e organização de vontades coletivas³¹. Sua materialidade se expressa através de uma série de organizações em variados formatos classificadas como Aparelhos Privados de Hegemonia, que incluem clubes, associações e publicações que expressam a complexificação dos interesses na sociedade capitalista. Porém, ao contrário do que afirmaram pensadores como Bobbio:

Um dado, todavia, os unifica: todos são modalidades organizativas que se referem às formas de produção econômica (infraestrutura) e política (Estado), ainda que sua atuação seja basicamente cultural, ou seja, a busca de organização de vontades coletivas, calçadas em valores e eticidade próprios, em prol da afirmação de projetos – de mudança ou conservação- que se tornem hegemônicos. Daí a importância dos intelectuais, responsáveis tanto pela organização das vontades coletivas quanto pela estruturação do convencimento para o exercício da hegemonia ou contra hegemonia.³².

Nos aparelhos privados de hegemonia atua uma figura central para o arsenal de conceitos gramscianos: o intelectual. Longe do ponto de vista do senso comum, que enxerga os intelectuais como especialistas em um determinado saber, para Gramsci esta categoria estaria ligada aos que exercem a função de organizar as demandas e ações coletivas. Como deixa claro em uma de suas cartas do cárcere, a própria capacidade do pleno desenvolvimento de uma classe depende de sua capacidade de gerar seus próprios intelectuais, o que lhes confere homogeneidade e coesão:

(...) eu amplio muito a noção de intelectual, não me limitando à noção corrente que se refere aos grandes intelectuais. Este estudo leva também a certas determinações do conceito de Estado, que comumente, é entendido como Sociedade política (ou ditadura, ou aparelho coercitivo para amoldar a massa popular ao tipo de produção e à economia de dado momento) e não como um equilíbrio de um grupo social sobre a

³⁰ BUCI-GLUCKSMANN, Christinne. Gramsci e o Estado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

³¹ MENDONÇA, Sonia Regina de. Sociedade Civil em Gramsci: Venturas e desventuras de um conceito. In PAULA, Dilma Andrade de; MENDONÇA, Sonia Regina de. (Org.) Sociedade Civil: ensaios históricos. Jundiaí: Paco Editorial, 2013. P. 17

³² MENDONÇA, Sonia Regina de. Sociedade Civil em Gramsci: Venturas e desventuras de um conceito. Op. Cit. P. 18

sociedade nacional inteira exercida através das chamadas organizações privadas, como Igreja, os sindicatos, as escolas etc.) e justamente na sociedade civil operam os intelectuais. (...)

A partir desta concepção da função dos intelectuais, segundo penso, esclarece-se a razão ou uma das razões da queda das Comunas medievais, isto é, do governo de uma classe econômica que não soube criar a sua própria categoria de intelectuais, e, portanto, exercer uma hegemonia além de uma ditadura³³ (...).

Longe de ser uma realidade à parte da estrutura e das classes sociais, a sociedade civil é um espaço de luta intraclasse e entre classes, onde as disputas e conflitos acontecem entre os grupos e frações de classe que se expressam através dos intelectuais nos diversos aparelhos privados de hegemonia. Longe de ser um espaço naturalmente progressivo, fora do Estado, onde opera o consenso, a sociedade civil em Gramsci, como nos conta Sonia Mendonça, “é uma arena da luta de classes e da afirmação de projetos em disputa, derivados de aparelhos de hegemonia distintos, ainda que, em muitos casos, pertençam a uma mesma classe ou fração dela³⁴.”

Esta concepção de aparelho de Estado perpassou todo o processo de elaboração de nossa dissertação. Por conta disso, o primeiro capítulo tem por objetivo examinar os interesses privados que marcaram a expansão do espaço urbano carioca. Com destaque para o momento em que verdadeiros “engenheiros-empresários” assumem o comando da prefeitura, nossa análise procurou desvendar as formas de organização de vontades coletivas na sociedade civil e a interação dos agentes destas demandas com os ocupantes das instâncias dos órgãos administrativos do Estado. Além disso, analisaremos a formulação do ideário urbanista, o processo de contração de Alfred Agache e as propostas do primeiro de transformação da cidade do Rio de Janeiro baseado no ideário urbanista.

O segundo capítulo examinará o significado Estado Novo como momento de espaço seletiva do Estado. Para compreender a ascensão de Henrique Dodsworth ao posto de interventor de Getúlio Vargas, após uma trajetória de político da oposição ao Governo Vargas, analisaremos as peculiaridades de um cenário político carioca marcado pela intervenção das forças políticas federais. O capítulo também analisará o processo de remodelação das secretarias na municipalidade e a política de impostos implementada

³³ GRAMSCI, Antonio. Cartas do Cárcere. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1987. P. 224

³⁴ MENDONÇA, Sonia Regina de. Op. Cit. P. 36

pelo governo estado-novista que garantiu a eliminação dos déficits orçamentários nos exercícios fiscais da municipalidade nos anos posteriores a 1940. Os valores apresentados neste e nos outros capítulos foram convertidos para o valor correspondente no dólar americano na época conforme tabela presente no anexo. O processo contraditório de incorporação das demandas dos setores subalternos combinado com o combate a sua organização autônoma foi analisado através da ampliação das políticas de assistência social municipal cujo maior exemplo foram a construção dos Parques Proletários.

O terceiro capítulo apresentará a conjuntura em que se desenvolveram o debate sobre urbanismo; a elaboração da reforma dos serviços da Secretaria Geral de Viação e Obras e as propostas surgidas na Comissão do Plano da Cidade. Um primeiro item do capítulo discutirá o aumento das contradições no crescimento do espaço urbano no final dos anos 1930 onde se combinaram o aumento da legislação de controle sobre o espaço urbano com o crescimento do processo de favelização. As principais ideias sobre urbanismo que circulavam entre os técnicos da Prefeitura do Distrito Federal foram discutidas no segundo item onde apresentamos a circulação das ideias urbanísticas em voga nos Estados Unidos no mesmo item apresentamos a articulação feita pelos técnicos municipais para manter o debate sobre urbanismo ao longo dos anos 1930 com destaque para a publicação da Revista Municipal de Engenharia e a organização do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo. O capítulo também discutiu a reorganização dos serviços da Secretaria Geral de Viação e Obras na gestão de Henrique Dodsworth e trajetória da Comissão do Plano da Cidade órgão responsável pela elaboração do Plano de melhoramentos da Prefeitura do Distrito Federal. Por último, o capítulo analisou as propostas de reforma urbana produzidas pela Comissão do Plano da Cidade e expressas no discurso de Edison Passos na Semana do Engenheiro de 1941 e no artigo “Uma síntese das principais vias do Plano Diretor” de José de Oliveira Reis.

No quarto capítulo nossa análise se voltou para a execução das grandes obras presentes nos planos apresentados pelo secretário Edison Passos e pela Comissão do Plano da Cidade. Cada um dos grandes projetos executados possuía um Serviço Técnico Especial responsável pela coordenação das obras e pela fiscalização do trabalho das empreiteiras contratadas. A partir disso, será possível perceber quais foram mais beneficiadas com o programa de obras públicas da gestão de Henrique Dodsworth. Uma segunda parte do capítulo apresentará o impacto na cidade do conjunto de obras dirigidos

pela Secretaria Geral de Viação e Obras. Com isso, pretendemos estabelecer o impacto das intervenções do Estado Novo no processo de estratificação social da cidade do Rio de Janeiro.

Capítulo I- Planos de Reforma e transformações do espaço urbano do Rio de Janeiro

1.1-Introdução

A cidade do Rio de Janeiro, que é constituída sobre uma planície de reduzidas dimensões e apertada entre grandes serras e o mar; em que o centro urbano é extremamente afastado do centro geométrico; que se estende pela estreita faixa litorânea e pelos vales alongados, definindo-a como cidade tentacular; que desfruta, entre as serras cobertas de vegetação tropical e a majestosa baía de Guanabara, os mais belos panoramas da natureza; e que tem, finalmente, a função político-econômica de metrópole de um grande país e centro comercial distribuídos de extensa região \neg possui fortes características, que a individualizam, diferenciando-a em grande escala das outras cidades do mundo, e que emprestam a vários de seus problemas feição especial, exigindo do urbanista que os considera, qualidades e cuidados excepcionais³⁵.

Em palestra realizada na Associação Brasileira de Imprensa, no ano de 1944, o engenheiro Edison Junqueira Passos então Secretário de Obras e Viação da Prefeitura do Distrito Federal, eleito presidente do Clube de Engenharia no ano anterior, atribuiu a moldagem de grandes planos de intervenção urbana no Rio de Janeiro às peculiaridades físicas do território onde se ergueu a cidade. Segundo Edison Passos, havia uma ligação direta entre as medidas tomadas naquele momento e a reforma urbana executada no início do século por Rodrigues Alves e Pereira Passos. Os dois períodos estariam ligados pela impreterível necessidade de melhorar as condições de saneamento e a circulação urbana para vencer o traçado da cidade colonial³⁶.

De fato, a gestão do espaço urbano carioca sempre apresentou dificuldades devido à estreiteza da faixa de terra entre o mar e as montanhas; à irregularidade da faixa litorânea e à presença constante de pântanos e áreas alagadiças. A drenagem de pântanos, mangues, lagos e a perfuração de túneis são obras de grande custo, que foram constantes na história

³⁵ PASSOS, Edison Junqueira. O Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro (palestra proferida na Associação Brasileira de Imprensa. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 164

³⁶ PASSOS, Edison. Op. Cit. P. 162.

da cidade³⁷. Um exemplo deste processo são os quatro morros que delimitaram a ocupação original da cidade colonial: Conceição, Santo Antônio, Senado e Castelo. Desde o último quarto do século XIX, três deles foram arrasados e serviram de aterro para obras de expansão da faixa litorânea. No início do século XX o morro do Senado foi arrasado em função das obras de modernização do porto do Rio de Janeiro³⁸. Destino semelhante ao do Castelo, marco fundador da cidade, derrubado no início da década de 1920, cujas terras deram origem ao Aeroporto Santos Dumont em 1934³⁹. Impossibilitado de ser demolido na gestão de Henrique Dodsworth, devido a dificuldades em importar maquinário durante a Segunda Guerra Mundial, o Santo Antônio foi arrasado em 1954 e suas terras foram utilizadas para a formação do Aterro do Flamengo⁴⁰.

Entretanto, tais obras não resultaram de uma reação natural às especificidades físicas do território ou uma reação mecânica ao crescimento urbano. A cidade não estava fadada a receber essas intervenções de antemão. Somente através da análise das particularidades de cada conjuntura histórica poderemos compreender o sentido do desenvolvimento dos planos de intervenção urbana no Rio de Janeiro.

Neste capítulo examinaremos a trajetória dos projetos de remodelação do espaço urbano, com destaque para a reforma urbana ocorrida entre 1903 e 1906, no mandato do prefeito Pereira Passos; as grandes obras dos governos de Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, entre 1919 e 1922; e o Plano Agache, entregue nos momentos finais da Primeira República. Nossa análise tentará relacionar estas iniciativas do poder público com os interesses presentes na sociedade civil. Com isso, pretendemos expor as demandas e as frações de classe que permearam o planejamento e execução das transformações do Rio de Janeiro.

Desde meados do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro apresenta oportunidades para o desenvolvimento dos interesses de setores ligados a obras de infraestrutura⁴¹. Capital do Império e centro econômico, a cidade é palco da proliferação de significativas

³⁷ LESSA, CARLOS. O Rio de todos os brasis. Rio de Janeiro: Record, 2001. P.26-27.

³⁸ LAMARÃO, Sergio Tadeu de Niemeyer. Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991.

³⁹ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus Prefeitos: Evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1997.

⁴⁰ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2013. P. 130

⁴¹ BENCHIMOL, Jaime Larry. Pereira Passos: um Haussmann tropical. Rio de Janeiro: Secretária Municipal de Cultura, 1990. P. 150-162.

tendências associativas na segunda metade daquele século⁴². Através da concessão de licenças o Estado estimulava a atuação de empresas para a construção de habitações populares como forma de diminuir a crise habitacional na maior cidade do país. Com isso, formaram-se vários empreendimentos, nem sempre exitosos, como Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro de propriedade de Artur Sauer, ou a Evoneias Fluminense, de Américo Castro, que era associada ao Banco Rural e Hipotecário⁴³. Estas mesmas concessões eram alvo de empresas, como a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, de propriedade dos engenheiros Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, que contava os empresários Conrado Jacob Niemeyer e Eduardo Guinle em seu conselho fiscal⁴⁴. Tal empresa era proprietária de várias concessões para obras na cidade, como a modernização do Porto e a abertura de túneis, como o que veio a ser o João Ricardo, na área central da cidade, que resultou na demolição do cortiço conhecido como Cabeça de Porco, um marco do combate a esta forma de habitação popular⁴⁵.

No âmbito da sociedade civil, este processo se expressou através da constituição do Clube de Engenharia, em 1880, que se tornou o aparelho de hegemonia mais influente nos processos de reforma urbana do início do século⁴⁶. Nas próximas páginas analisaremos como se moldaram os planos de intervenção urbana no âmbito da sociedade política e como os agentes envolvidos neste processo interagem com a sociedade civil.

1.2- Transformação do espaço urbano e organização na sociedade civil

O bem-sucedido começo das operações da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, em 1868, com o estabelecimento de uma linha entre a Rua Gonçalves Dias, no centro, em direção ao Largo do Machado simboliza um período no qual as concessões para a formação de companhias de transporte começariam a sair do papel. O sucesso da Cia. Jardim Botânico, formada com contribuições de capitais americanos, levou ao estabelecimento de outras companhias com concessões adquiridas por brasileiros, que via

⁴² MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2008. P. 149

⁴³ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; CARVALHO, Lia Aquino, STANLEY, Myriam. Questão Habitacional e Movimento Operário. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 1989. P. 26-69.

⁴⁴ KESSEL, Carlos. A vitrine e o espelho: O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro Secretaria de Culturas, 2001. P. 29

⁴⁵ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 28

⁴⁶ ROCHA, Oswaldo Porto; CARVALHO, Lia Aquino. A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920; Contribuição ao estudo das habitações populares, 1866-1906. Rio de Janeiro: Secretaria municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1995. (Biblioteca carioca)

de regra eram entregues a capitalistas estrangeiros, como ocorreu com as quatro maiores companhias⁴⁷. Como relata Paulo Cruz Terra: “em 1885, as companhias Jardim Botânico, Carris Urbanos, Vila Isabel e São Cristóvão dispunham juntas de um capital de 22.900 contos de reis e receita bruta de 2.463 contos⁴⁸.” O estabelecimento desse serviço dá base material para o crescimento da malha urbana e para a ocupação diferenciada de seus bairros. Nossa análise será concentrada no papel dos bondes, pois, apesar do papel dos ramais ferroviários, principalmente o da Central do Brasil, na expansão dos subúrbios, concordamos com Nelson da Nobrega Fernandes na afirmação que este fenômeno ocorreu de forma massiva somente a partir da primeira década do século XX⁴⁹. Se até a década de 1870 a grande maioria das classes sociais habitava a mesma área, o antigo centro colonial, diferenciando-se pelo tipo da residência, esta situação começaria a se alterar com a ocupação maciça das Zonas Norte e Sul. O incentivo para que as empresas de bondes transformassem a malha urbana também estava ligado aos privilégios de zona estabelecido pelas concessões, medida que instaura o monopólio da companhia sobre a área da cidade servida por seus trilhos. Para desfrutar deste benefício, as empresas deveriam realizar obras como a colocação de trilhos, a perfuração de túneis, aterros, abrir ruas⁵⁰. Obras que venciam as dificuldades impostas pelo solo carioca e abriam caminho para a ação de companhias construtoras.

Um dos casos mais explícitos da associação entre bondes e loteamento é o empreendimento comandado por João Batista de Viana Drummond, Barão de Drummond, que adquire em 1872 as terras da Fazenda do Macaco, pertencentes à família real, e inicia um plano para o loteamento da área. Contando com privilégios governamentais, como a isenção do pagamento de impostos, Drummond, associado com Joaquim Rodrigues Oliveira, cria a Companhia Arquitetônica⁵¹ e, no mesmo ano, obtém licença para implantar uma linha de bonde do centro até o seu empreendimento⁵². No caminho entre o centro e o futuro bairro de Vila Isabel, a companhia de ferro-carris realiza

⁴⁷ SILVA, Maria Laís Pereira. Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992P. 42

⁴⁸ TERRA, Paulo Cruz. Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/ Casa Civil/ Arquivo Geral da Cidade, 2013. P. 58

⁴⁹ FERNANDES, Nelson da Nobrega. O Rapto Ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011. P. 125-140.

⁵⁰ TERRA, Paulo Cruz. Op. Cit. P. 65

⁵¹ RIBEIRO, Luiz Cesar Queiroz. Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/IPPUR, 1997. P. 220

⁵² ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 44

aterros em parte do mangue⁵³. No final do século a companhia, já sobre controle de capital externo, adquire outras empresas menores como a Ferro Carril do Cachambi e promove a abertura de diversas ruas neste bairro⁵⁴.

A pioneira Jardim Botânico instaurou um verdadeiro monopólio sobre as linhas em direção à Zona Sul, ainda que enfrentasse alguns embates judiciais sobre propriedades de concessões⁵⁵. Nos anos seguintes ao surgimento de sua primeira linha, a empresa estende suas linhas até o Jardim Botânico, passando a servir o bairro de Botafogo, inaugura o ramal Laranjeiras e, em 1873, abre comunicação com a Gávea, que se tornara freguesia naquele ano⁵⁶. Neste processo de expansão, a Jardim Botânico desmonta parte da ladeira de Santo Antônio para alargar a Rua da Guarda Velha e faz aterros na Lagoa Rodrigo de Freitas. Há de se ressaltar, como nos lembra Nelson da Nobrega Fernandes, que as áreas atingidas pela companhia não eram de ocupação totalmente aristocrática, como demonstra a existência que grandes fabricas têxteis em Laranjeiras e Jardim Botânico⁵⁷. Para atender tal demanda, em 1884, a empresa instituiu um serviço de bondes de segunda classe, destinados a cargas e passageiros, com preços viáveis à população, que não tinha condições de pagar a passagem habitual⁵⁸.

A ocupação de Copacabana, dificultada por conta da necessidade da abertura de túneis, é o exemplo maior da associação entre a Jardim Botânico, companhias construtoras e agentes alocados no Estado Restrito. Desde 1882 são apresentados projetos na Câmara Municipal para a extensão de uma linha de bondes entre Botafogo e Copacabana; entre os proponentes deste projeto se encontrava Malvino da Silva Reis, que alguns anos depois seria um dos principais acionistas da Companhia do Jardim Botânico⁵⁹. A questão da renovação da concessão e a abertura do túnel para Copacabana foram alvos de atritos entre a empresa e o poder local, disputa com desfecho favorável para a Companhia, que iniciou as obras do túnel. As obras de perfuração do Morro do Barroso ficaram a cargo da Empresa de Construções Civis, empresa das famílias Duvivier

⁵³ SILVA, Maria Laís Pereira da. Os Transportes coletivos... Op. Cit. P. 43

⁵⁴ SILVA, Maria Laís Pereira da. Os transportes coletivos... Op. Cit. P. 35

⁵⁵ *Idem*. P. 24-28.

⁵⁶ DELGADO, Carlos Carvalho. História da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990. P.115

⁵⁷ FERNANDES, Nelson da Nobrega. O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011. P. 116-117.

⁵⁸ SILVA, Maria Laís Pereira da. Op. Cit. P. 24-28.

⁵⁹ *Idem*, P. 24-28.

e Otto Simon que contava com nomes de destaque na administração de obras públicas e que também eram agremiados pelo Clube de Engenharia, como Carlos Sampaio, Paula Freitas, Buarque de Macedo, Belford Roxo, entre outros⁶⁰. A associação com a Empresa de Construções Civis também prosperaria em 1894 na extensão das linhas até o Leme, local loteado pela empresa de Otto Simon. Outra associação entre o poder público e interesses privados ocorre na abertura no Túnel Novo em 1900, que permite a extensão das linhas da Jardim Botânico até a praia de Ipanema, área loteada pela Companhia Vila Ipanema⁶¹.

A atuação das companhias de bonde permite o surgimento de loteamentos em diversos pontos da cidade. Entre os agentes atuantes neste processo destacam-se o Banco Mercantil e Costa Guimarães & Cia., responsáveis pela abertura de vias em São Cristóvão, Domingos Farani & irmãos, responsável pela abertura de diversas ruas na freguesia da Lagoa, e comerciantes como Braz de Pina, que loteia terrenos nos subúrbios⁶².

As modificações do espaço urbano não foram alvo apenas de empresas imobiliárias ou de companhias de bondes. No período posterior à entrega do relatório da Comissão de Melhoramentos⁶³, o governo concedeu diversas concessões para empresas particulares realizarem obras de infraestrutura. Entre as companhias beneficiadas, a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil ganhou destaque pela extensão de seus negócios e pelo papel de destaque de seus principais acionistas no âmbito da sociedade civil e no Estado Restrito.

Fundada em 1890, a Melhoramentos contaria com a direção do engenheiro Paulo de Frontin e com a presença de outras figuras de destaque nos negócios da Capital Federal, como Conrado Jacob Niemeyer, Candido Gafrée e Eduardo Guinle; em seu conselho fiscal, além de nomes renomados da engenharia como Vieira Souto e Carlos Sampaio. No mesmo ano de sua fundação, a empresa adquiriu a concessão para o arrasamento do morro do Senado, pertencente ao Banco Auxiliar. O projeto aprovado

⁶⁰ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Op. Cit. P. 225.

⁶¹ ABREU, Mauricio de Almeida. Op. Cit. P. 48

⁶² RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Op. Cit. P. 220.

⁶³ Comissão convocada pelo governo Imperial para elaborar planos de melhoramentos para a capital do país, funcionou entre 1874 e 1875, entre seus membros estava Francisco Pereira Passos. Sobre a comissão ver: BENCHIMOL, Jayme Larry. Pereira Passos... Op. Cit.; LAMARÃO, Sergio Tadeu de Niemayer. Dos trapiches ao porto... Op. Cit.

pelo governo era maior que a simples demolição do morro, o empreendimento previa a construção de cais contínuo entre o Arsenal da Marinha e a ponta do Caju, servido por equipamentos modernos e um terminal ferroviário⁶⁴. A empresa também participou como acionista em vários empreendimentos ferroviários e construiu sua própria ferrovia no Rio de Janeiro⁶⁵.

Os acionistas da empresa se envolveriam com a concessão para a derrubada do morro do Castelo, que foi concedida a Carlos Sampaio, que juntamente com Frontin e Vieira Souto montaram a Empresa de Arrasamento do Morro do Castelo, que também contava com capitais da Melhoramentos⁶⁶. Outra concessão adquirida pela Melhoramentos era a respeito da construção de um túnel que ligasse a região portuária à região do Campo de Santana. A realização deste último empreendimento envolvia a remoção de um grande contingente populacional, com a demolição de um conjunto de cortiços conhecido como Cabeça de Porco. A demolição ocorreu por ordem do prefeito Barata Ribeiro e contou com participação ativa de funcionários da Melhoramentos. Apesar da remoção, as obras não foram efetuadas por conta da escassez de capitais, que também levou à liquidação da Empresa de Arrasamento do Castelo, cuja concessão foi repassada ao Banco da República⁶⁷.

O último quarto do século XIX não foi marcado somente pelo aumento de empreendimentos no setor de infraestrutura. O convívio e a construção de pautas em comum entre negociantes, comerciantes e engenheiros, ocorridos em empresas como a Melhoramentos, também se refletia na organização de entidades na sociedade civil onde o Clube de Engenharia tem papel de destaque. Fundado por engenheiros empresários em dezembro de 1880 reunidos por iniciativa de Conrado Jacob Niemeyer, o Clube de Engenharia não foi a primeira entidade no âmbito da sociedade civil, a congregar os engenheiros do Rio de Janeiro, sendo precedido pelo Instituto Politécnico Brasileiro fundado em 1862. Comparado ao seu antecessor, o Clube de Engenharia se diferiu por conta de seu caráter não delimitado à academia e pela composição profissional de seus associados que, ao contrário do Instituto, não se restringia ao campo da engenharia⁶⁸.

⁶⁴ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 29

⁶⁵ Idem, P. 29

⁶⁶ Ibidem

⁶⁷ Ibidem

⁶⁸ Uma análise da trajetória do Instituto Politécnico e seus membros é encontrada em MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Op. Cit. P. 140-176.

A preocupação em unir engenheiros e industriais estaria presente desde o surgimento da entidade e expressa no primeiro artigo de seu Estatuto, que em nenhum momento teve seu conteúdo modificado⁶⁹. A declarada afinidade entre engenharia e indústria⁷⁰ seria uma marca definidora do Clube e levou as discussões da entidade a terem como intuito contribuir para a aceleração das atividades econômicas que beneficiassem engenheiros e industriais. Tal afinidade estava presente nas atividades de muitos dos indivíduos que fundaram a entidade ou que se filiaram nos primeiros anos, como demonstra o caso dos envolvidos na Melhoramentos ou de Vieira Souto, que também participou da fundação do Centro Industrial do Brasil no começo do século juntamente com Aarão Reis e Ozório de Almeida, também sócios do Clube de Engenharia⁷¹. Segundo o exame de Maria Inês Turazzi, para o período entre 1880 e 1930, de um total de 1517 sócios, 452 eram ligados à construção civil, outros 335 se denominavam como “dirigentes indústrias” ou “negociantes”, e ainda; havia um total de 85 sócios ligados a firmas estrangeiras⁷². Em seu trabalho sobre a reforma urbana do início do século XX, Oswaldo Porto Rocha analisa de forma crítica a ação firme da entidade em garantir o debate sobre as questões ligadas à infraestrutura em seus foros, a composição de seus associados e afirma “O Clube de Engenharia não é somente uma entidade profissional, mas de classe (...). Não temos dúvida em reconhecer o Clube como um agente social, órgão de uma classe dirigente⁷³.”

Desde seu primeiro ano de atividades, a entidade não se furtaria ao debate sobre as características urbanas e o destino do Rio de Janeiro. Em 1881 foi nomeada uma comissão que discutiu o saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas a pedido do Governo

⁶⁹ CURY, Maria Vania. Engenheiros e Empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin, 1903-1933. Niterói, 2003. 357 f. Tese (Doutorado em História), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, 2003. P. 90

⁷⁰ O conceito de indústria presentes nos textos do Clube longe de representar apenas a produção fabril era mais abrangente incluindo a agricultura de um modo geral além do comércio e obras de infraestrutura. A forma como o Clube de Engenharia concebia o conceito de indústria é encontrada em: CURY, Vania Maria. Op. Cit. P. 92

⁷¹ CORREA, Maria Leticia. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto (1849-1922). Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 157-169, 2010. P. 159

⁷² TURAZZI, Maria Inês. A Euforia do progresso e a Imposição da Ordem: a Engenharia, a Indústria e a Organização do trabalho na virada do século XIX ao XX. Rio de Janeiro: COPPE, São Paulo: Marco Zero, 1989. P. 40 Apud MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Op. Cit. P. 198

⁷³ ROCHA, Oswaldo Porto; CARVALHO, Lia Aquino. A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920; Contribuição ao estudo das habitações populares, 1866-1906. Rio de Janeiro: Secretaria municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1995. (Biblioteca carioca). P. 51

Imperial⁷⁴. Advogando pela solução padrão da época, a concessão a particulares, o parecer da entidade indicaria medidas como o arrasamento dos morros de Santo Antônio, Castelo, Senado e melhoramentos portuários, obras que só começariam a ser feitas no período republicano⁷⁵. As discussões iniciadas na década de 1880 culminaram no Congresso de Engenharia e Indústria, iniciado em 24 de dezembro de 1900, que, entre diversos temas, discutiu a questão do saneamento da capital. Para Vania Cury, este congresso representou a consolidação do Clube como entidade responsável pela remodelação da capital:

O saneamento da Capital, entre todos os temas tratados no congresso em questão, foi o de maior efetividade. Não só pela abrangência com que foi tratado, de forma sistemática, mas, principalmente, porque foi o instrumento com o qual representantes do Clube de Engenharia consolidaram a sua força institucional. O fato é que, a partir das discussões havidas no encontro, os sócios da agremiação foram colocados em posição de destaque no cenário do programa de remodelação urbana do Rio de Janeiro, idealizado com a pretensão de resolver os principais problemas da cidade⁷⁶

Sob a liderança de Paulo de Frontin, a comissão responsável pelo saneamento da capital apresentou medidas como a construção de um cais entre a praia da Saudade e Benfica, a construção de uma avenida marginal ao longo do litoral da cidade e a abertura de avenidas com largura mínima de 17 metros por toda a urbe⁷⁷. A organização do Clube e de atividades como este congresso revela o alto grau de coesão atingido pelos engenheiros e setores ligados às obras de infraestrutura na passagem da Monarquia à República. As medidas tratadas neste congresso terão alta incidência sobre as políticas elaboradas no âmbito da sociedade política; segundo Rocha, muitos dos pontos levantados pelo congresso aparecerão no relatório da Comissão da Carta Cadastral de 1903⁷⁸. Além disso, figuras de destaque da entidade estavam no comando das grandes obras executadas entre 1903 e 1906 no Rio de Janeiro.

1.3- A cirurgia urbana de Rodrigues Alves e Pereira Passos.

⁷⁴ HONORATO, Cezar Teixeira. (Org.). O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida no Brasil. Rio de Janeiro: Venosa, 1996. P.37

⁷⁵ HONORATO, Cezar Teixeira. Op. Cit. P.37

⁷⁶ CURY, Vania Maria. Op. Cit. P. 114

⁷⁷ ROCHA, Oswaldo Porto. Op. Cit. P.50

⁷⁸ Idem, P.52

Eleito em 1902, Rodrigues Alves, grande cafeicultor do interior paulista e político de larga trajetória desde o Império, salientou na sua posse que suas principais medidas seriam o saneamento da capital e a modernização de seu porto⁷⁹. Para combater as epidemias que sazonalmente atacavam a cidade, o novo governo nomeou o médico sanitariano Oswaldo Cruz, que montou campanhas bem-sucedidas contra a febre amarela e varíola. No campo da remodelação do espaço urbano, ainda que os grandes empreendimentos ficassem a cargo do Governo Federal, as intervenções consagraram a figura escolhida por Rodrigues Alves para comandar a prefeitura do Distrito Federal: Francisco Pereira Passos que tinha participado da Comissão de Melhoramentos de 1875 e ocupou a direção da estrada de ferro Central do Brasil durante o final do mandato de Campos Sales (1898-1902). A nomeação de Pereira Passos para a prefeitura foi acompanhada de uma série de medidas que para facilitar a ação do mandatário da municipalidade, como, por exemplo, o fechamento do Executivo Municipal nos primeiros meses de governo. Sob o patrocínio da União, o Executivo Municipal instaurou os mecanismos jurídicos que garantiram as desapropriações, o funcionamento da máquina pública e a repressão a hábitos populares e aos cortiços⁸⁰. A “Era das Demolições⁸¹” buscou resolver os problemas de circulação através da construção de um novo porto no Rio de Janeiro e da abertura ou alargamento de uma série de eixos viários que além de modificarem de forma significativa a circulação na cidade, tiveram um alto custo social. Ao fazer um balanço do processo, Maurício de Abreu concebe estas mudanças como a adaptação da forma da cidade à lógica capitalista:

(...) representa, para o Rio de Janeiro, a superação efetiva da forma e das contradições da cidade colonial-escravista, e o início de sua transformação em espaço adequado às exigências do Modo de Produção Capitalista. Neste movimento de transição o papel do Estado foi fundamental, tanto no que diz respeito à sua intervenção direta sobre o urbano, como no que diz respeito ao incentivo dado à reprodução de diversas unidades do capital. Dialeticamente, o período Passos representa também a etapa inicial de desenvolvimento de novas e importantes contradições agora de base totalmente capitalista- que marcarão profundamente a evolução da cidade no século XX⁸² (...).

⁷⁹ LOBO, Eulália M. L.; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Miriam. Questão Habitacional e movimento operário. Op. Cit. P.72

⁸⁰ BENCHIMOL, Jaime Larry. op. Cit. P.235-271.

⁸¹ Termo exposto na obra de Oswaldo Porto Rocha em oposição a alcunha “Era dos Melhoramentos” usada por apologistas da Reforma Passos.

⁸² ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro...Op. Cit. P. 67

A primeira intervenção massiva dos governos sobre o Rio de Janeiro reforçou o processo de setorização do espaço urbano que ocorria desde as últimas décadas do século XIX. A ação conjunta entre agentes alocados na sociedade política e companhias de bondes, construtores e loteadores foi transformada de forma qualitativa com as obras surgidas a partir de 1903. A melhora da acessibilidade da Zona Sul ao Centro com a construção da Avenida Beira-Mar, entre a antiga praia de Santa Luzia e o Mourisco, a canalização de rios em Laranjeiras, Botafogo e Catete e o embelezamento de diversas ruas e praças nessa zona e no Centro são marcas deste processo. Além disso, a intervenção direta do poder público não significou um conflito com os direitos dos proprietários das concessões abundantemente distribuídas pelo Estado nas décadas finais do século XIX. Segundo dados apresentados por Rocha, o empréstimo negociado pelo governo Rodrigues Alves com o grupo de banqueiros londrinos da Rothschild and Sons foi no valor de 8.500.000 libras – equivalente à metade do orçamento da União – dos quais cerca de 880 mil libras eram destinadas a compra das concessões⁸³.

A influência dos aparelhos da sociedade civil não se fez presente apenas através da construção do consenso entre os interesses das frações da classe dominante; como ocorreu no Congresso de Engenharia e Indústria, os órgãos responsáveis pela organização das obras também foram ocupados por representantes diretos dos interesses dos setores da classe dominante que exploravam o setor de infraestrutura urbana. No início de 1903, o Clube de Engenharia encaminhou moção de apoio aos planos de abertura da Avenida Central, futura Rio Branco, enviados pelo Ministério da Viação e Obras Públicas ao prefeito. No referente às obras municipais, a entidade foi convidada para examinar os projetos desenvolvidos pela Diretoria de Obras Públicas⁸⁴. Além da escolha de Pereira Passos, sócio fundador da entidade, para a Prefeitura do Distrito Federal, outros membros da entidade se envolveram diretamente nas obras executadas pelo Governo Federal. O engenheiro militar Lauro Müller, Ministro de Obras e Viações, era filiado à entidade desde 1897⁸⁵. Paulo de Frontin, eleito presidente do Clube de Engenharia em 1903, foi designado por Lauro Müller para chefiar a Comissão Construtora da Avenida Central.

⁸³ ROCHA, Oswaldo Porto. Op. Cit. P. 60

⁸⁴ HONORATO, Cezar Teixeira. O Clube de Engenharia...Op. Cit. 53

⁸⁵ CURY, Vania Maria. Engenheiros e empresários...Op. Cit. 173

Outro sócio da entidade, Vieira Souto, foi designado pelo ministro para a fiscalização das obras do porto tocadas pela firma inglesa C.H. Walker & Cia⁸⁶.

A trajetória das principais concessões administradas pela Empresa Melhoramentos exemplifica como a ação interventiva do governo não era oposta aos interesses da iniciativa privada. A crise com o fim do encilhamento e a política cambial dos governos Prudente de Moraes e Campos Sales trouxeram dificuldades em obter capital, que levaram a empresa de Paulo de Frontin a abandonar diversos empreendimentos e paralisaram as duas principais concessões da empresa: as obras portuárias e a Estrada de Ferro Melhoramentos. Quando Paulo de Frontin assumiu a direção da E.F. Central do Brasil, em 1896, foi sucedido por Carlos Sampaio na presidência da Melhoramentos. Sampaio viajou para a Europa para negociar a transferência da concessão da ferrovia e das obras do cais para capitais externos através da firma Union Financieré Industrielle que intermediou a negociação com a financiadora e empreiteira inglesa da Anglo Brazillian Docks Finance Coporation. No decorrer das negociações a ferrovia foi recusada pelos europeus, fim diferente do que ocorreu com a concessão portuária. Entretanto, a concretização da operação estagnou até 1903⁸⁷. As soluções dos problemas enfrentados pela Melhoramentos com suas concessões foram encontradas no governo de Rodrigues Alves. A Estrada de Ferro foi incorporada à estrutura da Central do Brasil com o nome de Linha Auxiliar durante a estadia de Gabriel Osório de Almeida, ex-presidente do Clube de Engenharia, na presidência da E.F. Central do Brasil⁸⁸. Os estudos e projetos para as obras portuárias elaborados pela Melhoramentos foram aprovados, com modificações, por uma comissão composta por Lauro Müller, Francisco Bicalho e Paulo de Frontin. A empresa inglesa escolhida para realizar as obras do Porto, a C.H. Walker Company, era vinculada àquela que havia adquirido a concessão pertencente a Melhoramentos⁸⁹. Além disto, a concretização do negócio contou novamente com a intermediação de Carlos Sampaio⁹⁰. O mesmo engenheiro foi, posteriormente, indicado pela Walker para chefiar a retomada das obras de arrasamento do morro do Senado⁹¹. Outra figura de destaque do Clube de Engenharia que participaria

⁸⁶ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 33

⁸⁷ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 33

⁸⁸ ROCHA, Oswaldo Porto. Op. Cit. P. 71

⁸⁹ BENCHIMOL, Jaime Larry. op. Cit. P. 216

⁹⁰ KESSEL, Carlos. Op.cit. p. 33

⁹¹ Idem

das obras portuárias seria Vieira Souto, escolhido como membro da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro⁹².

As obras da nova estrutura portuária também incluíram a abertura da Avenidas Rodrigues Alves, integrando a região portuária com a crescente região industrial de São Cristóvão e da Francisco Bicalho, avenida mais larga da cidade, que integrava o porto com a região de São Cristóvão e o centro e que finalizou os aterros propostos para a região do Mangue desde a Comissão de 1875.

Além destas duas vias, o Governo Federal também foi responsável pela abertura da grandiosa Avenida Central. Obra de maior custo social e que rasgou o centro da antiga cidade colonial, a Avenida Central envolveu um grande número de desapropriações e demolições. Apesar de vários estudos apresentarem cifras desencontradas sobre o número de edifícios derrubados ou da população afetada, o impacto social das remoções pode ser observado nos dados do decréscimo populacional dos distritos atravessados pelas obras da Avenida Central, nas demolições comandadas pela municipalidade para o alargamento de ruas e no crescimento vertiginoso da população proletária em distritos suburbanos, como Inhaúma⁹³, que não deixam dúvidas sobre os setores mais afetados pela reforma urbana do período Passos. A direção da Comissão Construtora da Avenida Central foi entregue a André Gustavo Paulo de Frontin, que no mesmo ano, 1903, iniciou sua longa hegemonia na direção do Clube de Engenharia. As obras de calçamento asfáltico da nova avenida foram realizadas pela Val de Travers Asphalt Co., empresa americana representada por Carlos Sampaio⁹⁴.

Além das obras conduzidas pelo Governo Federal, a municipalidade foi responsável pela abertura da Avenida Beira-Mar e pelo alargamento de diversas ruas no Centro⁹⁵. Segundo Rocha, a transformação do período Passos: “representa o triunfo dos setores ligados ao comércio (importação principalmente), aos meios de transporte e, sobretudo aos setores ligados à construção civil⁹⁶”. Em longo prazo, as ações deste

⁹² *Ibidem*

⁹³ MYASAKA, Cristiane Regina. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma* (Rio de Janeiro 1890-1910). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011. P. 33-58.

⁹⁴ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* P. 33

⁹⁵ Um relato minucioso das ruas afetadas pela intervenção municipal encontra-se em BENCHIMOL, Jaime Larry. *op. Cit.* P. 235-271.

⁹⁶ ROCHA, Oswaldo Porto. *Op. Cit.* P. 67

modelo de intervenção urbana consolidaram o processo de separação espacial entre as classes na malha urbana, tendência desenvolvida desde o no final do século:

Ao longo prazo, entretanto, as consequências foram ainda maiores. Com efeito, atuando diretamente sobre um espaço cada vez mais dividido entre bairros burgueses e bairros proletários, e privilegiando apenas os primeiros na dotação de seus recursos, o Estado veio acelerar o processo de estratificação espacial que já era característico da cidade desde o século XIX, contribuindo para a consolidação de uma estrutura núcleo/periferia que perdura até hoje⁹⁷.

As contradições urbanas geradas pela Reforma Passos seriam aprofundadas com o crescimento vertiginoso das décadas seguintes quando a cidade atingiu um milhão de habitantes no início da década de 1920. O provimento de obras e serviços públicos para a Zona Sul continuou ao longo deste período e foi intensificado entre 1919 e 1922, quando Paulo de Frontin e Carlos Sampaio foram indicados para a prefeitura.

1.4- A transformação do espaço urbano nas gestões de Paulo de Frontin e Carlos Sampaio

Ao fim das intervenções de Rodrigues Alves/Pereira Passos, a população do Rio de Janeiro era de 805.335 pessoas, um número 54% maior do que o presente em 1890, quando a população era de 522.651⁹⁸. O efeito da cirurgia urbanística promovida pelo poder público pode ser notado na população dos distritos mais afetados pelas obras. O distrito da Candelária sofreu um decréscimo populacional de 54%, perdendo mais de 5.000 habitantes; o distrito de Sacramento tinha 20% a menos de moradores do que dezesseis anos antes, caindo de 30.663 habitantes para 24.612. Por outro lado, distritos como Engenho Velho e Espírito Santo cresceram um total de 88 e 147% respectivamente⁹⁹. Crescimento maior se passou nos distritos que no início do último quarto do século XIX eram praticamente rurais: Inhaúma passou de uma população de pouco mais de 17.000 para cerca de 68.000 moradores, um crescimento de 293%, e o distrito de Irajá duplicou a população indo de 13.130 para mais de 27.000 habitantes. O crescimento das áreas periféricas do centro e dos subúrbios evidenciava as consequências das remoções e a abertura dos subúrbios aos setores subalternos.

⁹⁷ ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro...* Op. Cit. P. 73

⁹⁸ MYASAKA, Cristiane Regina. Op. Cit. P.44

⁹⁹ Os dados estatísticos deste parágrafo foram retirados de MYASAKA, Cristiane Regina. Op. Cit. P. 44

O aumento da população suburbana é proporcionado por uma série de fatores, como a existência de meios de transporte, a descentralização das indústrias de médio porte e o saneamento das áreas de terras da baixada fluminense. Desde a última década do século anterior, o Rio de Janeiro contava com quatro ramais ferroviários: Central, Rio D' Ouro, Leopoldina e a Melhoramentos incorporada, à Central sob o nome de Linha Auxiliar em 1905. Os ramais ferroviários permitiram, aos que podiam arcar com os custos de transporte, a procura por moradias fora da área central. Até o início do século XX, o único ramal a exercer de fato o papel de indutor do crescimento urbano era o da Central do Brasil, contudo, esta situação mudou ao longo do período da Reforma Passos, quando os bairros do subúrbio da Leopoldina passaram a apresentar um crescimento vertiginoso¹⁰⁰. Os bondes também contribuíram para este processo, chegando às extremidades do subúrbio com a extensão das linhas da Light aos bairros de Irajá, Penha, Cascadura e Madureira¹⁰¹.

Outro fator indutor do crescimento urbano foi o saneamento de áreas da Baixada Fluminense, promovido no governo de Nilo Peçanha. Vice-presidente da República para os anos 1906-10, Nilo Peçanha assumiu o Executivo por alguns meses após a morte de Afonso Pena. Nilo Peçanha instituiu a Comissão Federal de Saneamento da Baixada Fluminense, que entre 1910 e 1916 realizou trabalhos de saneamento das bacias hidrográficas com a construção de canais e retificação de cursos dos rios¹⁰², medidas que permitiram a ocupação urbana de áreas dos atuais municípios de São João de Meriti, Nilópolis e Duque de Caxias, pertencentes, naquela época, ao município de Iguçu¹⁰³.

Outro movimento que marcou o espaço da cidade no início da década de 1920 foi a tendência do estabelecimento de indústrias nos subúrbios. Ainda que existisse uma preferência pela permanência nos arredores de São Cristóvão e do porto modernizado, a existência de terrenos baratos nas áreas servidas pelas ferrovias levou diversas fábricas a optarem por instalações no subúrbio¹⁰⁴. Entretanto, este processo não deixará de provocar novas contradições urbanas: o contingente populacional atraído pelas oportunidades de emprego gerava um movimento de autoconstrução e favelização perto das unidades

¹⁰⁰ ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro...Op. Cit. P.80

¹⁰¹ FERNANDES, Nelson da Nóbrega. Op. Cit. P. 149

¹⁰² FADEL, Simone. Meio Ambiente, Saneamento e Engenharia no Império e na Primeira República. Rio de Janeiro: Garamond, 2009. P. 129-187.

¹⁰³ ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 81

¹⁰⁴ ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 80-81

fabris, e, ao mesmo tempo, estas concentrações de mão de obra abundante e barata eram incentivo para a instalação das fábricas. Esse processo se desenvolverá plenamente após a década de 1930¹⁰⁵.

Segundo o pensador francês Henri Lefebvre, na França do final do século XIX, um emaranhado de ações centradas sob diversos objetivos teve como resultado final a construção da ideologia do habitat, como medida de controle social do proletariado deslocado para os subúrbios a partir do período Haussmann¹⁰⁶. Para Lefebvre, tal ideologia visava integrar o proletariado à ordem através da casa própria. Para o pensador francês, este processo, que também é de separação entre moradia e produção, descentraliza as cidades e contribui para a diluição das tensões sociais¹⁰⁷. A existência de um processo similar no Rio de Janeiro foi destacada em estudos de Mauricio de Abreu e Nelson da Nobrega Fernandes. Segundo Abreu, a discussão da habitação popular girava em torno da forma para o espaço onde ela deveria se constituir:

(...) a questão da habitação popular foi fundamentalmente alterada. Deslocou-se da forma da habitação popular para se centrar no espaço da habitação popular, um espaço novo e peculiar, socialmente estratificado e distante do centro, e onde a forma da habitação (a casa) poderia até nem existir, bastando ao trabalhador a garantia do controle da base territorial (o lote) onde ela poderia ser construída no futuro. A resolução da questão da habitação popular foi, pois, uma não-resolução. A questão não foi resolvida. Apenas mudou de escala. Transferiu-se da habitação ao hábitat¹⁰⁸.

Como ressalta Abreu, a construção da ideologia do habitat no Rio de Janeiro guardou grandes diferenças em relação ao caso francês. Ainda que a descentralização populacional tenha diluído as tensões sociais, não houve uma política pública consistente para a construção de habitações populares no subúrbio ferroviário. Com exceção do começo da construção de Vilas Operárias em Marechal Hermes entre 1911 e 1914, os incentivos governamentais para a iniciativa privada construir casas populares minguaram

¹⁰⁵ LESSA, Carlos. Op. Cit. P. 252

¹⁰⁶ LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade Op. Cit.P. 11-35.

¹⁰⁷ LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade...Op. Cit. P. 21-25.

¹⁰⁸ ABREU, Mauricio de Almeida. Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. Revista Rio de Janeiro: UERJ/ Fórum Rio de Janeiro/ Laboratório de Políticas Públicas, nº 10, maio-ago. 2003. P. 228

na Primeira República¹⁰⁹. Para Fernandes, “Além de expulsar os pobres das áreas centrais da cidade, os governos não lhes garantiram os chãos do subúrbio¹¹⁰”. Outros autores também ressaltariam a conjuntura econômica do pós-guerra e a especulação imobiliária como fatores desfavoráveis para a habitação popular:

O capital imobiliário, retendo grandes áreas de terra nos subúrbios, o monopólio detido pela Light e pela Leopoldina Railway de grande parte dos serviços de transporte oferecidos às áreas suburbanas, aliados às exigências crescentes no tocante à construção de prédios e a Primeira Guerra Mundial criavam uma conjuntura desfavorável ao setor habitacional, gerando uma crise na habitação popular¹¹¹.

O crescimento dos subúrbios não significou que todos os populares que habitavam o Centro da cidade se transferiram para a periferia. A necessidade de proximidade à área central e a demanda por serviços nesta zona e na Zona Sul, aliada à precariedade do transporte público, ajudaram a disseminar uma nova forma da habitação popular na cidade: a favela. Segundo Maurício de Abreu, em 1913 há evidências da existência de 219 casebres no pioneiro Morro da Providência e 419 no Morro de Santo Antônio, as favelas também já estariam presentes, por volta de 1915, no Morro do Pasmado, em Botafogo, na Lagoa, Leblon e Ipanema além do Catumbi¹¹².

Independente da carência de políticas públicas para a habitação popular, a década de 1920 registrou a ação de diversas companhias imobiliárias no subúrbio. A Companhia Territorial do Rio de Janeiro, criada pelo comerciante português Visconde de Moraes, é responsável pelo loteamento de uma área de 20.000.000 metros quadrados no bairro da Penha¹¹³. Criada pelo comerciante Álvaro de Oliveira Castro, associado ao inglês Eric G.S. Wilson, a Companhia Suburbana de Terrenos e Construções loteou, a partir de 1911, a fazenda da Boa Esperança que deu origem a parte dos bairros de Marechal Hermes, Deodoro e Honório Gurgel. Com a participação de capital estrangeiro, a empresa ainda promoveria loteamentos em Ricardo de Albuquerque em 1929¹¹⁴. A Companhia Predial

¹⁰⁹ MATTOS, Romulo Costa. O recrudescimento da crise habitacional e a criação de leis de incentivo à construção de habitações populares no início dos anos 1920. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 28, n.1, 2015. P. 86-97.

¹¹⁰ FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *Op. Cit.* P. 148

¹¹¹ LOBO, Eulália M. L.; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Miriam. *Questão Habitacional e movimento operário*. *Op. Cit.* P. 108

¹¹² ABREU, Maurício de Almeida. *Reconstruindo uma história esquecida: origem e expansão inicial das favelas no Rio de Janeiro*. *Espaço e debates*, São Paulo: Neru, ano XIV, nº 37, p. 34-46, 1994.

¹¹³ RIBEIRO, Luiz César Queiroz. *Dos cortiços aos condomínios fechados...* *Op. Cit.* P. 228-32

¹¹⁴ *Idem*

S.A. é criada em 1912 e em 1918 passa a contar com capitais da firma bancária da família Rocha Miranda, atuando como revendedora de terras em seus primeiros anos; em associação com a Companhia Construtora Brasileira a empresa faz loteamentos em Cascadura, em 1915, e cria a Vila Valqueire, na fazenda de mesmo nome, em 1926¹¹⁵.

A Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, ligada a Paulo de Frontin, atuou no loteamento de terrenos em Bonsucesso, Irajá e Penha na segunda metade da década de 1920¹¹⁶. Na mesma área, atuará a Companhia Brasileira de Terrenos fundada por José Millet que loteou áreas de Bonsucesso, Cordovil, Brás de Pina e Penha Circular¹¹⁷. Segundo Lobo, Carvalho e Stanley, a ação destas grandes companhias pouco contribuiu para a resolução da moradia popular, pois esses loteamentos e casas eram inacessíveis à maioria dos trabalhadores. Esta ineficácia era comprovada pelo crescimento acelerado da autoconstrução e das favelas na década de 1920¹¹⁸. Opinião diferente é encontrada em Nelson Fernandes ao defende que, em alguma medida, os lotes e casas oferecidos pelas companhias facilitaram o acesso dos trabalhadores à casa própria¹¹⁹.

A existência de um setor tão ativo na construção imobiliária não deixou de gerar reflexos na sociedade civil. Em 1919 foi fundada, numa reunião com a presença de 92 construtores, a Associação da Indústria da Construção Civil, tendo como seu primeiro presidente o empreiteiro Antonio Jannuzzi, que a definia como “união de todos aqueles que de um modo ou de outro tem interferência direta na construção civil¹²⁰”. Atuando desde o final do século XIX, o construtor de origem italiana teve grande participação na Reforma Pereira Passos na qual sua firma foi responsável por grande parte das demolições na futura Avenida Rio Branco e pela construção de diversos palacetes na via. A ligação de Antonio Jannuzzi com a cirurgia urbanística de Pereira Passos tem como seu símbolo máximo o obelisco, instalado no cruzamento da Avenida Rio Branco e Beira-Mar, doado pelo empreiteiro em comemoração à conclusão da via¹²¹. Na década de 1920, Jannuzzi

¹¹⁵ Idem

¹¹⁶ BENCHIMOL, Jaime Larry. op. Cit. P. 232

¹¹⁷ LOBO, Eulália M. L.; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Miriam. Questão Habitacional e movimento operário. Op. Cit. P. 117

¹¹⁸ LOBO, Eulália M. L.; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Miriam. Questão Habitacional e movimento operário. Op. Cit. P. 117-8.

¹¹⁹ FERNANDES, Nelson da Nóbrega. Op. Cit. P. 149

¹²⁰ Apud LEAL, Maria da Glória de F. A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo: a indústria da construção civil. Niterói: ICHF/UFF, 1987 (Dissertação de mestrado). P. 71

¹²¹ GERSON, Brasil. História das ruas do Rio. Op. Cit. P. 200-209.

atuou como um verdadeiro intelectual orgânico do setor, procurando organizar seus pares e propagando suas visões de mundo através de ações como artigos publicados no jornal *Correio da Manhã*, em que desenvolve campanha em defesa da resolução da questão da habitação popular. Os pontos básicos defendidos pela Associação da Construção Civil eram a condenação da intervenção direta do poder público e a reivindicação de grandes incentivos fiscais para as empresas privadas¹²². A entidade também desenvolveu relações com os Aparelhos Privados de Hegemonia mais antigos como demonstra a exposição de projetos para casas populares exibida no Clube de Engenharia no final de 1920¹²³.

Ao longo dos anos 1910 as ações governamentais continuaram com a tendência a concentrar obras de embelezamento e serviços públicos na Zona Sul e Centro da cidade. O ritmo de obras foi acelerado perto do início da década de 1920 devido aos preparativos para as comemorações do Centenário da Independência¹²⁴. Por uma ironia do destino, o segundo mandato do presidente, que patrocinou o saneamento da capital, não começou devido ao inédito surto de febre espanhola ocorrido em 1918. Com a morte de Rodrigues Alves, seu vice Delfim Moreira assumiu um curto mandato até a convocação de novas eleições. Para o cargo de prefeito do Distrito Federal, Delfim convidou Paulo de Frontin, que renunciou ao mandato no Senado, conseguido na última eleição, para ocupar a Prefeitura. Os seis meses onde o presidente do Clube de Engenharia permaneceu no comando da Prefeitura seriam marcados por um intenso conjunto de obras. O trabalho de Paulo de Frontin, em seu curto mandato, foi marcado por uma atuação frenética para concluir as obras deixadas pelas gestões anteriores e para elaborar novas intervenções. A estadia à frente do Executivo Municipal aumentou o prestígio de Frontin, que se elegeu para outros dois mandatos no Legislativo na década de 1920. Na eleição de 1924, Paulo de Frontin também patrocinou a bem-sucedida campanha de seu sobrinho Henrique de Toledo Dodsworth, que trabalhou em seu gabinete na prefeitura, para Deputado Federal¹²⁵.

Uma das medidas mais populares do governo de Paulo de Frontin foi a equiparação dos operários municipais aos funcionários da municipalidade, o que lhes

¹²² MATTOS, Romulo Costa. O recrudescimento da crise habitacional...Op. Cit. P. 93

¹²³ CURY, Vania Maria. Engenheiros e empresários... Op. Cit. P. 255

¹²⁴ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 37

¹²⁵ MACEDO, Roberto. Henrique Dodsworth. Rio de Janeiro: Departamento Administrativo do Serviço Público, 1955.

garantiu estabilidade no emprego após dez anos de serviços contínuos¹²⁶. Este ato deve ser contextualizado por conta da conjuntura de tensão social atravessada pela cidade. Entre 1917 e 1920 houve noventa greves no Rio de Janeiro, sendo vinte e cinco com pauta política¹²⁷. Neste cenário de instabilidade, a escolha política do governo pode ser vista como uma manobra para blindar as suas bases frente à crescente agitação social.

Graças ao seu programa de obras, posto em prática nos poucos meses de mandato, Paulo de Frontin foi denominado por seus apoiadores na imprensa, principalmente o Correio da Manhã, como o governo de “densidade máxima¹²⁸”. As obras que marcaram o mandato de Frontin seriam concentradas no Centro e Zona Sul, além de envolverem empreendimentos anteriormente de responsabilidade da Empresa Melhoramentos¹²⁹.

Os serviços na orla litorânea se estenderam de Copacabana até São Conrado, cobrindo toda a faixa oceânica, que começava a ser loteada ou explorada por companhias de construção civil. Com isso, a Avenida Atlântica foi duplicada e pavimentada, assim como foi construída uma cortina de concreto do Leme ao Forte de Copacabana para conter as ressacas¹³⁰. No Leblon, bairro ainda desabitado que começava a ser loteado, foi construída a Avenida Delfim Moreira, que acabava na Avenida Niemeyer. Esta via – aberta três anos antes pelo sócio da Melhoramentos e membro do Clube de Engenharia Conrado Niemeyer com participação do próprio Frontin¹³¹ – foi alargada pela municipalidade.

No Centro, o prefeito procurou complementar a grande cirurgia urbanística promovida no período Passos. Em prolongamento da Avenida Beira-Mar, a prefeitura abriu a Avenida Presidente Wilson, ligando a Av. Rio Branco ao Calabouço. As obras do túnel João Ricardo, concessão perdida por escassez de capitais vinte anos antes, foram iniciadas e entregues ao fim do ano já na gestão de Sá Freire¹³². A prefeitura também abriu a Rua Alcindo Guanabara no centro. Paulo de Frontin ainda promoveria a abertura

¹²⁶ CURY, Vania Maria. Engenheiros e empresários...Op. Cit. P. 251

¹²⁷ MATTOS, Romulo Costa. O recrudescimento da crise habitacional...Op. Cit. P. 90

¹²⁸ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. P. 71

¹²⁹ MOTTA, Marly Silva da. O “Hércules da Prefeitura” e o “Demolidor do Castelo”: o Executivo Municipal como gestor da política urbana na cidade do Rio de Janeiro. In; OLIVEIRA, Lúcia Luppi de (org.) Cidades: história e desafios. Rio de Janeiro: FGV, 2002. P. 203

¹³⁰ MOTTA, Marly Silva da. O “Hércules da Prefeitura”... Op. Cit. P. 202

¹³¹ CURY, Vania Maria. Op. Cit. P. 250

¹³² Idem

de uma via entre o largo do Rio Comprido e o canal do Mangue, que foi batizada com seu nome. A única obra proposta para os subúrbios seria a grande Avenida Mato Grosso que cortaria os subúrbios à margem do ramal da Central, partindo do Engenho Novo até Jacarepaguá, formando um novo eixo para atuação das companhias loteadoras. Contudo, este projeto proposto, nos últimos dias da gestão foi revogado no mandato de Carlos Sampaio¹³³.

As grandes obras teriam continuidade na gestão do prefeito escolhido por Eptácio Pessoa, o novo presidente eleito. A relação entre o novo presidente e Carlos Sampaio começou em 1919, quando Eptácio Pessoa nomeou o engenheiro carioca como representante do Brasil na Conferência Internacional do Trabalho de Washington. Neste evento, Sampaio teve uma atuação destacada contra a regulamentação da jornada de trabalho de oito horas¹³⁴.

Ao longo das duas primeiras décadas do século XX, Carlos Sampaio acumulou fortuna como intermediário e administrador de investimentos do capital estrangeiro promovendo a ligação entre empresários e órgãos do Estado Restrito. O estabelecimento da Light no Rio de Janeiro, em 1906, envolveu uma grande operação de compra de concessões que levou a empresa a monopolizar os serviços de fornecimento de energia, telefone, gás e a maioria das concessões de bondes¹³⁵. Por conta de suas relações e conhecimentos, Sampaio foi contratado para intermediar a relação entre a empresa canadense e os órgãos de fiscalização. Os serviços prestados à Light levaram Carlos Sampaio a se envolver com vários empreendimentos do investidor norte-americano Percival Farquhar que incluíam desde ferrovias até a administração do remodelado Porto do Rio de Janeiro¹³⁶. O envolvimento com a holding de Farquhar não afastou Sampaio da Light: quando a empresa adquire uma porcentagem significativa das ações da Jardim Botânico e estabelece o monopólio sobre o serviço de bondes, Carlos Sampaio é indicado por Frederick Pearson para a diretoria da empresa¹³⁷. A ligação de Sampaio com o capital externo era admitida verbalmente pelo engenheiro-empresário:

¹³³ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Op. Cit. P. 70-76.

¹³⁴ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 37

¹³⁵ MCDOWALL, Duncan. *Light: a história da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008. P. 180-210.

¹³⁶ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 37

¹³⁷ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 37

Eu sempre fui, sou e serei... um grande defensor dos interesses estrangeiros em nosso país... todos os serviços públicos, industriais, principalmente nos países novos, devem ser explorados por concessões que atraíam capital ouro do estrangeiro, concedendo-lhes os favores que forem necessários¹³⁸.

Carlos Sampaio foi escolhido por Epiácio Pessoa em junho de 1920 para preparar a cidade para as comemorações do 1º Centenário da Independência. O governo Federal ainda atuou como avalista em um empréstimo de cinquenta mil contos de réis para viabilizar o início das obras¹³⁹. A gestão Carlos Sampaio ficou marcada pelos sucessivos empréstimos bancários para acelerar as obras e por uma nova onda de remoção dos setores populares da área central da cidade, através da demolição do Morro do Castelo e do bairro da Misericórdia.

O governo do empresário-engenheiro também convergiu suas ações com os interesses dos setores da construção civil. A construção do bairro da Urca foi exemplo desta parceria promovida por Carlos Sampaio. A decisão de erguer um cais na Urca vinha do mandato de Paulo de Frontin em que a prefeitura assinou um contrato com o empreiteiro Domingos Fernandes Pinto. Em 1921 foi constituída, por Fernandes Pinto, a S.A. Empresa da Urca, com a finalidade de executar as obras do cais e o loteamento da localidade. Como parte do acordo com a companhia, o Executivo Municipal comprometeu-se com a construção da Avenida Portugal¹⁴⁰. A prefeitura também atuou na reconstrução da Avenida Atlântica, castigada por fortes ressacas, em obras entregues à empresa chefiada pelo engenheiro Edgar Raja Gabaglia, cunhado de Epiácio Pessoa¹⁴¹.

Carlos Sampaio continuou a política do governo Paulo de Frontin de privilegiar obras de infraestrutura nos locais de fronteira da Zona Sul. O engenheiro, que atuara no mercado imobiliário de Copacabana na virada do século, iniciou obras de saneamento nas margens da Lagoa Rodrigo de Freitas, área da Zona Sul que destoava das demais por conta de sua atividade fabril e condições de saneamento. As ações da prefeitura visavam abrir esta área para a construção de moradias voltadas aos setores de alta renda¹⁴².

¹³⁸ SAMPAIO, Carlos. Ideias e impressões. Paris: Imprimeire, 1929. P. 126 Apud KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 65

¹³⁹ Segundo Carlos Kessel esta quantia equivalia ao total da receita municipal de 1919.

¹⁴⁰ ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 77

¹⁴¹ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 54

¹⁴² ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro...Op. Cit. P. 77

Para a realização das obras o governo recorreu a novo empréstimo, desta vez com o Banco Ítalo-Belga no total de trinta mil contos de réis. Como exigência contratual, o banco exigiu que as obras fossem tocadas pela empreiteira Lafayette, Siqueira e Cia¹⁴³. Para justificar o vultuoso empréstimo, o prefeito defendia que o governo recuperaria dois terços do valor emprestado através da venda dos terrenos urbanizados. As obras incluíram dragagens que melhoraram a comunicação da Lagoa com o mar, empreendimento finalizado duas décadas depois na gestão de Henrique Dodsworth com a construção do Jardim de Alá, e o aterro de partes da lagoa com material retirado do morro de Cantagalo. Contrariando o seu próprio discurso, Carlos Sampaio doou cerca de um terço da área aterrada para o Jockey Club, entidade na qual era sócio benemérito¹⁴⁴.

A maior obra do mandato de Carlos Sampaio foi o arrasamento do morro do Castelo. Como demonstramos anteriormente, a demolição deste morro era pretendida desde os tempos do Império. Além da tentativa de Sampaio na época do encilhamento, houve outros candidatos para a concessão de desmonte do morro ao longo da década de 1910¹⁴⁵. O próprio Sampaio romperia negociações com o consórcio de investidores ingleses, representado pelo engenheiro Fernando Adamczyk, que pretendia obter a concessão para demolir o morro¹⁴⁶. Para a realização da obra, o governo municipal obteve um novo empréstimo, desta vez com o Banco Holandez, no valor de trinta mil contos de réis e juros de 7% ao ano. Como nas obras da Lagoa, o financiador do empréstimo designou uma empresa específica do ramo da construção civil para executar as obras. Desta vez a escolhida foi a Soares e Cia., propriedade do engenheiro João Teixeira Soares, membro fundador e ex-presidente do Clube de Engenharia com experiência no ramo das estradas de ferro onde foi sócio de Pereira Passos¹⁴⁷.

O ritmo acelerado das obras e das soluções propostas seria alvo de ressalva até do Clube de Engenharia, que criticou os aspectos técnicos dos aterros na baía de Guanabara promovidos por Carlos Sampaio¹⁴⁸. O desejo do Executivo Municipal de acelerar as obras levou a conflitos com a Soares e Cia., que resultaram na rescisão do contrato com a

¹⁴³ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 54

¹⁴⁴ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 54

¹⁴⁵ LOBO, Eulália M. L.; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Miriam. Questão Habitacional e movimento operário. Op. Cit. P. 113

¹⁴⁶ MOTTA, Marly Silva da. Op. Cit. P. 205

¹⁴⁷ CURY, Vania Maria. Engenheiros e empresários. Op. Cit. P. 133 e KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 59

¹⁴⁸ MOTTA, Marly Silva da. O “Hercules da Prefeitura”...Op. Cit. P. 205

empreiteira. Para conseguir entregar a obra para as comemorações do Centenário, Carlos Sampaio negociou um novo empréstimo com os banqueiros americanos Dillon & Read e a empreiteira estadunidense Kennedy & Co. Com o empréstimo no valor de noventa e três mil contos de réis, as obras reiniciaram com a utilização de novas técnicas como os jatos d' água que agilizaram o arrasamento do morro, desmobilizando a resistência de seus últimos moradores¹⁴⁹.

O arrasamento do Castelo implicou na remoção de mais um setor ocupado por proletários da área central do Rio de Janeiro. Marco fundador da cidade, o Morro do Castelo tinha se tornado um local de habitação popular vizinho ao espaço convertido pela Reforma Passos no metro quadrado mais caro do Rio de Janeiro¹⁵⁰. Conforme ocorrido duas décadas antes, a municipalidade promoveu uma nova onda de remoções. Tal como no período Passos, o governo Sampaio preocupou-se, principalmente, com a indenização aos proprietários dos terrenos do morro. As ordens religiosas católicas que tinham igrejas no morro, receberam outras porções de terra em Botafogo e na Tijuca. O mesmo não ocorreu com os numerosos inquilinos e moradores de casas autoconstruídas do morro, que sem a oferta de uma política pública para construção de moradias, acabaram por se dispersar nos morros de São Carlos ou nos da Tijuca e Andaraí¹⁵¹. Por conta disso, Abreu classificou o período Sampaio como “outra etapa do processo de depuração da área nobre da cidade dos usos e populações não desejadas¹⁵²”.

O fim da gestão dos eminentes representantes do Clube de Engenharia na Prefeitura teria como legado o o reforço do processo de estratificação social da cidade¹⁵³. Ao concentrarem as intervenções urbanas numa parte específica do Rio de Janeiro, os governos Sampaio e Paulo de Frontin reforçaram um modelo urbano onde o nascente núcleo da região metropolitana seria ocupado por membros da classe dominante e setores médios em bairros de terrenos valorizados, dotados de serviços públicos e intervenções urbanas constates; enquanto a classe trabalhadora residia, sobretudo, nos subúrbios e

¹⁴⁹ SILVA, Lúcia Helena Pereira da. Luzes e Sombras na cidade: no rastro do Castelo e da Praça Onze 1920-1945. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 2006. P. 123

¹⁵⁰ Preço metro quadrado em algumas localidades segundo dados de 1927: Avenida Rio Branco (3:000\$), Avenida Beira-Mar (600 a 800\$), Botafogo (300\$), Andaraí (35\$) etc. os dados estão presentes em LOBO, Eulália M. L.; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Miriam. Questão Habitacional e movimento operário. Op. Cit. P. 122.

¹⁵¹ SILVA, Lúcia Helena Pereira. Luzes e Sombras... Op. Cit. P. 146

¹⁵² ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro... Op. Cit. P. 78

¹⁵³ *Idem*, P. 73

áreas mais longínquas, com serviços públicos escassos, poucas intervenções urbanas e transportes ineficientes¹⁵⁴.

1.5- O Plano Agache

A gestão de Carlos Sampaio deixou como legado mais duradouro a volumosa dívida contraída que exauriu os cofres da municipalidade. Para comandar o Distrito Federal nos novos tempos de austeridade, o presidente Arthur Bernardes seguiu a fórmula de seu antecessor e novamente nomeou como prefeito uma figura distante dos embates políticos da cidade: o engenheiro e político mineiro Alaor Prata Soares¹⁵⁵. Da mesma maneira que Carlos Sampaio, o novo prefeito também possuía fortes vínculos com setores da classe dominante, Alaor Prata era empresário ligado ao setor têxtil e chegou a ser Vice-Presidente da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro, entre 1940 e 1942, na gestão de Euvaldo Lodi¹⁵⁶.

A longa estadia no poder de Alaor Prata contrastou com a instabilidade política do Governo Arthur Bernardes; eleito durante uma forte crise política e que conviveu com atribulações e crises nas forças armadas durante todo o seu mandato¹⁵⁷. A gestão de Alaor Prata aplicou uma política de austeridade: realizou cortes no funcionalismo e paralisou a política de grades obras do Governo Carlos Sampaio. A conclusão do arrasamento do Morro do Castelo e a completa urbanização do terreno só ocorreriam 20 anos depois, na gestão de Henrique Dodsworth¹⁵⁸. Neste cenário, a realização de grandes intervenções urbanísticas parecia algo muito distante da realidade carioca.

Contudo, menos de quatro anos após a demolição do Morro do Castelo, um forte debate a necessidade de traçar um plano para ordenar o crescimento da cidade percorria

¹⁵⁴ Este modelo de estrutura metropolitana é exposto em ABREU, Mauricio de Almeida. Op. Cit. 25-32.

¹⁵⁵ SILVA, Lucia Helena Pereira da. História do Urbanismo no Rio de Janeiro – Administração municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2003 P. 58

¹⁵⁶ CURY, Vania Maria; FREITAS FILHO, Almir Pita. Instituições, agentes sociais e desenvolvimento econômico: Rio de Janeiro, 1890-1945. Estudos do Século XX – empresas e empresários. Coimbra: 2004. Disponível em <<http://migre.me/WHN22>> acesso em 20/04/2016. P. 14

¹⁵⁷ FERREIRA, Marieta de Moraes; PINTO, Surama Conde Sá. A crise dos anos 1920 e a Revolução de 1930. In FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves. O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente- da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

¹⁵⁸ SILVA, Lucia Helena Pereira. Luzes e sombras na cidade. Op. Cit. P. 148

os jornais e entidades da sociedade civil, as palavras planejamento urbano e urbanismo eram termos comuns nestes debates. Em 1927, o prefeito Antônio Prado Junior conseguiu autorização da Câmara Municipal para empenhar uma vultuosa soma de recursos na contratação de um urbanista francês que deveria traçar um plano para remodelar completamente da Capital do Brasil. Para entender como esta mudança brusca foi possível em tão pouco tempo, é necessário examinemos as transformações na ideologia sobre o urbano e as instâncias da sociedade civil que propagavam tais visões de mundo.

1.5.1- A emergência do discurso urbanista

Na primeira década do século XX palavras e expressões como *town planning*, urbanismo ou ciência da cidade passam a povoar os debates sobre a realização de intervenções no espaço urbano na Inglaterra, França e Estados Unidos¹⁵⁹. Essa transformação na forma de conceber o ordenamento da urbe ia além do descrédito científico de teorias como a dos “miasmas”, ela abrangia uma nova visão sobre a cidade. Como demonstrou Robert Pechman, neste novo debate a resolução isolada de problemas circulação e saneamento é substituída por uma visão mais sistêmica da cidade:

Tratava-se de uma nova maneira de tematizar a cidade – deslocamento da categoria meio físico para meio social e moral – que ia se impondo nos debates entre os profissionais e técnicos da área. Assim, os problemas urbanos – moradia, saneamento, circulação etc. – vão cedendo lugar a uma concentração mais sistêmica da cidade, onde esta, em seu conjunto, aparece como um novo objeto de conhecimento, requalificando-se epistemologicamente e emergido como objeto de uma nova disciplina: o urbanismo¹⁶⁰.

Este novo olhar sobre a cidade e a forma de representação dos setores subalternos que habitavam o espaço urbano tem ligações com o aumento da organização da classe trabalhadora. Segundo Christian Topalov, o novo olhar adotado por reformadores sociais e filantropos sobre questões como a da habitação popular é uma resposta ao crescente número de sindicatos e associações da classe operária nos países de capitalismo

¹⁵⁹ Ribeiro, Luiz Cesar Queiroz. Transferências, empréstimos e traduções na formação do urbanismo no Brasil. P. 16

¹⁶⁰ PECHMAN, Robert Moses. Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002. P. 403

avançado¹⁶¹. No final do século XIX, a convergência entre crescimento econômico e aumento da organização dos trabalhadores levou a uma série de conquistas como a ampliação dos setores da sociedade aptos a votar e a instituição de leis do trabalho em países como a Inglaterra, França e Alemanha¹⁶². Este conjunto de transformações também atingiu a imagem que a burguesia sustentava dos habitantes de bairros operários das grandes cidades. A imagem das “classes perigosas” como uma massa humana quase uniforme, habitante de locais que concentravam crimes, epidemias e violência, passa a contrastar com a imagem da “classe operária respeitável” que emerge com a crescente presença da classe trabalhadora organizada na vida social¹⁶³. Para Topalov tal processo é acompanhado de uma metamorfose da questão social em diversos “problemas urbanos”:

Por um lado, as “classes perigosas” deixam de ser encaradas em bloco. Começa-se a diferenciar “classe operária respeitável” de massas empobrecidas, às quais se classifica, progressivamente, em categorias, cada uma delas sujeitas a um tratamento particular e adaptado a sua situação. (...) Ao mesmo tempo, a “questão social” se fragmenta em uma série de “problemas sociais”, com a intenção de fazê-la desaparecer. A cada um destes problemas deve corresponder um âmbito do saber, uma especialidade profissional e técnicas específicas de intervenção. Deste modo, adquirem autonomia, por exemplo, os problemas do alcoolismo, da tuberculose, da escolarização, a aprendizagem, a moradia e o urbanismo¹⁶⁴.

O surgimento dos problemas urbanos e a valorização social da classe trabalhadora também são acompanhados por uma mudança na visão da cidade. Segundo Luiz Cesar Queiroz Ribeiro, a emergência do urbanismo é a transformação da cidade em fator de progresso, com isso, as funções econômicas da malha urbana, como concentração de mão-de-obra e centro de negócios, passam a pautar o novo saber¹⁶⁵. A valorização das funções econômicas da cidade leva o urbanista a defender uma planificação de todo o território

¹⁶¹ TOPALOV, Christian. Da questão social aos problemas urbanos: os reformadores e a população das metrópoles em princípios do século XX. In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996 P. 23-43.

¹⁶² HOBBSAWM, Eric J. A era dos impérios. 12ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998. P. 125-163.

¹⁶³ TOPALOV, Christian. Da questão social aos problemas urbanos: os reformadores e a população das metrópoles em princípios do século XX. In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996 P. 35

¹⁶⁴ Idem

¹⁶⁵ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Urbanismo: olhando a cidade, agindo na sociedade. In: PECHMAN, Robert (org.). Olhares sobre a cidade. Rio de Janeiro: EDUF RJ, 1994. P. 111

urbano. A tendência de diferenciação espacial das classes sociais na cidade capitalista, notada por Friedrich Engels na metade do século XIX¹⁶⁶, é incentivada ao máximo pelo emergente pensamento urbanista: ela está presente tanto nos projetos de Alfred Agache para o Rio de Janeiro quanto no Plano Regional de Nova York do urbanista inglês Thomas Adams:

(...). A ocupação de acordo com os diversos usos parece ter sido obra do chapeleiro louco de 'Alice no País das Maravilhas'. Pessoas muito pobres vivem em cortiços situadas em áreas centrais de preço elevado. (...) A poucos passos da Bolsa se sente o aroma do café torrado; a uns cem metros da Times Square, o fedor dos matadouros. (...) A situação contraria todo sentido de ordem. As coisas estão fora do seu lugar natural. É necessário corrigir essa confusão para que as atividades se realizem em lugares apropriados¹⁶⁷.

Este novo discurso sobre o urbano, que tem como sua distinção a intenção de planejar a cidade em sua totalidade, não cessou esforços em buscar nos grandes projetos transformações urbanas pretéritas a justificativa de sua existência. Em 1909, na introdução do plano para a cidade norte-americana de Chicago, o urbanista Daniel Burnham afirmava que sua tarefa se comparava a realizada por Haussmann na França do século XIX¹⁶⁸. O livro de Alfred Agache realça diversas vezes aos feitos da reforma urbana do Prefeito Pereira Passos¹⁶⁹. Mesma estratégia adotada por Edison Passos, figura central na execução do programa de obras da gestão de Henrique Dodsworth, que em artigo sobre o antigo prefeito carioca traça uma linha de continuidade entre as reformas de Paris sobre o domínio do barão de Haussmann a reforma do Rio de Janeiro e sua própria iniciativa no Estado Novo:

(...) a marcante influência da obra de Haussmann em Paris sobre Pereira Passos ainda moço, a observou, sentindo-a de parte, como obra de transformação radical de uma velha e rotineira metrópole. Assim Passos praticou no Rio de Janeiro o urbanismo, não só por intuição como se diz comumente, mas por haver recebido desta técnica, ainda

¹⁶⁶ ENGELS, Friedrich. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. Op. Cit... P. 67-117.

¹⁶⁷ Committee of the regional plano of New York and its Environs, Regional Survey of New York and its Environs, Nova York: Regional Plan of New York and its Environs. Vol. 1., 1929, p. 31 apud TOPALOV, Christian. Op. Cit. P. 44

¹⁶⁸ HALL, Peter. Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX. São Paulo: Perspectiva, 2002. P. 212

¹⁶⁹ AGACHE, Alfred D. Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento. Paris: Foyer Bresilien, 1930. Disponível em < <https://goo.gl/oaZmGY> > acesso em 5/5/2015.

embrionária naqueles dias, a mais benéfica das lições que poderia aspirar um engenheiro ou um administrador¹⁷⁰.

O urbanismo, desenvolvido no início do século XX, e as leis sobre planejamento e gestão das cidades experimentaram uma rápida difusão nas primeiras décadas deste século¹⁷¹. A pesquisa de Margareth da Silva Pereira sugere que a rápida circulação do ideário urbanista no final dos anos 1910 está diretamente ligada a conjuntura excepcional gerada pelo processo de reconstrução de cidades no pós-guerra:

Como se sabe, desde a década precedente, com o final da guerra de 1914-18, o pretexto da “reconstrução das cidades destruídas” favorecia na Europa as reuniões e discussões dos town-planners e dos homes de’art, que colocavam agora a observação e crítica da cidade numa escala bem mais ampla, complexa e utópica que seus predecessores no século XIX. Começava-se a desenhar uma nova identidade profissional, uma nova disciplina e novas demandas: nasciam os “urbanistas, o urbanismo e a necessidade das cidades se fazerem dotar de planos que promovessem a sua “remodelação” e previssem a sua expansão¹⁷².

A velocidade da disseminação do pensamento urbanista pelo hemisfério sul, contudo, teria outras raízes: para os urbanistas europeus as novas ideias deveriam ser postas em prática em territórios de urbanização recente, onde presumia-se que as oposições às cirurgias urbanísticas fossem menores. Segundo Luiz Cesar Queiroz Ribeiro, os urbanistas europeus, notadamente franceses, acreditavam que nas terras no Novo Mundo não encontrariam “as resistências das tradições existentes no Velho Mundo, poderia servir de efeito demonstração necessário à sua afirmação ao poder político¹⁷³”. Como consequência disso, Buenos Aires teria seu plano elaborado por JCN Forestier, em 1924, que também elaborou o de Havana, em 1926, na mesma época, Alfred Agache seria contratado para projetar o Plano de Remodelação do Rio de Janeiro¹⁷⁴.

Nos Estados Unidos, o movimento conhecido como *City Beautiful* ou “Cidade Monumento” promoveria a reestruturação de diversos municípios e uma nova relação

¹⁷⁰ PASSOS, Edison. Pereira Passos. Revista Municipal de Engenharia, Nº 2, vol., 1944, p. 45

¹⁷¹ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Urbanismo: olhando a cidade, agindo na sociedade. Op. Cit. P. 106

¹⁷² SILVA, Margareth Pereira da. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. P. 367

¹⁷³ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Urbanismo... op. Cit. P. 108

¹⁷⁴ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Transformações... op. Cit. P. 16

entre entidades da sociedade civil e as políticas de intervenção no espaço urbano. Segundo Peter Hall, as primeiras manifestações do *City Beautiful* aconteceram em “grandes cidades comerciais do centro e centro-oeste norte-americanos, onde líderes construíram para superar complexos de inferioridade coletivos e impulsionar negócios¹⁷⁵”.

A intervenção símbolo deste movimento foi o Plano de Chicago elaborado pelo Commercial Club, entidade que reunia os grandes empresários da cidade, que contratou o urbanista Daniel H. Burnham para elaboração do projeto entre 1906 e 1908¹⁷⁶. Embora os planos não fosse uma iniciativa oficial, a prefeitura cedeu as demandas das frações de classe organizadas pelo Commercial Club e transformou em política pública as intervenções planejadas por Burnham. Para coordenar a execução deste conjunto de obras a municipalidade criou a Comissão do Plano da Cidade de Chicago: órgão composto por homens de negócios, políticos e dirigentes de entidades da sociedade civil, como o Commercial e o Rotary Club, tendo como presidente o Charles J. Wacker, construtor e dirigente do mercado imobiliário¹⁷⁷. O patrocínio dos setores da classe dominante interessados na exploração do espaço urbano se expressou na importância que o plano de Burnham dispensou para as obras de embelezamento e na remodelação da área central de Chicago, durante sua implementação, nos anos 1920, os projetos foram duramente criticados pelo desleixo com questões de saneamento básico, educação e habitação¹⁷⁸.

A estreita colaboração entre urbanistas e setores empresariais não foi uma tendência particular de Chicago. As frações de classe interessadas na exploração do meio urbano necessitavam de um corpo técnico que defendesse uma remodelação da cidade segundo seus interesses, ao mesmo tempo, os urbanistas não podiam dispensar a base social proporcionada por essa aliança¹⁷⁹. Os primeiros divulgadores do urbanismo no Brasil também apresentavam vínculos com empresas concessionárias de serviços públicos ou com entidades da sociedade que organizavam interesses na exploração do espaço urbano. Em São Paulo, o engenheiro Victor da Silva Freire, que escreveu “A cidade salubre” em 1915, era conselheiro da companhia estrangeira *City Improvements* e

¹⁷⁵ HALL, Peter. Cidades do amanhã. Op. Cit. P. 207

¹⁷⁶ Idem

¹⁷⁷ Idem

¹⁷⁸ HALL, Peter. Op. Cit. P. 214

¹⁷⁹ TOPALOV, Christian. Op. Cit. P. 37

presidente da Cia. de Pavimentação e Obras Públicas¹⁸⁰. No Rio de Janeiro, o principal divulgador o urbanismo será o engenheiro Armando Augusto de Godoy filiado ao tradicional Clube de Engenharia e membro da direção do Automóvel Club uma das pioneiras defesas da opção por transportes rodoviários no Brasil¹⁸¹.

Além de dedicar grande parte de sua vida profissional ao estudo dos transportes rodoviários, Armando de Godoy foi um dos mais ferrenhos defensores da elaboração de um planejamento para a cidade do Rio de Janeiro capaz de “bem resguardar e presidir a seus aumentos e acréscimos, sistematizando-os de acordo com as luzes do urbanismo¹⁸²”. Diagnosticando uma defasagem no corpo técnico nacional, Godoy defendia a contratação de um urbanista estrangeiro de renome “com luzes indispensáveis e independência necessária para traçar e conceber um plano completo de remodelação¹⁸³”.

1.5.2- A contratação de Alfred Agache

Os debates sobre o urbanismo no Rio de Janeiro nos anos 1920 e o processo que culminou na contratação de Alfred Agache já foram expostos de forma detalhada em diversos estudos¹⁸⁴. Por conta disso, não pretendemos destacar todos os detalhes e meandros desta discussão. Nossa abordagem se restringirá ao exame da atuação das entidades da sociedade civil com maior destaque na campanha de contratação do plano que foi definido, em um estudo clássico, como “o exemplo mais importante da tentativa das classes dominantes da República Velha de controlar o desenvolvimento da forma urbana carioca¹⁸⁵”.

A campanha pela contratação de um urbanista estrangeiro nasceu dos debates gerados nas comissões convocadas durante a gestão de Alaor Prata para discutir o

¹⁸⁰ PEREIRA, Margareth da Silva. Localistas e cosmopolitas: a rede Rotary Club Internacional e os primórdios do urbanismo no Brasil (1905-1935). In: Encontro Nacional da ANPUR, 12, 2007, Belém, 2007. P. 26

¹⁸¹ COSTA, Renato da Gama Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”: a história da Avenida Brasil (1906-1954). Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2006 (Tese de Doutorado). P. 158

¹⁸² GODOY, Armando. A Urbs e seus problemas. 1943. P. 39 *apud* SILVA, Lucia. História do urbanismo no Rio de Janeiro... op. Cit. P. 30-45.

¹⁸³ Idem

¹⁸⁴ SILVA, Lucia. História do urbanismo no Rio de Janeiro... Op. Cit.; e STUCKENBRUNCK, Denise Cabral. O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20. Rio de Janeiro: IPPUR: FASE, 1996.

¹⁸⁵ ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 86

planejamento da cidade. Para organizar alguns aspectos da gestão cidade como a regulamentação das construções, transportes e crescimento da cidade, Alaor Prata convocou entidades como o Clube de Engenharia, Sociedade Central dos Arquitetos e a Sociedade Brasileira de Belas Artes para colaborar em comissões junto aos técnicos municipais¹⁸⁶. Algumas destas comissões apresentaram resultados em medidas práticas como o Código de Obras de 1925, inspirado, segundo Godoy, na obra *The Model Housing Law* do urbanista norte-americano Lawrence Veiller¹⁸⁷. Contudo, a comissão encarregada de elaboração do plano da cidade não chegou a uma conclusão, a partir disso, diversas entidades e associações desenvolveram uma campanha para a contratação de um urbanista estrangeiro para planejar o desenvolvimento da cidade. Segundo Lúcia Silva, a extrapolção deste debate para o interior de entidades da sociedade civil se deveu aos próprios membros da comissão:

Os debates iniciados na Comissão ganharam outra dimensão ao incorporar outras instituições que estavam fora da área, tais como o Rotary, o Touring Club, ou mesmo o Automóvel Club. O porquê dessa incorporação deve ser procurado na atuação dos integrantes da própria comissão. Godoy, por exemplo, bem como Aarão Reis, foi fundador do Automóvel Club; Mariano Filho era um sócio bastante atuante no Rotary. Portanto, as discussões da Comissão foram levadas para outros fóruns pelos próprios integrantes¹⁸⁸.

A atuação destas entidades foi facilitada pela designação pelo Presidente Washington Luís de um novo prefeito, que tal como os dois últimos, não possuía ligações coma vida política da Capital Federal. O industrial paulista Antonio Prado Junior governaria a cidade de novembro de 1926 até a deposição de Washington Luís em 1930, sua gestão ficou marcada pela contratação do urbanista francês Alfred D. Agache, para elaborar o primeiro plano diretor da cidade, e, paralelamente, a firma inglesa Air-Craft Corporation foi incumbida de realizar um levantamento aerofotogramétrico da cidade com objetivo de concluir a carta cadastral¹⁸⁹.

¹⁸⁶ SILVA, Lucia Helena Pereira da. História do urbanismo. Op. Cit. P. 64

¹⁸⁷ REZENDE, Vera F. A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias: um olhar a partir do Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro. In REZENDE, Vera F. (Org.). Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Intertexto, 2012. P. 71-117.

¹⁸⁸ SILVA, Lucia Helena Pereira da. História do urbanismo. Op. Cit. P. 79

¹⁸⁹ REZENDE, Vera. Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982 P. 38

O destaque para as políticas voltadas ao planejamento de grandes intervenções urbanísticas não era devido apenas a uma característica intrínseca do novo governante, ela expressava as demandas, por grandes projetos de obras públicas, propagadas por diversas entidades da sociedade civil que foram intensificadas no último período da gestão de Alaor Prata. Após a posse de Prado Junior, o Rotary Club indicou uma comissão composta pelos empresários João Augusto Mattos Pimenta, Francisco Pereira Passos e pelos arquitetos Archimedes Memória e José Mariano Filho para “levar ao prefeito a suplica pela organização do plano geral definitivo da remodelação da nossa capital¹⁹⁰”. Poucos dias depois, o novo prefeito participou de evento da entidade onde reforçou seu compromisso com as propostas de remodelar o Rio de Janeiro¹⁹¹. Para entender como esta associação atuou como um verdadeiro aparelho privado de hegemonia das frações de classe interessadas na remodelação do espaço urbano é necessário que analisemos a posição social ocupada pelos principais dirigentes do Rotary Club dos anos 1920.

Fundado na cidade de Chicago, Estado Unidos, em 1905, o Rotary Club se definiria como uma entidade de ajuda mútua e envolvida em ações humanitárias¹⁹². Em *Americanismo e Fordismo*, Antonio Gramsci incluiria essa entidade dentro da ampla teia associativa da sociedade estadunidense que atuavam para centrar a vida do país na produção através da moldagem de comportamentos e visões de mundo¹⁹³. Se definindo como uma organização civil dedicada aos serviços comunitários, o Rotary Club, desde seus primeiros anos de existência, envolveu-se em questões sobre o planejamento de cidades. Após uma participação ativa nas elaborações da Comissão do Plano da Cidade criada em Chicago, a entidade passou a incentivar a adoção de planos diretores em diversas cidades dos EUA¹⁹⁴.

Rapidamente, a entidade criou filiais em diversos países, no Brasil a entidade fundou suas primeiras seções no início da década de 1920¹⁹⁵. As seções nas duas maiores cidades do país revelariam um perfil de classe, de suas lideranças, próximo aos interesses

¹⁹⁰ STUCKENBRUNCK, Denise Cabral. O Rio de Janeiro em questão. Op. Cit. P. 77

¹⁹¹ Idem

¹⁹² PEREIRA, Margareth da Silva. Localistas e cosmopolitas: a rede Rotary Club Internacional e os primórdios do urbanismo no Brasil (1905-1935). In: Encontro Nacional da ANPUR, 12, 2007, Belém, 2007.

¹⁹³ GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere: volume 4. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. P. 247.

¹⁹⁴ PEREIRA, Margareth da Silva. Localistas e cosmopolitas: a rede Rotary Club Internacional e os primórdios do urbanismo no Brasil. Op. Cit. P. 19-23.

¹⁹⁵ Idem

de empresas da construção civil e concessionárias de serviços públicos. Em São Paulo, a direção do Rotary era formada por Victor da Silva Freire, que além de conselheiro da empresa *City Improvements* também era diretor de obras da Prefeitura da capital paulista e professor da Escola Politécnica de São Paulo. Outros membros da direção foram José Carlos de Macedo Soares, vice-presidente da Cia Paulista de Artefatos de Alumínio e Antônio Gafrée Ribeiro, secretário importador da Standard Oil Company¹⁹⁶.

No Rio de Janeiro, a entidade, fundada em 1923, foi comandada pelo empresário Francisco de Oliveira Passos, filho do ex-prefeito Pereira Passos, que também possuía negócios ligados a construção civil¹⁹⁷. Membro do conselho vitalício do Clube de Engenharia, Francisco de Oliveira Passos era uma liderança entre o empresariado carioca: presidiu o Centro Industrial do Brasil, entre 1926 e 1933, foi o primeiro presidente do Centro Industrial do Brasil, em 1933, além de deputado classista na Câmara Federal durante a década de 1930¹⁹⁸. Outros membros de destaque da entidade eram José Mariano Filho, fundador da Sociedade Brasileira de Arquitetos com passagem pelas comissões da gestão de Alaor Prata¹⁹⁹, e o arquiteto Eduardo Vasconcelos Pederneiras, membro do conselho fiscal da Companhia Docas de Santos e do Banco de Comércio e Indústria²⁰⁰. Além de atuar no setor financeiro, Eduardo Pederneiras era empreiteiro e atuou como liderança dos empresários da construção civil nos anos 1930²⁰¹.

Aos moldes da matriz estadunidense as filiais brasileiras do Rotary buscaram proximidade com os órgãos do Estado restrito responsáveis pelo planejamento urbano. Em São Paulo a entidade debateu as propostas dos engenheiros Ulhôa Cintra e Prestes Maia para expansão da cidade de São Paulo que foram implementadas ao longo da década de 1930. No Rio de Janeiro, além da presença na Comissão de Planos da Cidade, da gestão de Alaor Prata, a entidade também patrocinou uma campanha pela contratação de Alfred Agache e outra pela erradicação das favelas²⁰².

¹⁹⁶ PEREIRA, Margareth da Silva. Op. Cit. P. 26

¹⁹⁷ CARONE, Edgard. O Centro Industrial do Brasil do Rio de Janeiro e sua importante participação na economia nacional (1827-1977). Rio de Janeiro: CIRJ/Cátedra, 1978. P. 115-128.

¹⁹⁸ DIAS, Sonia. Francisco Oliveira Passos. In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001

¹⁹⁹ SILVA, Lucia Helena Pereira da. História do urbanismo. Op. Cit. P. 159

²⁰⁰ Urbanismo e Viação, Rio de Janeiro, nº 13, 1941.

²⁰¹ LEAL, Maria da Glória de Faria. A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo. Op. Cit. P. 56-80.

²⁰² STUCKENBRUNCK, Denise Cabral. O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20. Rio de Janeiro: IPPUR: FASE, 1996.

A campanha do Rotary Club de combate às favelas foi liderada por Augusto Mattos Pimenta. Formado em medicina, Mattos Pimenta abandonou esta área e se envolveu no ramo da construção civil. No início dos anos 1920, trabalhou para a Companhia Construtora do Brasil onde iniciou seu vínculo com o mercado imobiliário aprofundado com a fundação do Sindicato dos Corretores de Imóveis que presidiu entre 1937 e 1946²⁰³. Tal como as campanhas desenvolvidas pela AICC²⁰⁴, Mattos Pimenta e o Rotary Club defendiam a implantação de uma política de construção de casas populares como solução para o fim das favelas. O discurso de Mattos Pimenta não deixava de apresentar traços higienistas e de criminalização da população residente nas favelas:

Desprovidas de qualquer espécie de policiamento, construídas livremente de latas e frangalhos em terrenos gratuitos do Patrimônio Nacional, libertadas de todos os impostos, alheias a toda ação fiscal, são excelente estímulo à indolência, atraente chamariz de vagabundos, reduto de capoeiras, valhacoito de larápios que levam insegurança e a intranquilidade aos quatro cantos da cidade pela multiplicação de assaltos e furtos²⁰⁵.

A campanha conduzida por Mattos Pimenta ganhou grande destaque nos jornais de grande circulação no Rio de Janeiro como O Jornal, Jornal do Comércio, Correio da Manhã e Jornal do Brasil²⁰⁶. Sua campanha reforçava a visão das favelas como espaços não higiênicos e espaço das “classes perigosas” ao definir tais locais como “lepras da estética, que surgiu ali no morro entre a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Avenida do Cais do Porto e foi se derramando por toda parte²⁰⁷” e seus habitantes como “grave e permanente ameaça à tranquilidade e salubridade pública²⁰⁸”. Além de fazer parte do

²⁰³ FERREIRA, Marieta de Moraes. João Augusto Mattos Pimenta. In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001

²⁰⁴ MATTOS, Romulo da Costa. Pelos Pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na Primeira República. Tese (doutorado em História). Niterói: UFF, 2008.

²⁰⁵ PIMENTA, João Augusto Mattos. Para a remodelação do Rio de Janeiro, discursos pronunciados no Rotary Club do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1926. Apud VALLADARES, Lícia Prado. A invenção das favelas: do mito de origem à favela.com. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

²⁰⁶ VALLADARES, Lícia Prado. A invenção das favelas: do mito de origem à favela.com. Rio de Janeiro: FGV, 2005. P. 42

²⁰⁷ PIMENTA, João Augusto Mattos. Para a remodelação do Rio de Janeiro, discursos pronunciados no Rotary Club do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1926. Apud STUCKENBRUNCK, Denise Cabral. O Rio de Janeiro em questão... Op. Cit. P. 86

²⁰⁸ Idem

esforço dos rotarianos pela contratação de Alfred Agache, Mattos Pimenta também influenciou as observações e conclusões do urbanista francês sobre as favelas cariocas²⁰⁹.

O assentimento da campanha do Rotary entre setores da classe dominante é um sintoma ao galopante crescimento do problema da habitação popular na década de 1920. A população da cidade ultrapassou a barreira do 1.000.000 logo no início da década²¹⁰. Segundo Maurício de Abreu, a partir da década de 1920 o termo favela se generaliza, antes escrito com letra maiúscula e designando uma área específica, a palavra passa a ser escrita com f minúsculo e nomeando todo um conjunto de habitações que surgiam pela cidade. Mais que uma mudança linguística, a disseminação deste termo expressava uma mudança profunda na fisionomia urbana:

A década de 1920 pode ser considerada como a década de afirmação definitiva das favelas na paisagem carioca. Apesar da instabilidade que ainda rondava essas aglomerações, constantemente sujeitas a despejos coletivos, o fato é que, estimuladas pelo crescimento demográfico da cidade e pela ausência de uma política habitacional oficial, as favelas não só se multiplicaram como adensaram-se. E ao fazerem isso, tornaram cada vez mais difícil a sua erradicação²¹¹.

Além do Rotary Club outras entidades da sociedade civil como o Clube de Engenharia também apoiaram a campanha para de Prado Junior contratar um especialista para elaborar o plano da cidade²¹². Ainda que após a contratação do urbanista francês alguns membros do conselho diretor tenham apresentado ressalvas a forma como Alfred Agache desenvolvia seu trabalho, tal fato não significou que a entidade chefiada por Paulo de Frontin não apoiasse a implementação do plano de remodelação da cidade²¹³. Pouco antes do prefeito Prado Junior pedir autorização a Câmara Municipal para contratar os serviços de Alfred Agache, o empresário e rotariano Eduardo Pederneiras deixava claro nos jornais sua crítica ao meio técnico nacional e a defesa da contratação do urbanista estrangeiro:

Já tendo o nosso Prefeito negociado o contrato de um urbanista de nomeada no velho mundo (...) não devemos mais nos preocupar se será

²⁰⁹ VALLADARES, Lícia Prado. A invenção das favelas. Op. Cit. P. 47

²¹⁰ FICHER, Sylvia. Edifícios altos no Brasil. Espaço & Debates: São Paulo, v. 14, n. 37, p. 61-76, 1994.

²¹¹ ABREU, Maurício de Almeida. Reconstruindo uma história esquecida: origem e expansão inicial das favelas do Rio de Janeiro. Reconstruindo uma história esquecida: origem e expansão inicial das favelas no Rio de Janeiro. Espaço e debates, São Paulo: Neru, ano XIV, nº 37, p. 34-46, 1994. P. 42

²¹² SILVA, Lucia Helena Pereira da. História do urbanismo... Op. Cit. P. 81

²¹³ CURY, Vania Maria. Engenheiros e empresários... Op. Cit. 263

possível a vinda de um inglês, francês, ou se seria melhor procurarmos aqui mesmo o homem capaz de projetar o novo Rio de Janeiro (...). Imagine o que seria se ele resolvesse a consultar a opinião de nossos “entendidos”. Ficaríamos discutindo meses, ou anos, e nada seria feito.²¹⁴.

Antes do fim do primeiro semestre de 1927 Parado Junior enviou o pedido ao Legislativo Municipal solicitando abertura de crédito especial para a contratação de Alfred Agache. Em junho o urbanista francês desembarcou no Brasil, no almoço em homenagem ao técnico estrangeiro estiveram presentes diversas figuras engajadas em sua contratação como o empresário, Eduardo Pederneiras e João Mattos Pimenta e engenheiros ligados à Prefeitura do Distrito Federal como Armando de Godoy e Everardo Backheuser²¹⁵. Godoy, se converteu no maior elo de ligação entre o urbanista e o meio técnico nacional: o acesso à grande dos estudos sobre a cidade do Rio de Janeiro, para o urbanista e sua equipe, foi proporcionado pelo engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal ²¹⁶. Alfred Agache também recrutou engenheiros e arquitetos brasileiros, sua equipe contou com a colaboração de Arnaldo Gladosch, Afonso Eduardo Reidy, Santos Maia e Atílio Correa, profissionais que teriam grande destaque no meio técnico da década seguinte.

O conjunto de propostas entregue três anos depois incluía uma remodelação do Centro e do sistema viário da cidade. Além disso, as propostas de Alfred Agache apresentavam um novo zoneamento que ratificava a setorização da cidade entre diferentes classes sociais. Nos próximos parágrafos, analisaremos as peculiaridades do planejamento urbano de Alfred Agache.

1.5.3 – O “Rio de Janeiro Maior” de Alfred Agache

A primeira parte do plano entregue por Alfred Agache é dedicada ao estudo dos componentes históricos e geográficos que levaram a formação da malha urbana do Rio de Janeiro da década de 1920. Após concluir que, por conta das peculiaridades do desenvolvimento da Capital Federal, os modelos de organização de outras grandes

²¹⁴ O Jornal. 20/02/1927 O Problema da remodelação da cidade do Rio de Janeiro.

²¹⁵ STUCKENBRUNCK, Denise Cabral. Op. Cit. P. 99

²¹⁶ SILVA, Lucia Helena Pereira da. História do urbanismo... Op. Cit.73

cidades seriam pouco úteis, o urbanista francês destaca as atividades políticas e econômicas como as principais funções urbanas do Rio de Janeiro. Como capital, a cidade desempenhava um papel de destaque como centro político-administrativo do país e, por outro lado, a cidade também era um local com vida econômica pulsante devido à concentração de atividades comerciais e industriais no Distrito Federal²¹⁷.

Para harmonizar tais funções com o crescimento da cidade, a segunda e terceira parte do documento intituladas, respectivamente, “Rio de Janeiro maior” e “Os grandes problemas sanitários”, expunham as propostas do escritório de Agache para: remodelação da área central da cidade, transformação da rede de transportes e soluções para as enchentes e fornecimento de água. Nossa análise se concentrou nas propostas de modificações na circulação viária, no zoneamento e nos planos para aproveitamento dos terrenos ganhos no Centro após o arrasamento do Morro do Castelo, elementos encontrados na segunda parte da obra do urbanista francês.

A proposta de transformação da circulação viária do município envolveria uma reorganização total dos transportes da cidade cujos principais pontos eram: a reorganização da rede de estradas de ferro, a partir do deslocamento da estação terminal da EFCB para a Praça da Bandeira; a supressão dos serviços de bondes que “estorvam a circulação e não satisfazem mais a velocidade imposta pelo regime atual da existência²¹⁸”; a criação de uma rede de artérias na área central e a ligação destas vias com os bairros afastado, além da construção de uma rede de metro.

Entre os maiores problemas viários da cidade, o projeto de Alfred Agache apontava as dificuldades de circulação pelas ruas do Centro devido à precariedade e estreiteza das vias existentes, que não mais suportavam o crescente tráfego da cidade. Apesar dos elogios às reformas capitaneadas por Rodrigues Alves e Pereira Passos, o urbanista francês lamenta diversas vezes a falta de continuidade nos melhoramentos do Distrito Federal:

Se o porto está apetrechado da forma mais moderna e é tido como um dos melhores, o centro de negócios, pelo contrário, continua a gravitar em volta das ruas estreitas e pouco extensas da antiga cidade colonial,

²¹⁷ AGACHE, Alfred D. op. Cit. P. 120

²¹⁸ Idem. P. 140

tendo sido o único melhoramento a abertura da avenida Rio Branco, insuficiente já para o tráfego sempre crescente da cidade²¹⁹.

O arruamento do Centro, contudo, não era a única causa dos problemas e comunicação entre as partes da cidade, Alfred Agache também elencava outros obstáculos para o deslocamento na urbe entre os quais se destacavam: a inexistência de uma rede de metrô, a ausência de um conjunto de artérias para circulação de automóveis entre os bairros e a falta de eletrificação das ferroviárias²²⁰. Apesar dos bondes, monopolizados pelo grupo Light, serem a principal modalidade de transporte da cidade, este serviço era condenado em diversas passagens dos projetos de Alfred Agache. A gradativa supressão deste meio de transporte, responsável no início da década de 1930 pela condução de 85% dos passageiros da cidade²²¹, é sugerida em diversas passagens do Plano Agache. A construção de uma rede de transportes rápidos era apontada como solução para a lentidão do trânsito causada pela presença dos bondes, esta alegada morosidade de deslocamento era a principal razão apontada pelo urbanista francês para a futura eliminação desta modalidade de transporte:

(...). Em muitas ruas e até avenidas do Rio de Janeiro, o tráfego urbano encontra-se absolutamente engarrafado pelos bondes e o único meio de remediar a situação está em suprimir, em grande parte, a circulação dos mesmos cuja velocidade é, aliás, extremamente diminuída pelo atravancamento que os próprios ocasionam, de modo que o serviço que devem prestar torna-se ilusório²²².

A expansão do território urbano do Rio de Janeiro é definida por Alfred Agache como tentacular. Para explicar a estrutura deste crescimento, o urbanista utiliza uma metáfora sobre a forma da mão: na palma, estaria representado o centro comercial, e os dedos representariam as praias e vales que se afastavam da área central²²³. Como demonstrado na figura 1, as novas vias formariam a comunicação entre a palma da mão e seus dedos. Em escala regional, as novas estradas deveriam facilitar a ligação do Distrito Federal com São Paulo e Belo Horizonte; dentro da cidade, as novas vias romperiam as

²¹⁹ Idem P. 122

²²⁰ Idem, P. 140

²²¹ SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos...* Op. Cit. P. 61

²²² AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 144

²²³ Idem. P. 137

barreiras físicas dos morros e ruas estreitas para ligar os diferentes bairros da cidade com o novo centro:

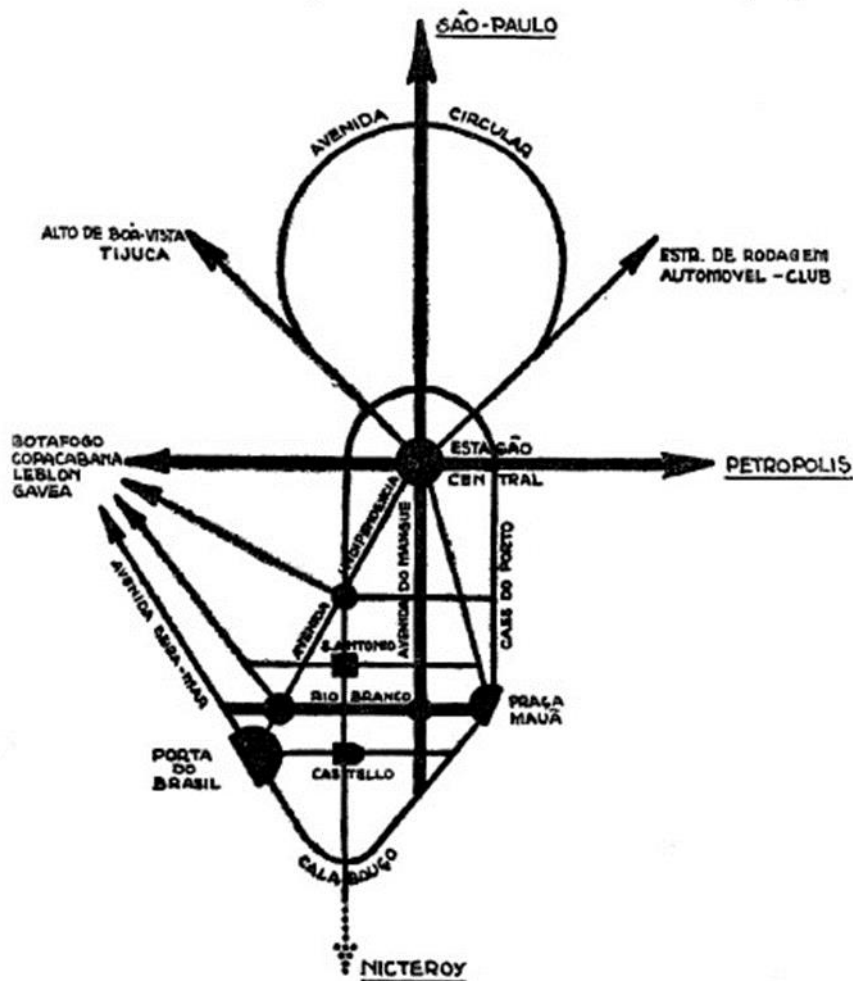
Além de tudo, deve-se fazer penetrar até os centros comerciais as grandes estradas regionais que ponham o Rio, de um lado, em relação direta com São Paulo, de outro lado com Petrópolis e Belo Horizonte; devendo-se, a seguir, facilitar as relações diretas entre certas partes da cidade (Copacabana, Praça da Bandeira, os novos bairros industriais, o centro de aviação, etc.) que encontram-se, atualmente, separadas por altas montanhas situadas no próprio centro do conjunto da aglomeração: devendo, enfim, servir de uma maneira confortável e direta uma série de bairros que apesar de serem facialmente ligados ao centro, tem muito má comunicação entre si²²⁴.

O cerne da nova estrutura de circulação da cidade estaria no deslocamento da estação terminal da EFCB para a Praça da Bandeira no local onde se encontrava a estação terminal dos trens da Leopoldina. A estação da Central do Brasil, inaugurada em 1855, passou por sucessivas reformas ao longo do século XIX, a necessidade da construção de um novo prédio, capaz de abrigar o crescente número de passageiros e linhas de trens eletrificadas, era um ponto de vista consensual entre os representantes do poder público²²⁵. A solução do Plano Agache se diferenciava totalmente das propostas anteriores, com o deslocamento a nova estação final da EFCB agruparia todos os ramais ferroviários que partiriam em direção os subúrbios. Como pode ser observado no “esquema dos cinco dedos” a nova praça a ser construída em frente à estação terminal de trens funcionaria como a palma de uma mão de onde partiriam um novo conjunto de vias para os diversos pontos da cidade:

²²⁴Idem P. 135

²²⁵LIMA, Evelyn F. Werneck. Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990. P. 87

Figura 1: Proposta de nova estrutura viária para o Rio de Janeiro



Fonte: AGACHE, Alfred D. op. Cit. P. 137

Apesar de não mencionar diretamente as avenidas Automóvel Club, inaugurada por iniciativa da entidade particular de mesmo nome em 1922, e a Rio-Petrópolis, marco da política rodoviária do Presidente Washington Luís inaugurada em 1928²²⁶, o projeto de Agache aproveitava estas duas vias existentes ao propor o plano de construção da Avenida Petropolitana. Este eixo viário, após cruzar os subúrbios da Leopoldina, passaria pela Praça da Bandeira e seguiria em direção aos morros da região do Rio Comprido onde deveria penetrar, por meio de um túnel, até alcançar a região do bairro das Laranjeiras, na Zona Sul, a via teria continuidade pelo bairro de Botafogo até

²²⁶ COSTA, Renato Gama-Rosa. Entre “Avenida” e “Rodovia”. Op. Cit. P. 188-191.

atravessar o Túnel Alaor Prata estabelecendo uma via de comunicação direta do Centro com Copacabana²²⁷. Outra ligação com a Zona Sul também ocorreria através da urbanização da região surgida com o desmonte do Morro de Santo Antônio, de onde também partiria uma via que, através de túneis, penetraria o maciço de Santa Teresa e formaria outra ligação da área central com Botafogo:

Outra conexão análoga, porém, mais aproximada do centro comercial, deverá ser feito partindo da Praça do Senado, penetrando esta no morro de Santa Teresa e saindo de outro lado para alcançar Botafogo. Esta ligação deveria, a nosso ver, ser feita não somente por uma estrada para veículos, mas também pela linha metropolitana de grande velocidade que possua, no meio do trajeto, elevadores para servir confortavelmente o bairro de Santa Teresa tão difícil de alcançar²²⁸.

Ao norte da região da Praça da Bandeira, o Plano Agache estabelecia a criação de uma artéria que teria como serventia melhorar a comunicação entre os subúrbios e a região da Tijuca; com um formato de círculo, esta avenida teria início e fim na praça em frente ao novo prédio da estação terminal dos trens. Segundo Agache, esta nova via deveria aproveitar “os numerosos traçados já existentes e estabelecer uma grande avenida circular tendo princípio e fim na praça da gare central²²⁹”. Outra via que cruzaria os subúrbios seria o prolongamento da rodovia Rio-São Paulo, artéria que cruzaria os subúrbios da EFCB e parte da região percorrida pela Avenida Circular. Esta via, após atingir a região da Praça da Bandeira, teria continuidade no prolongamento da Avenida do Mangue que teria seu traçado alongado até encontrar a Avenida Rio Branco. A construção desta via envolveria a destruição do Canal do Mangue, classificado como inútil e mal localizado²³⁰, e de todos os prédios situados entre as ruas General Câmara e São Pedro. Além de gerar uma nova via de circulação para automóveis na região central, o prolongamento da Avenida do Mangue também deveria realçar o papel da centenária Igreja da Candelária como símbolo arquitetônico da cidade. A destruição de uma área cuja densidade demográfica aumentou consideravelmente após as demolições da época

²²⁷ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 137

²²⁸ *Idem* P. 137

²²⁹ *Idem* P. 139

²³⁰ *Idem* P. 136

de Pereira Passos²³¹, era justificada pelo Plano Agache através de uma mistura entre argumentos sanitários e apelos ao pouco valor arquitetônico das construções:

Quem percorre as ruas atuais destes bairros, verifica facilmente como toda esta zona está condenada a demolição e reconstruída dentro de muito em pouco tempo. Nada há aí que se possa preservar, nada que tenha um valor verdadeiro e necessite expropriações onerosas que impeçam a passagem dos novos logradouros. Antes pelo contrário, o bairro dito do Mangue, entre as ruas Salvador de Sá e Visconde de Itaúna é um dos que deixam mais a desejar sob o ponto de vista sanitário. Certas ruas, traçadas sobre antigos charcos, estão abaixo do nível da Avenida do Mangue o que suscita grande dificuldade para o escoamento das águas residuais e provoca graves inundações durante o período chuvoso²³².

A ligação entre os bairros da Zona Sul com o Centro é o alvo do plano de construção de uma avenida que deveria partir da Praça Paris, no bairro da Glória, e seguiria pelo interior dos bairros da Zona Sul em traçado próximo aos morros da Serra da Carioca com ponto final na região da Gávea. A nova artéria atuaria no combate às enchentes da região ao coletar as águas pluviais que descem das montanhas; o urbanista também não deixa de destacar o setor social que seria beneficiado por tal via: segundo Agache, tal artéria atenderia aos anseios de “homens de negócio que são obrigados ir diariamente ao Centro²³³”. Os planos para a área central também incluíam o alargamento de vias já existentes como a Rua da Carioca, que passaria a ter largura de 30 metros, e da Avenida Almirante Barroso convertida em ligação entre o bairro do Castelo e a região liberada com o arrasamento do Morro de Santo Antônio²³⁴.

As obras de demolição dos Morros do Castelo e Santo Antônio eram condições essenciais para a construção dos principais marcos arquitetônicos do Plano Agache. Segundo o urbanista francês, a conclusão das obras de demolição destas colinas geraria uma vasta faixa de terra capaz de retificar a linha do litoral nos bairros da Glória e Flamengo:

A Planta de Remodelação prevê a conclusão da operação pelo arrasamento do Morro de Santo Antônio que acrescentará, assim, aos terrenos já descompedidos mais de 200.000 m² em pleno centro, do lado da Avenida Rio Branco, e completará o conjunto principiado pela

²³² AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 179

²³³ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 139

²³⁴ Idem p. 178

península do Calabouço aterrado o Saco da Glória (cerca de 650.000 m²), retificando a margem pela continuação, quase retilínea, do cais do Flamengo. Estes elementos recuperados a natureza pela tenacidade humana vão permitir dar a dois elementos funcionais essenciais da cidade: o Posto de Comando e o Centro de Intercâmbio, o seu valor lógico e o desenvolvimento adequado ao papel que devem representar na economia urbana, em harmonia com as necessidades modernas do progresso²³⁵

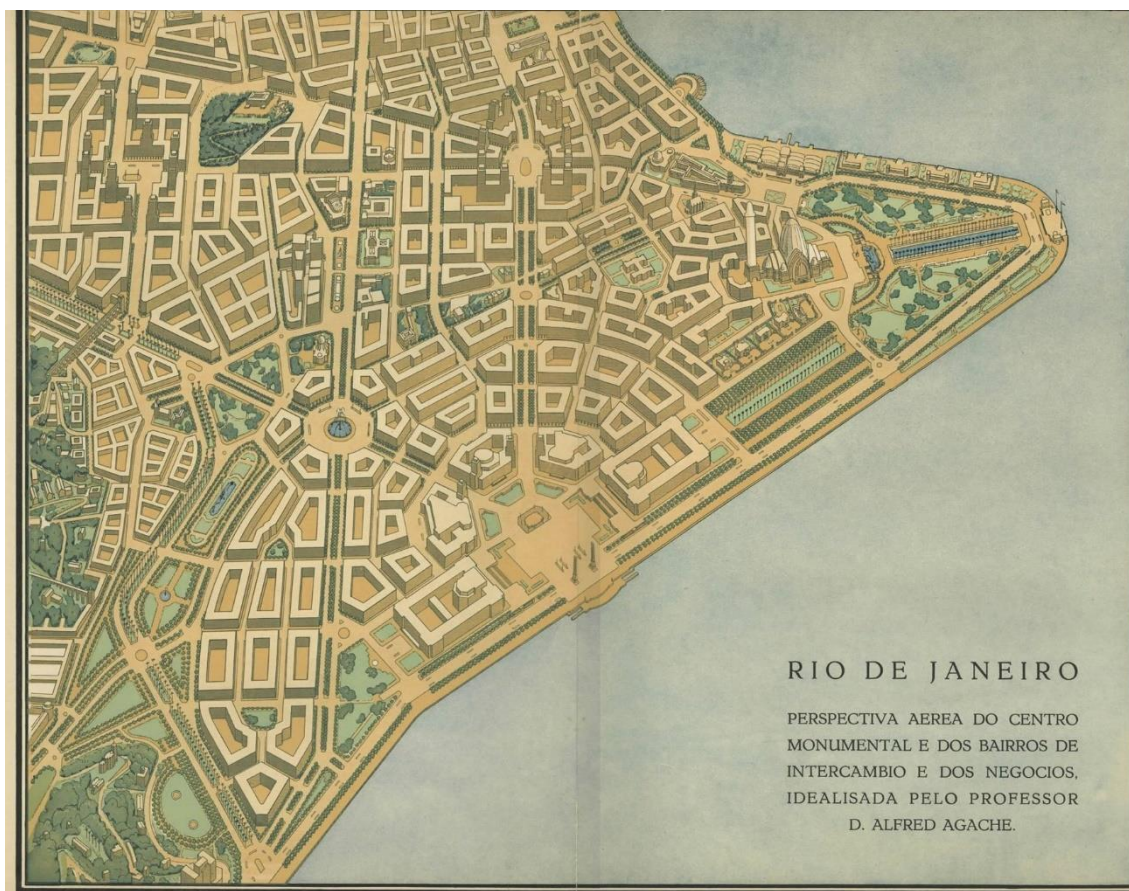
Na faixa de terra ganha ao mar, o plano previa a construção de uma estrutura monumental que funcionasse como porta de entrada do Rio de Janeiro. Neste espaço, deveriam partir as marchas militares, em dias de parada, além disso, o local seria destinado ao desembarque e recepção de personalidades eminentes que visitassem a cidade. Este conjunto arquitetônico foi denominado Entrada do Brasil, em seu centro, haveria uma grande praça de mais 350 metros de largura cercada por um Palácio de Belas-Artes e um Palácio de Comércio e das Industrias destinados a abrigar grandes exposições periódicas. Nos fundos da praça seriam erguidos três grandes edifícios, a direita o Senado, a esquerda a Câmara dos Deputados e no centro um grande auditório para os congressos, as festas e concertos²³⁶. Desta praça também partiriam duas largas avenidas com 64 metros de largura, uma com fim nas imediações da área do novo bairro Castelo e imediações da Avenida Rio Branco e outra, denominada Avenida Independência, seguiria até a nova estação central na Praça da Bandeira.

Além dos prédios ao redor da Entrada do Brasil, o Plano Agache previa a construção de outro conjunto de palácios entre a Rua Primeiro de Março e o Cais Pharoux. Denominado Bairro dos Ministérios, este conjunto de edifícios abrigaria os prédios do Banco do Brasil, Correios e outros serviços administrativos federais. Na região ganha ao mar com o desmonte do Morro do Castelo, estava prevista a construção dos Jardins do Calabouço, um conjunto de avenidas e jardins, a moda de Versalhes, que se estenderiam pela antiga Ponta do Calabouço.

²³⁵AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 160-161.

²³⁶ *Idem*, P. 160

Figura 2: proposta de nova configuração para a área central do Rio de Janeiro



Fonte: AGACHE, Alfred D. op. Cit. P. 158

Agache atentava para o fato de que a nova faixa litorânea, resultante do aterro da costa da Glória e Flamengo, não poderia receber arranha-céus por conta do terreno fruto de aterros. Por conta disso, o zoneamento desta área deveria favorecer prédios de altura média em vias espaçosas e abertura das ruas até o mar. Em continuidade aos Jardins do Calabouço, o Plano Agache sugeriu que o início desta faixa de terra fosse ocupada por prédios dos corpos diplomáticos, por conta disso, toda a área era nomeada como Bairro das Embaixadas. Os gabaritos mais elevados foram reservados para as construções no Bairro do Castelo e no Centro de Negócios. Nos dois lados da parte final da Avenida Rio Branco, liberados pelo arrasamento dos morros, surgiriam os prédios destinados as sedes de grandes bancos, Bolsa dos Valores, armazéns de luxo, grandes teatros e inúmeros escritórios. Este arranha-céus cercariam um conjunto de praças, avenidas dotadas de

galerias, de passagens para transeuntes e estacionamento para automóveis²³⁷. Ocupação parecida receberia o novo Bairro do Castelo, no qual haveria uma praça em forma de trapézio da qual partiriam seis avenidas em todas as direções, tal praça seria circundada por prédios destinados ao comércio de luxo e grandes hotéis. A Avenida Almirante Barroso atravessaria a praça perpendicularmente ao seu eixo principal e garantiria a ligação de um lado, com a Avenida Rio Branco e a Esplanada de Santo Antônio, e do outro lado com os Jardins do Calabouço. Da Praça do Castelo outras duas avenidas alcançam o Bairro dos Ministérios e o Largo da Carioca. Por fim, a Rua Primeiro de Março, prolongada, penetraria na praça seguindo o eixo principal e continua pela Avenida Santos Dumont, com 50 metros de largura, até alcançar uma praça com vista para o Pão de Açúcar²³⁸.

Apesar de criar um novo local para sede de atividades financeiras e prédios de escritórios, o destino do antigo Centro Bancário, nos arredores do início da Avenida Rio Branco, seria muito diferente do proposto para a Praça Onze e outras áreas atingidas pelo prolongamento da Avenida do Mangue. Enquanto os bairros ocupados por populares era condenado a demolição sem qualquer sinal de excitação, o arrasamento do Centro Bancário era visto como “loucura (...) devido ao preço que o solo atingiu e ao valor dos imóveis recentemente edificadas²³⁹”. Qualquer alteração no coração do sistema financeiro da Capital Federal deveria esperar os anos que a iniciativa particular julgasse necessário para a transferência das instituições financeiras para o Bairro do Castelo²⁴⁰.

Além de determinar um conjunto de mudanças na estrutura dos transportes e no centro da cidade, o Plano Agache ainda previa um novo zoneamento da cidade com o deslocamento das indústrias para o subúrbio e ocupação dos bairros conforme a classe social dos habitantes. Na década de 1920, o Rio de Janeiro era o segundo maior centro industrial do país com a predominância do setor têxtil, em geral, predominavam uma estrutura formada por estabelecimentos de médio porte, ainda que os indicadores também acusassem um elevado grau de concentração em alguns ramos²⁴¹. Apesar dos custos de produção e transporte aumentarem, no decorrer dos anos, a disparidade entre a indústria

²³⁷ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 166

²³⁸ Idem, P. 168

²³⁹ Idem, P. 170

²⁴⁰ Idem, P. 170

²⁴¹ FREITAS FILHO, Almir Pita. A industrialização no Rio de Janeiro, 1930-1945: indústria e industriais no antigo Distrito Federal. Niterói: ICHF-UFF, 1986 (Dissertação de mestrado). P. 69

carioca e paulista²⁴², as propostas de Alfred Agache não poderiam ignorar a questão da localização das indústrias na cidade do Rio de Janeiro.

O urbanista francês classificava a localização das fábricas cariocas como desagradável, devido à presença de instalações industriais na Tijuca, nas margens do Rio Maracanã e Cachoeira Grande ou de bairros como o Jardim e Botânico e Gávea, que deveriam ser ocupados exclusivamente por residências de setores abastados²⁴³. Esta situação gerava diversos problemas devido à sobrecarga do tráfego, contaminação dos rios da cidade com águas residuais e a dificuldade dos operários em encontrar habitação próxima às fábricas da Zona Sul devido ao preço elevado dos terrenos²⁴⁴. Para a solução destes problemas, o Plano Agache propôs a concentração de todas as atividades industriais na faixa de terra que partia do bairro de São Cristóvão em direção à Baixada Fluminense. Essa proposta envolveria a urbanização de uma larga faixa de terra ocupada por lamaçais e mangues no litoral da Baía de Guanabara e das margens dos rios Faria e Timbó:

Esses terrenos estão situados entre o bairro de São Cristóvão e os subúrbios da Leopoldina cujas aglomerações acusam já uma densidade muito apreciável. Do lado oeste, entre a Zona Industrial e os subúrbios da E.F.C. do Brasil, encontra-se numa zona não habitada, em parte encharcada, que compreende os vales dos rios Jacaré, Timbó e Faria. A canalização desses rios, de acordo com a construção das avenidas principais de circulação fornecerá, não somente vastos territórios a serem urbanizados destinados particularmente a habitações operárias, como facilitará largamente as relações diretas entre os subúrbios recitados e a Zona Industrial²⁴⁵.

A formação da Zona industrial nestes bairros também determinaria as áreas que deveriam ser ocupadas pela população operária e outros setores populares. A vizinhança da nova Zona Industrial e a presença dos trens da Leopoldina Railway determinariam a que setor da sociedade estavam destinados os bairros de Bonsucesso, Olaria, Penha e Vigário Geral. Para a classe trabalhadora também se destinavam os subúrbios da EFCB por onde existiam os bairros do Engenho Novo, Meier, Piedade, Cascadura e Madureira.

²⁴² Um relato detalhado deste processo encontra-se em LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, Secretária Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994. P. 195-215.

²⁴³ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 203

²⁴⁴ Idem P.183

²⁴⁵ Idem P. 182

Agache reconhecia que toda essa região “desenvolveram-se sem plano de conjunto e a maior parte deles são a justa de loteamentos ao acaso²⁴⁶” e determinava a construção de um conjunto de avenidas. Contudo, o plano não dava maiores detalhes sobre o projeto para além da necessidade de ligação com a Avenida Petropolitana e Praça da Bandeira²⁴⁷.

O zoneamento do Plano Agache destinava uma ocupação de residência burguesa e da classe média na planície percorrida pelos rios Joana, Maracanã e Trapicheiro canalizados entre as serras do Engenho Novo e da Carioca²⁴⁸. As residências burguesas também predominariam no Catete, Laranjeiras, Flamengo e Botafogo. As áreas banhadas pelo Oceano Atlântico atrairiam “os elementos ricos, os estrangeiros e os turistas para Copacabana, Ipanema, Leblon em todo o percurso da Avenida Niemeyer²⁴⁹”. Ao mesmo tempo, o urbanista francês previa que a conclusão dos melhoramentos nas cercanias da Lagoa Rodrigo de Freitas geraria uma ocupação dos bairros de Leblon e Gávea “por uma população, em sua maior parte, burguesa e abastarda²⁵⁰”.

Contudo, a realização desta rígida setorização de classes sociais no espaço urbano envolvia o enfrentamento do problema das favelas. Em palestras de divulgação, Alfred Agache definiu os favelados como uma “população meio nômade, avessa a toda e qualquer regra de higiene²⁵¹”; ideia provavelmente influenciada pela campanha pela erradicação das favelas promovida por Mattos Pimenta e pelo Rotary Club²⁵². Agache destacava que as favelas eram construídas contra todas as normas de higiene e constituíam um perigo constante de infecções para seus bairros vizinhos²⁵³, o urbanista lamentava em especial pelas construídas na região banhada pelo oceano que com “sua lepra suja a vizinhança” das praias e os bairros oceânicos:

Não impede que, construídas contra todos os preceitos de higiene, sem canalizações d'água, sem esgotos, se, serviço de limpeza pública, sem ordem, com material heterogêneo, as favelas constituem um perigo permanente de incêndio e infecções epidêmicas para todos os bairros através dos quais se infiltram. A sua lepra suja a vizinhança das praias e os bairros mais graciosamente dotados pela natureza, despe os morros

²⁴⁶ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 188

²⁴⁷ Idem, P. 188

²⁴⁸ Idem, P.192

²⁴⁹ Idem

²⁵⁰ Ibidem

²⁵¹ Idem, P. 20

²⁵² VALLADARES, Lícia do Prado. A Invenção das favelas... Op. Cit. P. 45

²⁵³ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 190

do seu enfeite verdejante e corrói até as margens da mata na encosta das serras²⁵⁴.

O urbanista também reconhece a precariedade de avenidas e outras iniciativas de construções destinadas aos trabalhadores, por conta disso, não se surpreende se a população pobre se encontra na favela “mais à vontade do que em numerosas vilas e avenidas construídas para ela e onde falta ar e espaço²⁵⁵”. Alfred Agache não enxerga qualquer possibilidade da resolução do problema das favelas que não envolva a destruição total destas moradias. Contudo, o urbanista não tem a ilusão que a simples remoção das favelas acabaria com a questão, pois “É inútil tratar de suprimir este contágio antes de ter edificado habitações adequadas para agasalhar os infelizes que povoam as favelas e que se fossem simplesmente expulsos, se instalariam alhures nas mesmas condições²⁵⁶”.

Por conta disso, o fim das favelas estava diretamente ligado a implementação da nova ocupação da cidade onde os subúrbios deveriam ser preparados para receber as habitações populares. Para o geógrafo Nelson da Nobrega Fernandes, esta proposta de Alfred Agache traduzia para a realidade carioca os preceitos da ideologia do habitat, analisados por Henri Lefebvre, na qual os subúrbios cumpriam o duplo papel de ao mesmo tempo segregar e integrar os trabalhadores na cidade capitalista²⁵⁷.

A ênfase do plano em propostas de reformas concentradas na área central e na busca pela edificação de construções monumentais revela a influência que tiveram o plano de Daniel Burnham para a cidade de Chicago, nos EUA, e do movimento *City Beautiful* sobre as elaborações de Alfred Agache²⁵⁸. Um dos principais focos do plano elaborado por Burnham foi a eliminação dos cortiços e bairros populares, áreas que os patrocinadores de seu plano, como o banqueiro Henry Morgenthau, definiam como “foco de doenças, depravação moral, descontentamentos e socialismo²⁵⁹”. No caso carioca, ainda que o plano de melhoramentos fosse contratado pela Prefeitura, isto não impediu o Plano Agache se aliasse aos principais anseios da especulação imobiliária ao excluir as indústrias da Zona Sul e reservar esta parte da cidade para as construções de alto valor.

²⁵⁴ Idem, P. 190

²⁵⁵ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. P. 190

²⁵⁶ Idem

²⁵⁷ FERNANDES, Nelson da Nobrega. Op. Cit. P. 156

²⁵⁸ REZENDE, Vera F. Planos e regulamentação urbanística: a dimensão narrativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. In OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). Cidade: história e desafios. Rio de Janeiro: FGV, 2002. P. 260

²⁵⁹ HALL, Peter. Cidades do Amanhã. Op. Cit. P. 208

A busca pela nova cidade, surgida após a remodelação, sem problemas físicos ou sociais, é apresentada como uma possibilidade real desde que sejam seguidas recomendações do urbanista. Segundo Vera Rezende, o Plano Agache coloca nas mudanças físicas da cidade a possibilidade de atingir mudanças sociais:

O Plano Agache é um típico plano diretor, quando produz um retrato das condições futuras da cidade e o compara com a cidade ideal, que será obtida através de suas proposições. Como plano diretor, coloca nas mudanças físicas a possibilidade de se atingir mudanças sociais. Prevê, também, a supressão de comportamentos marginais de uma parcela da população através da remodelação física da cidade e da existência de saneamento e habitação para todos²⁶⁰.

Para Henri Lefebvre, o urbanismo como ideologia formula todos os problemas da sociedade em questões de espaço e transpõe para termos espaciais tudo o que provém da história ou da consciência, em uma operação de reificação do espaço²⁶¹. Segundo Lefebvre, os urbanistas cometiam o erro fundamental de imaginar uma cidade composta por “cidadãos livres, libertos da divisão do trabalho, das classes sociais e da luta dessas classes, constituindo uma comunidade, associados livremente para gestão desta comunidade²⁶²”. Ainda que propusesse um conjunto de melhorias para as áreas que deveriam ser destinadas para ocupação popular, a ênfase na remodelação do Centro e nos bairros da Zona Sul levava os Planos de Agache, ao ignorar como as diferentes classes sociais se apropriavam do espaço urbano, a racionalizar um processo de setorização dos bairros em curso desde o início do século XX.

Entregue no final do ano de 1930, os projetos de Agache já sofriam uma forte crítica desde meados do ano de 1928 quando os arquitetos Ângelo Brunhs e José Cortez acusaram o urbanista francês de plágio por conta do plano de urbanização do Castelo. Alfred Agache também foi alvo das críticas do antigo prefeito Carlos Sampaio. Ao contrário da maioria de seus pares do Clube de Engenharia, Sampaio desenvolveu uma campanha de oposição contra as propostas do urbanista francês. Carlos Sampaio criticou vários aspectos do plano, como o prolongamento da Avenida do Mangue até as Docas da Alfandega e a mudança da Central do Brasil para a Praça da Bandeira. Segundo Carlos

²⁶⁰ REZENDE, Vera. Planejamento urbano e ideologia... Op. Cit. P. 42

²⁶¹ LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade... Op. Cit. P. 49

²⁶² LEFEBVRE, Henri. Op. Cit. P. 48

Sampaio “em desenho faz-se o que quer e tudo produz excelente impressão; mas no terreno só se faz o que se pode”. Sampaio também questionou a localização do projeto “Entrada do Brasil” e a proposta de urbanização do Castelo que iam na direção contrária aos planos surgidos na sua administração:

Bem mostra não ser urbanista, porque nenhum engenheiro iria fazer cais de desembarque em frente à barra do Rio de Janeiro, e, portanto, pressupor que quem quer que nos venha visitar tivesse que entrar pelos fundos (ao desembarcar no Cais do Porto) para depois atravessar toda a avenida Rio Branco e vir encontrar a Porta do Brasil na outra extremidade da avenida. (...)O que mais horripila no projeto Agache é essa cortina de edifícios e alguns arranha-céus com que se pretende cercar a entrada do Brasil e ainda por cima não dando às ruas a melhor direção para que a cidade possa respirar, fazendo com que todas ela se veja a entrada da barra, quando de todas elas o que se procura fazer ver no projeto apresentado é o Pão de Açúcar²⁶³.

Os ânimos sobre o Plano Agache também mudaram no Legislativo Municipal ao longo de 1930, a instância que três anos antes aprovou com quase unanimidade a contratação do urbanista, passou a registrar discursos que o classificavam como “O velho aventureiro Alfred Agache, chamado a urbanizar a cidade do Rio de Janeiro, (tornou-se) uma das maiores sanguessugas do tesouro municipal. O Sr. Agache foi um dos elementos mais corrosivos nesta administração²⁶⁴(...)”. A situação do Plano Agache não melhorou com golpe de Estado que derrubou o Governo Washington Luís em novembro. Com a Revolução de 1930, os projetos de remodelação da Capital Federal foram engavetados devido ao seu alto custo e às transformações políticas em curso. Quando o Governo Federal, em 1936, decidiu erguer o novo prédio da Central do Brasil no mesmo terreno do antigo edifício, ignorando o projeto de transferência para a Praça da Bandeira, o arquiteto rotariano José Mariano Filho comparou a cerimônia de início das obras com o enterro definitivo do Plano Agache²⁶⁵.

A implementação de grandes obras no espaço urbano, surgida no período de Pereira Passos, acelerou o processo de setorização da cidade em áreas de funções específicas. A tendência de ocupação da Zona Sul por elementos das classes dominantes em terrenos altamente valorizados e das áreas servidas pelos trens por membros das

²⁶³ SAMPAIO, Carlos. Ideias e impressões. Paris: [s/e], 1929 apud KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 130

²⁶⁴ STUCKENBRUNCK, Denise Cabral. Op. Cit. P. 105.

²⁶⁵ LIMA, Evelyn F. Werneck. Op. Cit. P. 88

classes populares foi reforçada pelas intervenções do período de Paulo de Frontin e Carlos Sampaio e pelas propostas do Plano Agache. Este processo não era isento de contradições, como demonstra o crescente número de favelas vizinhas aos valorizados terrenos da Zona Sul e Centro. Com a queda da Primeira República, o Rio de Janeiro e o Brasil entraram em um período de forte agitação política. Ainda que o debate sobre o Plano da Cidade não desapareça do meio técnico ou da pauta de entidades da sociedade civil²⁶⁶, a realização de grandes intervenções urbanas só teve vez após o golpe do Estado Novo quando o prefeito Henrique Dodsworth reinstaura a Comissão do Plano da Cidade. Para entendermos como a política de grandes intervenções urbanas voltou a pautar a administração municipal é necessário examinar as condições que permitiram a emergência do Governo Henrique Dodsworth.

²⁶⁶ FARIA, Rodrigo de. O urbanista e o Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis, uma biografia profissional. 1ª Edição. São Paulo: Alameda: 2013.

Capítulo II- O Governo Dodsworth.

Aproveitei esses dias para descansar, ler um pouco e despachar uns pequenos serviços (...) encaminhei a solução do caso do Distrito, conversando com o padre [Olímpio de Melo] e o Deputado Dodsworth, para que o primeiro seja substituído pelo segundo. (...). Tratei com o interventor do Distrito de sua substituição pelo Deputado Dodsworth, de comum acordo, evitando que, de início, se formasse um bloco de resistência passiva contra o novo interventor²⁶⁷.

2.1- Estado Novo: ditadura e ampliação seletiva do Estado.

Na madrugada de 10 de novembro de 1937, a breve experiência democrática, iniciada em 1934, era encerrada quando tropas da polícia do Distrito Federal, sob ordens da cúpula do Exército, cercaram o Palácio Tiradentes, sede do Poder Legislativo, impedindo a entrada dos congressistas²⁶⁸. Getúlio Vargas, na presidência desde 1930, comandou um golpe de Estado que dissolveu o Congresso e outorgou uma nova Constituição ao país, era o marco inicial do regime que se autointitulava Estado Novo. O pretexto para o golpe de Estado era evitar um golpe comunista descrito no documento conhecido como Plano Cohen, uma frágil peça de propaganda anticomunista forjada por membros da cúpula das Forças Armadas em conluio com militantes de organizações de extrema-direita²⁶⁹.

O golpe, materializado como uma pequena operação de cúpula, aparentava não ter encontrando qualquer resistência. De fato, quando Getúlio, apoiado em sua cúpula burocrático-militar, concretizou o golpe de Estado, as forças políticas oposicionistas já estavam previamente derrotadas. Uma corrente historiográfica nomeou o marco inaugural da ditadura chefiada por Vargas como “golpe silencioso” devido ao permanente processo de luta intestinais que depurou das instâncias de poder os setores sociais e grupos políticos

²⁶⁷ VARGAS, Getúlio. Diário. 2 vol. Rio de Janeiro: FGV, 1995. P. 55 apud LIMA, Jacqueline de Cassia Pinheiro. A pobreza como um problema social: as ações de Victor Tavares de Moura e Agamenon Magalhães nas favelas do Rio e nos Mocambos do Recife durante o Estado Novo. Rio de Janeiro, 2006. 347 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – IUPERJ, Rio de Janeiro. 2006. P. 88

²⁶⁸ LEVINE, Robert. O regime de Vargas: os anos críticos 1934-1938. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980. P. 228

²⁶⁹ ARAÚJO, Maria Celina Soares D'. O Estado Novo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000. P. 14-25.

que apoiaram a Revolução de 1930²⁷⁰. Analisando o incessante aumento da repressão sobre os setores organizados do operariado e os sindicatos independentes, Luiz Werneck Vianna afirma, que, para a classe trabalhadora, a Ditadura do Estado Novo começou no final de 1935, durante a onda repressiva que seguiu o fracassado levante promovido por setores do Partido Comunista e da ALN²⁷¹.

Além de fechar o Congresso, o golpe do Estado Novo encerrou as atividades das assembleias estaduais, das câmaras municipais, e dissolveu os partidos políticos²⁷². A Constituição, previamente elaborada por Francisco Campos, estendeu o mandato de Vargas por mais seis anos e deixava margem para uma eventual reeleição²⁷³. O amplo apoio ao golpe, e ao grupo varguista, entre os membros dos Poderes Executivos estaduais ficou comprovado na nomeação dos interventores federais para os estados: na maioria dos casos os antigos governadores permaneceram no poder como interventores à exceção dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco²⁷⁴. Na Capital Federal, Henrique Dodsworth, nomeado interventor federal menos de cinco meses antes, foi mantido no poder com status alterado para prefeito²⁷⁵.

Durante o regime estado-novista Getúlio Vargas se tornou o centro das instâncias do Estado Restrito, sua força era maior até de quando fora chefe do Governo Provisório, entre 1931 e 1934, tal situação era proporcionada pela nova Constituição. Segundo o historiador Boris Fausto “a Carta de 1937 tinha o traço curioso de mostrar veladamente o seu caráter autoritário na imensa maioria de seus artigos²⁷⁶”. No texto constitucional, o Poder Legislativo não era extinto, ele seria exercido por um Conselho Federal, instância que substituiria o Senado, Câmara de Deputados e pelo próprio Presidente da República. Contudo, o caráter centralizador e autoritário da Carta aparecia nos poderes atribuídos ao Presidente. O Executivo era responsável confirmar o mandato dos governadores eleitos e

²⁷⁰ CAMARGO, Aspásia et.al. O Golpe silencioso. Rio de Janeiro: rio Fundo, 1989. PANDOLFI, Dulce Chaves e GRYNSPAN, Mario. Da revolução de 30 ao golpe de 37: a depuração das elites. Rio de Janeiro: centro de pesquisa e documentação de história contemporânea do Brasil, 1987.

²⁷¹ VIANNA, Luiz Werneck. Liberalismo e sindicato no Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976. P. 199

²⁷² CAPELATO, Maria Helena. Estado Novo: o que trouxe de novo? In FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.) O Brasil Republicano: o tempo do nacional estatismo: do início da década de 30 ao apogeu do Estado Novo. 5ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012. P. 117-122.

²⁷³ LEVINE, Robert. Op. Cit. P. 232

²⁷⁴ Idem

²⁷⁵ BRASIL. Decreto-lei nº 96, de 22 de dezembro de 1937. Dispõe sobre a administração do Distrito Federal. Coleção Leis do Brasil 1937, vol. 3, p. 427.

²⁷⁶ FAUSTO, Boris. Pequenos ensaios de história da república (1889/ 1945). São Paulo: CEBRAP, 1972. P. 86-87.

nomear interventores. A Carta elaborada pelo Ministro da Justiça, Francisco Campos, estabelecia que Vargas governaria provisoriamente através de decretos-leis até a Constituição ser referendada a um plebiscito nacional, seguido por eleições gerais para o Legislativo²⁷⁷.

Contudo, nem o plebiscito e nem as eleições legislativas foram realizadas. Ao longo de todo o Estado Novo, Vargas governou através de decretos-leis e pôde estabelecer as bases de um processo de expansão da ossatura material do Estado: a partir de então, o Estado deveria conter espaços capazes de absorver as diversas, e por vezes contraditórias, demandas das frações classe dominante²⁷⁸. Frente a situação de crise da década de 1930, a cúpula getulista reforçou os poderes do Executivo extinguindo as instituições tradicionais de governo da democracia liberal e assegurando que as diversas frações da classe dominante continuassem a ter acento cativo em novas instâncias de decisão. Órgãos já existentes como o Conselho Federal do Comércio Exterior, CFCE, são fortalecidos, enquanto novas agências são criadas como o Conselho Técnico de Economia e Finanças e o Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial. A política estado-novista também investiu na modernização da obtenção de dados e da própria estrutura administrativa do aparelho de Estado com a criação do IBGE e do DASP²⁷⁹.

A autonomia relativa da cúpula varguista frente as distintas frações da classe dominante e suas representações políticas, tem raízes na aguda crise política que seguiu a implosão da dominação exercida pela burguesia agroexportadora na Primeira República. Após o pioneiro trabalho do cientista político Francisco Weffort²⁸⁰, uma vasta lista de estudos tem utilizado a noção gramsciana de crise de hegemonia para compreender o contexto político-social inaugurado pela Revolução de 1930²⁸¹. Os escritos de Antonio Gramsci enfatizavam que nas modernas sociedades capitalistas, nas quais se faziam presente uma miríade de entidades políticas, culturais e sindicais, a

²⁷⁷ Idem

²⁷⁸ MENDONÇA, Sonia Regina de. Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 1988. P. 20-24.

²⁷⁹ RABELO, Fernanda Lima. De experts a “bodes expiatórios”: identidade e formação da elite técnica do DASP e a reforma do serviço público federal no Estado Novo (1938-1945). Rio de Janeiro, 2013. 234 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

²⁸⁰ WEFFFORT, Francisco Correia. O populismo na política brasileira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978

²⁸¹ Uma análise detalhada das diversas interpretações historiográficas sobre a revolução de 1930 se encontra em PANSARDI, Marcos Vinicius. Da Revolução Burguesa à Modernização Conservadora: a historiografia frente à Revolução de 1930. Campinas, 2002. 224 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

vigência do domínio da burguesia necessitava que uma fração da classe dominante conseguisse impor seu projeto político ao restante da sociedade²⁸². Com isso, segundo o pensador italiano, a dominação nas sociedades capitalistas de massa seria formada por uma combinação de coerção e consenso²⁸³.

As fissuras no modelo de dominação da burguesia agroexportadora, crescentes ao longo da década de 1920²⁸⁴, atingem seu auge no processo conhecido como Revolução de 1930 que implodiu o arranjo de classes no aparelho de Estado consolidado após a Proclamação da República na Constituição de 1891²⁸⁵. A radicalização do processo político e a incapacidade de qualquer fração da classe dominante de reunir em torno de seu projeto político a maioria da sociedade se mostram em diversos episódios durante a década de 1930. A radicalização política se expressou no vasto rastro social adquirido por organizações como a ANL, na esquerda, e a AIB, à direita, e no total estado de indisciplina que tomou conta das Forças Armadas com mais 75 movimentos militares, incluindo revoltas, protestos e conspirações que ocorrem entre 1930 e 1937²⁸⁶.

Frente a esta situação de crise social, e a impossibilidade de algum grupo social impor um modelo de dominação, semelhante ao exercido pela burguesia agroexportadora na Primeira República, o trabalho de Weffort cunhou a noção de “Estado de Compromisso”, na qual o Executivo aglutinaria em torno de si as demandas das diversas frações da classe dominante além de buscar a incorporação subordinada das massas através da política populista²⁸⁷. Outros autores modificaram a noção de “Estado de Compromisso” ao dialogar com as categorias de bonapartismo, cesarismo e revolução passiva elaboradas por Karl Marx e Antonio Gramsci²⁸⁸. O conceito de bonapartismo tem sua origem na análise de Marx sobre a ascensão política Luís Bonaparte

²⁸²GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. 7ª edição Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, V. 3, 2016

²⁸³BIANCHI, Álvaro. O laboratório de Gramsci... Op. Cit. P. 187-198.

²⁸⁴FERREIRA, Marieta de Moraes; PINTO, Surama Conde Sá. A crise dos anos 1920 e a Revolução de 1930. In FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves. O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente- da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

²⁸⁵WEFFORT, Francisco. Op. Cit. P. 61-66.

²⁸⁶CARVALHO, José Murilo de. Forças Armadas e política no Brasil. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005. P. 65

²⁸⁷Uma das mais clássicas leituras desta noção no campo da história é o trabalho de Boris Fausto sobre a Revolução de 1930: FAUSTO, Boris. A revolução de 1930: história e historiografia. 4. Ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.

²⁸⁸VIANNA, Luiz Werneck. Liberalismo e sindicato. Op. Cit.; DEMIER, Felipe. O longo bonapartismo brasileiro (1930-1964): um ensaio de interpretação histórica. 1. Ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

na crise da Segunda República francesa²⁸⁹. O regime bonapartista surgiria nos momentos de crise aguda, equilíbrio de forças e incapacidade de direção das frações da burguesia e seus grupos políticos tradicionais, neste momento, um núcleo do aparelho de Estado se elevaria sobre as classes sociais, anunciando-se como árbitro e impondo pela força a preservação da ordem e dos interesses da ordem capitalista²⁹⁰.

A movimentação de setores da classe trabalhadora organizada expressa no crescente número de greves, ao longo da primeira metade da década²⁹¹, somado ao fracassado levante promovido pela ANL, em 1935, levaram as frações da classe dominante, ainda que politicamente divididas, a apostar cada vez mais na autonomia relativa do Poder Executivo para abafar as agitações sociais. Segundo o historiador Felipe Demier, a ditadura de Vargas no Estado Novo representava um modelo de bonapartismo pleno²⁹², pois no momento anterior ao golpe a classe dominante brasileira apostou na imposição de uma ditadura pessoal de Vargas como meio de preservar seus interesses:

Enquanto seus representantes políticos se lançavam com entusiasmo na corrida presidencial, a “*massa burguesa*” – cujos *intelectuais orgânicos* (sobretudo os de linhagem industrial) se encontravam dentro das estruturas do Poder Executivo desde 1935 – já se mostrava desejava de pôr fim àquele cenário de estéreis disputas políticas que só faziam conturbar ainda mais a ordem burguesa. Em novembro de 1937, reconhecendo sua incapacidade política própria, a burguesia se submeteria finalmente a Vargas e à sua cúpula burocrático-militar. (...). Transferindo a “função hegemônica” – que entre 1930 e 1937 não fora exercida por nenhuma classe ou fração de classe – para a burguesia industrial, o bonapartismo brasileiro adquiria sua forma *plena* sob o Estado Novo²⁹³.

O pensamento de Antonio Gramsci também apresentou grande contribuição para o estudo da autonomia relativa do aparelho de Estado ao relacionar o cesarismo, nome que o fenômeno do bonapartismo aparece em seus textos, à crise de hegemonia²⁹⁴. Para o pensador italiano, a impossibilidade de um grupo social exercer uma direção sobre o conjunto da formação social, num momento de crise, abria espaço para “as soluções de

²⁸⁹ MARX, Karl. O dezoito de brumário e cartas a Kugelmann. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

²⁹⁰ Idem p. 110-126.

²⁹¹ MATOS, Marcelo Badaró. Trabalhadores e sindicatos no Brasil. São Paulo: Expressão popular, 2009. P. 68

²⁹² DEMIER, Felipe. O longo bonapartismo brasileiro (1930-1964): um ensaio de interpretação histórica. 1. Ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

²⁹³ Idem P. 118

²⁹⁴ GRAMSCI, Antonio. Cadernos do cárcere, v3, ... Op. Cit.

força, à atividade de potências representadas pelos homens providenciais e carismáticos²⁹⁵”. A crise criaria situação perigosa pois nem todos os setores da sociedade se organizariam com a mesma capacidade:

A classe dirigente tradicional, que tem um numeroso pessoal treinado, muda de homens e programas e retoma o controle com uma rapidez maior do a que se verifica entre as classes subalternas, faz talvez sacrifícios, expõe-se a um futuro obscuro com promessas demagógicas, mas mantém o poder, reforça-o momentaneamente e dele se serve para esmagar o adversário e desbaratar seus dirigentes²⁹⁶

Luiz Werneck Vianna, solidário as concepções teóricas de Gramsci, relativizou a noção de “Estado de Compromisso” ao estabelecer que o “compromisso” do bloco político tinha como característica o “desenvolvimento das atividades do conjunto das classes dominantes, em moldes especificamente burgueses²⁹⁷”. A generalização da dominação burguesa, “independente de uma hegemonia burguesa²⁹⁸” implicava no atendimento aos interesses específicos da indústria ao mesmo tempo em que eram atendidas as pautas da oligarquia camponesa. A resolução de conflitos “pelo alto”, através do patrocínio a uma política modernizante, combinada com atendimento das demandas do setor tradicional da economia, leva Luiz Werneck Vianna a comparar o caso brasileiro com o fenômeno da Revolução Passiva descrito por Gramsci:

Mas, se a revolução “pelo alto” consiste numa forma de induzir a modernização econômica através da intervenção política, implica, de outro lado, numa “conservação” do sistema político, embora promova rearranjos nos lugares ocupados pelos seus diferentes protagonistas. Num certo sentido, toda revolução “pelo alto” assume a configuração particular de uma revolução “passiva”, como Gramsci a descreveu no Rissorgimento, isto é, de uma revolução sem revolução, se bem que a reciproca não seja verdadeira como ilustra o caso inglês²⁹⁹.

A intencionalidade da política econômica da década de 1930 em fomentar o processo de industrialização é amplamente debatida nas pesquisas de Pedro César Dutra Fonseca, para o economista, iniciativas como criação de órgãos voltados para setores

²⁹⁵ GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere...Op. Cit. P. 60-70

²⁹⁶ Idem P. 60-70

²⁹⁷ VIANNA, Luiz Werneck. Liberalismo e sindicato...Op. Cit. P. 135

²⁹⁸ Idem. P. 172

²⁹⁹ Idem P. 135

específicos da economia não poderiam ser enxergadas como decorrência linear da política da valorização do café, como defendia a tese clássica de Celso Furtado, e sim como políticas voltadas a promoção do desenvolvimento industrial³⁰⁰. Como exemplificou o cientista político Francisco de Oliveira, no ensaio *Crítica da Razão Dualista*, as políticas governamentais, como a regulação do preço da força de trabalho, eram medidas voltadas para destruir o modo de acumulação que a economia se inclinava naturalmente criando as condições a nova forma de acumulação³⁰¹”.

Neste sentido, os órgãos e planos surgidos no regime estado-novista como o Plano de Obras Públicas e Aparelhamento de Defesa, 1939, o Conselho Nacional do Petróleo, 1938, e a Companhia Siderúrgica Nacional, 1941, representavam iniciativas do Estado Novo voltadas à reprodução da classe dominante e ao crescimento sua presença no interior do aparelho de Estado. Para a historiadora Virginia Fontes, esta ampliação do espaço institucional para a classe dominante ao mesmo tempo em que se acentua o controle despótico sobre os subalternos revela o caráter limitado desta ampliação do aparelho de Estado:

A esse processo eu chamo “ampliação limitada ou restrita do Estado” no Brasil. Constituiu-se um Estado enquanto monopólio da violência legítima, mas apenas entre as diferentes frações das classes dominantes. A violência exercida por elas sobre os setores subordinados continuaria aberta e ilimitada, mas teria regrada doravante no seu próprio interior³⁰².

A medida em que se moldava um espaço ampliado capaz de comportar internamente as frações da classe dominante em luta pela hegemonia, este mesmo espaço se mostrava incapaz incorporar os setores subalternos. As crescentes reivindicações populares mobilizadas ao longo da década de 1930 eram respondidas prioritariamente por meios coercitivos. Por conta disso, concordamos com Fontes na afirmação de que o processo de ampliação restrita do Estado correspondia a uma nacionalização truncada por não admitir a incorporação da organização autônoma dos setores subalternos:

Por que nacionalização “limitada” ou “truncada”? Por duas razões principais: o “monopólio da violência legítima” não se traduziria por

³⁰⁰ FONSECA, Pedro César Dutra. Sobre a intencionalidade da política industrializante do Brasil na década de 1930. *Revista de Economia Política*, São Paulo, vol. 23, nº 1, p. 133-148, janeiro-março 2003.

³⁰¹ OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica a razão dualista: o ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003. P. 40

³⁰² FONTES, Virgínia Maria. *Reflexões im-pertinentes: História e capitalismo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2005. P. 188

sua generalização, limitando-se a sedimentar o conjunto da dominação de classe no Brasil, centralizando o aparato repressivo sem alterar o quadro do exercício direto da violência pelos grandes proprietários de terra ou de capitais, quer essa violência se exerça no campo ou nos centros urbanos. A outra razão é que a centralização da coerção não opera somente no nível da violência brutal e aberta, mas também da coerção institucionalizada e normatizada³⁰³.

A ampliação seletiva do Estado no Estado Novo também se manifestaria nas políticas de intervenção no espaço urbano da Prefeitura do Distrito Federal. Apesar da legislação sindical corporativista, o sindicato patronal da indústria da construção civil, SINDUSCON, sofreria pouca interferência governamental em suas atividades, a entidade dobra o número de filiados ao longo do Estado Novo, além de contar com acesso e auxílio direto da gestão de Henrique Dodsworth. Situação completamente diferente da experimentada pelos moradores dos Parques Proletários, conjuntos habitacionais criados pelo Governo Dodsworth onde eram instalados a população removida de favelas, aos quais era vedada qualquer forma de organização independente e era exigido atestados de bons antecedentes. Para compreendermos como foi possível a ascendência política de Henrique Dodsworth ao cargo de interventor pouco antes do golpe e sua permanência no poder até os últimos momentos da ditadura de Vargas é necessário destacar as peculiaridades da política carioca.

2.1- Intervenção federal e autonomia na vida política carioca

Em julho de 1937, o governo Vargas utilizou uma opção conservadora ao nomear o Deputado Federal Henrique Dodsworth para o cargo de interventor na Capital Federal, figura com larga trajetória na política carioca e que contava com a simpatia de diversas entidades da classe dominante na cidade, como a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro e a Associação Comercial³⁰⁴. Diversos estudos analisaram tal processo como uma manobra da cúpula varguista para neutralizar o campo político carioca, assolado por uma

³⁰³ FONTES, Virgínia Maria. Op. Cit. P. 189

³⁰⁴ SARMENTO, Carlos Eduardo. (Des) construindo Frontin: em busca de uma memória perdida. In FREIRE, Américo (org.). Paulo de Frontin: discursos parlamentares. Rio de Janeiro: ALERJ, 2003. P. 31-28.

crise desde a queda do prefeito Pedro Ernesto, em 1936, e como mais um indicio da escalada autoritária que culminou no golpe do Estado Novo³⁰⁵.

Entretanto, a ingerência de forças externas sobre o Rio de Janeiro não representava uma novidade na história da cidade. Capital desde a metade do século XVIII, o Rio de Janeiro foi separado da província fluminense na primeira metade do século XIX, quando a capital do Império foi transformada em Município da Corte ou Município Neutro³⁰⁶. A Proclamação da República não alterou a situação da então Capital Federal, a Lei Orgânica de 1892, que definia o desenho institucional dessa unidade federativa, manteve o processo de indicação do governante da cidade em instâncias superiores. Tal como no Império, a tendência a neutralizar politicamente a cidade do Rio de Janeiro prevaleceu: ao Executivo Federal caberia a nomeação do prefeito enquanto o Conselho Municipal, formado por 27 intendentos eleitos, teria como função principal a elaboração e votação do orçamento municipal. A interferência externa também se concretizou através do Senado Federal, instância incumbida de referendar os vetos do prefeito às deliberações do Conselho Municipal³⁰⁷.

Esta situação gerou uma estrutura híbrida na administração da capital, pois a cidade possuía uma bancada comparável à dos estados, elegia 3 senadores e 10 deputados, e uma Câmara Municipal para a resolução das questões locais. Todavia, tanto o prefeito quanto o chefe de polícia da cidade eram indicados e referendados pelo Presidente da República e pelo Senado. Segundo Ângela Santos e Marly Motta a sobreposição de poderes no Rio de Janeiro gerava um “excesso de politização” na cidade:

Esta fragmentação do campo político carioca, pontuado por disputas entre várias esferas de poder – presidente da República, prefeito, senadores, deputados, intendentos –, acirrou a politização da cidade. No Rio de Janeiro, havia excesso de política: fazia-se política no Catete, no Congresso, na Prefeitura, no Conselho Municipal. Fazia-se política nos sindicatos, nos partidos, nos clubes. E fazia-se política nas ruas³⁰⁸.

³⁰⁵ SARMENTO, Carlos Eduardo. O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001 e SOUZA, Rafael Lima Alves de. No coração da urbe: política, cultura e memória no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945). Rio de Janeiro, 2009. 96 f. Dissertação (Mestrado em História). Departamento de História- Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

³⁰⁶ FREIRE, Américo; SARMENTO, Carlos Eduardo. Três faces da cidade: um estudo sobre a institucionalização e a dinâmica do campo político carioca (1889-1969). P. 25

³⁰⁷ SANTOS, Ângela Moulin Simões Penalva; MOTTA, Marly Silva da. O “bota-abaixo” revisitado: o Executivo Municipal e as reformas urbanas no Rio de Janeiro (1903-2003). In REVISTA Rio de Janeiro. Dossiê: Reforma Pereira Passos. Nº 10. Rio de Janeiro: UERJ/Fórum Rio de Janeiro/ Laboratório de Políticas Públicas, maio-agosto, 2003. P. 6-38

³⁰⁸ Idem p.11

Segundo José Murilo de Carvalho, a nomeação dos prefeitos da Capital Federal seguia a fórmula utilizada durante o Império com relação aos presidentes de províncias, onde os nomeados, eram figuras, na maior parte dos casos, próximos aos mandatários do poder central e alheios à vida política da cidade³⁰⁹. Com isso, os prefeitos, dependentes político e economicamente, devido ao histórico déficit do orçamento municipal, do Executivo Federal, desempenhavam funções fundamentalmente administrativas³¹⁰. Ainda que os 27 indicados ao cargo de prefeito, até 1930, fossem indicados e considerados de confiança pelo Presidente da República, diversas pesquisas realizadas a partir da década de 1990 relativizaram o papel dos prefeitos do Distrito Federal como simples administradores do Governo Federal³¹¹. Os estudos conduzidos por Surama Conde questionaram a ideia de que os partidos no Rio de Janeiro na Primeira República tinham caráter sazonal. Segundo a historiadora “a multiplicidade de pequenas redes de clientela e o não controle de cargos que tornava a existência de partidos, agregando influências políticas, imprescindível na política carioca³¹².”

Apesar das especificidades geradas pela condição de Distrito Federal, a política da cidade do Rio de Janeiro não deixou de reproduzir os vícios das votações da Primeira República com grande presença de fraudes eleitorais, materializada em práticas como eleição a bico de pena, falseamento de totais e registro ilegal de analfabetos³¹³. Esta situação era agravada pela inexistência do voto secreto e pela forma de cadastramento dos eleitores: os políticos eram encarregados do processo de registro, fornecendo certificados de nascimento, fotos formulários preenchidos e transporte para o local de votação³¹⁴. Segundo o brasileiro Michael Conniff, o cadastramento pelo partido

³⁰⁹ CARVALHO, José Murilo. Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi. 3ª ed. São Paulo: Companhia das letras, 1987. P. 19-44

³¹⁰ Idem, P. 34-26.

³¹¹ FREIRE e SARMENTO; SURAMA; SILVA, Thaís Lopes. Entre ação legislativa e o constrangimento político: o Conselho Municipal do Distrito Federal (1921-1930). Rio de Janeiro, 2013. 189 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais – FGV, 2013.

³¹² SÁ PINTO, Surama Conde. Sobre a lógica do funcionamento dos partidos políticos nos sistemas oligárquicos: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República. Lusfada. História, nº 9, 2013. Disponível em < http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/1124/1/LH_9-10_11.pdf > acesso em 20/01/2017.

³¹³ RESENDE, Maria Efigênia Lage de. O processo político na Primeira República e o liberalismo oligárquico. In DELGADO, Lucília de Almeida Neves; FERREIRA, Jorge (org.) O Brasil Republicano: o tempo do liberalismo ecludente – Da Proclamação da República à Revolução de 1930. 5ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. P. 90-120.

³¹⁴ CONNIFF, Michael. Política urbana no Brasil: ascensão do populismo (1925-1945). Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2006. P. 97

praticamente garantia o voto no mesmo, uma vez que era entregue ao eleitor uma cédula já contendo o nome do candidato impresso, o que levava, quando eleições para mais de um cargo coincidiam, a complexas negociações para a introdução de outros nomes nas cédulas³¹⁵. Segundo o historiador Carlos Eduardo Sarmiento, a manipulação do acesso aos bens públicos tornava o acesso a tais serviços a moeda de troca essencial na negociação política carioca:

Em suma, é sobre o tabuleiro rude e tosco das questões de abastecimento de água e gêneros alimentícios, transporte, saneamento, educação e saúde pública e empregos na estrutura administrativa (que são a materialização deste controle) que se estabelece a dinâmica das forças políticas da cidade, controlando e ordenando contingentes humanos e promovendo a sistematização da economia dos corpos³¹⁶.

Por esse motivo, as maiores lideranças da política carioca na Primeira República não se interessavam pelo alargamento da base de eleitores na cidade, barganhando com a extensão de serviços públicos ou ofertas de emprego, os chefes políticos locais manobravam para garantir em suas mãos um eleitorado suficiente para reconduzi-los sucessivas vezes ao parlamento; nas palavras de Carlos Eduardo Sarmiento “uma base restrita de cidadãos e com poucas fichas em jogo na mesa da política urbana, era mais fácil exercer o controle sobre as redes de clientela e, conseqüentemente, sobre toda a estrutura política da cidade³¹⁷.”

Dentro deste cenário, marcado pela política clientelista e por eleições viciadas, a maior liderança política do Distrito Federal, entre as décadas de 1910 e 1930, não seria advogado ou médico, profissão da maioria dos chefes políticos do período, mas o renomado engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin³¹⁸. A notoriedade de Paulo de Frontin na sociedade carioca tinha raízes no final do século XIX, quando o engenheiro participou de grandes projetos para solucionar a falta d'água no Rio de Janeiro, e no governo de Rodrigues Alves, no qual chefiou as obras de abertura da Avenida Central³¹⁹. Na segunda metade da década de 1910, Paulo de Frontin fundou a Aliança Republicana,

³¹⁵ Idem p. 97

³¹⁶ SARMENTO, Carlos Eduardo. A arquitetura do impossível: a estrutura do Partido Autonomista do Distrito Federal e o debate autonomista nos anos 1930. In FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). Rio de Janeiro: uma cidade na história. 2ª ed. Rio de Janeiro: FGV, 2015. P. 42

³¹⁷ SARMENTO, Carlos Eduardo. A arquitetura do impossível... op. Cit. P. 42

³¹⁸ CONNIFF, Michael. Op. Cit. P. 94-99.

³¹⁹ ROCHA, Oswaldo Porto. Era das demolições... Op. Cit. P.

maior partido carioca da Primeira República, a sigla defendia uma maior autonomia da política municipal, medidas que visassem o desenvolvimento do comércio e indústria da cidade e políticas sociais voltadas ao mundo do trabalho³²⁰. Eleito para o Senado em 1917, o presidente perpetuo do Clube de Engenharia renunciou ao cargo para assumir a Prefeitura do Distrito Federal em 1919. A gestão de Paulo de Frontin em nada lembrou a imagem de um interventor comandado por forças exógenas e restrito às questões administrativas: o prefeito utilizou seu curto tempo de permanência como mandatário da municipalidade, de janeiro a julho de 1919, para sedimentar sua base política na cidade. Sua gestão foi marcada pela realização de um largo conjunto de obras, a maioria realizada sem o uso de licitações, situação que beneficiou empreiteiros e empreendedores do mercado imobiliário, setores intimamente ligados ao prefeito:

Quanto à denúncia da irregularidade nos contratos para a realização das obras, apesar de seu dileto discípulo Sampaio Corrêa ter se esforçado em justificar a falta de licitações com base na exiguidade de tempo para realização das obras, o fato é que a ação do prefeito realmente infringiu leis municipais. Não se pode esquecer, contudo, que Frontin contava com a maioria de aliancistas no Conselho Municipal, instituição responsável pela fiscalização destes contratos e o Clube de Engenharia (dirigido pelo engenheiro carioca) era a um só tempo uma espécie de consultor técnico do governo e um balcão de negócios para os empreiteiros da cidade³²¹.

Paulo de Frontin, reconduzido sucessivas vezes ao Senado na década de 1920, reforçou a tradição dos “prefeitos-engenheiros”, iniciada por Pereira Passos e continuada por seu sócio Carlos Sampaio, que relacionava a solução dos problemas urbanos com a implementação de um largo programa de obras públicas³²². A gestão de Paulo de Frontin também foi responsável pela introdução na vida política de seu sobrinho, Henrique de Toledo Dodsworth Filho, então com 23 anos, que participou da gestão como oficial de gabinete³²³. Contudo, esta não seria a primeira vez que um membro da família Dodsworth participou de um empreendimento de Paulo de Frontin na administração pública: quando

³²⁰ SILVA, Thaís Lopes. Entre a ação legislativa e o constrangimento político... op. Cit. P. 56-60.

³²¹ SÁ PINTO, Surama Conde, O prefeito da varinha de condão: a engenharia política de Paulo de Frontin na Prefeitura do Distrito Federal-1919. Revista do Mestrado em História, Vassouras, v.10, p.153-190, 2008

³²² Sobre a tradição de “prefeitos-engenheiros”: SANTOS, Ângela Moulin Penalva; MOTTA, Marly Silva da. O “bota-abixo” revisitado. Op. Cit.; e FREIRE, Américo (org.). Paulo de Frontin: discursos parlamentares. Rio de Janeiro: ALERJ, 2003.

³²³ PECHMAN, Robert. Henrique Dodsworth In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

Paulo de Frontin comandou a Comissão Construtora da Avenida Central, posteriormente Av. Rio Branco, entre 1904 e 1906, Eugenio Dodsworth gerenciou, com métodos draconianos, o trabalho dos operários na via³²⁴.

Nascido no Rio de Janeiro, em 1895, Henrique de Toledo Dodsworth Filho era neto dos barões de Javari e Pedro Afonso e bisneto de um inglês que casou com uma rica fazendeira no Brasil³²⁵. Em 1915, Henrique Dodsworth formou-se em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais do Rio de Janeiro. No ano seguinte, o sobrinho de Paulo de Frontin também se formou em Medicina pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro³²⁶. Entre os anos de 1917 e 1921, Henrique Dodsworth exerceu o cargo de inspetor de ensino secundário nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, até ser nomeado professor de física no Colégio Pedro II na Capital Federal. Ainda no ano de 1921, Dodsworth foi enviado pelo Governo Federal para a Europa com objetivo de estudar os programas e métodos do ensino secundário³²⁷. Sua produção bibliográfica inclui as obras *Os Colóides em Biologia* (1917); *Aspectos físico-químicos da radioatividade, experiências e hipóteses* (1918) e *Aspectos do Ensino Secundário* publicado em 1921. Neste mesmo ano, Dodsworth lançou a obra *Curso de Física* em coautoria com os professores Walter Cardim e J. Delamare; no ano seguinte, Henrique Dodsworth publicou *Cem anos de Ensino Secundário*. Sua produção literária ampliou-se em 1943, penúltimo ano de sua permanência na Prefeitura do Distrito Federal, quando Henrique Dodsworth lançou as obras *Caxias e Rio Branco*³²⁸.

Com o patrocínio de Paulo de Frontin, Henrique Dodsworth se elegeu como Deputado Federal pela primeira vez em 1924 com mais de 8.000 votos. Após uma atuação parlamentar discreta no primeiro mandato, Henrique Dodsworth consolidou seu prestígio parlamentar na eleição seguinte, em 1926, quando foi o deputado mais votado do Rio de Janeiro. O maior feito de sua segunda estadia no Legislativo Federal foi a Lei de Férias, que estabelecia o descanso anual de 15 dias para empregados do comércio, operários e jornalistas. Em julho de 1927, Dodsworth defendeu seu projeto de regulação do mercado de trabalho listando as categorias atingidas pela proposta:

³²⁴ ROCHA, Oswaldo Porto. *Era das demolições...* Op. Cit. P. 65

³²⁵ PECHMAN, Robert. *Henrique Dodsworth...* op. Cit. P. 1894

³²⁶ MACEDO, Roberto. *Henrique Dodsworth*. Departamento Administrativo do Serviço Público. 1955

³²⁷ PECHMAN, Robert. *Henrique Dodsworth*. Op. Cit. P. 1894

³²⁸ MACEDO, Roberto. Op. Cit. P. 38

Terão direito à férias os que trabalham nas casas de comércio, estabelecimentos bancários, cafés, hotéis e pensão, restaurantes e congêneres, açougues, padarias, confeitarias, leiterias, oficinas de costura e modas, alfaiatarias e outras oficinas, salões de barbeiro, empresas editoras, redações de órgãos de publicidade, empresas gráficas, escritórios de qualquer natureza, estabelecimentos pios e de caridade, casas de saúde, associações civis, agremiações artísticas e literárias, empresas teatrais ou cinematográficas e qualquer outros estabelecimentos franqueados ao público, bem como os que trabalhem nos estabelecimentos industriais e de comunicações³²⁹.

O patrocínio à Lei de Férias deu grande popularidade ao sobrinho de Paulo de Frontin, segundo o empresário Jorge Street, presidente do Centro Industrial do Brasil, a legislação sobre férias foi o grande cartão de visitas de Henrique Dodsworth ao eleitorado carioca³³⁰. Ao longo da década de 1920, o Senador Paulo de Frontin continuou a dominar o campo político, contudo, o prolongamento da crise política, entre as frações de classe regionais, e o crescimento urbano abalaram a estrutura de dominação tradicional dos chefes políticos do Distrito Federal. O crescimento da população do Rio de Janeiro, a cidade ultrapassou a barreira do 1.000.000 de habitantes logo no início da década de 1920³³¹, também foi acompanhado pelo aumento do eleitorado que passou de 21 mil, em 1919, para mais 60 mil nas eleições de 1930³³². Além do alargamento da base de eleitores, e a conseqüente necessidade de ampliação das redes clientelistas, a dominação dos tradicionais chefes políticos da cidade também foi afetada pela atuação de intendentos oposicionistas, como Maurício de Lacerda, e pela organização de novas organizações políticas como o Partido Democrático³³³. Para Luiz Werneck Vianna, o cenário político da década de 1920 representava “uma distância crescente entre a natureza da República oligárquica e a nova sociedade civil, demandante de mudanças político-institucionais e culturais, o que, por si só, já caracterizava uma crise no sistema da ordem³³⁴.”

A crise da hegemonia da burguesia agroexportadora cafeeira teria continuidade durante as eleições para sucessão do Presidente Washington Luís com a formação da Aliança Liberal, capitaneada por Getúlio Vargas, que expressava o descontentamento das

³²⁹ Idem. P. 30

³³⁰ CONNIFF, Michael. Op. Cit. P. 109

³³¹ FICHER, Sylvia. Edifícios altos no Brasil. Espaço & Debates: São Paulo, v. 14, n. 37, p. 61-76, 1994.

³³² CONNIFF, Michael. Op. Cit. P. 90

³³³ SARMENTO, Carlos Eduardo. A arquitetura do impossível... Op. Cit. P. 42.

³³⁴ VIANNA, Luiz Werneck. O Estado Novo e a “ampliação” autoritária da República. In CARVALHO, Maria Alice de. A república do Catete. 3ª ed. Rio de Janeiro: Museu da República. 2003. P. 113

frações e grupos políticos da classe dominante secundarizados no arranjo político da Primeira República³³⁵. Com a vitória da chapa oficial e o conseqüente levante da oposição que derrubou Washington Luís e conduziu Getúlio Vargas ao poder, em outubro de 1930, ocorreram grandes mudanças na política carioca. Paulo de Frontin, ardoroso defensor do presidente destituído, perdeu seu mandato parlamentar, por conta do fechamento do Legislativo, e passou a ser identificado como símbolo dos vícios políticos da “República Velha” pelos vitoriosos na Revolução de 1930³³⁶. Destituído dos cargos no aparelho de Estado e enfermo, Paulo de Frontin se afastou da vida pública e morreu em 1933³³⁷.

A concessão de maior autonomia política e administrativa para o Rio de Janeiro, além de estar presente na plataforma apresentada pela Aliança Liberal nas eleições de 1930, também representava o ímpeto do novo grupo no poder em romper com as práticas dos governos anteriores. O Governo Provisório de Getúlio Vargas desfez a tradição de nomear interventores alheios à política local ao escolher Adolfo Bergamini e, posteriormente, Pedro Ernesto para o comando da Prefeitura do Distrito Federal, figuras que construíram sua carreira na política carioca. A intervenção de Adolfo Bergamini, advogado com base nos subúrbios e entre os trabalhadores da EFCB, foi caracterizada pela depuração da administração municipal dos indicados do antigo regime através da instauração de diversas comissões de inquéritos e processos administrativos³³⁸. Incapaz de dialogar com as lideranças políticas cariocas e frente ao crescente desgaste do Governo Provisório na cidade, Adolfo Bergamini seria afastado da prefeitura com menos de um ano de governo³³⁹. A escolha do interventor seguinte, o renomado médico pernambucano Pedro Ernesto, um dos principais animadores dos movimentos de 1930 na cidade, representava uma proposta de diálogo do Governo Federal com uma das mais constantes pautas do Rio de Janeiro: o aumento da autonomia político-administrativa da cidade. A estrutura administrativa e o arranjo político montados na Primeira República tinha seu centro na interferência federal na vida política da cidade; com isso, a manutenção das redes de clientelistas e o acesso as benesses do aparelho de Estado dependiam do apoio

³³⁵ FAUSTO, Boris. As crises dos anos 1920 e a Revolução de 1930. In: _____ (Org.). O Brasil Republicano: sociedade e Instituições, 1889-1930. História Geral da Civilização Brasileira. São Paulo: Difel, 1985. P. 402-426.

³³⁶ SARMENTO, Carlos Eduardo. (Des) construindo Frontin... op. Cit. P. 31

³³⁷ CURY, Vânia Maria. Engenheiros e empresários... Op. Cit. P. 274-283

³³⁸ CONNIFF, Michael L. op. Cit. P. 121-131.

³³⁹ Idem

de forças exógenas³⁴⁰. Se por um lado, o manejo da pauta autonomista beneficiaria Pedro Ernesto ao atrair os grupos marginalizados na estrutura de poder, por outro, o aumento da autonomia municipal, traduzido em alargamento das possibilidades de obtenção de bens e serviços, também atrairia os antigos dirigentes da política carioca, pois a autonomia do Distrito representava uma possibilidade manutenção e ampliação de suas redes de clientela³⁴¹.

A defesa da autonomia política da Capital Federal não tinha sua base apenas na negociação de bens serviços com as forças políticas locais. Para concretizar sua pauta o Governo Pedro Ernesto patrocinou um programa de reformas nas áreas de educação e saúde. Rompendo a tradição de execução de grandes intervenções urbanísticas, a nova administração arquivou as propostas do Plano Agache, aprovadas pela Comissão do Plano da Cidade de Bergamini, sob alegação que os custos tornavam os planos inexecutáveis³⁴².

Para aumentar a arrecadação dos deficitários cofres municipais Pedro Ernesto defendeu a legalização dos jogos de azar para obter recursos com a taxação destas atividades. Ainda que a legalização tenha aumentado a arrecadação municipal, a partir de 1934, a medida aumentou as rusgas do prefeito com a Igreja, desavenças que cresceriam nos anos seguintes com a polêmica do ensino religioso nas escolas públicas³⁴³.

A situação das escolas municipais era dramática no início da intervenção de Pedro Ernesto, das 739 salas de aula existentes, somente 309 estavam disponíveis para a utilização imediata³⁴⁴. Para a direção do programa de reforma educacional o interventor nomeou o educador Anísio Teixeira, membro do movimento Escola Nova, discípulo do filósofo americano John Dewey e defensor da educação laica³⁴⁵. O projeto capitaneado por Teixeira ergueu 26 novos prédios escolares por todo o território da cidade entre 1932 e 1936³⁴⁶. A construção de novos hospitais foi a outra grande realização da gestão de Pedro Ernesto que iniciou a construção dos hospitais Pedro Ernesto, em Vila Isabel,

³⁴⁰ SARMENTO, Carlos Eduardo. A arquitetura do impossível... op. Cit. P. 48

³⁴¹ Idem p. 45

³⁴² REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos... Op. Cit. P. 92

³⁴³ MOURELLE, Thiago Cavaliere. Trabalhismo de Pedro Ernesto. Curitiba: Juruá, 2010. P. 170-174.

³⁴⁴ : GAWRYZEWSKI, Alberto. Administração Pedro Ernesto: Rio de Janeiro (DF) 1931-1936. Niterói, 1988. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 1988. P. 157

³⁴⁵ SILVA, Alexandre Elias. Política e Populismo no Rio de Janeiro (1931-1936). Niterói, 2004.

Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2004. P. 70-74.

³⁴⁶ GAWRYZEWSKI, Alberto. Op. Cit. P. 165.

Getúlio Vargas, na Penha, dos hospitais de Marechal Hermes e Campo Grande e do Hospital Jesus, para crianças. Além destas grandes unidades foram construídos ou reformados os dispensários de Cascadura, Meier e das ilhas do Governador e Paquetá³⁴⁷.

Além do aumento das políticas educacionais e de saúde pública, o empreendimento autonomista teria sua expressão política com a organização de um partido em torno de Pedro Ernesto. Com a convocação de eleições para a Assembleia Constituinte, uma das consequências do levante paulista de 1932, Vargas passou a incentivar a montagem de partidos liderados por seus interventores. Em Minas Gerais Gustavo Capanema, Olegário Maciel e Antonio Carlos organizaram o Partido Progressista, enquanto Flores da Cunha, no Rio Grande do Sul, fundou o Partido Republicano Liberal com apoio de Oswaldo Aranha³⁴⁸. A oposição paulista, derrotada militarmente em 1932, uniu o Partido Republicano e o Democrático uniram-se na Frente Única por São Paulo³⁴⁹. Na Capital Federal, a demanda por maior autonomia da cidade expressou-se na organização do Partido Autonomista do Distrito Federal, capitaneado por Pedro Ernesto enquanto a oposição ao governo de Getúlio Vargas teve seu maior representante no Partido Economista.

Fundando no início de 1933, o Partido Autonomista possuía inicialmente um viés próximo ao pensamento do movimento tenentista; característica que perde consistência a medida em que o partido se expande com a adesão dos chefes políticos locais³⁵⁰. Graças a principal bandeira defendida pela agremiação, autonomia para a cidade do Rio de Janeiro, o partido organizado por Pedro Ernesto experimentou um rápido crescimento reunindo figuras dos mais variados grupos políticos e ideologias: egressos do movimento tenentista como Jones Rocha, médico que acompanhou Pedro Ernesto nos movimentos de 1930, Luís Aranha, irmão do ministro Oswaldo Aranha, e Augusto do Amaral Peixoto; figuras ligadas a igreja como o militar Átila Soares e o cônego Olímpio de Melo, sacerdote da paróquia de Bangu; e antigos chefes políticos da cidade como Cesário de Melo, liderança política dos bairros rurais de Campo Grande e Santa Cruz, e Edgard Romero, com base nos bairros de Madureira e Irajá, e Ernani Cardoso, chefe político da

³⁴⁷ Idem p. 206-208.

³⁴⁸ BRANDI, Paulo. Getúlio Vargas. In: ABREU, Alzira Alves de et., al. Dicionário Histórico e Bibliográfico Brasileiro. 2ª ed. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001, vol. V. p. 5912

³⁴⁹ Idem

³⁵⁰ SARMENTO, Carlos Eduardo. O Rio de Janeiro de Pedro Ernesto... Op. Cit. P. 88

região do Campinho, Cascadura e Jacarepaguá³⁵¹. A extensão e fluidez da base do partido demonstrou o sucesso da iniciativa do prefeito em reunir em torno de si tanto os setores que apoiaram a Revolução de 1930 quanto as lideranças impossibilitadas de acesso às benesses da instância responsável pela concessão de serviços na cidade. Para Carlos Eduardo Sarmiento, a estruturação do Partido Autonomista representava um deslocamento do eixo do campo político na cidade:

(...) em torno do chefe do chefe do Executivo da cidade se centralizava o quantum do capital político liberado, e competia então à sua ordenação e regulação a distribuição deste no interior do campo. Desta maneira podemos entender a posição hegemônica que o Partido Autonomista viria a alcançar, na medida em que o interventor soube transferir para as estruturas do partido a via de negociação em torno da distribuição deste capital³⁵²

Para Conniff, o sucesso da iniciativa de Pedro Ernesto em reunir as chefias políticas tradicionais ao seu redor também se ligava às dificuldades que a nova legislação eleitoral impôs aos tradicionais métodos de controle do voto: com a imposição do voto secreto; do voto das mulheres, que aumentou a base de eleitores, a invalidação dos alistamentos eleitorais realizados nas eleições anteriores³⁵³. O partido também teria sucesso na adesão de membros da classe dominante como Pereira Carneiro, empresário com uma vasta linha de negócios, proprietário do *Jornal do Brasil* e membro ativo da Associação Comercial. O partido também contaria com a simpatia de Guilherme Guinle, principal beneficiado pela legalização dos jogos de azar na cidade, Antenor Mayrink Veiga e de Henrique Lage³⁵⁴.

Contudo, nem todos os grupos políticos da cidade adentraram na agremiação de Pedro Ernesto. O principal partido de oposição ao interventor surgiu da união entre representantes de entidades patronais da indústria com os herdeiros políticos de Paulo de Frontin. O Partido Economista surgiria, no final de 1932, por iniciativa de uma fração da burguesia capitaneada pelos empresários Serafim Valandro e João Daudt de Oliveira, presidente e diretor da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Francisco de Oliveira

³⁵¹ CARVALHO, Wesley. Saúde e política no Rio de Janeiro de Pedro Ernesto (1931-1936). Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012. P. 82

³⁵² SARMENTO, Carlos Eduardo. A arquitetura do impossível... Op. Cit. P. 49

³⁵³ CONNIFF, Michael. Op. Cit. P. 140-147.

³⁵⁴ CONNIFF, Michael. Op. Cit. P. 158

Passos, presidente da Federação Industrial do Rio de Janeiro; e Carlos da Rocha Faria, presidente do Centro de Fiação e Tecelagem³⁵⁵.

A organização de um partido com o objetivo de universalizar as pautas vocalizadas pelas entidades patronais da indústria e comércio demonstra o maior grau de articulação adquirido pelas entidades da classe dominante a partir da formação de agências do aparelho de Estado no pós-1930. Segundo a historiadora Angela de Castro Gomes a ideia de formar um partido de amplitude nacional para a defesa dos interesses da indústria nasce com a reorganização da estrutura associativa da indústria, simbolizada pela formação da Confederação Industrial do Brasil, e com o desejo do setor em romper as estruturas regionalistas dos partidos da Primeira República³⁵⁶. Em última instância, os patrocinadores do Partido Economista pretendiam que os demais setores da sociedade passassem a enxergar suas demandas específicas como demandas da coletividade:

Portanto, fica bem claro que a proposta do Partido Economista procurava ultrapassar os limites de uma simples representação direta dos interesses econômicos de seus organizadores. Os deputados deste partido não poderiam mais ser vistos como simples intermediários entre a fração de classe que representavam e os “políticos”, conforme a orientação anteriormente vigente. Seu papel fora redimensionado pelos próprios objetivos da universalização das demandas destes setores da produção. Ou seja, o que se procurava alcançar era o reconhecimento da identidade entre interesses da indústria e do comércio e interesses da nação, o que transformava os atuais deputados deste partido em representantes dos interesses da coletividade³⁵⁷.

O partido defenderia na Assembleia Constituinte a República Federativa como modelo representativo e a autonomia dos estados, entretanto, em oposição às práticas da República Velha, o novo regime deveria eliminar as barreiras à livre circulação de mercadorias com a supressão dos impostos interestaduais. Além disso, uma de suas principais diretrizes era a luta pela representação classista nas assembleias legislativas e o apoio a criação de órgãos técnicos de cunho decisório, ou excepcionalmente consultivos, junto aos poderes executivos³⁵⁸. Na política econômica,

³⁵⁵ ABREU, Alzira Alves. Partido Economista do Brasil. In _____, et., al. Dicionário Histórico e Bibliográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, Disponível em < <http://migre.me/wFVZ0>> acesso em 20 de mar. 2016.

³⁵⁶ GOMES, Angela de Castro. *Burguesia e trabalho: Política e legislação social no Brasil (1917-1937)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: 7Letras, 2014. P. 309-319.

³⁵⁷ Idem P. 314

³⁵⁸ Idem P. 318

as pautas do partido convergiam com os interesses caros ao empresariado durante a Era Vargas: além da defesa da supressão dos impostos interestaduais o partido defenderia a simplificação da legislação fiscal³⁵⁹. Contudo, ao contrário da atitude geral dos empresários, de resistência à implantação da legislação regulamentadora do mercado de trabalho, o Partido Economista defendeu a criação de uma legislação que procurasse a harmonia entre as classes como a fixação de um salário de subsistência de acordo com o custo de vida nas diversas regiões do país³⁶⁰.

O protagonismo dos industriais cariocas na iniciativa do Partido Economista tem ligação com o papel da Capital Federal como sede de diversas entidades com caráter nacional; nas primeiras décadas do século XX estavam localizadas no Rio de Janeiro as sedes de associações como a Sociedade Nacional da Agricultura e o Centro Industrial do Brasil³⁶¹. A necessidade de organização do partido, antes de ser incentivada nacionalmente no processo de articulação da Confederação Nacional da Indústria, já era defendida por Francisco de Oliveira Passos, presidente da Federação Industrial do Rio de Janeiro, em 1931:

De rara oportunidade para que as atividades manufatureiras, comercial e agrária reivindicuem, com legítimo fundamento de causa sua participação na direção dos negócios para os quais concorre de forma tão acentuada. (...) levar ao estudo e solução dos assuntos pertinentes às classes produtoras e seu indispensável e devotado concurso, o qual prestado com objetivo único de cooperar pela prosperidade do país não deixaria sem dúvida, de produzir os resultados almejados³⁶².

Do núcleo inicial no Distrito Federal o partido se expandiu para os estados de Pernambuco, Rio de Janeiro, Alagoas, Paraná, Minas Gerais e Ceará. Contudo, a iniciativa de um partido da indústria não floresceu em São Paulo, maior centro da produção industrial do país, devido as particularidades da situação política no estado que levou a formação da Frente Única Paulista. Ainda que a iniciativa proliferasse em diversos estados, o Partido Economista só conseguiu eleger representantes para a Constituinte no

³⁵⁹ ABREU, Alzira Alves. Partido Economista do Brasil. Op. Cit.

³⁶⁰ Idem

³⁶¹ CURY, Vânia Maria. Instituições, agentes sociais e desenvolvimento econômico no Rio de Janeiro da Primeira República. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH-RJ, 10, 2002, Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: ANPUH- RJ, 2002. Disponível em < [http:// https://goo.gl/4UoS7j](https://goo.gl/4UoS7j)> acesso em: 10/04/2015.

³⁶² FIRJ, relatório – 1931/1934, vol. 2, apud FREITAS FILHO, P. 131-133.

Distrito Federal, o que resultou na dissolução de grande parte das seções estaduais e deu um caráter mais local para a agremiação³⁶³.

No Rio de Janeiro, ainda que a maioria dos animadores do partido não tivessem concorrido em pleitos anteriores, o partido contou com a colaboração de Henrique de Toledo Dodsworth e do médico Miguel Couto, lideranças tradicionais da política local. Após a morte de Paulo de Frontin, o grupo político dirigido pelo antigo prefeito passou a ser liderado por seu sobrinho Henrique Dodsworth, que se aproximou do partido de Serafim Valandro e João Daudt de Oliveira por conta da oposição ao governo de Getúlio Vargas e por conta da articulação realizada pelos engenheiros Sampaio Correia e Maurício Joppert, lideranças do Clube de Engenharia, que incentivaram a união entre o grupo de Dodsworth e o Partido Economista³⁶⁴. O falecimento de Paulo de Frontin rompeu o ostracismo que lhe fora imposto no pós-1930 e gerou uma forte comoção na grande imprensa³⁶⁵; manobrando habilmente com este sentimento, Henrique Dodsworth foi novamente conduzido ao Legislativo como o deputado mais votado para a Assembleia Constituinte na cidade³⁶⁶.

Contudo, o Partido Economista não superou conseguiu reproduzir o desempenho eleitoral do seu principal expoente: dos dez delegados que o Distrito Federal tinha direito, seis eleitos tinham ligação com o partido de Pedro Ernesto³⁶⁷. Para Michael Conniff a maior debilidade do Partido Economista era ter desconhecidos do eleitorado e a resistência de seus políticos mais populares, Henrique Dodsworth e Miguel Couto, figuras acostumadas com os meandros da política clientelista, em associar suas imagens ao partido:

Parte dos motivos do fracasso do PE foi que os candidatos conhecidos se mostraram relutantes em se associar estreitamente à imagem não testada do partido, o que o minou. Dodsworth e Couto distribuíram vários milhares de cédulas de voto mais seus próprios nomes do que com o nome do partido, o suficiente para ter completado uma cota mínima para o PE.³⁶⁸.

³⁶³ GOMES, Angela de Castro. *Burguesia e trabalho...* Op. Cit. P. 319

³⁶⁴ Maurício Joppert, professor da Escola Politécnica e liderança do Clube de Engenharia, reivindicava o mérito de aproximar Henrique Dodsworth de Serafim Valandro: ENGENHEIRO Edison J. Passos. *Revista do Clube de Engenharia*, Nº 36, setembro de 1937.

³⁶⁵ CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e empresários...* Op. Cit. P. 278-283.

³⁶⁶ PECHMAN, Robert. *Henrique Dodsworth*. op. Cit. P. 1894.

³⁶⁷ CARVALHO, Wesley. Op. Cit. P. 86

³⁶⁸ CONNIFF, Michael L. op. Cit. P. 149

Durante os trabalhos da Constituinte, Henrique Dodsworth desenvolveu uma atuação de destaque na organização dos trabalhos. Ainda que seu partido defendesse formalmente a autonomia do Distrito Federal, Dodsworth aumentou seus atritos com os autonomistas durante os debates sobre o destino da capital do país³⁶⁹. Durante toda a gestão de Pedro Ernesto, Henrique Dodsworth criticou as iniciativas do prefeito alegando que as reformas na educação e saúde eram meios para o mandatário da municipalidade distribuir cargos e contratações irregulares aos seus correligionários. O discurso político de Henrique Dodsworth reivindicava a tradição dos prefeitos obreiros, da qual seu tio era um dos maiores representantes, alegando que a gestão Pedro Ernesto negligenciou os problemas de embelezamento, viação e tráfego em prol de uma política de empreguismo para sustento do poder pessoal do interventor³⁷⁰. Ainda que estudos sobre a gestão de Pedro Ernesto tenham destacado fins estritamente políticos na escolha dos locais para a construção de postos de saúde e escolas, estes mesmos trabalhos ressaltam o erro de reduzir toda a transformação da rede de hospitais e escolas da cidade em política clientelista³⁷¹. Para Sarmento, o discurso de Dodsworth não era restrito à apologia de uma gestão voltada para intervenções urbanísticas, mas revelava um projeto político de caráter elitista:

Embora possamos observar que algumas críticas destes opositores eram procedentes, principalmente no que se referia à questão as contratações irregulares para empregos públicos como forma de consolidação de clientelas políticas, reduzir todo o projeto educacional e de assistência médica do governo de Pedro Ernesto a este caráter era uma estratégia de propaganda que ocultava um projeto político e uma concepção de sociedade distintos daqueles assumidos pelo interventor carioca³⁷².

As eleições de 1934 consolidariam o domínio do Partido Autonomista sobre o eleitorado carioca. Ainda que o Partido Economista tenha contado com o apoio de grandes periódicos, como *Jornal do Comércio*, *O Globo*, *A Noite* e *Diário Carioca*, que forneceram espaço gratuito de propaganda³⁷³, o partido de Pedro Ernesto elegeu 20 dos

³⁶⁹ SARMENTO, Carlos Eduardo. *O Rio de Janeiro da Era Pedro Ernesto*. Op. Cit. P. 102-126.

³⁷⁰ *Idem*

³⁷¹ CARVALHO, Wesley. Op. Cit. P. 139-159; GAWRYSZEWSKI, Alberto. *Administração Pedro Ernesto*. Op. Vit. P. 176-209.

³⁷² SARMENTO, Carlos Eduardo. *O Rio de Janeiro da Era Pedro Ernesto*. Op. Cit. P. 124

³⁷³ CONNIFF, Michael. Op. Cit. P. 150

22 vereadores da Câmara Municipal e dois senadores. A primeira eleição para prefeito da cidade foi realizada de forma indireta pela Câmara Municipal, Pedro Ernesto derrotou Heitor Beltrão candidato dos Economistas³⁷⁴.

Após a primeira eleição para prefeito do Distrito Federal Pedro Ernesto era o político mais popular da capital e contava com uma ampla base parlamentar, entretanto, em menos de dois anos a experiência autonomista cessou por conta de uma nova intervenção federal, Pedro Ernesto seria encarcerado enquanto o Partido Autonomista entrava em colapso. Para entendermos a velocidade do declínio da primeira gestão autônoma do Rio de Janeiro é preciso atentarmos para o acirramento da tensão social no país e a escalada bonapartista do Governo Vargas.

O clima de liberdade política gerado pela promulgação da nova Constituição animou a movimentação sindical em diversas cidade do país. O breve período de normalidade constitucional propiciou condições para o aumento do movimento reivindicatório da classe trabalhadora: no Rio de Janeiro, o número de greves, crescente desde o início da década, chegou a 35 em 1934. Como resposta à onda de greves e manifestações operárias, o governo encaminhou ao Congresso, em janeiro de 1935, um projeto de lei que definia crimes contra a ordem política e social, denominado Lei de Segurança Nacional. O consenso em conter as movimentações dos setores subalternos era tanto que a oposição liberal apoiou o cerceamento das liberdades democráticas presentes na LSN³⁷⁵. Com aprovação da Câmara, Vargas sancionou a LSN em abril de 1935, a partir de então, eram previstas penas de um a dez anos de prisão contra todos que atentassem contra pessoas e bens por motivos ideológicos e tentassem executar greves nos serviços públicos. Também podiam sofrer sanções jornais ou emissoras de rádio que veiculassem matérias consideradas subversivas, enquanto o chefe de polícia do Distrito Federal era autorizado a fechar entidades sindicais suspeitas³⁷⁶.

Mesmo antes da promulgação da LSN, o chefe de polícia do Distrito Federal, Filinto Müller, comandava uma repressão violenta às organizações da classe trabalhadora: em agosto de 1934, a polícia invadiu um comício antiguerra com armas de fogo e gás lacrimogêneo, ainda durante este ano os escritórios dos trabalhadores em

³⁷⁴ SARMENTO, Carlos Eduardo. O Rio de Janeiro da Era Pedro Ernesto. Op. Cit. P. 140

³⁷⁵ BRANDI, Paulo. Getúlio Vargas. Op. cit. p. 5916

³⁷⁶ Idem

padaria, motoristas, marceneiros e ferroviários foram invadidos pela polícia, e os arquivos desses sindicatos confiscados. A polícia também dispersou uma reunião do sindicato dos empregados em hotéis com tamanha violência que resultou em um morto e diversos feridos³⁷⁷. Os métodos violentos de Müller fomentaram críticas até de opositores conservadores como Henrique Dodsworth que criticou a utilização de violência excessiva contra trabalhadores ferroviários, enquanto Sampaio Correia reprovava a utilização de gás lacrimogêneo e armas de fogo na dispersão de uma greve de estudantes³⁷⁸. Getúlio Vargas, utilizando os dispositivos da LSN, colocou a ANL na ilegalidade em julho de 1935, fato que dispersou a maioria dos setores médios democráticos próximos a entidade. Todavia, a redução da ALN a setores do Partido Comunista e alguns militares de esquerda aumentou o ímpeto conspirativo da organização que organizou um levante em novembro de 1935³⁷⁹.

Sem contar com nenhum apoio popular e reduzida a movimentações em quartéis no Nordeste e Rio de Janeiro, o fracasso do levante da ANL contrastou com o tamanho da repressão gerada pelo Governo Vargas³⁸⁰. Como consequência da intentona, a imagem pública de Vargas se fortaleceu e a necessidade de um poder firme para reprimir o comunismo entrou no senso comum da população. Com isso, Vargas aprovou medidas que lhe permitiam decretar estado de guerra em qualquer ponto do território nacional e demitir funcionários públicos que cometessem atos subversivos³⁸¹.

A repressão ao comunismo regou novos instrumentos repressivos, reforçando o caráter bonapartista do regime, e pavimentou o projeto continuísta de Vargas que promulgou sucessivos estados de sítio até novembro de 1937. Em janeiro de 1936 a cúpula varguista anunciou a formação da Comissão Nacional de Repressão ao Comunismo, encarregada de investigar, de forma sumária, atos ou crimes contra as instituições políticas e sociais e dotada de poderes para requisitar prisões diretamente ao chefe de polícia em casos de urgência. No final deste ano, o Tribunal de Segurança Nacional, instituição que funcionou continuamente até 1945, foi instaurado para julgar atos de traição contra o Estado. Os juízes deste tribunal aceitavam habitualmente as

³⁷⁷ CONNIFF, Michael L. Op. Cit. p. 185

³⁷⁸ CONNIFF, p. 186

³⁷⁹ DEMIER, Felipe. O longo bonapartismo. Op. Cit. P. 127

³⁸⁰ LEVINE, Robert. O Regime Vargas. Op. Cit. P. 195

³⁸¹ BRANDI, Paulo. Op. Cit. P. 5919

denúncias oferecidas pelo governo e sentenciavam os acusados, mesmo sem provas, conforme o desejo da promotoria, com a utilização da figura do julgamento por convicção que permitia aos juízes condenar os acusados por mera atitude mental³⁸². A maioria dos condenados não foram enquadrados por atos revolucionários, mas por simplesmente terem simpatias por movimentos de esquerda ou terem participado de atos antifascistas³⁸³.

A repressão gerou milhares de prisões e fechou a maioria dos sindicatos autônomos impondo finalmente o modelo de sindicato oficial existente desde 1932³⁸⁴. Segundo o historiador Robert Levine, o número exato de presos oscilou entre 5.000 e 15.000 e a cidade do Rio de Janeiro ainda contava com 100 prisões mensais depois do golpe do Estado Novo³⁸⁵. Além da coerção, o Governo, acompanhado por entidades como a Igreja Católica, desencadeou uma enérgica campanha de opinião pública contra a influência ideológica do comunismo no país que atingiu ares de histeria. O consenso anticomunista do período atingiu em cheio iniciativas de Pedro Ernesto, como a Universidade do Distrito Federal e a União Trabalhista do Distrito Federal, e suscitou a queda do prefeito.

De modo geral, a grande fluidez na composição do Partido Autonomista trouxe dificuldades para a governança de Pedro Ernesto que impediam a implantação de todo o seu projeto político. Diante da resistência dos grupos políticos tradicionais em aceitar a entrada de setores da classe trabalhadora no Partido Autonomista, o prefeito incentivou a criação da União Trabalhista do Distrito Federal. Vista em alguns estudos como uma entidade destinada a frear as críticas ao mandato e organizar as bases populares do prefeito³⁸⁶, ou como uma iniciativa para introduzir a classe trabalhadora na vida política³⁸⁷, a União Trabalhista, sempre foi enxergada com desconfiança pela maioria do Partido Autonomista e não resistiu ao clima político do final de 1935, quando foi fechada pelo prefeito. No mesmo período, a campanha pela demissão do secretário Anísio Teixeira atingiu seu auge. Devido a defesa da educação laica, o Secretário de Educação era alvo constante de críticas dos setores ligados à Igreja. Na Câmara Municipal, o principal detrator de Teixeira era o vereador autonomista Atila Soares, militar

³⁸² Idem, P. 5920.

³⁸³ LEVINE, Robert, Op. Cit. P. 200

³⁸⁴ MATTOS, Marcelo Badaró. *Trabalhadores e Sindicatos*. Op. Cit. P. 63-76.

³⁸⁵ LEVINE, Robert, Op. Cit. P. 201

³⁸⁶ SILVA, Alexandre Elias. Op. Cit. P. 123

³⁸⁷ MOURELLE, Thiago Cavaliere. Op. Cit. P. 180-184.

profundamente ligado à militância católica e ao intelectual conservador Alceu Amoroso Lima, que acusava incessantemente o secretário de promover uma “educação comunista” nas escolas municipais e na recém fundada Universidade do Distrito Federal³⁸⁸.

Em dezembro de 1935, a pressão sobre Pedro Ernesto atingiu seu ápice e o prefeito demitiu Anísio Teixeira e nomeou como Secretário de Educação Francisco Campos, figura favorável ao ensino religioso e uma verdadeira antítese do antigo secretário. Em seu discurso de posse, Francisco Campos, futuro redator da Constituição do Estado Novo, fez duras críticas aos preceitos de Teixeira e muitos elogios ao ensino realizado na Alemanha Nazista³⁸⁹.

Ao contrário do que previa o prefeito, a substituição do secretário não diminuiu as pressões conservadoras sobre sua gestão. Apesar da guinada à direita as críticas a complacência do prefeito com ideais de esquerda se intensificavam; em última instância, a cúpula getulista não podia tolerar uma possível alternativa moderada ao Governo Vargas materializada no popular prefeito do Distrito Federal. Divido em celeumas sobre a legalização dos jogos, políticas educacionais e por demandas clientelistas, que não podiam ser atendidas, o Partido Autonomista desintegrou-se rapidamente no início de 1936, ao mesmo tempo, uma fração do partido, comandada por Olímpio de Melo, Luís Aranha e Atila Soares passou a conspirar com o Governo Federal. Em abril Pedro Ernesto foi preso após denúncia da Comissão de Repressão ao Comunismo de que o mandatário municipal teria colaborado com a ANL³⁹⁰.

Com a prisão de Pedro Ernesto, o presidente da Câmara Municipal, Cônego Olímpio de Melo, foi empossado como prefeito interino. O maior esforço da gestão de Olímpio de Melo foi em colaborar com o Governo Federal para impedir a volta de Pedro Ernesto ao Executivo Municipal. A cassação do mandato do antigo prefeito teve como argumento legal o descumprimento da Lei Orgânica, aprovada em janeiro de 1936, que previa a instauração de um Tribunal de Contas no município³⁹¹. A intervenção informal, existente desde abril de 1936, foi confirmada em março de 1937 quando Getúlio Vargas

³⁸⁸ SARMENTO, Carlos Eduardo. O Rio de Janeiro da era Pedro Ernesto. Op. Cit. 196-199.

³⁸⁹ GAWRYSZEWSKI, Alberto. Administração Pedro Ernesto... Op. Cit. P. 174

³⁹⁰ SARMENTO, Carlos Eduardo. O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto... Op. Cit. P. 205

³⁹¹ Idem. P. 210.

emitiu um decreto de intervenção que fechou a Câmara e estabeleceu Olímpio de Melo como interventor federal³⁹².

Contudo, o novo interventor não durou mais de três meses no cargo, intransigente na negociação de verbas e cargos com o grupo que lhe levou ao poder, Olímpio de Melo privilegiava seu próprio círculo pessoal, com a concessão de vergas e empregos, ao invés de seus aliados do Partido Autonomista. O menosprezo ao papel que figuras como Atila Soares, Augusto do Amaral Peixoto e Luís Aranha tiveram em sua ascensão selou o destino do interventor. Ao julgar o padre incapaz de manter a base de apoio ao governo entre os grupos políticos da cidade, Vargas forçou a renúncia de Olímpio de Melo. A curta duração da experiência autonomista foi explicada por Carlos Eduardo Sarmiento através dos conceitos de campo político e capital político, elaborados pelo pensador francês Pierre Bourdieu, segundo o historiador, a defesa da autonomista pelos grupos políticos dirigentes na cidade tinha raízes na maior possibilidade de negociação de bens e serviços, com a crise da gestão de Pedro Ernesto, alguns setores julgaram que a proximidade com as forças federais era essencial para a manutenção de seus privilégios:

Enquanto o Executivo municipal teve condições de alargar suas “máquinas políticas”, como definiu Pierre Bourdieu o sistema de acesso a bens e serviços públicos no interior do campo político, em concordância com o nível de demanda de suas bases de sustentação política, a disputa clientelística permaneceu estabilizada. Com as limitações materiais da crescente ampliação destas estruturas, restringindo-se o quantum do capital político em circulação, inviabilizando-se esta forma de negociação e, por conseguinte, desarticulava-se o eixo agregador das forças políticas da cidade. (...) a opção pelo apoio à intervenção por parte de alguns grupos políticos pode ser compreendida como uma aposta em outra forma de organização destas forças no interior do campo político carioca que, mesmo com a liberdade de funcionamento e atuação limitadas, possibilitaria ainda a sustentação políticas destes segmentos³⁹³.

Ao articular a nomeação de Henrique Dodsworth, a cúpula varguista apostava em uma solução de composição conservadora: ao mesmo tempo que forçou a demissão de Olímpio de Melo, Getúlio Vargas nomeou o cônego para o recém-criado Tribunal de Contas do Distrito Federal. Além disso, o Deputado Dodsworth era um nome distante das

³⁹² CONNIFF, Michael L. op. Cit. P. 198-200.

³⁹³ SARMENTO, Carlos Eduardo. O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto... Op. Cit. P. 212-213.

disputas que esfacelaram o Partido Autonomista nos dois anos anteriores³⁹⁴. Além dos laços do Deputado do Partido Economista com entidades da classe dominante local, como a Federação das Indústrias e a Associação Comercial, a figura de Dodsworth gerava simpatias até em setores da classe dominante que apoiavam o antigo prefeito. Até o *Jornal do Brasil*, propriedade do empresário Pereira Carneiro, enfático apoiador da gestão de Pedro Ernesto, se mostrava simpático ao novo interventor:

Embora já tenhamos externado o nosso ponto de vista adverso à intervenção, (...) assinalamos que a escolha do nosso interventor repercutiu agradavelmente, dadas as qualidades de distinção e de alto relevo mental do delegado do poder central. De fato, o Sr. Henrique Dodsworth é uma das figuras de mais realce da Câmara Federal. Carioca, político militante do Distrito, o novo interventor certamente prestará a sua cidade os serviços que ela merece e que se deve esperar dos seus méritos e operosidade³⁹⁵.

Henrique Dodsworth começou a década de 1930 na oposição aos setores que levaram Vargas ao poder com a queda da Primeira República; nos conflitos de 1932 o deputado foi simpático ao movimento militar das frações da classe dominante paulista contra o Governo Provisório³⁹⁶. Ainda que após o levante da ANL, Dodsworth apoiasse os sucessivos pedidos de Getúlio Vargas para prorrogar o estado de exceção, sua aproximação gradativa do núcleo varguista não deve ser analisada somente através do consenso quanto a manutenção da ordem. Ao mesmo tempo em que as características bonapartistas do regime aumentavam, um grupo de empresários próximos de Henrique Dodsworth, composto por figuras como Evaldo Lodi e João Daudt de Oliveira, passou a ocupar acentos em agências e comissões do Estado Restrito: Lodi, por exemplo, fez parte do círculo de industriais próximo do presidente e foi escolhido por Vargas para compor o Conselho Federal do Comércio Exterior³⁹⁷. Com isso, um exame do movimento de aproximação de Henrique Dodsworth do núcleo getulista não pode ignorar a incorporação

³⁹⁴ SOUZA, Rafael Lima Alves de. *No coração da urbe: política, cultura e memória no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945)*. Rio de Janeiro, 2009, 97 f. Dissertação (mestrado em história). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. P. 37

³⁹⁵ O novo governador da cidade. *Jornal do Brasil*. 3 de julho de 1937 p. 7 apud SOUZA, Rafael Lima Alves. Op. Cit. P. 39

³⁹⁶ PECHMAN, Robert. Henrique Dodsworth... Op. Cit. P. 1894.

³⁹⁷ DIAS, Sonia. Verbete Evaldo Lodi. In: ABREU, Alzira Alves de et., al. *Dicionário Histórico e Bibliográfico Brasileiro*. FGV/CPDOC. Disponível em <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lodi-euvaldo>> acesso em 20 de fevereiro de 2017.

de empresários ligados ao Partido Economista nos círculos próximos a Vargas no período anterior ao golpe do Estado Novo³⁹⁸.

Em seu discurso de posse, o novo interventor, ao falar sobre a composição do governo com inimigos de outrora, frisou que as ideias sustentadas durante o seu mandato de deputado eram “equidistantes sempre das correntes irredutíveis”. Após discursar sobre o problema da saúde municipal e dizer que, na condição de professor do Colégio Pedro II, só restaria, na questão da educação, “estimular e prestigiar a orientação já traçada”, Henrique Dodsworth tratou do problema da circulação viária que “precisa ser encerrado na sua solução e iniciadas pelo menos as providencias para resolvê-lo”, para isso, o novo prefeito não se privou de evocar o nome e a obra de Paulo de Frontin “exemplo da capacidade realizadora”, ao concluir que tinha “uma herança a receber e uma missão a cumprir em consequência dela³⁹⁹”.

O Governo Dodsworth promoveu o programa de administração municipal defendido pelo Deputado Federal nos anos anteriores. Os oito anos da gestão de Henrique Dodsworth na Prefeitura do Distrito Federal representaram a volta de um modelo de administração municipal voltada para o planejamento de grandes intervenções urbanísticas comparável às executadas por Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio. Novamente os setores da sociedade civil representados em entidades como o Clube de Engenharia teriam o trânsito de suas demandas facilitadas no Executivo Municipal. Contudo, a forma como se estruturou a máquina municipal apresentou expressivas peculiaridades. A nova onda de reforma urbana aconteceu num regime ditatorial tão fechado que não permitiu nem a existência de Legislativos regulados. Nos próximos itens analisaremos como se montou a estrutura administrativa da municipalidade e a trajetória das principais políticas sociais estado-novistas.

2.3 – As mudanças na estrutura administrativas da gestão de Henrique Dodsworth

Com o golpe de 10 de novembro de 1937, e o consequente fechamento do Parlamento, banimento dos partidos políticos e controle estatal sobre os sindicatos da classe trabalhadora, abriram-se amplas oportunidades para a canalização, ao interior do

³⁹⁹ MACEDO, Roberto de. Op. Cit. P. 41

Estado, das demandas de distintos setores sociais, movimento expresso na multiplicação de agências, institutos e autarquias ao longo do Estado Novo. A transformação da máquina administrativa e a política econômica do período demonstravam que a ação do aparelho de Estado tinha como fim assegurar a reprodução dos diversos interesses dos grupos da classe dominante, ao mesmo tempo, Getúlio Vargas não se esforçou para montar toda a estrutura legislativa prevista na própria Constituição que encomendara, por conta disso, durante os oito anos de Estado Novo o poder político concentrou-se nas mãos do Executivo que governava através de decretos-leis⁴⁰⁰.

Em abril de 1939, Getúlio Vargas aumentou a ossatura material do Estado ao instituir, em cada um dos estados, um Departamento Administrativo, órgão composto de quatro a dez membros, que tinha como finalidade aprovar ou recusar os decretos-leis baixados pelos interventores. Para o historiador Edgard Carone, a distância de um ano e meio entre o golpe e o Código Administrativo de 1939 demonstra o caráter processual da instalação do novo regime e as dificuldades do processo de centralização⁴⁰¹. Para o cientista político Adriano Codato, o Estado Novo proporcionou um movimento de conservação e renovação parcial do pessoal político, recusando a tese que a cúpula varguista promoveu uma depuração total ou substituição de todos os grupos políticos deslocados do poder, o cientista social aponta as Interventorias e os Departamentos Administrativos como os mecanismos político-institucionais utilizados para a recomposição dos quadros dirigentes regionais⁴⁰². Em sua tese, o cientista político analisou o caso paulista e constatou que representantes dos grupos políticos tradicionais, os mesmos que pegaram em armas contra Vargas em 1932, compunham tanto o Departamento Administrativo quanto a seção estadual do DASP⁴⁰³. Para Codato, a nomeação dos Interventores Federais se adaptaria as conveniências do Executivo Federal ou as circunstâncias regionais através de três critérios diferentes:

A escalação do governante poderia recair “num elemento estranho ao estado”, sem ligação com a oligarquia, ou seja, um *outsider*. Foi o caso do Rio Grande do Sul (Daltro Filho, do Rio de Janeiro (Amaral Peixoto) (...). Uma alternativa também muito utilizada pelo regime era a seguinte: o indicado seria um “elemento do estado”, todavia, ele deveria

⁴⁰⁰ BRANDI, Paulo. Op. Cit. P. 5927.

⁴⁰¹ CARONE, Edgard. O Estado Novo (1937-1945). 5ª ed. São Paulo: Difel, 1988. P. 267.

⁴⁰² CODATO, Adriano Nervo. Elites e instituições no Brasil: uma análise contextual do Estado Novo. Campinas, 2008. 441 f. Tese (Doutorado em Ciência Política). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008. P. 181-226.

⁴⁰³ Idem. P. 76-228.

ser uma figura menor e menos importante dos partidos reinantes na cena política local. (...). Por fim, a instituição do interventor federal nos estados menores e/ou menos problemáticos poderia em elementos da “oligarquia dominante no estado” como Nereu Ramos em Santa Catarina⁴⁰⁴.

Entretanto, a formação da estrutura administrativa da cidade do Rio de Janeiro seguiu um caminho diferente, ainda que a escolha do interventor se aproxime do terceiro tipo apontado por Codato, a rápida definição da estrutura administrativa do Rio de Janeiro tem ligação com o papel político da cidade. A Capital do Estado Novo teria como sua principal função ser o local de onde emanaria a centralização político-administrativa capitaneada por Getúlio Vargas, por conta disso, a indicação de uma futura mudança da capital para o interior, presente nas Constituições republicanas anteriores, desapareceu na Carta de 1937⁴⁰⁵. A supressão do Legislativo municipal antecedeu em oito meses o fechamento do Parlamento, quando o decreto de intervenção federal suspendeu por um ano os mandatos das autoridades legislativas e executivas municipais⁴⁰⁶. Por conta disso, Henrique Dodsworth já governava através de decretos-leis nos meses que antecederam o golpe do Estado Novo.

A nova estrutura do Distrito Federal foi definida, em linhas gerais, no Decreto-Lei Nº 96, de 22 de dezembro de 1937, no qual a Presidência da República consolidava o tipo de governança que já vinha se praticando desde março de 1937. Seguindo a tradição da Primeira República, combinada com a nova estrutura da máquina administrativa estado-novista, o Prefeito do Distrito Federal deveria ser nomeado pelo Presidente da República e aprovado pelo Conselho Federal, com mandato revogável e sem duração definida⁴⁰⁷. A estrutura administrativa da cidade era formada pelo Prefeito, auxiliado por cinco secretários de sua livre escolha, Tribunal de Contas e Procuradoria Geral.

O Conselho Federal, como órgão de auxílio ao Executivo Federal, teria, em teoria, mais poderes que os exercidos pelo Senado na Primeira República, o decreto previa que

⁴⁰⁴ CODATO, Adriano. Estado Novo no Brasil: um estudo da dinâmica das elites políticas regionais em contexto autoritário. DADOS – Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, vol. 58, nº 2, 2015. P. 305-324.

⁴⁰⁵ MOTTA, Marly. Rio cidade-capital. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. P. 37

⁴⁰⁶ Decreto nº 1.498, de 15 de março de 1937. Decreta a intervenção federal no Distrito Federal. Diário Oficial da União - Seção 1 - 16/3/1937, Página 5775

⁴⁰⁷ BRASIL. Decreto-Lei Nº 96. Dispõe sobre a administração do Distrito Federal. Coleção de Leis do Brasil - 1937, Vol. 3 P. 427

o conselho se incumbiria de organizar o estatuto dos funcionários públicos do Distrito Federal, orçar a receita, fixar as despesas e também deliberaria sobre a concessão de créditos adicionais ao município, além disso, o órgão legislaria sobre uma série de funções diretamente ligadas a governança cotidiana da cidade:

I - Legislar para o Distrito Federal em tudo quanto se refira ao seu peculiar interesse e especialmente sobre:

- A) Operações de crédito;
- B) Concessão de serviços públicos não reservados à União;
- C) Impostos e taxas;
- D) Multas e outras penalidades por infrações das leis e posturas;
- E) Obras públicas;
- F) Desapropriações;
- G) Educação e cultura;
- H) Higiene e assistência;
- I) Diversões públicas⁴⁰⁸.

Dentre as poucas competências que restavam ao prefeito estavam a faculdade de organizar e reorganizar os serviços públicos dentro dos limites e recursos fixados na lei, fiscalizar e administrar os serviços públicos de natureza local e regulamentar as instruções para as leis e atos do Executivo com aplicação na cidade do Rio de Janeiro⁴⁰⁹. A execução orçamentária do mandatário municipal também seria fiscalizada pelo Tribunal de Contas do Município, instaurado em agosto de 1937, órgão cuja função era a fiscalizar e controlar a despensas municipais emitindo anualmente um parecer sobre as contas de gestão do Prefeito para o julgamento do Presidente da República⁴¹⁰.

Contudo, tanto o plebiscito para aprovação da Constituição de 1937 quanto as eleições, que deveriam preencher os cargos do Conselho Federal, nunca foram realizadas. Com isso, a administração do Rio de Janeiro foi excedida segundo a brecha do artigo 31 do decreto nº 96, que delegava as atribuições do Conselho Federal ao Presidente da República enquanto o conselho não entrasse em funcionamento. Com isso, se formou

⁴⁰⁸ Idem

⁴⁰⁹ Idem

⁴¹⁰ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

uma estrutura de poder onde se relacionavam diretamente os Executivos federal e municipal.

O primeiro secretariado da gestão de Dodsworth refletia o conjunto de forças que levaram o Deputado Federal a ser nomeado como interventor: a Secretaria de Educação foi ocupada até o golpe por Francisco Campos, nos anos posteriores, o cargo foi ocupado pelo Coronel José Pio Borges de Castro, entre 1939 e 1942, e pelo Tenente Coronel Jonas de Moraes Corrêa Filho. A Secretária Geral do Interior e Segurança foi ocupada por Atila Soares, um dos mais ativos defensores da intervenção federal. À moda da gestão de Pedro Ernesto, a Secretaria Geral de Saúde e Assistência continuou ocupada por um profissional de renome entre seus pares: nos primeiros dois anos da gestão pelo médico Clementino Fraga e, posteriormente, por Jesuíno Carlos Albuquerque e Ary Oliveira Lima⁴¹¹.

Da mesma forma que na gestão de Olímpio de Melo, Henrique Dodsworth manteve a Secretaria Geral de Viação e Obras sob comando de um engenheiro da municipalidade ligado ao Clube de Engenharia ao nomear Edison Junqueira Passos para o lugar de Mario Machado. Edison Passos, que permaneceu no cargo até 1945, também alterou a correlação de forças no Departamento de Concessões ao nomear Otávio Coimbra, figura ligada aos empresários de ônibus da cidade, para um órgão que até então era ocupado por figuras favoráveis as propostas do Grupo Light⁴¹². A Secretaria de Finanças foi ocupada durante o primeiro ano de governo por Lino de Sá Pereira, substituído pelo técnico de carreira Mario Mello que permaneceu no cargo até a queda do prefeito. Por fim, a Secretaria do Prefeito, e, posteriormente, a Secretaria de Administração, ficaram a cargo de Jorge de Toledo Dodsworth, irmão do prefeito⁴¹³.

O Tribunal de Contas do Município também serviu como fonte de cargos para os arranjos políticos da gestão de Dodsworth. Na fundação do órgão, sua presidência foi oferecida ao Cônego Olímpio de Melo como compensação pela perda do cargo de Interventor Federal⁴¹⁴. Durante o Estado Novo, o governo municipal utilizou parte das

⁴¹¹ Boletim da Prefeitura do Distrito Federal 1937-1945.

⁴¹² FREIRE, Américo. Guerra de posições na metrópole: a prefeitura e as empresas de ônibus do Rio de Janeiro (1906-1948). Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001. P. 97

⁴¹³ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

⁴¹⁴ CONNIFF, Michael L. op. Cit. P. 200

nomeações do tribunal para alocar ex-secretários da municipalidade como Jesuíno de Albuquerque e Lino de Sá Pereira⁴¹⁵.

A remodelação do aparelho de Estado Municipal não pode ser deslocada dos grandes movimentos pela modernização da máquina administrativa pelo país. Desde de 1931, no âmbito da sociedade civil se formou o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT). Construído por iniciativa de empresários paulistas como Armando Salles de Oliveira, Roberto Mange e Roberto Simonsen, esta instituição declarava como seu objetivo a propagação da organização administrativa de baseada no taylorismo em indústrias e no serviço público⁴¹⁶. Durante a década de 1930, o IDORT atuou tanto em empresas quanto em repartições públicas do governo de São Paulo.

Outra iniciativa de modernização administrativa ocorreu com os debates da Comissão Mista de Reforma Financeira e Econômica, montada na Câmara dos Deputados, em 1935, que contou com a participação ativa de Henrique Dodsworth, cujos debates culminaram na criação do Conselho Federal do Serviço Público Civil órgão transformado e alargado no Estado Novo com o surgimento do Departamento Administrativo do Serviço Público em julho de 1938⁴¹⁷. O DASP tinha como suas funções a otimização das estruturas de repartições e departamentos públicos do serviço público, a organização de propostas orçamentárias, a seleção de candidatos aos cargos públicos e o aperfeiçoamento dos funcionários civis⁴¹⁸.

Ainda que a reforma da administração pública fosse uma das pautas mais caras a Henrique Dodsworth durante seu mandato na Câmara de Deputados, sua gestão não foi responsável por iniciar dos departamentos e secretarias da administração municipal. A reestruturação da máquina municipal tem seu início após a eleição indireta de Pedro Ernesto para prefeito. Com o Decreto 17, de 2 de setembro de 1935, e a Lei Orgânica do Distrito Federal, de 18 de janeiro de 1936, Pedro Ernesto consolidou as transformações nos serviços municipais executados nos quatro anos anteriores. Com a alteração da antiga estrutura de diretorias, o Executivo Municipal passou ser dividido em cinco Secretarias

⁴¹⁵ Boletim da Prefeitura do Distrito Federal 1937-1945.

⁴¹⁶ ANTONACCI, Maria Antonieta. A vitória da razão (?): o IDORT e a sociedade paulista. São Paulo: Marco Zero, 1993. P. 150-181.

⁴¹⁷ RABELO, Fernanda Lima. De experts a “Bodes expiatórios”. Op. Cit. P. 81

⁴¹⁸ RABELO, Fernanda Lima. Op. Cit. P. 83

Gerais: de Interior e Segurança, de Finanças, Educação e Cultura, Saúde e Assistência e a de Viação, Trabalho e Obras Públicas⁴¹⁹.

A nova estrutura administrativa ainda previa a instauração de Órgãos de Cooperação formados pelo Tribunal de Contas, Conselho Geral, Conselho de Educação e Conselho de Saúde e Assistência⁴²⁰. O Conselho Geral seria um órgão técnico de auxílio ao prefeito e a Câmara Municipal, composto por sete pessoas indicadas pelo prefeito, sendo ao menos quatro alheias ao funcionalismo⁴²¹. Contudo, o único órgão consultivo instaurado na gestão de Pedro Ernesto foi o Conselho Geral, convocado em março de 1936, com uma composição majoritária de representantes do empresariado carioca. Fruto de uma tentativa de aproximação do Executivo Municipal com as frações da classe dominante, o órgão funcionaria durante pouco tempo, sendo inexistentes seus registros de atividade desde o início de 1937⁴²².

Com o advento da gestão de Henrique Dodsworth, a reorganização dos serviços municipais continuou com a divisão da Diretoria de Engenharia da Secretaria Geral de Viação Trabalho e Obras Públicas em Diretoria de Obras e de Fiscalização de Obras e Instalações, medida que visava facilitar a atividade das empresas da construção civil na cidade⁴²³. Com o Decreto-lei nº 96, foram formalmente extintos o Conselho Geral, o Conselho de Educação e o Conselho de Saúde e Assistência. Além disso, o mesmo decreto mantinha a estrutura do Executivo Municipal com cinco secretarias gerais. Como parte da reorganização da cobrança de impostos na municipalidade, o Executivo Federal instituiu o Decreto-lei nº 155, de 31 de dezembro de 1937, que criou a Subdiretoria de Renda Imobiliária na Secretaria Geral de Finanças.

A estrutura administrativa municipal se tornou mais centralizada com o Decreto-lei nº 836, de 7 de novembro de 1938, que extinguiu a Secretaria Geral do Interior e Segurança. Com a justificativa de que o Convênio Nacional de Estatística, obrigava o Distrito Federal a manter um órgão especializado em estatística, sob a jurisdição direta do Prefeito; Dodsworth dissolveu a pasta do Interior e Segurança passando a controlar diretamente o Departamento de Vigilância e o de Fiscalização. Com a dissolução da

⁴¹⁹ MOURELLE, Thiago Cavaliere. Op. Cit. P. 164

⁴²⁰ BRASIL. LEI Nº 196, DE 18 DE JANEIRO DE 1936. Institue a Lei Orgânica para o Distrito Federal Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/1/1936, P. 2118

⁴²¹ Idem

⁴²² Boletim da Prefeitura do Distrito Federal. Jan – dez 1937.

⁴²³ Ver capítulo III.

Secretaria Geral do Interior e Segurança, a Secretaria do Prefeito, comandada por Jorge de Toledo Dodsworth, ganhou status de secretaria ao controlar a Polícia Municipal e a fiscalização do comércio e a emissão de diversas licenças. Além de vigiar hospitais, escolas e demais repartições e próprios municipais, o Departamento de Vigilância também atuava em colaboração com órgãos segurança federal e de repressão como o DOPS⁴²⁴.

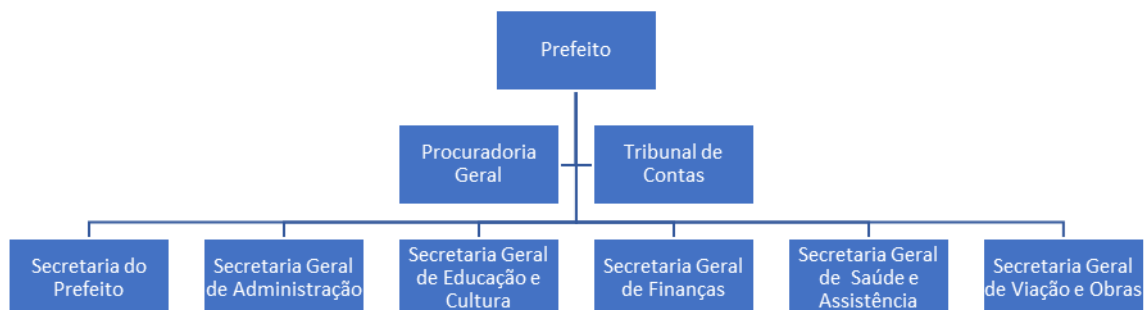
Ainda que a legislação estado-novista coibisse o acúmulo de cargos, isso não impediu que Henrique Dodsworth nomeasse Jorge Dodsworth, Secretário do Prefeito, para a Secretaria Geral de Administração criada em 1939. Com a criação da nova secretaria, o governo organizou o sistema de pagamento do funcionalismo municipal, as tabelas de lotação e a seleção para os cargos públicos⁴²⁵.

Uma nova reestruturação da administração municipal ocorreu no início de 1940 quando o Governo Dodsworth uniformizou a nomenclatura das repartições municipais e dividiu os serviços das secretarias por distritos. A partir do Decreto .6.620, de 11 de janeiro de 1940, as Secretarias Gerais passaram a ser subdivididas em departamentos compostos por diversos serviços. Cada um dos 15 distritos administrativos da cidade passou a contar com Distritos Educacionais, subordinados a Secretaria Geral de Educação e Cultura, Distritos Sanitários, subordinados a SGSA; distritos de vigilância e fiscalização sob comando da Secretaria do Prefeito, e Distritos de Obras, Edificações e Limpeza Urbana referentes a SGVO.

Figura 3: organização das secretarias da PDF após o Decreto N° 6.620

⁴²⁴ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal 1940. Departamento de Geografia e Estatística, 1940

⁴²⁵ Idem P. 10



Fonte: RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.620 de 11 de janeiro de 1940. Simplifica e uniformiza a nomenclatura das repartições da Prefeitura do Distrito Federal, e dá outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, 1940, p. 33-35.

O pioneiro estudo realizado pelo historiador norte-americano Michael L. Conniff é enfático em estabelecer um corte radical entre as políticas de Pedro Ernesto e Henrique Dodsworth: “A longa administração de Dodsworth foi caracterizada pela austeridade fiscal e reduzidos compromissos com os programas sociais (...). Os gastos foram cortados e a cidade recolheu excedentes do orçamento nos oito anos seguintes⁴²⁶”. Outros especialistas no período, como Carlos Sarmiento, enfatizaram que a gestão Dodsworth reviveu o modelo dos prefeitos-engenheiros com a prioridade em políticas de planejamento urbano e a realização de grandes intervenções urbanísticas⁴²⁷. Nos próximos parágrafos analisaremos a reorganização das finanças municipais durante o Estado Novo para compreendermos o impacto do programa de obras de Henrique Dodsworth no orçamento municipal e o quanto a municipalidade gastava em educação e saúde.

As finanças municipais foram um dos mais graves problemas das administrações do Distrito Federal nos 48 anos que separam a Proclamação da República do golpe do

⁴²⁶ CONNIFF, Michael L. op. Cit. P. 214

⁴²⁷ SARMENTO, Carlos Eduardo. (Des) construindo Frontin... Op. Cit. P. 35

Estado Novo: neste espaço de tempo, somente quatro exercícios não foram deficitários⁴²⁸. Pressionadas pela escassez de recursos, a maioria das administrações fazia uso de empréstimos internos e externos para o pagamento do funcionalismo, consolidação da dívida flutuante e obras públicas. Tal prática levou ao acúmulo de dívidas ao longo das gestões municipais, em 1937, ainda existiam 2 empréstimos a pagar do Prefeito Pereira Passos; 3 de Bento Ribeiro; 1 de Amaro Cavalcanti; 1 de Paulo de Frontin; 7 de Carlos Sampaio; 5 da gestão de Alaor Prata; 4 do prefeito Prado Junior e 1 do tempo de Adolfo Bergamini⁴²⁹. O saneamento das finanças e a consolidação do crédito municipal foram alcançados através de três providências: a simplificação tributária, a reforma do aparelho arrecadador e as normas para execução e controle dos orçamentos⁴³⁰.

Conforme estabeleceu o Decreto-lei nº 96, a prerrogativa de legislar sobre impostos e taxas no Distrito Federal era exercida pelo Executivo Federal. A primeira grande alteração na arrecadação municipal ocorreu através do Decreto-lei nº 118, de 29 de dezembro de 1937, que alterava a destinação do imposto de vendas e consignações no Distrito Federal. A Municipalidade passou a receber 60% da arrecadação do imposto sobre circulação de mercadoria na cidade do Rio de Janeiro, recolhimento que até então era de exclusividade da União⁴³¹. Em 31 do mesmo mês, pelo decreto n. 157 foi regulada a arrecadação dos impostos predial e territorial. A reforma da legislação tributária e a implantação dos novos métodos de arrecadação prosseguiram com os decretos-leis que regularam a cobrança do imposto sobre os casinos e balneários, a cobrança da taxa de expediente e das taxas de proteção sanitária e animal; e com a unificação de várias taxas sob a denominação de taxas de serviços municipais. Ao longo de 1938, o Governo Federal baixou os Decretos-leis n.º 523, 564 e 665; o primeiro incorporando a taxa de conservação de calçamento à de serviços municipais, o segundo dispendo sobre o processo de cobrança dos impostos predial e territorial e o terceiro regulando a cobrança do imposto de transmissão de propriedade. Além disso a prefeitura também criou coletorias regionais por todo o município, inclusive na Zona Rural, adotou o pagamento

⁴²⁸ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 140

⁴²⁹ MACEDO, Roberto. Henrique Dodsworth. op. Cit. P. 38

⁴³⁰ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1940. P. 31

⁴³¹ BRASIL. Decreto-lei n 118 de 29 de dezembro de 1937. Fixa o imposto sobre vendas e consignações, a ser cobrado no Distrito Federal. Diário Oficial – Seção 1 30/12/1937.

por meio de cheques e vale postal, entre outras medidas que facilitavam o pagamento dos tributos⁴³².

A reorganização da Secretaria Geral de Finanças extinguiu a Diretoria de Receita, em 1939, o que transformando as Subdiretorias de Renda Imobiliária, Renda de Licenças e Rendas Diversas em departamentos diretamente subordinados ao Secretário Geral de Finanças. Neste mesmo ano, também foi criada a Inspeção do Contencioso destinada à cobrança judicial da dívida ativa da Prefeitura, que em 1940 passou a denominar-se Departamento do Contencioso Fiscal. Este conjunto de medidas proporcionou uma transformação do orçamento municipal que se manteve superavitário ao longo da gestão de todo o Estado Novo com exceção do ano de 1940:

Tabela 1: Receitas e Despesas da gestão de Henrique Dodsworth

| Ano | Receita arrecadada | Despesa executada |
|------|--------------------|-------------------|
| 1937 | 19.036.606,35 | 20.432.747,09 |
| 1938 | 25.737.491,70 | 21.021.235,13 |
| 1939 | 24.316.689,70 | 24.046.434,69 |
| 1940 | 25.474.085,55 | 27.881.243,14 |
| 1941 | 30.499.858,92 | 29.565.871,48 |
| 1942 | 39.224.198,92 | 37.411.233,60 |
| 1943 | 53.374.112,99 | 48.213.376,58 |
| 1944 | 61.413.676,08 | 55.318.055,05 |
| 1945 | 57.716.088,23 | 62.629.488,60 |

Fonte: RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945

O êxito da administração estado-novista em recuperar as finanças municipais não significou na paralisação dos investimentos nos grandes empreendimentos da prefeitura. Na área da educação, uma medida emblemática foi o Decreto-lei nº 1063, de 20 de janeiro de 1939, que praticamente encerrou a experiência da Universidade do Distrito Federal,

⁴³² RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

com exceção do curso de formação de professores do Instituto de Educação, todo o patrimônio da universidade foi transferido para a União. Apesar disso, o Governo Dodsworth não abandonou a política de construção de escolas iniciada por Pedro Ernesto. Nos oito anos de gestão foram construídos mais de 20 novos prédios escolares com destaque para as escolas Canadá, com capacidade para 1000 alunos, Campos Sales, 700 alunos; República do Peru, 1.500 alunos, Rio Branco, para 2000 alunos, Presidente Roosevelt, para 1500; Henrique Dodsworth, com capacidade para 520 alunos; Walter Hime, para 256 alunos; Cecy Dodsworth, para 968 alunos e Cardeal Leme, para 968 alunos. Ainda durante os últimos cinco anos da gestão, nos quais podemos estudar as despesas de forma detalhada, a maior parte dos gastos municipais na área de educação eram concentrados em pessoal fixo como demonstra na tabela 2:

Tabela 2: discriminação das despesas com Educação Pública 1941-1945

| Ano | Pessoal Fixo | Pessoal Variável | Material Permanente | Material de consumo | Despesas diversas | Total |
|------|--------------|------------------|---------------------|---------------------|-------------------|--------------|
| 1941 | 82,53% | 7,94% | 1,88% | 2,80% | 4,85% | 5.692.717,11 |
| 1942 | 79,50% | 11,93% | 1,28% | 1,54% | 5,75% | 5.310.828,10 |
| 1943 | 74,00% | 12,12% | 3,38% | 2,86% | 7,64% | 5.350.015,23 |
| 1944 | 62,18% | 14,38% | 4,36% | 3,33% | 15,75% | 7.812.308,74 |
| 1945 | 61,24% | 18,90% | 2,42% | 4,86% | 12,58% | 7.860.142,93 |

Fonte: ANUÁRIO Estatístico do Distrito Federal. Prefeitura Do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1947, Vol. 2, p. 29

Conforme proposto no decreto-lei nº 96, as unidades de saúde no Distrito Federal foram gradativamente transferidas para municipalidade durante o Estado Novo, por conta disso, a partir de 1939 a prefeitura incorporou aos seus serviços todos os hospitais da Cidade o que incluía o recém-inaugurado hospital Getúlio Vargas, na Penha, além dos hospitais São Francisco de Assis, Jesus e Pedro II. A gestão de Dodsworth também concluiu as obras do hospital Pedro Ernesto, em Vila Isabel, e do Rocha Faria, em Campo Grande, e construiu o hospital Santa Maria, o Laboratório de Produtos Terapêuticos, o Banco de Sangue e o Instituto de Cardiologia. Além disso, o hospital Moncovo Filho,

construído por uma entidade privada, foi incorporado pelo Estado entregue para administração municipal⁴³³.

A transferência dos serviços de saúde para a municipalidade somado com as iniciativas de construção e ampliação dos hospitais levaram a um grande aumento dos gastos com saúde que consumiram 14% das despesas municipais no ano de 1941, no ano seguinte, as despesas com saúde decrescem para 11%, patamar que estes gastos permaneceriam até o fim do Estado Novo.

O crescimento das despesas em educação e saúde, proporcionado pelo programa de construção de escolas e pela municipalização da rede hospitalar, só eram inferiores aos valores consumidos em serviços de utilidade pública, no qual eram incluídos os gastos com obras e desapropriações:

Quadro 1: Demonstração das despesas da Prefeitura do Rio de Janeiro por serviço 1940-1945

| Serviços | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Administração Geral | 51,32% | 8,52% | 5,72% | 4,5% | 5,39% | 4,43% |
| Exação e Fiscalização financeira | 4,65% | 5,98% | 4,89% | 3,79% | 3,99% | 3,99% |
| Segurança Pública e Assistência Social | 0,07% | 4,68% | 5,14% | 3,69% | 3,64% | 4,26% |
| Educação Pública | 3,79% | 17,97% | 14,2% | 11,1% | 14,12% | 12,55% |
| Saúde Pública | 6,42% | 14,19% | 11,1% | 10,01% | 11,35% | 11,66% |
| Fomento | 0,05% | 0,11% | 0,26% | 0,08% | 1,72% | 0,08% |
| Serviços Industriais | 4,07% | 6,00% | 3,13% | 2,95% | 2,69% | 3,84% |
| Dívida Pública | 10,45% | 9,51% | 11% | 11,2% | 13,08% | 11,06% |
| Serviços de utilidade pública | 10,06% | 24,85% | 37,35% | 42,48% | 34,4% | 28,05% |
| Encargos diversos | 9,12% | 8,19% | 7,21% | 10,2% | 9,62% | 20,08% |

⁴³³ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 143

| | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|------|------|
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
|-------|------|------|------|------|------|------|

Fonte: ANUÁRIO Estatístico do Distrito Federal. Prefeitura Do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1947, Vol. 2, p. 29-35.

O dispêndio com obras se torna a maior despesa da municipalidade após 1940 quando a reestruturação das despesas municipais promove uma brusca queda nos gastos com administração. Para tal salto muito contribuiu o início da implementação das grandes intervenções urbanas propostas Plano de Transformação e Extensão do Rio de Janeiro. O caráter monumental de obras como a abertura das avenidas Presidente Vargas e Brasil, em conjunto com obras menores, fez as despesas com serviços de utilidade pública saltarem para 24% do total de gastos da municipalidade em 1941. Nos anos seguintes, os gastos continuaram num ritmo ascendente quando constituíram 37% e 42% do total de despesas da PDF. Neste espaço de tempo, os recursos empenhados variaram entre US\$ 7.45.077,00 até US\$ 20.480.398,00 enquanto a rubrica despesas diversas alocou os maiores gastos, o que é um possível indicador da grande liberdade de consumo que possuíam as despesas da SGVO:

Tabela 3: discriminação das despesas com Serviços de Utilidade Pública 1941-1945

| Ano | Pessoal Fixo | Pessoal Variável | Material Permanente | Material de consumo | Despesas diversas | Total |
|------|--------------|------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------|
| 1941 | 40,08% | 8,61% | 0,91% | 4,89% | 45,51% | 7.345.077,58 |
| 1942 | 20,48% | 5,30% | 0,36% | 2,68% | 71,18% | 13.973.427,95 |
| 1943 | 14,11% | 4,71% | 0,48% | 0,02% | 78,50% | 20.480.398,16 |
| 1944 | 17,59% | 6,18% | 0,84% | 3,21% | 72,18% | 19.028.213,69 |
| 1945 | 21,48% | 8,16% | 1,38% | 8,20% | 60,78% | 17.568.880,58 |

Fonte: ANUÁRIO Estatístico do Distrito Federal. Prefeitura Do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1947, Vol. 2, p. 28-29.

O esforço do Governo Dodsworth em fomentar a atividade construtora na cidade ocorria no momento em que a cidade do Rio de Janeiro era concentrava o maior mercado brasileiro da construção civil. Segundo dados do censo de 1940, a indústria carioca da construção civil empregava 52,5% do total de operários recenseados no país neste setor; 58% do total do capital aplicado, detinha 60% da força motriz disponível e 64,4% do

valor da produção⁴³⁴. Como destaca Almir Freitas Filho, a importância dos projetos de reforma urbana do prefeito para o crescimento do setor era reconhecido pelas lideranças industriais:

Estes trabalhos públicos efetuados pela prefeitura foram saudados com entusiasmo pela principal organização dos industriais cariocas, a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro. Em março de 1940, o presidente da associação, Euvaldo Lodi, enviou um telegrama de congratulações ao prefeito H. Dodsworth pelos serviços que vinha prestando à capital do país⁴³⁵.

Ainda que a municipalização dos serviços de saúde e os gastos com educação aumentassem o empenho de verbas nestes serviços, o exame da hierarquia dos gastos da municipalidade ao longo do Estado Novo revela os setores da sociedade que foram mais beneficiados com os empreendimentos da prefeitura. O grande destaque que o programa de obras públicas assume no governo de Dodsworth revela um estilo de governo alinhado com as demandas de frações de classe organizadas em entidades como o Clube de Engenharia. Apesar de não ser engenheiro de formação, Henrique Dodsworth desenvolveu uma gestão que deu continuidade à tradição dos “prefeitos-engenheiros” do Rio de Janeiro.

2.4 – Ampliando o Estado: políticas sociais.

Durante grande parte da história do Rio de Janeiro a saúde e o conjunto de medidas, conhecidas no século XX como assistência social, estiveram em mãos de entidades privadas seja de caráter religioso ou filantrópicas, que se disseminam a partir do final do século XIX⁴³⁶. Segundo a lógica que domina até a década de 1930, o amplo conjunto de ações referentes à maternidade; doenças; loucura e órfãos ficavam sob cuidado de instituições privadas enquanto o Estado caberia intervir apenas em caso de calamidade e no controle sanitário⁴³⁷. Contudo, apesar da importância de todas as iniciativas de intervenção social nascidas no seio da sociedade civil, o reposicionamento do Estado em relação à miséria e à pobreza é um divisor de águas na história social

⁴³⁴ FREITAS FILHO, Almir Pita. A Industrialização do Rio de Janeiro... Op. Cit. P. 206

⁴³⁵ Idem P. 209

⁴³⁶ SANGLARD, Gisele. A sociedade civil e a construção de hospitais na cidade do Rio de Janeiro da Primeira República. In SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de; SIQUEIRA, José Jorge. História Urbana: memória, cultura e sociedade. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

⁴³⁷ SANGLARD, Gisele. Op. Cit. P. 226

brasileira⁴³⁸. Neste sentido, a política do Governo Vargas buscou não só favorecer a acumulação urbano-industrial como intervir nos diversos aspectos da reprodução da força de trabalho gerando um novo olhar sobre o pauperismo:

O pacto político em gestação ao longo do período incluía os empresários e os trabalhadores urbanos, faltava atrair os que se encontravam à margem do processo de desenvolvimento capitalista, os não-trabalhadores, os que não conseguiam se situar no mercado formal de trabalho, identificados ora como miseráveis ora como desvalidos, que mendigavam pelas ruas das grandes cidades, além das famílias pobres cujos salário formal conseguindo por um dos seus membros não dava para prover o necessário sustento⁴³⁹.

Esse novo olhar sobre a pobreza e a miséria é perceptível, na gestão de Pedro Ernesto na administração do Albergue da Boa Vontade, construído entre 1931 e 1934, na Praça Mauá, a partir de iniciativa do empresário Serafim Valandro, da Associação Comercial do Rio de Janeiro, que antes da inauguração transferiu o empreendimento para administração municipal⁴⁴⁰. Segundo a pesquisa de Lídia Alice Medeiros, a principal diferença entre o Albergue da Boa Vontade e os demais albergues da cidade, era o atendimento oferecido: ao invés de oferecer somente abrigo noturno para necessitados, no albergue municipal, os abrigados contavam com assistência e cuidados com a saúde, alimentação, higiene e abrigo provisório, além de avaliação, classificação e tentativa de resolução de cada caso, através do envio do indivíduo para sua cidade natal, ou da sua reinserção no mercado de trabalho⁴⁴¹. A gestão de Pedro Ernesto também adotou um tratamento diferente para a questão das favelas daquela até então preconizada pelos técnicos da municipalidade e entidades da sociedade civil. Estas ações giravam ao redor de três pontos: o contato direto através de visitas aos morros; a inauguração de serviços e

⁴³⁸ HONORATO, Cezar Teixeira. O assistente social e as favelas (1945/64). In: MELLO, Marco Antonio da Silva et al. Favelas Cariocas: ontem e hoje. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

⁴³⁹ HONORATO, Cezar Teixeira. O Novo Estado no Estado Novo (Análise da Interventoria Amaral Peixoto no Estado do Rio de Janeiro). Niterói, 1987, 290 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1987. P. 11

⁴⁴⁰ MEDEIROS, Lídia Alice. Atendimento à pobreza durante a Era Vargas do Albergue da Boa Vontade aos Parques Proletários: a atuação do Dr. Victor Tavares de Moura (1935-1945). Rio de Janeiro, 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

⁴⁴¹ Idem P. 68

equipamentos públicos em favelas, Pedro Ernesto inaugurou a primeira escola localizada dentro de uma favela, e a tolerância em relação às questões de despejo e remoções de moradores⁴⁴².

Esta atitude tolerante em relação a habitação ilegal não se manteve no Código de Obras de 1937. O Decreto nº 6.000, surgido na gestão de Olímpio de Melo, teve seus trabalhos dirigidos pelo Engenheiro João Gualberto Marques Porto, técnico municipal ligado ao Clube de Engenharia⁴⁴³. A nova legislação ia de encontro aos interesses da construção civil ao permitir o aumento dos gabaritos de edifícios nas áreas mais valorizadas da cidade ao restringir o uso para fins industriais de terrenos nos valorizados bairros de Laranjeiras e Jardim Botânico, áreas que até aquele momento possuíam tradição fabril⁴⁴⁴. Apesar de ser o primeiro documento oficial a reconhecer a existência de favelas, a legislação mantinha uma postura draconiana em relação a esta forma de habitação citada no item “Extinção de Habitações Anti-higiênicas”:

Art. 349º – A formação de favelas, isto é, de conglomerados de dois ou mais casebres regularmente dispostos ou em desordem, construídos com materiais improvisados e em desacordo com as disposições deste Decreto, não será absolutamente permitida.

§ 1º – Nas favelas existentes é absolutamente proibido levantar e construir novos casebres, executar qualquer obra nos que existem ou fazer qualquer construção.

§ 2º – A Prefeitura providenciará por intermédio das Delegacias Fiscais, da Diretoria de Engenharia e por todos os meios ao seu alcance para impedir a formação de novas favelas ou para ampliação e a execução de qualquer obra nas existentes, mandando proceder sumariamente a demolição dos novos casebres, daqueles em que for realizada qualquer obra e de qualquer construção que seja feita nas favelas⁴⁴⁵.

⁴⁴² SILVA, Maria Laís Pereira da. Reflexões sobre a política habitacional na Era Vargas. In REZENDE, Vera F. (org.) *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras* 1º edição. Niterói: Intertexto, 2012. P.304-331.

⁴⁴³ OLIVEIRA, Lígia Gomes de. *Desenvolvimento urbano na cidade do Rio de Janeiro; uma visão através da legislação reguladora da época: 1925-1975*. (Dissertação de Mestrado). IPPUR-UFRJ, Rio de Janeiro, 1978.

⁴⁴⁴ ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro...Op. Cit.* P. 94-106.

⁴⁴⁵ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.000 de 1º de julho de 1937. Estabelece o Código de Obras do Distrito Federal e dá outras providencias. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*, Rio de Janeiro, p. 3-270. Julho-setembro 1937.

O Código de Obras também proibiu a construção de cortiços ou estalagens em qualquer zona cidade, sendo que aos antigos só era permitido fazer pequenos consertos. Em relação às favelas, a legislação autorizava aos representantes do poder público proceder demolição de barracos com aviso de apenas 24 horas de antecedência⁴⁴⁶. Apesar disso, diversos autores têm ressaltado a ambiguidade da política para as favelas no Código, pois em sua determinação de substituir estas habitações por moradias proletárias de baixo custo, a legislação acaba por preconizar a interdição da expansão das favelas o que acabava por mantê-las⁴⁴⁷.

A citação das favelas na lei que regulava a utilização do solo urbano reflete o crescimento que esta forma de morar adquire na década de 1930. O desenvolvimento de políticas para esta forma de moradia estava na ordem do dia, por conta do expressivo aumento crescimento do número de habitantes cidade, a mais populosa no país naquele período, aliado à precariedade dos transportes públicos e a necessidade de proximidade com as fontes de emprego fazem com que um grande contingente populacional ocupe os terrenos renegados pela especulação imobiliária por serem íngremes demais ou sujeitos a alagamento⁴⁴⁸. Esse fenômeno levava a proliferação de favelas nas cercanias dos terrenos mais cobiçados pela construção civil para empreendimentos de alto valor, Copacabana, ou nas áreas ainda parcamente exploradas, mas que possuíam grandes possibilidades de investimentos imobiliários como o Leblon e arredores da Lagoa Rodrigo de Freitas⁴⁴⁹.

Além da substituição de favelas por moradias alternativas, a gestão Dodsworth desenvolvia outras políticas de incentivo à construção de moradias de baixo custo. Henrique Dodsworth promoveu uma série de decretos visando simplificar o processo de licenciamento para construções de habitações populares e estimular o interesse de firmas particulares: a Prefeitura concedia isenção de impostos aos trabalhadores que adquirissem casa própria e permitia a emissão de habite-se provisório e fusão dos lotes que formassem no mínimo 70 m de testada para a construção de grupos de 10 ou mais casas⁴⁵⁰. Para coordenar esse esforço, Dodsworth reorganizou o Serviço de Construções Proletárias do Departamento de Edificações da SGVO, através do Decreto-lei 4.549 de agosto de 1942,

⁴⁴⁶ LEAL, Maria da Glória de Faria. Op. Cit. P. 158

⁴⁴⁷ VALLADARES, Lícia Prado. Op. Cit. 53; SILVA, Maria Laís Pereira da. Op. Cit. P. 319

⁴⁴⁸ ABREU, Mauricio de Almeida. Op. Cit. P. 106

⁴⁴⁹ ABREU, Mauricio de Almeida. Op. Cit. P. 94-106.

⁴⁵⁰ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (org.) Rio de Janeiro operário: natureza do Estado, a conjuntura econômica, condições de vida e consciência de classe, 1930-1970. Rio de Janeiro: Access, 1992 P. 163

o serviço foi ampliado tornando-se o Departamento de Construções Proletárias e subordinado diretamente ao Secretário de Viação e Obras Edison Passos. O Departamento de Construções Proletárias também passou a contar com o auxílio dos Institutos de Aposentadoria e Pensões que facilitava a construção e o desenvolvimento das vilas operárias através do fornecimento de projetos e orientação dos trabalhos em execução⁴⁵¹. Todavia, tais facilidades pouco contribuíram para a resolução da crise habitacional da cidade, pois, as novas habitações eram adquiridas principalmente por funcionários públicos e trabalhadores com renda capaz de arcar com as prestações⁴⁵².

O período estado-novista também é marcado pelo início das atividades de Assistência Social dirigidos pelo Governo. Na questão habitacional, o Governo Federal incentivou a ação dos Institutos de Aposentadoria e Pensões; segundo a historiadora Eulália Lobo, dos seis Institutos de Aposentadoria e Pensões, cinco deles, construíram até fim de agosto de 1943, 3.872 prédios e 411 apartamentos e habitações coletivas⁴⁵³. Outra iniciativa federal foi a fundação da Legião Brasileira de Assistência, surgida em 1942, com o objetivo inicial de atender as famílias dos soldados brasileiros que atuavam na Segunda Guerra Mundial⁴⁵⁴. A entidade logo se transformou em uma ação de caráter assistencial de modo mais geral atuando no acolhimento aos miseráveis⁴⁵⁵ e até no provimento de merenda para os alunos carentes da rede pública⁴⁵⁶. No estado do Rio de Janeiro, o interventor Ernani do Amaral Peixoto criou a Fundação Lar Operário Fluminense com o objetivo de erradicar as favelas e inserir seus moradores e transformar seus moradores em mão de obra para o capital industrial e comercial:

A Fundação Lar do Operário Fluminense, alvo do Decreto-Lei nº 666/42 (...). Procurava erradicar as favelas então existentes, em nome da melhoria da qualidade de vida, e transformar a base de sustentação da sua população, da economia informal para a formal capitalista. Afinal, "cabia à Fundação: a) promover ação social contra as "favelas", empreendendo a construção de casas higiênicas e confortáveis, a serem locadas, mediante módico aluguel; b) dar assistência material, moral e espiritual aos habitantes das "favelas" preparando-os para o novo e melhor nível de vida a que tenham de passar (...) incorporando-os,

⁴⁵¹ LEAL, Maria da Glória de Faria. Op. Cit. P. 108

⁴⁵² RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

⁴⁵³ LOBO, Eulália Maria. Rio de Janeiro operário... Op. Cit. P. 165

⁴⁵⁴ HONORATO, Cezar Teixeira. O assistente social e as favelas (1945/64). In: MELLO, Marco Antonio da Silva e et. Ali (org.) Favelas Cariocas: ontem e hoje. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

⁴⁵⁵ HONORATO, Cezar Teixeira. Op. Cit. P. 3

⁴⁵⁶ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

enfim, à classe proletária; c) proporcionar alimentação racional, socorros médicos, hospitalar e assistência judiciária; d) prodigalizar à infância e à juventude educação e instrução"⁴⁵⁷

O Distrito Federal também desenvolveu seu próprio programa de erradicação de favelas no período, no início do ano de 1940, a pedido de Jesuíno de Albuquerque, Secretário Geral de Saúde e Assistência, o médico Victor Tavares de Moura, então diretor do Albergue da Boa Vontade foi encarregado de elaborar um estudo no qual fosse apresentada uma solução para o problema das favelas no Rio de Janeiro. Natural de Pernambuco, Victor Tavares Moura atuou na “Liga Social Contra o Mocambo” programa de combate os mocambos, formas de habitação similar as favelas em Recife, medida patrocinada pelo seu sogro e Interventor do estado de Pernambuco, Agamenon Magalhães⁴⁵⁸.

No mês de novembro do ano de 1940, Victor Tavares de Moura apresentou ao secretário Jesuíno um estudo intitulado “Esboço de um plano para estudo e solução do problema das favelas no Rio de Janeiro”. Para Victor Tavares de Moura a solução para o problema das favelas englobava as seguintes medidas: a) organização de uma comissão de quatro membros, formada por um médico especialista em medicina social, engenheiro sanitário ou urbanista, um advogado e um estatístico, que deveriam “proceder estudos preliminares da campanha e orientá-la até o fim”; b) censo prévio das favelas, apurando-se inclusive a titulação da terra; c) identificação dos moradores, obtendo-se informações pessoais e condições de ocupação da área; d) elaboração de estudos estatísticos; e) adoção de medidas legais para “paralisação completa da proliferação das favelas” e a construção de casas populares com incentivos fiscais⁴⁵⁹.

Segundo Victor Tavares Moura os habitantes das favelas possuíam um “vício social de morar mal, de morar em barracão⁴⁶⁰” por conta disso, antes de adentrar nas novas moradias os favelados deveriam passar por um processo de reeducação. Esta visão

⁴⁵⁷ HONORATO, Cezar Teixeira. O Novo Estado no Estado Novo... Op. Cit. P. 120

⁴⁵⁸ MEDEIROS, Lídia Alice. Atendimento à pobreza durante a era Vargas... Op. Cit. P. 54-62; LIMA, Jacqueline de Cássia Pinheiro. A pobreza como um problema social. Op. Cit. P. 129-137.

⁴⁵⁹ PARISE, Luciano. Favelas do Rio de Janeiro- evolução, sentido. Rio de Janeiro: CENPHA, 1969. P. 53-70.

⁴⁶⁰MEDEIROS, Lídia Alice. Atendimento à pobreza durante a era Vargas... Op. Cit. P. 85

é confirmada por sua filha, Maria Coeli Moura, que trabalhou na avaliação psicológica dos moradores do Parques:

Então chegou-se à conclusão de que jamais poderia construir uma casa de alvenaria e passar aquele pessoal da favela diretamente para essa casa. A educação, neste ponto, era mínima. Eles arrancavam as torneiras, tomavam banhos vestidos, levavam os hábitos da favela para dentro de casa, havia muito desajuste psicológico, desajuste familiar, muita coisa a ser feita. Havia muita gente escondida lá dentro. Muita coisa. Então para que o plano chegasse à etapa final – que não chegou, pois não deu para continuar – eles tinham que ter um campo de treinamento vamos dizer assim, né, estágio⁴⁶¹.

Segundo a pesquisa de Jacqueline Lima “a campanha sanitária começava pela Zona Sul, por ser considerada por Victor Tavares de Moura como o local mais elegante da cidade⁴⁶²” Entre os anos de 1942 e 1943 foram construídos três parques proletários para abrigar de maneira provisória moradores de favelas que seriam urbanizadas pelo Poder Público, o Parque Proletário nº 1, localizado na Gávea, na Rua Marquês de São Vicente, abrigou moradores removidos das favelas do Capinzal, Largo da Memória e outras memores do Leblon, era composto por 700 casas e 6.000 moradores⁴⁶³. O Parque Proletário Provisório nº 2 foi construído no bairro do Caju, em terreno doado pela EFCB, recebeu moradores das favelas do Morro do Pinto e da Favela do Livramento, abrigando 322 famílias e 1.395 pessoas um ano após sua inauguração⁴⁶⁴. O último Parque Proletário da Gestão Dodsworth foi construído na Praia do Pinto, nas margens da Lagoa Rodrigo de Freitas em terreno doado pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes⁴⁶⁵. Após o fim do Estado Novo, ainda seria construído um quarto Parque Proletário, em 1947, na Penha, que recebeu os moradores removidos da favela do Jockey Club, na Lagoa⁴⁶⁶.

As remoções dos moradores nas favelas do Largo da Memória, no Leblon, Rua Marques de São Vicente, na Gávea, e Macedo Sobrinho se destacaram pelo tamanho da operação mobilizada e pela rispidez e velocidade com quem o Poder Público tentou eliminar esta forma de moradia. Para a remoção dos moradores do Largo da Memória foram mobilizados agentes do corpo de bombeiros e trabalharam em conjunto a SGSA e a SGVO. Após a rápida remoção dos moradores, o prefeito Henrique Dodsworth

⁴⁶¹ LIMA, Jacqueline de Cássia Pinheiro. A pobreza como um problema social. Op. Cit. P. 222

⁴⁶² LIMA, Jacqueline de Cássia Pinheiro. A pobreza como um problema social. Op. Cit. P. 146

⁴⁶³ PARISE, Luciano. Op. Cit. P. 53-70.

⁴⁶⁴ Idem

⁴⁶⁵ MEDEIROS, Lídia Alice. Atendimento à pobreza durante a era Vargas... Op. Cit. P. 90

⁴⁶⁶ LIMA, Jacqueline de Cássia Pinheiro. A pobreza como um problema social. Op. Cit. P. 147.

pessoalmente iniciou o incêndio dos barracos em evento com grande cobertura da imprensa⁴⁶⁷.

É de destaque o fato que o material escolhido para a construção das casas, madeira, por conta da promessa de estadia provisória naquelas instalações, a necessidade de registro dos moradores em posto policial e, principalmente, a cobrança de quarenta cruzeiros mensais de aluguel, tornavam as condições das novas habitações, para os que lá habitavam, pouco diferente das suas favelas de origem. Segundo os relatórios governamentais, os Parques Proletários apresentavam em sua estrutura com centros de assistência social, posto médico, lactário, escolas de alfabetização, igreja, clube esportivo e recreativo, porém, a bibliografia que tratou do tema põe em cheque essa estrutura, afirmando que ela estava presente, principalmente, na experiência modelo, o Parque Proletário Nº 1 da Gávea⁴⁶⁸. Anthony Leeds e Elizabeth Leeds descrevem que os moradores do Parque Proletário nº 1 (Gávea), eram submetidos a um verdadeiro rigor militar para conseguirem internalizar a ideologia do sistema.

O primeiro administrador do Parque Proletário foi, em sua atitude e modo de organização, um verdadeiro exemplar da ideologia estado-novista. A autoridade da Administração sobre os moradores era total. Todos os moradores tinham carteiras de identificação, que apresentavam à noite nos portões guardados que eram fechados às 22 horas. Toda noite, às nove, o administrador dava um “chá” (“chá das nove”) quando ele falava num microfone aos moradores sobre os acontecimentos do dia e aproveitava a oportunidade para dar lições “morais” que eram necessárias⁴⁶⁹.

A ação governamental identificava como vital a existência de um processo de “tratamento” para que os favelados pudessem se integrar a sociedade. Ideia que explicitada em artigo por Henrique Dodsworth, em 1956, no qual o ex-prefeito defende o legado de seu mandato:

O que importava fazer, e de fato, foi feito, consistia na adoção de medidas provisórias, mas de cunho imediato, isto é, na extinção das favelas, pela remoção dos moradores para Parques Proletários, e na adoção de providências para a solução definitiva, isto é, a construção ulterior de grandes conjuntos residenciais destinados a abrigar *pessoas*

⁴⁶⁷ PARISE, Luciano. Op. Cit. P. 53-70.

⁴⁶⁸ Sobre este ponto: GOMES, Luciano Cláudio Moreira. Op. Cit. E VALLADARES, Lícia Prado. Op. Cit.

⁴⁶⁹ LEEDS, Anthony; LEEDS, Elizabeth. A Sociologia do Brasil urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978. P. 195-197.

*de trabalho certo, de família constituída, de boa conduta social e saúde devidamente atestada. Os Parques Proletários Provisórios realizaram trabalho preparatório de incalculáveis benefícios e do mais alto sentido humano: antes da casa própria a recuperação do indivíduo, deformado pela promiscuidade macabra da favela*⁴⁷⁰.

Este tratamento dispensado as famílias removidas para os Parques Proletários se encaixa nos preceitos da “nacionalização truncada” que ocorre no Estado Novo. Ao agir para coibir a formação de quaisquer traços de organização autônoma dos subalternos, ou seja, o desenvolvimento da face popular da sociedade civil, enquanto incorporava os interesses das frações das classes dominantes, era necessário que o Estado se apresentasse como doador de concessões aos subalternos⁴⁷¹. Como descreveu um dos estudos pioneiros sobre os Parques Proletários:

Vargas ao assumir o Poder, procurou, então, elaborar uma política de controle e canalização do potencial emergente da classe operária urbana, em benefício de seu esquema político. Daí as primeiras indicações de ataque ao problema, alguns anos depois do Decreto 6000, através da experiência dos Parques Proletários⁴⁷²

O controle sobre os habitantes dos parques era admitido nas conversas entre os órgãos do aparelho de Estado. Em comunicação secreta, a administração do Porto do Rio de Janeiro solicitou providências devido a existência de furtos de materiais em um dos seus pátios próximos do qual “construída uma pequena “vila, operária”, de pessoal de favelas, o que tem provocado não só algumas brigas, como aumentou o desaparecimento de objetos desta administração e de vagões da Estrada de Ferro Central do Brasil⁴⁷³”. A acusação é respondida em tom indignado pelo secretário de Saúde e Assistência, Jesuíno de Albuquerque, que realça o processo de reeducação e controle dos moradores no Parque Proletário do Caju e imputa culpa aos moradores de favelas das cercanias do porto:

Esta Secretaria Geral estranha que, havendo nas imediações do Cais do Porto, duas favelas denominadas Pau Fincado e Favelinha do Caju, onde se encontram uma infinidade de malandros, ladrões, etc., autores até de um dos últimos crimes, noticiados detalhadamente pela imprensa, se voltem as desconfianças para o PARQUE PROLETÁRIO

⁴⁷⁰ DODSWORTH, Henrique de Toledo. O Correio da Manhã. 28 de março de 1956. (Grifos nossos)

⁴⁷¹ FONTES, Virgínia Maria... Reflexões (in) pertinentes... Op. Cit. P. 190

⁴⁷² OLIVEIRA, Ney dos Santos. Parque Proletário da Gávea: uma experiência de habitação popular. Rio de Janeiro, 1981. (Dissertação de Mestrado). PUR/UFRJ. P. 27.

⁴⁷³ Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945). Série saúde e Assistência. Cx: 198

PROVISÓRIO Nº II, cujo cadastro social esta Repartição organizou e vem mantendo, visando a reeducação dos seus moradores, que hoje se mostram tão disciplinados que esta Secretaria Geral solicitou e obteve do senhor Comandante da Polícia Militar que fosse dali retirado o patrulhamento policial daquela briosa corporação, como prova do comportamento de seus moradores⁴⁷⁴.

A intenção de moldar os habitantes dos Parques ao ideário Estado-novista declarada desde o início do programa, foi reafirmada por Henrique Dodsworth, ao fim de seu período à frente da prefeitura, em outubro de 1945, quando escreve um artigo no jornal “A noite” intitulado “Favela”, no qual defende amplamente a experiência dos Parques Proletários, inclusive enaltecendo uma “recuperação útil” do removido, em que pese os resultados terem ficado muito aquém do esperado.

Os resultados dos Parques Proletários provisórios são de molde a justificar amplamente os objetivos da criação quando Secretário de Saúde o Dr. Jesuíno de Albuquerque. Sob todos os aspectos a iniciativa superou a expectativa otimista com que foi ideada. Apesar da desigualdade de adaptação, conforme a procedência do faveleiro, a maior parte se integra imediatamente em um novo ritmo de vida, com surpreendente recuperação útil para a comunidade, da qual se afatara, por tão largo período, mas em termos que comportam páginas que enaltecem o valor de sua luta dentro um quadro de acontecimentos técnicos e pungentes⁴⁷⁵.

A descontinuidade das ações acabou por tornar as habitações provisórias em definitivas o que levou a favelização dos Parques Proletários ainda na década de 1940, era apontado por Henrique Dodsworth como a grande razão do fracasso dos Parques Proletários “reduzidos depois a lamentável ruína, por obra da descontinuidade administrativa em dez anos de critérios e descritérios de toda sorte⁴⁷⁶”. Segundo Leeds os Parques Proletários passam a ser chamados de “favelas chapa branca” e no censo de 1950, os Parques Proletários já são considerados favelas⁴⁷⁷. Contudo, esta visão é contestada pela pesquisa de Alberto Gawryszewski, utilizando reportagens de 1946, o historiador contesta a versão de Henrique Dodsworth, ao elencar relatos sobre o péssimo estado de

⁴⁷⁴ Idem

⁴⁷⁵ DODSWORTH, Henrique de Toledo. Favelas. A Noite, Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1945. P. 1-2.

⁴⁷⁶ DODSWORTH, Henrique de Toledo. O Correio da Manhã. 28 de março de 1956. (Grifos nossos)

⁴⁷⁷ LEEDS, Anthony; LEEDS, Elizabeth. Op. Cit. P. 195-197.

conservação dos Parques Proletários Provisórios poucos meses após a queda do Estado Novo:

Muitas foram as reportagens na imprensa diária que colocavam as péssimas condições de vida na qual se encontravam os moradores dos Parques Proletários, em especial na Gávea. O jornal *Tribuna Popular*, de 7 de fevereiro de 1946, ou seja, três meses depois, trouxe uma grande reportagem sobre o péssimo estado de conservação do Parque Proletário da Gávea, onde moravam 6.000 pessoas. As travas de sustentação das casas estavam apodrecidas, acarretando perigo para seus moradores; as escadas de acesso estavam igualmente podres; as instalações sanitárias, em número insuficiente, encontravam-se entupidas, com os canos estourando e deixando vazar para as ruas toda espécie de detritos; as casinhas que serviam de banho também se encontravam apodrecidas pelo contato direto com a água. Eram os carpinteiros que moravam nos parques que tomavam a iniciativa de consertar os barracos. (...). A situação do Parque do Caju não era muito diversa do Parque da Gávea. Eram trezentos e vinte casas divididas em 20 grupos. Existiam duas áreas: a “Niterói” a parte baixa, onde geralmente ocorriam alagamentos, e a “Rio de Janeiro” parte mais alta, onde existia maior conforto nas residências. O grande problema era a falta de água, pois, das 50 bicas, só uma funcionava, ainda assim com pouca vazão⁴⁷⁸.

O insucesso do programa de remoção das favelas também tem suas raízes no decréscimo de verbas ao longo da gestão de Henrique Dodsworth. Como exposto no quadro 3, em 1942, as verbas para segurança pública e assistência social atingem 5,14% das despesas municipais, aumentando em 0,46% em relação ao ano anterior. Entretanto, a situação se altera no ano seguinte quando ocorre uma queda nas despesas de 1,45%. Em 1944, os serviços que incluíam assistência social consomem apenas 3,64% das despesas municipais, um valor 1,04% menor que no ano anterior ao início da construção dos Parques Proletários.

O fracasso das políticas públicas para habitação contrastava com a força do mercado imobiliário na cidade. No Rio de Janeiro, entre 1939 e 1945, a área de piso licenciada aumentou em 165%, enquanto que o índice do produto real do setor cresceu 32%⁴⁷⁹. Por sua vez, a proliferação de favelas e da atividade autoconstrutora na periferia não era uma contradição para a acumulação capitalista. Como demonstrou Francisco de Oliveira, a ocupação dos trabalhadores em seus fins de semana ou horários livres na

⁴⁷⁸ GAWRYSZEWSKI, Alberto. *Agonia de morar: urbanização e habitação na cidade do Rio de Janeiro (DF) – 1945/50*. Londrina: EDUEL, 2012 P. 208

⁴⁷⁹ FREITAS FILHO, Almir Pita. *Op. Cit.* P. 208; LEAL, Maria da Glória de Faria. *Op. Cit.* P. 40-67.

construção de suas moradias, ou em mutirões na vizinhança, estava diretamente ligada ao rebaixamento dos custos de reprodução da força de trabalho⁴⁸⁰. A reprodução, em moldes não capitalistas de uma parte da cidade, não era um empecilho, antes uma condição, do tipo de acumulação ocorrido no pós-trinta.

⁴⁸⁰ OLIVEIRA, Francisco. Crítica da razão dualista. Op. Cit. P. 58-60.

Capítulo III- O planejamento de cidades e os planos de obras da Gestão Dodsworth

3.1- As novas modificações do espaço urbano

As transformações do espaço urbano carioca na década de 1930 intensificaram as contradições no desenvolvimento da cidade que se desenhavam nas décadas anteriores. O Rio de Janeiro, que atingiu um milhão de habitantes no começo dos anos 1920, continuou com um acelerado crescimento populacional, ultrapassando a marca de 1.600.000 habitantes nos primórdios do Estado Novo. Número que chegaria a quase 2.500.000 em menos de quinze anos, no limiar da década de 1950⁴⁸¹. Acompanhando a intensa urbanização, tendência nacional nas décadas pós-1930, a então maior cidade do país viu sua população crescer devido à associação entre dois fatores: um forte movimento de migração interna junto ao crescimento natural dos habitantes locais.

O galopante aumento de moradores na cidade não poderia deixar de gerar transformações no tecido urbano. O crescimento demográfico, aliado ao desenvolvimento industrial, acelerou o processo de parcelamento dos terrenos disponíveis na cidade; segundo Fania Fridman “metade das grandes propriedades de terra loteadas entre 1937 e 1988 o foram até 1942 e estavam situadas na Norte e Oeste da cidade, demonstrando que aquelas do Centro e Zona Sul foram divididas anteriormente⁴⁸²”. As obras de saneamento realizadas pelo Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS) disponibilizaram largas faixas de terra antes insalubres na Baixada Fluminense e Zona Rural do Rio de Janeiro a partir de segunda metade da década de 1930⁴⁸³. Contudo, estes novos espaços, principalmente na Capital Federal, logo se transformaram em alvo para a especulação imobiliária. A grande onda inflacionária que marcou a década de 1940 favoreceu os setores da sociedade que podiam auferir rendimentos da especulação de

⁴⁸¹ FICHER, Silvia. Edifícios altos no Brasil Espaço & Debates: São Paulo: Neru, ano 14, n. 37, p. 61-76, 1994. P. 61

⁴⁸² FRIDMAN, Fania. Propriedade fundiária, parcelamento da terra e processo de urbanização do município do Rio de Janeiro. XVI Encontro Anual da ANPOCS, 1992. P. 3

⁴⁸³ SANTOS, Leonardo Soares dos. Zona, sertão ou celeiro? A construção do cinturão verde da cidade do Rio de Janeiro e seus impasses, 1890-1955. In SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira; SIQUEIRA, José Jorge. História Urbana: memória, cultura e sociedade. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

terras, fato que deu origem a um mercado imobiliário diferente nas zonas mais afastadas do Centro da cidade:

O mercado imobiliário que consumia as terras do sertão carioca (como passaria a ser conhecida a zona rural e boa parte da zona suburbana) era diferente daquele que ajudou a incorporar à zona urbana os distritos do Meier, Irajá e Inhaúma. Nesses lugares, a incorporação foi sendo feita a passos lentos, de lote em lote. Já a nova expansão que começou a se consolidar na década de 1940 dirigiu-se para as enormes áreas agrícolas e agricultáveis na zona rural. (...) em 1947, 70% das terras agricultáveis estavam imobilizadas nas mãos de loteadoras⁴⁸⁴.

A limitação de terrenos disponíveis para ocupação nas zonas de habitação mais antiga levou, por um lado, ao crescimento horizontal da malha urbana, em direção à periferia e a Baixada Fluminense, e, por outro lado, à expansão das favelas na Zona Sul e nos subúrbios. Exemplo deste movimento, a população do bairro de Anchieta aumentaria em 111% ao longo da década de 1940⁴⁸⁵. Um ritmo que só seria superado pelos municípios periféricos da Baixada, que, como consequência das obras de saneamento promovidas pelo Governo Federal através do DNOS, entraram numa verdadeira “febre loteadora”. Além disso, a eletrificação dos trens da Central do Brasil, a unificação da tarifa ferroviária na região metropolitana e a abertura da Avenida Brasil, iniciada na gestão de Henrique Dodsworth, também foram fatores determinantes na expansão da periferia do Rio de Janeiro⁴⁸⁶.

Outra parte deste fenômeno, o crescimento das favelas era, em parte, induzido pela precariedade da rede de transportes públicos. A dificuldade de circulação entre os distantes territórios disponíveis para loteamentos populares e as fontes de emprego geravam a necessidade de proximidade aos locais de trabalho. Com isso, em nosso período de análise, esta forma de habitação popular proliferou ao redor das novas instalações industriais alocadas nos subúrbios e nos terrenos da Zona Sul que não interessavam à especulação imobiliária⁴⁸⁷. A intensidade deste processo pode ser acompanhada na mudança das políticas públicas para esta forma de moradia. Vistas como soluções habitacionais provisórias e ilegais e muitas vezes ignoradas pelo poder público,

⁴⁸⁴ SANTOS, Leonardo Soares dos. Zona, sertão ou celeiro? A construção do cinturão verde da cidade do Rio de Janeiro e seus impasses, 1890-1955. Op. Cit. P. 273

⁴⁸⁵ ABREU, Maurício. Evolução... Op. Cit. P. 107-11

⁴⁸⁶ ABREU, Maurício. Evolução... Op. Cit. P.107-111

⁴⁸⁷ ABREU, Maurício. Evolução... Op. Cit. P. 107-111

as favelas foram mencionadas pela primeira vez na legislação urbanística apenas no Código de Obras de 1937. Nos anos seguintes, estes espaços foram alvos de levantamentos e estudos para remoções para Parques Proletários realizadas no início dos anos 1940⁴⁸⁸.

O insucesso das medidas de combate às favelas e a proliferação de diversas formas de autoconstrução ilegais pelos grandes centros urbanos do Brasil estão relacionadas ao modelo de acumulação capitalista desenvolvido no país a partir da década de 1930. Como demonstra Francisco de Oliveira, um grande número de residências da classe trabalhadora era construído pelos próprios proprietários, utilizando dias de folga, resultando numa habitação fruto de trabalho não pago⁴⁸⁹. Este processo resultou na redução do custo de reprodução da força de trabalho e no predomínio de moradias autoconstruídas nos bairros populares, uma urbanização dos baixos salários, como destaca Ermínia Maricato⁴⁹⁰.

Outra grande transformação da forma da cidade apareceu com a tendência de verticalização das construções, representada pela proliferação dos edifícios conhecidos como arranha-céus, cujo epicentro foi a orla oceânica da Zona Sul, onde o *boom* do mercado imobiliário disseminou a mercadoria-apartamento, que alterou profundamente a paisagem e a densidade demográfica de Copacabana. Em poucos anos, os casarões e palacetes erguidos no início do século deram lugar a grandes prédios com mais de cinco andares⁴⁹¹. Diversos estudos enumeraram as causas que possibilitaram a pujança da atividade construtora carioca no final da década de trinta. Entre os principais fatores deste fenômeno, merecem destaque uma inédita disponibilidade de créditos, a possibilidade de importar elevadores e a difusão da técnica de construção com concreto armado. Existente desde o fim do século XIX, a técnica do concreto armado foi difundida no Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XX por engenheiros estrangeiros como o alemão Lambert Riedlinger, proprietário da Companhia Construtora em Cimento Armado⁴⁹². O concreto armado tinha vantagens frente à técnica americana dos arcabouços de aço devido às suas maiores possibilidades plásticas, menor custo e rapidez na execução de projetos⁴⁹³.

⁴⁸⁸ Ver Capítulo II.

⁴⁸⁹ OLIVEIRA, Francisco de. Op. Cit. P. 59

⁴⁹⁰ MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. São Paulo: Expressão Popular, 2015. P. 26

⁴⁹¹ RIBEIRO, Luís César Queiroz. Dos cortiços aos condomínios...Op. Cit. P. 220-249.

⁴⁹² FICHER, Sylvia. Op. Cit. P. 64

⁴⁹³ LEAL, Maria da Glória de Faria. Op. Cit. P. 42

A difusão desta técnica também foi auxiliada pela fundação do Instituto Brasileiro do Concreto, na década de 1930.

Além das novidades técnicas, a construção civil carioca também veria a disseminação do incorporador, que segundo Maria da Glória de Faria Leal é a figura que “adquire o terreno, idealiza uma utilização habitacional, reúne recursos, contrata uma ou mais empresas construtoras para execução da obra e incumbe uma corretora de comercializar os imóveis⁴⁹⁴”. O surgimento da incorporação imobiliária denota a mudança de relação entre proprietário de terrenos e construtor, que se metamorfoseia com a entrada de agentes financeiros, diversas empresas de engenharia em um mesmo empreendimento e promotores de venda. Segundo Luís César Queiroz Ribeiro, tal transformação é fruto de uma mudança no volume de capitais em circulação neste setor. A ação das empresas de pequeno porte, que disputaram o mercado imobiliário nos subúrbios no início do século, era tolhida a partir dos anos quarenta pela disponibilidade de crédito favorável, em grande parte, às construtoras de maior porte e, principalmente, pela política de congelamento do preço dos aluguéis, que afetava fortemente a construção de casas para locação principal atividade das pequenas empresas⁴⁹⁵. Segundo o mesmo autor, a robustez da ação das incorporadoras e a transformação deste ramo da construção civil é constatada também no crescimento histórico do número de domicílios próprios e na queda de imóveis construídos para aluguel, forma de moradia predominante até a década de trinta⁴⁹⁶. As mudanças no setor também podem ser acompanhadas através do surgimento de grandes construtoras, como a Dourado e a Pederneiras, que cresceram com base na exploração da atividade construtora em Copacabana⁴⁹⁷.

O censo de 1940 já explicitava a dimensão que a construção civil tomou frente aos demais ramos da produção industrial do Distrito Federal. Nesta pesquisa, o setor empregava 22% dos operários da cidade, além de possuir o maior valor de produção anual, 18,7%, além de 8,4% da força motriz disponível⁴⁹⁸. A base deste crescimento também era induzida por uma inédita disponibilidade de créditos vindos de outros setores que convergiram para o mercado construtor. A partir deste período, bancos comerciais,

⁴⁹⁴ LEAL, Maria da Glória de Faria. Os transportes coletivos...Op. Cit. P. 43

⁴⁹⁵ RIBEIRO, Luís César Queiroz. Dos cortiços aos condomínios fechados...Op. Cit. P. 258

⁴⁹⁶ RIBEIRO, Luís César Queiroz. Op. Cit. P. 256-58. O crescimento de moradias próprias também é creditado pelo autor ao fenômeno da autoconstrução na periferia

⁴⁹⁷ CARDOSO, Elizabeth Dezouzart et al. História dos Bairros: Copacabana. Rio de Janeiro: Index, 1986.

⁴⁹⁸ FREITAS FILHO, Almir Pita. A indústria do Rio de Janeiro – 1930/1945

empresas de capitalização e seguro e institutos de aposentadoria e pensão passaram a oferecer crédito hipotecário⁴⁹⁹.

A força dos empresários de edificações urbanas tinha expressão na atuação de sua entidade sindical, o Sinduscon, nome que adquire a AICC para adequar-se à legislação sindical varguista, que expande sua base e mantém articulações constantes com a Prefeitura e órgãos governamentais sediados no Rio de Janeiro. A entidade passou de 191 associados em 1937 para um total de 439 em 1944⁵⁰⁰. Para enfrentar a crise no abastecimento de materiais gerada pela Segunda Guerra Mundial, o sindicato, através de seu presidente, Eduardo V. Pederneiras, adotou uma política de proximidade com as autoridades locais e com a Coordenação da Mobilização Econômica⁵⁰¹. Tais ligações garantiram uma série de vantagens para a compra de materiais como cimento e pinho para as empresas cariocas, além da concessão de facilidades burocráticas, como emissão de habite-se temporários, pela Prefeitura do Distrito Federal. As intervenções do poder público também beneficiavam algumas das maiores empresas do setor de forma particular, como demonstram os esforços do prefeito Henrique Dodsworth para conceder caráter de interesse público à demanda de compra de cimento realizada pela construtora Pederneiras, empresa de Eduardo Pederneiras, junto à Coordenação de Mobilização Econômica para a finalização das obras de expansão do hotel Copacabana Palace em 1944⁵⁰².

A força da atividade construtora não significou a diminuição dos problemas urbanos acumulados pela cidade. Apesar de passarem por transformações ao longo da década de 1930, os serviços de transporte do Distrito Federal não cresceram de forma compatível com o aumento da área construída e do número de habitantes do município, fato que agravou os problemas de circulação acumulados desde as primeiras décadas do século. A ampliação da utilização de automóveis na cidade foi acompanhada pelo crescimento do número de empresas de ônibus em atividade e de passageiros

⁴⁹⁹ FRIDMAN, Fania. Propriedade fundiária... Op. Cit. P. 4

⁵⁰⁰ LEAL, Maria de Glória de Faria. Op. Cit. P. 67-91.

⁵⁰¹ Órgão criado em 1942 pelo Executivo Federal para coordenar a atuação do Estado sobre a economia na situação de guerra. A coordenação contava com um Serviço de Licenciamento de Despachos de Produtos Importados encarregado de licenciar nas repartições alfandegárias os despachos de importação de matérias-primas e produtos acabados, em cotas predeterminadas. LAMARÃO, Sérgio. Coordenação da Mobilização Econômica. In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

⁵⁰² Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth. Cx:219

transportados nesta modalidade. No início dos anos 1930, os ônibus transportavam 6% ou cerca de 33 milhões de passageiros por ano. Em 1940, o serviço já transportava 14% dos viajantes na cidade⁵⁰³.

Contudo, os habitantes da cidade continuavam a se locomover principalmente sobre trilhos. A eletrificação dos trens da E.F.C.B. permitiu um aumento no número de transportados pelas ferrovias, que saltou de 5,8% em 1930 para 8,25% do total no início da década de 1940. O aumento da oferta de ônibus diminuiu em 10% o número de passageiros transportados em bondes entre os anos 1930 e 1940, fator que não alterou o predomínio dos bondes como principal meio de transporte na cidade. Em 1940, os bondes continuavam a transportar 75% dos passageiros da cidade⁵⁰⁴.

A dependência dos serviços de bonde foi agravada pela Segunda Guerra Mundial, que dificultava a importação de peças e combustíveis, conjuntura que prejudicou os serviços de ônibus. A instauração do racionamento oficial de gasolina em 1942 foi acompanhada de decretos municipais para a substituição de parte da frota de ônibus por veículos movidos a gasogênio. Esta medida paliativa garantiu a manutenção das operações e a estabilização do volume de passageiros transportados por ônibus, que variou de 126.125.263 até 132.244.097 entre os anos de 1942 e 1945. No mesmo período, os bondes bateram seu recorde histórico de passageiros indo de 606.077.777 para 709.480.368 viajantes ao ano⁵⁰⁵.

De fato, a cidade nunca foi tão dependente do transporte sobre trilhos como o fora nos últimos anos da gestão de Dodsworth. O aumento da demanda por esta forma de transporte não significou investimentos nos serviços ou expansão das rotas; dados oficiais da Prefeitura do Distrito Federal nos mostram que entre 1941 e 1945 o número de carros, extensão das vias e capacidade de transporte de passageiros por linha se mantiveram constantes. Em 1941, a Light tinha 448 veículos em circulação, enquanto no final do Estado Novo a empresa diminuiu tal número para 442. As linhas da Zona Sul também não acompanhavam o aumento da demanda, diminuindo o número de bondes em circulação de 126 para 123 no mesmo período⁵⁰⁶. Ao mesmo tempo, as demandas da Light eram atendidas no interior do aparelho de Estado. Em 1942, o Governo Federal autorizou

⁵⁰³ SILVA, Maria Laís Pereira da. Os transportes coletivos... Op. Cit. P. 61

⁵⁰⁴ SILVA, Maria Laís Pereira da. Os transportes coletivos... Op. Cit. P. 61

⁵⁰⁵ PREFEITURA DO DSTRITO FEDERAL. Anuário Estatístico do Distrito Federal, 1947, Vol. 2, P. 66

⁵⁰⁶ PREFEITURA DO DSTRITO FEDERAL. Anuário Estatístico do Distrito Federal, 1947, Vol. 2, P. 60

a gestão de Dodsworth a revisar os termos de concessões das companhias de carris, antiga demanda da empresa, que teve como consequência o aumento das tarifas de Cr\$0,10 para Cr\$0,20⁵⁰⁷.

Ainda que o regime ditatorial cerceasse o direito de contestação ao governo, as queixas e requerimentos de populares por melhorias no transporte público eram constantes nos órgãos municipais⁵⁰⁸. As reclamações surgiam até de zonas recém-ocupadas, como exemplifica um abaixo-assinado de 1942 com mais de 1100 assinaturas pedindo a expansão das linhas de bonde de Jacarepaguá em direção os núcleos populacionais próximos da Colônia Juliano Moreira, petição rejeitada pela Secretaria Geral de Viação e Obras sob a alegação de impossibilidades técnicas geradas pela situação de guerra⁵⁰⁹.

A precária rede de esgotos da cidade era administrada pela empresa inglesa The Rio de Janeiro City Improvements cuja rede abrangia o Centro e seus arredores, Copacabana, Glória, Botafogo, São Cristóvão, Méier e Engenho de Dentro. Fora pequenas intervenções na Zona Portuária, a concessionária não realizava expansões em sua rede desde 1910. O crescimento da cidade só piorava a situação: em 1918, 77% dos prédios que pagavam imposto predial tinham rede de esgoto, número que foi reduzido para 38% em 1940⁵¹⁰. As deficiências da rede de saneamento básico mostravam seu lado mais trágico nas enchentes e temporais, problema recorrente na história da cidade, que afetavam principalmente os setores mais pobres da classe trabalhadora. Durante a gestão de Dodsworth, a situação se agravou especialmente em 1942, quando as grandes chuvas de verão deixaram um saldo de trinta mortos⁵¹¹.

A classe trabalhadora também sofria com o constante aumento do custo de vida na cidade. Segundo dados levantados por Eulália Lobo, o poder aquisitivo do operariado declinou entre 1934 e 1945, como exemplifica o aumento do custo de vida em 176% entre 1937 e 1943, enquanto o salário do operariado da indústria subiu apenas 51% no mesmo

⁵⁰⁷ FREIRE, Américo. Guerra de posições na metrópole: a prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro (1906-1948). Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001. P. 109-118.

⁵⁰⁸ Pedidos de reparos em vias públicas e queixas sobre o serviço de bondes e ônibus são encontradas em vários documentos da série Viação e Obras do Fundo Gabinete do Prefeito Dodsworth parte do acervo do AGCRJ.

⁵⁰⁹ Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth: cx: 236

⁵¹⁰ GAWRYSZEWSKI, Alberto. Agonia de morar. Op. Cit. P. 246

⁵¹¹ SILVA, Lúcia Helena Pereira da. Luzes e Sombras na cidade. Op. Cit. P. 161

período⁵¹². O crescimento inflacionário, que obrigou em 1941 a troca do padrão monetário do conto de réis para o cruzeiro, penalizava principalmente a classe trabalhadora. Estimativas de técnicos do Ministério do Trabalho avaliavam que, no início do Estado Novo, o operário gastava em média 50% de seus rendimentos somente com alimentação⁵¹³. Tal situação permanece durante todo o período com o aumento em 169% do custo da ração composta pelos principais gêneros alimentícios consumidos na cidade entre 1937 e 1945⁵¹⁴.

O grande crescimento populacional e da área construída, associado ao aprofundamento dos problemas na oferta de serviços públicos para a maioria dos cariocas, formava o cenário em que o conjunto de profissionais que advogavam em favor do urbanismo, desde os anos 1920, passou a atuar no interior do aparelho de Estado na adoção de políticas de planejamento urbano no Estado Novo. Nos próximos itens, analisaremos como se estruturou o processo de propaganda urbanística na década de 1930, a instaurações de comissões de planos, a regulação da ocupação do solo e a reforma urbana do governo de Henrique Dodsworth.

3.2- O urbanismo nos anos 1930: o caso do Rio de Janeiro

As gestões municipais surgidas após a Revolução de 1930 secundarizaram os grandes projetos de intervenção urbana sinalizados nos planos de Alfred Agache. O curto mandato de Adolfo Bergamini (1930-1931) foi tomado por inquéritos administrativos e se limitou, no campo de obras públicas, a instaurar uma comissão para avaliar a viabilidade do plano encomendado ao urbanista francês⁵¹⁵. Ainda que a proposta de Alfred Agache apresentasse, em sua conclusão, a necessidade da criação de uma “Repartição do Plano Diretor”, de caráter permanente e destinada a auxiliar na implementação dos projetos⁵¹⁶, a proposta aprovada pelo interventor tinha um caráter diferente.

A comissão convocada por Bergamini tinha a tarefa de avaliar o próprio Plano Agache e resolver as polêmicas que o documento suscitou no campo da engenharia e

⁵¹² LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (coord.). Rio de Janeiro operário. Op. Cit. P. 110

⁵¹³ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. Rio de Janeiro operário... Op. Cit. P. 108-112.

⁵¹⁴ PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. Relatório da Prefeitura do Distrito Federal, 1945, P. 32

⁵¹⁵ CONIFF, Michael L. op. Cit. P. 122-14, e STUCKENBRUCK, Denise Cabral. Op. Cit. 11-114.

⁵¹⁶ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. 321

arquitetura⁵¹⁷. Para chefiar a Comissão do Plano Diretor foi escolhido Armando de Godoy, engenheiro da municipalidade e principal elo de ligação entre o escritório de Alfred Agache e a Prefeitura durante a confecção do plano⁵¹⁸. Os demais membros não eram ligados diretamente ao quadro de funcionários da municipalidade: o arquiteto Lúcio Costa, elevado a Diretor da Escola Nacional de Belas Artes após a chegada de Getúlio ao poder, era acompanhado por Raul Pederneiras e Arquimedes Memória, ambos professores da mesma instituição. Memória foi arquiteto de um amplo leque de obras no Rio de Janeiro dos anos 1920, participando da construção do Palácio Tiradentes e do prédio da Câmara dos Vereadores na Cinelândia⁵¹⁹. A comissão ainda contava com a colaboração do engenheiro Henrique de Novais, ligado ao Clube de Engenharia, e dos arquitetos Ângelo Bruhns e Affonso Eduardo Reidy⁵²⁰, além de José Mariano Filho, médico participante da Rede Rotary e ativo propagandista da contratação de um urbanismo estrangeiro na segunda metade da década de 1920⁵²¹. A escolha de Armando de Godoy para a chefia da Comissão do Plano da Cidade não se deu apenas devido à sua proximidade com o escritório de Agache, mas também devido ao seu papel como relator da Comissão encarregada de elaborar o Regulamento Municipal das Construções em 1925⁵²².

Principal defensor da nascente ciência do urbanismo entre os técnicos municipais, Armando de Godoy teceu relações com diversas entidades da sociedade civil ao longo de sua trajetória. Nascido em Minas Gerais, formou-se engenheiro pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1903, ano em que também ingressou no Colégio Militar como professor. Godoy era filiado ao Clube de Engenharia desde 1918 e participou de iniciativas da Inspetoria de Luta Contra a Seca junto a lideranças da entidade, como Sampaio Correia e Maurício Joppert⁵²³. A preocupação com a malha viária e as questões de tráfego também o levaram a participar da comissão técnica e da direção do Automóvel Club do Brasil, onde exerceu importante papel na organização dos congressos brasileiros

⁵¹⁷ SILVA, Lúcia Helena Pereira da. História do Urbanismo no Rio de Janeiro. Op. Cit. P 104

⁵¹⁸ COSTA, Renato da Gama-Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”... op. Cit. P. 156-161.

⁵¹⁹ Memória, Archimedes. Disponível em

<http://www.brasilartesciclopedias.com.br/nacional/primeira.htm#memoria_archimedes.htm>. Acesso em 15/01/2017.

⁵²⁰ SILVA, Lúcia Helena Pereira da. História do Urbanismo... Op. Cit. P. 105

⁵²¹ Idem

⁵²² SILVA, Lúcia Helena Pereira da. História do Urbanismo... Op. Cit. P. 57-69.

⁵²³ ENGENHEIRO Armando Augusto de Godoy. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, 1945, Vol. XII, Nº 1, P. 4

e pan-americanos de estradas de rodagem. Em âmbito nacional, Godoy também participou da elaboração do anteprojeto que criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Estas experiências levariam o engenheiro a atribuir um caráter unificador e civilizatório às rodovias em suas diversas obras⁵²⁴. Fora do Rio de Janeiro, o engenheiro também atuou na construção de Goiânia em associação com a empresa Coimbra & Bueno Cia. Ltda. Armando de Godoy desenvolveu um largo trabalho de propaganda sobre urbanismo e a necessidade do planejamento de intervenções urbanas ao longo das décadas de 1920 e 1930, esforço reunido em livro no ano de 1943, com o título “A Urbs e seus problemas”. Sua prolífera trajetória como propagandista do urbanismo foi interrompida em 1938, quando um derrame lhe afastou da vida pública⁵²⁵. Tal fato não encerrou sua influência evocada tanto pelos técnicos alocados na Comissão do Plano da Cidade, recriada no governo de Dodsworth, quanto por figuras como Francisco Baptista de Oliveira, engenheiro próximo a Godoy, que comandou os trabalhos de organização do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo.

Apesar de alguns membros da Comissão do Plano da Cidade, notadamente Ângelo Bruhns e José Mariano Filho, apresentarem atritos com Alfred Agache, entre os anos de 1928 e 1930, tal fato não impediu que o órgão oferecesse um parecer favorável à oficialização das propostas contidas no Plano Agache⁵²⁶. Contudo, o destino do plano diretor ficou a cargo da gestão seguinte, pois o desgaste de Adolfo Bergamini com o Governo Provisório aumentou ao longo do ano de 1931, o que levou o presidente Getúlio Vargas a forçar sua demissão⁵²⁷.

O governo seguinte foi comandado pelo médico pernambucano Pedro Ernesto, que dirigiu a prefeitura entre 1931 e 1936 como interventor e prefeito eleito. Ao longo deste mandato, a elaboração de um programa de grandes obras foi secundarizada por uma ampla reforma na educação e saúde⁵²⁸. Ainda que a gestão de Pedro Ernesto oficializasse as recomendações da Comissão do Plano da Cidade, o governo acabaria por descartar o Plano Agache sob a alegação de que ele não seria executável nem em cinquenta anos⁵²⁹.

⁵²⁴ COSTA, Renato Gama-Rosa. Op. Cit. P. 158

⁵²⁵ ENGENHEIRO Armando Augusto de Godoy. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, 1945, Vol. XII, Nº 1, P. 4

⁵²⁶ STUCKENBRUCK, Denise Cabral. Op. Cit. P. 112

⁵²⁷ CONNIFF, Michael L. Op. Cit. P. 131

⁵²⁸ CARVALHO, Wesley Rodrigues de. Op. Cit., P. 147-159 e também GAWRYSZEWSKI, Alberto. A administração Pedro Ernesto. Op. Cit. 157-164 e 203-209.

⁵²⁹ SOUZA, Rafael Lima Alves de. Op. Cit. P. 45

Desprestigiada, a comissão comandada pelo engenheiro Armando de Godoy se dissolveu ao longo do ano de 1932.

Contudo, este processo não significou a desarticulação do debate sobre o urbanismo iniciado na década anterior. No âmbito da sociedade civil, os anos 1930 assistiram à formação de uma série de canais em que a discussão sobre o urbanismo continuou a ser articulada através de entidades, como o Centro Carioca e o Clube de Engenharia, na realização de congressos ou na fundação de revistas especializadas⁵³⁰. A demanda pela instauração de um plano diretor na Capital Federal não envolvia apenas agentes e frações de classe locais. Por conta da importância política do Distrito Federal, o impasse em que se encontrava o Plano Agache afetava nacionalmente os interesses de empresas de projetos de engenharia interessadas em explorar o nascente mercado de planejamento urbano. Abelardo Coimbra Bueno, engenheiro que, associado a Armando Godoy, planejou, no início dos anos 1930, a cidade de Goiânia, nova capital do estado de Goiás, expôs como a situação do Rio de Janeiro criava empecilhos aos seus negócios:

Uma das maiores dificuldades para o desenvolvimento do urbanismo no Brasil é o caso do plano da Capital Federal. Conversando, escutando opiniões nos lugares mais variados e longínquos do Brasil temos ouvido sobre a conveniência do plano a objeção quase sistemática: “Na capital federal fizeram um plano que não deu em nada” É inadmissível que isso seja verdade! (...) Todas as campanhas sociais e educativas de qualquer cidade do Brasil inteiro sofrem consequências do impasse em que se encontra o plano do Rio de Janeiro⁵³¹

Mesmo que o destino do Plano Agache gerasse desconfianças em governos e setores da imprensa, as queixas de Abelardo Coimbra Bueno podem ser vistas mais como uma estratégia de pressão de engenheiros para a adoção de políticas públicas para o planejamento urbano do que como um diagnóstico da situação do setor. A própria firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. cresceria ao longo do Estado Novo, quando arrebatou uma série de contratos, com o interventor Amaral Peixoto, para o planejamento de cidades do interior do estado do Rio de Janeiro⁵³². A implantação de grandes intervenções

⁵³⁰ FARIA, Rodrigo dos Santos. O urbanista e o Rio de Janeiro. Op. Cit.. P. 78

⁵³¹ COIMBRA BUENO, Abelardo. Alguns aspectos do problema do urbanismo. P. 34

⁵³² AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. O espaço fluminense e a intervenção urbana no Estado Novo. In REZENDE, Vera F. (org.). Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Interxexo/EDUFF, 2012. P. 187-194.

urbanísticas não foi uma exclusividade do Distrito Federal: diversas capitais passaram por grandes processos de reforma urbana nos anos da ditadura varguista, cujo maior exemplo é a concretização do Plano das Avenidas pelo prefeito Prestes Maia, em São Paulo⁵³³. Ao longo da década, ocorreu uma proliferação inédita de instituições responsáveis pelo planejamento urbano, quando diversas capitais instituíram Comissões de Planos: Recife fundou sua comissão em 1931, Belo Horizonte em 1934, e Salvador em 1935⁵³⁴.

As pesquisas de Sarah Feldman e Vera Rezende apontam para uma mudança estrutural no ideário urbanístico brasileiro, com crescente influência do urbanismo estadunidense durante a década de 1930. Esta transformação não foi fruto de uma ação isolada de um urbanista, mas sim parte de um movimento mais geral de transformação da máquina administrativa brasileira. Neste período, o modelo administrativo americano se tornou referência na reestruturação de diversos órgãos governamentais⁵³⁵. A influência da escola urbanista francesa, predominante na década de 1920, tem um ponto alto na contratação de Alfred Agache na gestão de Prado Junior. O urbanismo francês também se fez presente através da divulgação dos princípios do modernismo, propagado através das visitas realizadas por Le Corbusier em 1929 e 1936. Para Margareth Pereira da Silva, as propostas de Le Corbusier ficaram restritas ao campo da arquitetura⁵³⁶. A base desta visão é a pouca citação aos estudos do urbanista francês nos referenciais teóricos reivindicados pelos profissionais brasileiros daquele momento. Pesquisas mais recentes, como a empreendida por Rodrigo de Faria, têm mostrado, contudo, que os ensinamentos de Le Corbusier exerceram uma influência maior do que a identificada nos estudos da década de 1990⁵³⁷. Ainda que as referências teóricas sobre planejamento regional, zoneamento e comissões de planos fossem buscadas nas experiências norte-americanas,

⁵³³ LEME, Maria Cristina da Silva. São Paulo: conflitos e consensos para construção da metrópole: 1930-1945. In: REZENDE, Vera F. (org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Interxtexto/EDUFF, 2012. P. 121-140

⁵³⁴ FELDMAN, Sarah. As comissões de Planos da Cidade na Era Vargas. In: REZENDE, Vera F. (org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Interxtexto/EDUFF, 2012. P. 30

⁵³⁵ FELDMAN, Sarah. Op. Cit., e REZENDE, Vera F. A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias: um olhar a partir do Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro. In: REZENDE, Vera F. (org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Interxtexto/EDUFF, 2012.

⁵³⁶ PEREIRA, Margareth da Silva. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). *Cidade, povo e nação-gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. P. 373

⁵³⁷ FÁRIA, Rodrigo de. O urbanista e o Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 47-53.

a influência de Le Corbusier teve eco na produção de profissionais envolvidos nas comissões de planos do período cujo maior exemplo é a obra do arquiteto Affonso Eduardo Reidy⁵³⁸.

O olhar sobre a experiência americana já aparece no final dos anos 1920, na produção do engenheiro paulista Luiz Anhaia Melo, vereador e prefeito de São Paulo, em 1931-1932, que fundou a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo na Universidade de São Paulo em 1948⁵³⁹. A produção de Anhaia Melo era referência constante nos textos de José Octacílio Saboia Ribeiro, Mario de Souza Martins e Armando de Godoy, engenheiros que mantiveram estreita ligação com a Prefeitura do Distrito Federal⁵⁴⁰.

Dentre o leque de questões tratadas pelo urbanismo estadunidense, alguns tópicos eram enfatizados pelos profissionais brasileiros neste processo de circulação de ideias, em especial as soluções para problemas do tráfego de automóveis; o surgimento dos arranha-céus; o financiamento de programas de urbanização e das instâncias administrativas responsáveis pelo planejamento urbano. A questão do desenvolvimento urbano e do tráfego nas cidades dos Estados Unidos recebeu atenção especial da gestão de Dodsworth. Em 1939 tanto Edison Passos, Secretário de Viação e Obras, quanto José de Oliveira Reis, presidente da Comissão do Plano da Cidade, participaram de viagens aos EUA com o objetivo oficial de “observar e estudar nos Estados Unidos da América do Norte, no período de seis meses, matéria relativa à sua especialidade, apresentando oportunamente, circunstanciado relatório⁵⁴¹”. Posteriormente, José de Oliveira Reis apresentou na Revista Municipal de Engenharia o artigo “Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor”, no qual a solução para os problemas de circulação entre as zonas da cidade era sugerida através da construção de um amplo conjunto de avenidas para uso de veículos automotores, solução similar à adotada nas metrópoles estadunidenses⁵⁴².

⁵³⁸ FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). Capítulos da Memória do Urbanismo carioca. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002. P. 14-48.

⁵³⁹ MAZA, Fábio. Engenharia e sua relação com o pensamento tecnocrático. In: PAULA, Dilma Andrade de; CORRÊA, Maria Letícia. Intelectuais e desenvolvimento: perspectivas da pesquisa em História. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2015. P. 17-68

⁵⁴⁰ Vera F. A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias. Op. Cit. P. 77-80.

⁵⁴¹ PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. Portaria Municipal Nº 64, 10 de junho de 1939 apud FARIA, Rodrigo Santos de. Op. Cit. P. 130

⁵⁴² REIS, José de Oliveira. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. Revista Municipal de Engenharia., julho de 1942, Nº 4. P. 204-210.

As visitas técnicas do corpo de engenheiros nacionais aos Estados Unidos já eram defendidas por Armando de Godoy no início da década de trinta. Diagnosticando que o corpo de engenheiros nacionais sofria com “atrasos” e “defasagem técnica”, Godoy propôs como solução, em entrevista ao jornal *A Noite* em 1933, o estudo da experiência norte-americana:

Entre os meios mais eficientes de instrução figuram as excursões e as viagens através de países onde os problemas técnicos tenham sido atacados com energia e criatividade superior. (...). Os Estados Unidos constituem a esse respeito um exemplo admirável. E é por isso que muitos homens de governo europeus resolveram se inspirar nos exemplos e nos métodos norte-americanos ao organizar os vastos programas de realizações ao que deram o nome de planos quinquenais e decenais. (...). A ocasião é, pois, magnífica para que se organize uma caravana de engenheiros brasileiros para visitar aquele país. Com isso lucrará enormemente o nosso país, onde a classe dos engenheiros há merecido dos nossos homens de governo, os quais, com raras exceções, ainda não souberam cuidar dos nossos problemas fundamentais. ⁵⁴³.

Godoy realizou visita técnica naquele país em 1935 e, como consequência, elaborou uma série de textos, com destaque para “Urbanismo nos Estados Unidos”, publicado em 1934 na Revista da Diretoria de Engenharia, e “As consequências sociais e econômicas dos princípios do urbanismo”, publicado em novembro de 1935 na Revista do Clube de Engenharia, nos quais traçava um panorama do urbanismo praticado nos EUA e citava entusiasticamente iniciativas como a lei de zoneamento de New York de 1916 e o processo de elaboração do *Regional Plan of New York and its Environs*, a cargo do urbanista Thomas Adams. O Engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal destinava grande quantidade de elogios tanto ao governo de Herbert Hoover, nos EUA, quanto as ditaduras de Mussolini e Salazar. Regimes heterogêneos, mas que, segundo o engenheiro, tinham ao seu favor o fato de “haver patentado mais preocupações executivas do que legislativas e eleitorais⁵⁴⁴.”

A defesa de uma forte intervenção do Estado nas questões urbanas não era traço exclusivo de Armando de Godoy. José Octacílio de Saboia Ribeiro, engenheiro que atuou como consultor da Comissão do Plano da Cidade na gestão de Dodsworth, refletia em

⁵⁴³ GODOY, Armando de. Uma excursão de técnicos a América do Norte” sugestões do Engenheiro Armando Godoy. *A Noite* 8 de maio de 1933.

⁵⁴⁴ GODOY, Armando de. Uma excursão de técnicos a América do Norte” sugestões do Engenheiro Armando Godoy. *A Noite* 8 de maio de 1933.

seus textos o desejo por uma administração técnica e um Estado forte, antiliberal, que resolvesse os grandes problemas urbanos⁵⁴⁵. Em decênios marcados pelo declínio da democracia liberal no ocidente⁵⁴⁶, outros engenheiros de destaque chegavam a defender abertamente a experiência desenvolvida na Alemanha nazista, por conta da recuperação econômica promovida por Hitler, como faz Maurício Joppert em relato sobre sua visita técnica à Alemanha realizada em 1936⁵⁴⁷.

A questão do financiamento para a urbanização dos grandes centros também foi influenciada pela experiência norte-americana. Para a execução das obras da Avenida Presidente Vargas, Esplanada do Castelo e desmonte do Morro de Santo Antônio, a Prefeitura propôs a desapropriação por zona e a emissão de títulos no valor do terreno, que eram inspiradas no instrumento de financiamento conhecido como *Excess Condemnation*, proposto por urbanistas estadunidenses⁵⁴⁸.

Outro ponto que marca este processo de incorporação das experiências urbanísticas americanas no Brasil é a proliferação das Comissões de Planos da Cidade em diversos municípios do país. Ainda que o Plano Agache recomendasse a criação de uma instituição que discutisse o planejamento urbano de forma permanente⁵⁴⁹, as bases teóricas e os exemplos adotados pelos propagandistas do urbanismo no Brasil tinham como seu exemplo o processo desenvolvido nas cidades da América do Norte⁵⁵⁰. Segundo Godoy, com a “implantação de “City Comissions”, estes órgãos funcionariam como intermediários entre governo e opinião pública”⁵⁵¹. Para Saboia Ribeiro, as comissões brasileiras deveriam seguir o exemplo das existentes em cidades como New York. A principal tarefa de tais órgãos seria desvincular o urbanismo da política e da administração pública, pois seus membros deveriam vir de fora dos quadros da municipalidade. Para cumprir tal desígnio, Ribeiro chega a propor a criação de uma figura técnica,

⁵⁴⁵ REZENDE, Vera. A Era Vargas.... Op. Cit. P. 106

⁵⁴⁶ HOBBSAWM, Eric J. Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. P 113-144.

⁵⁴⁷ Revista do Clube de Engenharia, Nº 28, jan. 1937, p. 1179

⁵⁴⁸ DODSWORTH, Henrique. Avenida Presidente Vargas: aspectos urbanísticos, jurídicos e administrativos de sua realização. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio. 1955. P. 22

⁵⁴⁹ AGACHE, Alfred D. Op. Cit. 320-325.

⁵⁵⁰ FELDMAN, Sarah. Os anos 1930 e a difusão do urbanismo americano no Brasil. P. 4-10.

⁵⁵¹ GODOY, Armando de. Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio de Janeiro através de Diferentes governos. P. 309

independente de vinculações políticas que seria responsável pelo comando da comissão⁵⁵².

As Comissões de Planos aparecem como as entidades por excelência para a discussão sobre urbanismo nos Estados Unidos desde as primeiras décadas do século XX, como demonstra a pioneira Comissão do Plano Cidade de Chicago, criada em 1910⁵⁵³. O modelo que se expandiu por centenas de cidades americanas no início do século era o de comissões compostas por consultores voluntários, de fora dos quadros das administrações das cidades; em geral tais cidadãos tinham ligações com entidades como a rede Rotary ou Câmaras de Comércio. Este modelo se transformou a partir dos anos 1920, quando aconteceu uma aproximação com o Executivo e as comissões passaram a contar com elementos oriundos da municipalidade⁵⁵⁴. A forma adotada por estas instituições nas cidades brasileiras se aproxima do modelo americano dos anos 1920, reunindo membros de Associações comerciais e entidades do campo da Engenharia, como ocorre em Salvador a partir de 1935⁵⁵⁵, ou através do estabelecimento de comissões de colaboração, com membros alheios à administração pública, em paralelo a instâncias formadas exclusivamente por técnicos municipais como proposto no decreto municipal Nº 6092, que instaura a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro em novembro de 1937⁵⁵⁶.

3.2.1- A Revista Municipal de Engenharia

A articulação dos debates sobre a elaboração de intervenções urbanas também ocorreu através da criação revistas técnicas especializadas. Uma das principais publicações que divulgava as ideias do urbanismo na década de 1930 foi a Revista da Diretoria de Engenharia. Fundado em 1932, o periódico circulou bimestralmente durante toda a gestão de Henrique Dodsworth, momento em que o seu título foi alterado para Revista Municipal de Engenharia. Ao longo do Estado Novo, as páginas do periódico

⁵⁵² RIBEIRO, José Octacílio de Saboia. A cidade e o Estado, urbanismo, problema político, evolução urbana do Brasil. Rio de Janeiro [s.n.], 1936 P. 89 apud REZENDE, Vera F. A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias. Op. Cit. P. 107.

⁵⁵³ PEREIRA, Margareth da Silva. Localistas e cosmopolitas... Op. Cit. P. 19

⁵⁵⁴ FELDMAN, Sarah. AS comissões de Planos da Cidade na era Vargas... Op. Cit. P. 35

⁵⁵⁵ FELDMAN, Sarah. AS comissões de Planos da Cidade na era Vargas... Op. Cit. P. 35

⁵⁵⁶ COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

foram transformadas em órgão oficial, em que eram veiculadas as grandes obras realizadas pela Prefeitura e os detalhes técnicos das propostas elaboradas pela Comissão do Plano da Cidade⁵⁵⁷.

Surgida por conta da iniciativa dos engenheiros alocados da Diretoria de Obras e Viação, a revista se definia como um “órgão destinado a contribuir para o desenvolvimento das questões técnicas e teóricas da administração e engenharia municipais através da divulgação de artigos, projetos e relatórios”⁵⁵⁸. Devido ao desleixo da administração de Pedro Ernesto em efetivar as grandes obras aprovadas pela Comissão do Plano da Cidade, a publicação defendeu enfaticamente a adoção de medidas de planejamento urbano mostrando o interesse do corpo dos engenheiros da municipalidade em continuar os debates sobre o urbanismo. Como prova disso, a revista já publicava em seu primeiro número o artigo “Considerações sobre o urbanismo”, de João Augusto Penido. Os pontos centrais do Plano Agache foram publicados entre os anos de 1933 e 1935. As questões técnicas sobre obras rodoviárias, outro tema constante da publicação, também já estavam em sua primeira edição, com considerações de Carlos Schwerin Filho sobre a pavimentação de rodovias.

Além de ser vendida ao público em geral, a Revista Municipal de Engenharia era distribuída gratuitamente entre as autoridades municipais e enviada às repartições de engenharia de estados, do Governo Federal e de uma grande quantidade de prefeituras. O corpo de anunciantes dos primeiros números era formado majoritariamente por empresas do ramo da construção civil, que atuavam em empreitadas junto ao poder público, como a alemã Companhia Construtora Nacional e a Companhia Auxiliar de Viação e Obras, empresa que era uma das mais constantes fornecedoras de materiais para a administração municipal⁵⁵⁹ e atuava como empreiteira em obras de pavimentação desde o período de Pereira Passos⁵⁶⁰. Outros empresários que exploravam o setor de obras no Distrito Federal também eram anunciantes, como Freire e Sodré Engenheiros; Antonio Cid Loureiro;

⁵⁵⁷ DODSWORTH, Henrique. Problemas da cidade. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, n.1, p 3-5, 1943.

⁵⁵⁸ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Instruções a que se refere o decreto N. 6040, de 18 de agosto de 1937. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, v.3, out-nov, 30 de out. 1937, p. 415

⁵⁵⁹ Boletim da Prefeitura do Distrito Federal 1937-1945.

⁵⁶⁰ Entre 1905 e 1922 a empresa atuou com o nome The Nechatel Asphalte Company Limited quando adotou o nome Companhia Auxiliar de Viação e Obras. No Estado Novo a empresa também atuava na importação de maquinário e tinha filiais em São Paulo e Belo Horizonte. A Companhia Auxiliar de Viação e Obras e os serviços de pavimentação da cidade. Rio Ilustrado, 1941.

Manoel José Pinto Filho & C. Engenheiros, Architectos e Construtores; Eduardo V. Pederneiras e a Companhia Brasileira Melhoramentos e Construções.

A primeira edição contou com a direção de Everardo Backheuser, engenheiro professor da Escola Politécnica, fundador da Academia Brasileira de Ciências, que capitaneou uma campanha para a construção de casas populares no início do século XX⁵⁶¹. Armando de Godoy, que já aparecia como redator na primeira edição, assumiu a direção efetiva da publicação a partir da segunda edição, contando com o auxílio de Carmem Portinho e Manoel dos Santos Dias. Godoy permaneceu na direção da revista até 1936 quando foi substituído por Carmem Portinho, uma das primeiras engenheiras formadas no Brasil, com larga trajetória na luta pela institucionalização do voto feminino e que fundou em 1937 a Associação Brasileira de Engenheiras e Arquitetas. Além disso, Carmem Portinho participou da direção do Clube de Engenharia no final dos anos 1930, durante a gestão de João Felipe Pereira⁵⁶².

Portinho comandou a publicação até 1937, quando a revista passou por uma reformulação concomitante às reformas que ocorrem na Secretaria de Viação e Obras. As novas diretrizes estabeleceram que a revista seria dirigida por um Diretor-Gerente e um Redator-Gerente indicados diretamente pelo secretário de viação. Além disso, a revista passou a ser dividida em seções de urbanismo, arquitetura, viação, saneamento, estruturas materiais, organização e administração. Cada seção ficava a cargo de um engenheiro, muitos dos quais envolvidos diretamente com o planejamento de intervenções urbanas da gestão de Dodsworth, como José de Oliveira Reis, responsável pela seção de saneamento, e Hermínio de Andrade e Silva, responsável pela seção de arquitetura, que participavam da Comissão do Plano da Cidade.

Quadro 2: redatores da Revista Municipal de Engenharia no Governo Dodsworth

| | |
|---------------------------|-----------------------------|
| Hermínio de Andrade Silva | Arquitetura |
| F. Penna Chaves | Estruturas |
| H. Castro Faria | Organização e Administração |
| J. de Oliveira Reis | Saneamento |
| J. de Oliveira Sampaio | Urbanismo |

⁵⁶¹ MATTOS, Romulo Costa. Pelos Pobres!... Op. Cit. P. 48-53.

⁵⁶² NOBRE, Ana Luiza. Carmem Portinho: o moderno em construção. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1999.

| | |
|------------------------|--------|
| Iberê de Abreu Martins | Viação |
| A. Monteiro Jr. | Vários |

Fonte: Revista Municipal de Engenharia 1938-1941

Nesta nova fase, as empresas da construção civil continuavam a ser os maiores e mais constantes anunciantes. Muitas empresas envolvidas nas obras realizadas pela gestão de Dodsworth anunciavam frequentemente na revista, com destaque para a Sociedade Brasileira de Urbanismo e a Companhia Nacional de Cimentos Portland que ao longo de 1939 e 1940 realizaram uma série de propagandas em conjunto onde ressaltavam as grandiosidade e potencial turístico dos trabalhos da Avenida Tijuca, obra executada em grande parte pela empreiteira⁵⁶³. Empresas que exploravam loteamentos na periferia da cidade, como a Companhia Predial S.A., propriedade da família de banqueiros Rocha Miranda, também eram anunciantes habituais da publicação, junto a companhias estrangeiras como a Shell, General Electric, Esso e firmas envolvidas na importação de equipamentos para obras.

Por conta do aniversário da posse do Prefeito, a partir de 1939 as edições do mês de julho apresentavam balanços das realizações da Secretaria Geral de Viação e Obras. A edição de julho de 1940 apresentava uma fervorosa apologia das condições geradas pelo Estado Novo para a implantação do programa de obras do Governo Dodsworth.

O Brasil, a 10 de novembro de 1937, inaugurou uma nova era de trabalho e prosperidade, sem tropeços da demagogia e as perturbações inerentes às velhas formas da política partidária, está sendo erguida a estrutura econômica, que se apoia solidamente – “no ferro no carvão e no petróleo”. Temos confiança no futuro do Brasil! A nau é conduzida na tormentosa época pelas formas firmes do Presidente Vargas! O Distrito Federal, integrado nesse ritmo de trabalho, tendo à sua frente o Prefeito Henrique Dodsworth, colabora no progresso do país, solucionando, com visão e equilíbrio, todos os seus problemas⁵⁶⁴.

A edição ainda apresentava um balanço da atuação da Comissão do Plano da Cidade e da Comissão de Obras Novas, órgão encarregado de realizar as grandes intervenções urbanas a cargo da Secretaria de Viação e Obras nos primeiros anos da gestão. Além disso, a edição apresentou a nova proposta de zoneamento da cidade, com

⁵⁶³ Revista Municipal de Engenharia. Edições Novembro 1939, março 1940, janeiro 1941

⁵⁶⁴ Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, Nº4, vol. VIII, julho de 1941

divisão do território em quinze distritos. No ano de 1941, a edição de julho apresentou a conferência realizada pelo Secretário Edison Passos na Semana do Engenheiro, na qual as principais diretrizes traçadas na Comissão do Plano da Cidade foram apresentadas detalhadamente. Nos dois anos seguintes, as edições de aniversário exibiram os principais pontos do programa de obras desenvolvidos pela comissão, que passaram a ser chamados de Plano Diretor. Em 1943, a revista reproduziu as respostas de Henrique Dodsworth para críticas surgidas em notas do jornal *Diário de Notícias* sobre os rumos das obras de sua administração. Aproveitando as brechas da censura após o Brasil entrar em guerra, o jornal, de larga trajetória oposicionista ao vargismo⁵⁶⁵, acusava a administração municipal de abandonar as recomendações do Plano Agache e deformar a paisagem da Baía de Guanabara⁵⁶⁶. A resposta do Prefeito acusava o *Diário de Notícias* de sustentar uma posição leviana ao desconsiderar os planos realmente válidos, publicados na *Revista Municipal de Engenharia*, em anos progressos, e classificava o Plano Agache como um esboço que “não foi convertido, por ato oficial, em plano, razão pelo qual nunca foi obedecido ou desobedecido⁵⁶⁷”.

O urbanismo praticado nos Estados Unidos e as soluções para o tráfego de automóveis naquele país também foram temas constantes na *Revista Municipal de Engenharia*. Além dos artigos de Godoy, a revista publicou textos como “Rumos da arquitetura e urbanismo nos Estados Unidos” de Paul Lester Wiener, em maio de 1942, e “Notas sobre a técnica rodoviária norte-americana”, do engenheiro João Augusto Maia Penido em setembro do mesmo ano. Além disso, a revista cobriu todos os Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem realizados na década de trinta. Em 1938, um ano após a criação do DNER, a revista publicou o artigo “Rede Rodoviária do Distrito Federal”, em que o engenheiro Renato Leite Silva apontava a necessidade da construção de uma rede rodoviária municipal para incentivar a ocupação agrícola e o desenvolvimento industrial. O estudo dividia as novas estradas a serem construídas em linhas internas e externas: do primeiro tipo se destacava a linha que partia do trecho urbano da Rio-Petrópolis e seguia em direção a Campo Grande e Santa Cruz, trajeto que foi incorporado pelas expansões da Avenida Brasil no final dos anos 1940. Outra linha interna do plano

⁵⁶⁵ FERREIRA, Marieta de Moraes. *Diário de Notícias*.

⁵⁶⁶ Adeus à Guanabara. *Diário de Notícias*. 31 de março de 1943.

⁵⁶⁷ DODSWORTH, Henrique. Problemas da cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 1, Vol. 11, janeiro de 1943.

partia do bairro de Vila Isabel atravessava os morros do maciço da Tijuca em direção de Jacarepaguá, projeto assumido pelo DNER a partir de 1944, quando iniciou as obras da Estrada Grajaú-Jacarepaguá com apoio da Prefeitura.

A Revista Municipal de Engenharia também foi instrumento para a divulgação dos ideais da escola do urbanismo moderno. Ao longo de nosso período de análise, em artigos teóricos como “Cidades do Amanhã”, de Alberto Szilard, publicado em julho de 1943, ou nas propostas de alinhamento para a área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio, publicadas por Saboia Ribeiro entre 1944 e 1945, os ideais do modernismo ganhavam espaço na revista⁵⁶⁸. Contudo, o artigo desta vertente com maior influência nos trabalhos da gestão Dodsworth foi publicado já em 1938, com o título “Urbanização da Esplanada do Castelo” no qual Affonso Eduardo Reidy contestou as propostas levantadas por Agache para aquela área. Discordando do projeto baseado na construção de quadras internas, o arquiteto da Prefeitura propõe o aproveitamento da área com a promoção de espaços livres e soluções de tráfego à moda das defendidas por Le Corbusier⁵⁶⁹. Solução que foi incorporada pela Comissão do Plano da Cidade, que revogou os alinhamentos da Esplanada, desenhados segundo as diretrizes do Plano Agache, e incorporou a solução defendida por Reidy⁵⁷⁰.

Por seu papel como órgão de divulgação da Secretaria Geral de Viação e Obras, a Revista Municipal de Engenharia é um material interessante para perceber as ideias sobre urbanismo em circulação entre os técnicos municipais. Contudo, suas páginas não eram o único local do período em que se articulavam as ideias sobre planejamento de cidades. Além do tradicional Clube de Engenharia, uma parcela importante das camadas superiores dos técnicos municipais era ligada ao Centro Carioca, entidade que organizaria um congresso sobre urbanismo em 1941, momento em que as grandes obras do Governo Dodsworth ganham impulso.

⁵⁶⁸ SZILARD, Adalberto. Cidades do Amanhã. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, n. 3, p. 161-166, jul. 1943; RIBEIRO, José Octacílio Saboia. Urbanização da Esplanada de Santo Antonio e adjacências. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, p. 06-19, jan. 1945.

⁵⁶⁹ REIDY, Affonso Eduardo. Urbanização da Esplanada do Castelo. Revista Municipal de Engenharia, Vol. V, Nº 6, setembro de 1938.

⁵⁷⁰ REZENDE, Vera F.; RIBEIRO, Fernanda de Azevedo. A Arquitetura e o urbanismo modernos no Distrito Federal, escolha ou consequência na Era Vargas? P. 8-9.

3.2.2- O Departamento de Urbanismo do Centro Carioca e o Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo

A trajetória do Centro Carioca é um exemplo de como o aumento da repressão e do caráter bonapartista do aparelho de Estado, processo coroado com o golpe do Estado Novo, não cerceou a atuação das entidades da sociedade civil próximas a elementos da classe dominante. Fundando em 1916, o Centro Carioca era definido, em seu estatuto, como associação civil apolítica cuja finalidade era “Congregar os cariocas para, assim unidos, poderem defender os seus direitos e interesses bem como os da cidade do Rio de Janeiro. (...) dirigindo-se, sempre que for necessário, aos poderes competentes para reclamar ou solicitar o que for de direito, em prol do Distrito Federal⁵⁷¹”. Segundo Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, os membros da instituição eram em sua maioria arquitetos, médicos advogados, militares e engenheiros⁵⁷². Dirigido pelos irmãos Benevenuto e Ariosto Berna, o Centro Carioca sempre procurou estar próximo a figuras do poder e aos grandes vultos da sociedade carioca. Na década de 1920, a entidade era próxima de Paulo de Frontin, que também era formalmente filiado a associação⁵⁷³. Esta tendência se manteve no início da década de 1940, como mostra a escolha do delegado da entidade para o Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, Eduardo Vasconcelos Pederneiras, arquiteto dono da construtora Pederneiras e membro do conselho diretor da Companhia Docas de Santos⁵⁷⁴.

Os primeiros anos de existência da entidade não foram marcados por discussões sobre planos de melhoramentos ou intervenções urbanísticas. O Centro Carioca tinha como suas atividades cotidianas a promoção de festas, palestras e a inauguração de bustos e placas dedicados a figuras que, no entendimento da associação, contribuíam para o engrandecimento da cidade. O nacionalismo exacerbado, traço constante durante a trajetória da entidade, ficou marcado na época da contratação de Alfred Agache quando o Centro Carioca, apesar de apoiar a construção de um plano de intervenções urbanas, se posicionou formalmente contra a contratação de um urbanista estrangeiro, pois julgava

⁵⁷¹ CENTRO CARIOCA. Estatuto social do Centro Carioca. Rio de Janeiro, 1916, P.1

⁵⁷² RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Transferências, empréstimos e traduções na formação do urbanismo no Brasil. In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. P. 17

⁵⁷³ CURY, Vania Maria. Engenheiros e empresários... Op. Cit. P. 153

⁵⁷⁴ Urbanismo e Viação, N° 13, 1941.

que tal ação desprestigiava os profissionais brasileiros⁵⁷⁵. Nos primeiros anos da gestão de Pedro Ernesto, Benevenuto Berna procurou aproximar a entidade ao mandatário municipal. Ao mesmo tempo, a entidade buscava influenciar as decisões do Legislativo Carioca através da confecção de relatórios sobre problemas urbanos⁵⁷⁶.

O colapso do projeto autonomista de Pedro Ernesto e o enfraquecimento do Poder Legislativo, que culminaram na intervenção federal em março de 1937, levaram o Centro Carioca a mudar sua tática de atuação. A partir deste momento, a entidade procurou atrair os técnicos municipais que discutiam a remodelação da cidade para suas fileiras através da criação de um Departamento de Urbanismo. Engenheiros de renome entre os quadros municipais, como Carmem Portinho, além de José de Oliveira Reis e Mario de Souza Martins, que teriam atuação expressiva nas instâncias de planejamento das obras do Governo Dodsworth, passaram a compor a nova seção da associação. A direção do Departamento de Urbanismo do Centro Carioca ficou a cargo de Francisco Baptista de Oliveira.

Engenheiro civil e eletrotécnico, Baptista de Oliveira era professor da cadeira de Higiene Geral, Higiene industrial, e dos Edifícios, Saneamento e Traçado de Cidades da Escola de Engenharia de Juiz de Fora. Na mesma cidade, foi engenheiro-chefe da Divisão de Fiscalização da Diretoria de Obras da Prefeitura e desenvolveu diversos projetos no final dos anos trinta como o bairro proletário modelo da Companhia Industrial Mineira⁵⁷⁷. Na Capital Federal, Baptista de Oliveira era diretor da Artecnic, construtora que atuava no setor imobiliário na Zona Sul⁵⁷⁸. O engenheiro ainda era filiado a diversas associações, como o Clube de Engenharia, onde ocupou o cargo de segundo secretário em 1943, na gestão de Edison Passos; antes disso, Baptista de Oliveira foi diretor do Sindicato Nacional dos Engenheiros. Próximo a Armando de Godoy, de quem fez o prefácio do livro “A Urbs e seus problemas”, Baptista de Oliveira publicou “Notas Urbanísticas” em 1939. Sua produção também incluiu relatórios sobre suas atividades em Juiz de Fora, publicados na Revista Municipal de Engenharia⁵⁷⁹, e teses apresentadas em congressos

⁵⁷⁵ STUCKENBRUCK, Denise Cabral. Op. Cit. P 80-83.

⁵⁷⁶ SARMENTO, Carlos Eduardo. (Des) construindo Frontin: em busca de uma memória perdida. Op. Cit. P. 32; SILVA, Lúcia Helena Pereira da. História do urbanismo... Op. Cit. 113-116.

⁵⁷⁷ LIMA, Fábio José Martins. As noções urbanísticas do engenheiro Francisco Baptista de Oliveira. P. 2

⁵⁷⁸ Urbanismo e Viação, Nº 11,

⁵⁷⁹ OLIVEIRA, Francisco Baptista de. Bairro Proletário modelo da Cia Industrial Mineira. Revista Municipal de Engenharia, 1938, Nº 1, p. 23-30.

internacionais, como o Primeiro Congresso Internacional de Vivendas Populares, realizado em Buenos Aires, onde Oliveira representou o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro⁵⁸⁰. Sua atuação no campo do urbanismo buscou uma ligação entre as questões do planejamento urbano e o problema da falta de moradias, defendendo a criação de um programa nacional de construção de moradias populares⁵⁸¹. Em diversos congressos a partir da década de 1930, o engenheiro, envolvido no mercado imobiliário, defendeu que os grandes debates teóricos do urbanismo deveriam ser subordinados à necessidade de resolução da falta de moradias nas grandes cidades:

Traçar planos não é descrever sonhos, nem resumir enciclopédias em fraseado clássico. Ao contrário bastam algumas linhas baseadas no que existe realmente e tendo em mira um único fim. Traçar um plano significa agir no mesmo sentido do movimento precedente. Não estamos mais na época primitiva, onde o problema social se mostrava a um mundo atônito como uma novidade desconcertante. Não nos achamos mais no período em que as ideias confusas buscavam precisões, em que teses procuravam suas formulas⁵⁸²

Baptista de Oliveira também contava com um espaço próprio para defender suas posições através da revista *Urbanismo e Viação*, publicação que circulou entre 1938 e 1943, da qual era dono e editor-chefe. Surgida pouco depois da fundação do Departamento de Urbanismo do Centro Carioca, a publicação tinha como slogan a frase “uma revista de entusiasmo pela engenharia brasileira”. Os laços da revista com o Clube de Engenharia eram fortes, com o periódico acompanhando os eventos e as resoluções cotidianas da tradicional entidade da Engenharia carioca⁵⁸³. Além dos membros do Departamento de Urbanismo do Centro Carioca, o conselho consultivo da revista contava com a colaboração de engenheiros ligados à direção do Clube de Engenharia como Edison Junqueira Passos e Francisco Saturnino de Brito Filho. Atilo Correia Lima e Abelardo Coimbra Bueno, engenheiros donos de escritórios que desenvolviam planos de urbanização, também faziam parte do conselho consultivo da *Urbanismo e Viação*. Assim como colaboradores de outros estados, como os engenheiros paulistas Luiz Anhaia Melo e Francisco Sales de Oliveira, Francisco Prestes Maia, prefeito da capital paulista, além

⁵⁸⁰ OLIVEIRA, Francisco Baptista de. A casa popular e os aspectos urbanísticos da cidade. Revista do Clube de Engenharia. Nº 68, Vol. VII, julho-agosto de 1940, P. 20-26

⁵⁸¹ Revista *Urbanismo e Viação*, Nº 13, 15, 18, 19, 23 e 25.

⁵⁸² OLIVEIRA, Francisco Baptista de. A casa popular e os aspectos urbanísticos da cidade. Revista do Clube de Engenharia. Nº 68, Vol. VII, julho-agosto de 1940, P. 20-26

⁵⁸³ *Urbanismo e viação*, Nº 11, outubro 1940

de José Estellita, engenheiro ligado ao estado de Pernambuco e responsável pelo plano de Recife.

Apesar de contar com um corpo de anunciantes formado majoritariamente por empresas da construção civil, similar ao da Revista Municipal de Engenharia, a Urbanismo e Viação também contou com um conjunto próprio de anunciantes, formado por empresas que ofereciam crédito para empreendimentos imobiliários, como a Companhia de Seguros Sulamérica, o Banco Hipotecário Lar Brasileiro, Banco do Brasil e Banco Nacional de Descontos.

As questões ligadas à habitação popular eram um tema recorrente na revista com destaque para a publicação em cada edição de trechos da tese “O acesso do povo à casa própria” em que Francisco Baptista de Oliveira defendia a criação de um Instituto Nacional da Casa Popular⁵⁸⁴. A revista também acompanhava as grandes intervenções urbanísticas realizadas nas cidades brasileiras em matérias como “São Paulo e a renovação de suas cidades” e “A construção do novo túnel de Copacabana e as obras resultantes desse empreendimento”, nas quais predominava a exaltação das realizações das administrações municipais⁵⁸⁵. As edições de Urbanismo e Viação também serviam como espaço para engenheiros presentes em órgãos encarregados do planejamento de cidades dissertassem sobre os problemas urbanos e apresentarem suas propostas de solução, como fizeram os engenheiros Lincoln Continentino, no artigo “O Plano de Urbanização de Belo Horizonte”, e Atilo Correia Lima em “O plano de remodelação de Recife”⁵⁸⁶

A principal iniciativa do Departamento de Urbanismo do Centro Carioca durante o Estado Novo foi a organização do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado em janeiro de 1941. O tema já era discutido por engenheiros desde o início da década de 1920. Em 1923, Armando de Godoy apresentou o trabalho pioneiro “Algumas ideias sobre a remodelação de cidades”; na década seguinte, a discussão ganha fôlego principalmente com a realização dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna⁵⁸⁷. Contudo, o congresso patrocinado pelo Centro Carioca ganhou destaque em nossa análise por reunir as principais entidades e técnicos no Rio de Janeiro no momento

⁵⁸⁴ Urbanismo e viação Nº 13,15,16,17,18,20

⁵⁸⁵ Urbanismo e viação Nº 17, 25.

⁵⁸⁶ Urbanismo e viação Nº 11,12,13.

⁵⁸⁷ SILVA, Lucia Helena Pereira da. História do urbanismo... Op. Cit. P. 107-116.

em que a municipalidade pôs em prática as grandes obras planejadas pela Comissão do Plano da Cidade. Fiel ao momento de institucionalização do urbanismo, a convocatória do congresso já expressava a necessidade de moldar uma legislação nacional para o planejamento de cidades:

Um dos maiores obstáculos a vencer é a tenaz indolência e incredulidade dos que se opõem ao urbanismo. A nossa antiquada legislação precisa ser revista. Medidas preventivas e regras regulamentares precisam ser criadas para os erros do passado, as necessidades do presente e as previsões para o futuro, possam ser contempladas com a atenção necessária, afim que fique garantido o bem-estar das gerações vindouras, bem como, o benefício econômico dos cofres públicos⁵⁸⁸.

A Comissão organizadora do congresso foi presidida por Francisco Baptista de Oliveira, acompanhado, na Vice-Presidência, por Carmem Portinho e Mario de Souza Martins; além desses, a comissão também contou com outro engenheiro da municipalidade, Hermano Cupertino Durão, que foi responsável pela relatoria, e Ariosto Berna, presidente do Centro Carioca, responsável pelas finanças. Um importante conjunto de engenheiros e arquitetos com larga trajetória nos debates sobre planejamento urbano no Rio de Janeiro foi designado como vogais do congresso. Tal corpo era formado por: Adolfo Morales de Los Rios, Nestor E. Figueiredo, José Octacílio de Saboia Ribeiro, José Mariano Filho, Jeronimo Monteiro Filho, Francisco Saturnino de Brito Filho e José de Oliveira Reis. O encontro contou com financiamento da Prefeitura do Distrito Federal e apoio do Clube de Engenharia, que contribuiu para a viabilização do congresso, oferecendo apoio organizativo.

O congresso contou com delegações de órgãos de diversas instâncias da administração pública com representações dos Ministérios da Educação e Saúde, Agricultura, Trabalho, Viação, e de prefeituras das grandes capitais do país. As mais notáveis entidades que organizavam os engenheiros brasileiros também estiveram presentes no congresso. Além dos sindicatos e conselhos de engenharia e arquitetura, associações tradicionais como o influente Instituto de Engenharia de São Paulo, que enviou como delegados os engenheiros Rubens Gouveia Carneiro e Michel Elias Mahfuz, e a Sociedade Mineira de Engenheiros, representada por Lincoln Continentino e Nelson

⁵⁸⁸ Urbanismo e viação, N°13, 1941 p. 23

C. Pereira da Silva, envolvidos na organização da Comissão de Planos de Belo Horizonte e no Rotary Club daquela cidade, estiveram presentes nos debates⁵⁸⁹. A representação da Associação dos Construtores Civis da Capital Federal não se restringiu a Eduardo Pederneiras, presidente da entidade e representante do Centro Carioca. O sindicato patronal também enviou uma delegação própria, formada por Rafael Dutra e Jorge Oliveira Castro. O congresso também contou com outros representantes do empresariado envolvido com a exploração do espaço urbano. O Grupo Light, companhia formada por capitais canadenses, que administrava os serviços de bondes, iluminação e telefone da Capital Federal⁵⁹⁰, enviou representantes de suas três concessionárias. O evento contou com a participação de empreiteiras, como a Companhia Construtora Nacional e a Empresa de Construções Gerais Ltda.:

Quadro 3: empresas participantes do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo

| Empresa | Representantes |
|--|---|
| A.R. Gianetti Cia. Ltda. | eng. Moacyr Catão |
| Banco Hipotecário Lar Brasileiro | Eng. Floriano Brilhante e Fausto Carneiro |
| Construtora Artécncia Ltda | Eng. Francisco Baptista de Oliveira |
| Cia. De Carris Luz e Força do Rio de Janeiro (Grupo Light) | eng. Ciro Farina e Raul Caracas |
| Coimbra Bueno e Cia. Ltda. | eng. Abelardo Coimbra Bueno, Jeronimo Coimbra Bueno, Francisco P. Marques Lopes e Jorge A. Diniz Carneiro |
| Cia. Construtora Nacional S.A. | Eng. Ernesto Blanz, Hermann Schronder e Walter Chistoph |
| Companhia Telefônica do Rio de Janeiro (Grupo Light) | Antonio F. Jacobina Filho |
| Empresa de Construções Gerais Ltda. | Eng. Jorge Furquim Werneck |
| Gusmão Dourado & Baldassini | Eng. Mário Gusmão |
| Sociedade Anônima do Gaz do Rio de Janeiro (Grupo Light) | Eng. A. L. Silveira |

Fonte: Revista Urbanismo e Viação N° 13.

Seguindo o tema em voga entre os urbanistas no final da década de 1930, diversas teses apresentadas ao congresso defendiam medidas de institucionalização do urbanismo. Entre as quais se pode destacar “Departamento Nacional de Urbanismo”, de Mario de

⁵⁸⁹ FELDMAN, Sarah. As Comissões de Planos da Cidade... Op. Cit. P. 26-39.

⁵⁹⁰ MCDOWALL, Duncan. Light. Op. Cit. P. 192

Souza Martins; “Plano Diretor”, de Gustavo Maia; “Código Urbanístico Brasileiro”, de Francisco Baptista de Oliveira e Ermano Cruz; “Curso de Administração Municipal e Urbanismo”, de Luís Dodsworth Martins; “Comissão do Plano”, de Adalberto Cumpido de Sant’Anna; e “Plano Territorial” de Amélio Dias de Moraes. Todo este conjunto de propostas tinha em comum a defesa da urgência da implementação de planos de conjunto que pensassem a cidade conectada à sua região, superando as propostas de melhoramentos em pontos específicos da urbe por um planejamento de conjunto. A tese defendida pelo engenheiro da Prefeitura do Distrito Federal Mario de Souza Martins era uma verdadeira síntese destas propostas, pois defendeu a criação de um organismo nacional que organizasse planos diretores para toda cidade que ultrapassasse um limite preestabelecido. Para Martins, o urbanismo era “técnica de formação e desenvolvimento racional de cidades”. Citando o exemplo do Plano de Nova York, o engenheiro defendeu que os técnicos nacionais deveriam “aproveitar a experiência dos países mais adiantados, tirando de suas leis conclusões, que adaptadas ao nosso meio, nos sejam proveitosas”. A proposta de Mario de Souza Martins era a criação de um Departamento Nacional de Urbanismo que deveria ser criado pelo Executivo Federal através de um decreto-lei para coordenar os planos locais e regionais⁵⁹¹.

A questão das favelas também foi discutida no congresso através das teses “Como resolver o problema das favelas”, de Luís Dodsworth Martins e “O problema das favelas no Rio de Janeiro”, de José Mariano Filho, Américo Cumpelo e Alberto Pires Amarante, representantes do Rotary Club do Rio de Janeiro. A tese defendida pelos rotarianos foi especialmente influente, pois ressaltava a urgência da realização de estudos completos sobre a situação das favelas e sugeria medidas muito similares às adotadas nos trabalhos de remoção da gestão de Dodsworth⁵⁹². Para os delegados do Rotary Club, as favelas tinham sua origem nas dificuldades impostas pelo poder público para construção de casas populares e nos problemas de circulação da cidade; “as origens de quase todos os núcleos marginais tributários das zonas residenciais, e dos núcleos fabris e industriais, tem sua explicação pela dificuldade da grande massa de atingir os lugares distantes onde exercem suas atividades⁵⁹³.” A influência da campanha pela erradicação das favelas realizada por

⁵⁹¹ MARTINS, Mario de Souza. Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo. Revista Municipal de Engenharia. Nº 2, 1941, p. 128-131.

⁵⁹² VALLADARES, Lícia de Prado. A Invenção da Favela. Op. Cit. 55-56.

⁵⁹³ MARIANO FILHO, José; CUMPELO, Américo, PIRES, Abelardo. O problema das favelas no Rio de Janeiro. Urbanismo e Viação, 1941, Nº 13, P. 52

Mattos Pimenta na década de 1920 era expressa nas suposições de que o ambiente das favelas desajustava a conduta de seus moradores: “Os indivíduos que se habitam a vida nas Favelas perdem o estímulo para o trabalho, trocam a ferramenta pelo pandeiro, aumentando dest’arte o número de desocupados⁵⁹⁴”. Dentro desta linha de raciocínio, Mariano Filho, Cumpelo e Amarante também buscariam no elemento étnico predominante nas favelas a culpa por sua situação:

O elemento étnico predominante na formação das favelas é o negro, ao qual se aliam por conveniência própria outros elementos alienígenas. A tendência do elemento negro em se isolar da civilização do branco, à qual não se querem submeter, é fato de observação corrente nas Repúblicas Sul-americanas. Entre nós ele se manifesta de maneira ostensiva pela falta de medidas coercitivas. Voltado a expressões rurais, ele satisfaz violentos impulsos do subconsciente. O retorno a vida primária, permite aos negros a satisfação de suas tendências raciais, as práticas fetichistas, as danças, as macumbas e etc. As Favelas no Rio de Janeiro como os Mocambos em Recife, são pura sobrevivência africana como foram os Quilombos dos Palmares no Século XVII⁵⁹⁵.

Como solução para o problema das favelas, os autores defendiam a realização de um estudo completo das favelas em que deveriam ser levantados o número de habitantes, ocupações, informações sobre o caráter específico de cada habitação e possibilidades de urbanização de cada núcleo. A construção de novas moradias deveria, segundo os autores, ficar sob responsabilidade de um “Instituto da Casa Popular”, proposta que também era defendida por outros congressistas, como Francisco Baptista de Oliveira⁵⁹⁶.

A realização do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, a criação do Departamento de Urbanismo do Centro Carioca e a publicação da Revista Municipal de Engenharia atestam que, apesar da diminuição das políticas públicas de intervenção urbanística ao longo da década de trinta, a articulação dos debates sobre o urbanismo continuou a ser feita pelos técnicos municipais. Tal debate, levado à frente em entidades da sociedade civil, não deixava de refletir as demandas das frações de classe com interesses no espaço urbano. Baseado nestes debates, a partir da segunda metade de 1937

⁵⁹⁴ MARIANO FILHO, José; CUMPELO, Américo, PIRES, Abelardo. O problema das favelas no Rio de Janeiro. *Urbanismo e Viação*, 1941, Nº 13, P. 53

⁵⁹⁵ MARIANO FILHO, José; CUMPELO, Américo, PIRES, Abelardo. O problema das favelas no Rio de Janeiro. *Urbanismo e Viação*, 1941, Nº 13, P. 52

⁵⁹⁶ OLIVEIRA, Francisco Baptista de. Instituto Brasileiro da Casa Popular. *Urbanismo e Viação*, Nº 13, 1941, p. 38

a gestão de Henrique Dodsworth começa a elaborar um grande plano de obras para responder ao galopante crescimento da maior cidade do país. No próximo item analisaremos como se formou a regulamentação da ocupação do solo e a reorganização da Secretaria Geral de Viação e Obras.

3.3- A reforma da Secretaria Geral de Viação e Obras e a nova legislação sobre o espaço urbano

Os primeiros meses da intervenção de Henrique Dodsworth foram marcados pela reorganização dos serviços da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas e pela criação da Comissão do Plano da Cidade, medidas que iam de encontro ao programa defendido pelo grupo político de Dodsworth desde os tempos de oposição ao governo de Pedro Ernesto. A matriz do discurso oposicionista acusava o mandatário municipal de aumentar as despesas da prefeitura para atender interesses clientelistas relegando as obras de embelezamento que a cidade necessitava⁵⁹⁷. Fiel aos laços políticos que herdara de Paulo de Frontin, Henrique Dodsworth expressava, em suas críticas à gestão de Pedro Ernesto, uma visão da administração municipal como uma questão técnica, na qual um grande programa de obras seria a solução para os problemas da cidade⁵⁹⁸.

A instabilidade política e descontinuidade administrativa que naufragaram as chances de implementação do Plano Agache não impediram que os estudos sobre a regulamentação das construções, surgidos na década de 1920, tivessem continuação no decênio seguinte. Em resposta ao pujante crescimento das atividades da construção civil, o governo Pedro Ernesto reformou a divisão em zonas e outras medidas do Código das Construções de 1925 através do Decreto nº 5.595 de julho de 1935⁵⁹⁹. Menos de um ano depois, os últimos dias da turbulenta intervenção do Cônego Olímpio de Melo foram marcados pela promulgação do Decreto 6.000 de 1º de julho de 1937, que estabeleceu o Código de Obras do Distrito Federal, legislação que dialogava com os estudos de

⁵⁹⁷ SARMENTO, Carlos Eduardo B. A arquitetura do impossível... Op. Cit. P. 55-58

⁵⁹⁸ SARMENTO, Carlos Eduardo B. A arquitetura do impossível... Op. Cit. P. 55-58

⁵⁹⁹ REZENDE, Vera F. Planos e regulamentação urbanística... Op. Cit. 262

zoneamento frisados pelo urbanismo americano e foi totalmente respaldada pelo secretário de obras do governo seguinte⁶⁰⁰.

Esta continuidade legislativa tem raiz na preservação e fortalecimento do corpo de engenheiros ligados à Prefeitura do Distrito Federal que discutiam os problemas urbanos desde a década de 1920. Uma primeira vitória do corpo técnico da municipalidade aconteceu em 1929, quando a Sociedade Brasileira de Engenharia, entidade criada para lutar pela regulamentação da profissão⁶⁰¹, atuou junto ao prefeito Prado Junior para que o comando da Diretoria de Obras e Viação do Distrito Federal fosse ocupado por engenheiros⁶⁰². O fortalecimento das instâncias municipais encarregadas do planejamento de obras continuou ao longo dos anos trinta. Em 1931, primeiro ano da gestão de Pedro Ernesto, quando a Diretoria Geral de Engenharia era comandada pelo capitão Delson da Fonseca, foi realizado um concurso para o cargo de engenheiro municipal, no qual foram aprovados Arnaldo da Silva Monteiro Junior, José de Oliveira Reis e Raymundo Barbosa de Carvalho Neto, todos formandos da turma de 1925 da Escola Politécnica do Rio de Janeiro⁶⁰³. A realização do primeiro concurso público para o provimento de cargos técnicos na estrutura municipal fortaleceu a estrutura do corpo de engenheiros da municipalidade, pois os tornou mais independentes das administrações de turno, que até aquele momento preenchiam os cargos técnicos através de indicações⁶⁰⁴. A expansão do corpo de engenheiros municipais ao longo da década de 1930 pode ser medida através do Decreto 6.641 de março de 1940, onde a gestão de Henrique Dodsworth aprovava a tabela de lotação do pessoal superior na estrutura municipal. De acordo com este decreto, a Secretaria Geral de Viação e Obras possuía o segundo maior corpo técnico da municipalidade com 96 cargos que deviam ser preenchidos por engenheiros⁶⁰⁵.

⁶⁰⁰ LEAL, Maria de Glória de Faria. Op. Cit. P. 149-151.

⁶⁰¹ Entre os fundadores e diretores da SBE estavam engenheiros que ganhavam grande notoriedade ao longo dos anos 1930 como Armando de Godoy, Edison Junqueira Passos e Maurício Joppert. (TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Engenharia no Brasil século XX. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994. Vol. 2. P. 698)

⁶⁰² SILVA, Lúcia Pereira da. História do urbanismo... Op. Cit. P. 109-111.

⁶⁰³ Entrevista José de Oliveira Reis ao AGCRJ. Coleção Particular Oliveira Reis: cx:1.

⁶⁰⁴ FARIA, Rodrigo de. Op. Cit. P 59-74.

⁶⁰⁵ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). DECRETO 6641 de 14 de março de 1940. Aprova as tabelas de lotação do pessoal superior, dirigente e assistente dos serviços da Prefeitura, e define a estrutura e organização dos mesmos. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro de 1940, DF, Vol. 1, P. 43-49.

Fora dos quadros técnicos da municipalidade, a Engenharia também passou por um momento de transformação fundamental no campo institucional e no seu mercado de trabalho ao longo dos anos 1930. No campo institucional, o período é marcado pela regulamentação em âmbito nacional da profissão de engenheiro, através do Decreto 23.569 de 1933. Esse processo deu origem aos Conselhos Regionais de Engenharia e Arquitetura, CREA, e ao Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura, CONFEA, órgãos incumbidos de organizar e fiscalizar o mercado de trabalho da especialidade⁶⁰⁶. O mercado de trabalho dos engenheiros também se alterou no período. Até a década de 1920, as ferrovias eram os maiores empregadores do setor; a situação mudou no decênio seguinte, quando a expansão das atividades da construção civil foi acompanhada pela introdução de novidades técnicas, como a difusão do concreto armado que exigiam o emprego de grande quantidade de engenheiros no setor⁶⁰⁷.

Além dos conselhos regionais e federal, os engenheiros também organizaram sindicatos próprios da categoria. Em 1931 foi fundado o Sindicato Nacional dos Engenheiros, alcunha que teria o Sindicato dos Engenheiros do Rio de Janeiro até 1941⁶⁰⁸. Este movimento de organização da Engenharia também teria eco entre os técnicos da municipalidade, que fundaram em julho de 1935 a Sociedade de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal. Em seu estatuto, publicado na Revista Municipal de Engenharia, a SEP se definia como “uma sociedade civil para defesa dos interesses dos engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal⁶⁰⁹”. A primeira direção da entidade foi composta por Edison Junqueira Passos, na presidência, Arnaldo Monteiro Junior no cargo de vice-presidente, Alberto Sá Freire Paes, tesoureiro, e Thomaz Pires Rebelo e Alim Pedro como primeiro e segundo secretários, respectivamente⁶¹⁰.

As tarefas realizadas pela SEP iam além de reivindicar reajustes para o corpo de engenheiros do município. O relatório de atividades da entidade, publicado na Revista Municipal de Engenharia de março de 1936, indica a existência de quatro comissões

⁶⁰⁶ TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Engenharia no Brasil século XX. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994. Vol. 2. P. 597

⁶⁰⁷ TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Engenharia no Brasil século XX. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994. Vol. 2. P. 597

⁶⁰⁸ < <http://www.sengerj.org.br/pages/2-historia> > acesso em 4/02/2017.

⁶⁰⁹ SOCIEDADE de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal (SEP). Revista Municipal de Engenharia. Nº 1, Vol. 3, janeiro 1936.

⁶¹⁰ SOCIEDADE de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal (SEP). Revista Municipal de Engenharia. Nº 1, Vol. 3, janeiro 1936.

permanentes sobre os temas de publicidade, organização, código técnico e legislação. A Comissão de Publicidade era composta por Felipe Reis, Djalma Landim, Raymundo de Carvalho Neto, José de Oliveira Reis e Alim Pedro, todos com passagem pela redação da Revista Municipal de Engenharia. A Comissão de Legislação contou com a participação dos engenheiros Tomaz Pires Rebelo, Armandino Carvalho, Mauricio Augusto Silva Telles, Carmen Portinho e Waldemar Mendonça. A comissão destinada a estudar a confecção de um código técnico foi composta por Carlos Soares Pereira, Feliciano Penna Chaves, Raymundo Carvalho Neto, Osmany C. Silva e Arnaldo Monteiro.

A Comissão de Organização, definida como uma instância responsável por estudar uma “reforma geral dos serviços municipais, muito especialmente dos pertencentes à Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas⁶¹¹” contava com maior número de membros. Era presidida pelo engenheiro Edison Passos e contava com o seguinte corpo de engenheiros: Souza Rangel, Iberê Martins, Felipe Reis, Albano Froufe, Affonso Eduardo Reidy, Fernando Nascimento Silva, Rego Monteiro, Renato Leite Silva, Hermano Durão, Feliciano Penna Chaves, Souza Filho, Amândino de Carvalho, Edgard Soutello, Tharcílio de Queiroz, Ivan Moreira Lima, Maurício Augusto Silva Telles, Hélio Alves de Brito, Raymundo Barbosa de Carvalho Neto, Alim Pedro, Hélio Caire de Castro Faria, Waldemar Mendonça, Armando Madeira, Maria Esther C. Ramalho, Arnaldo Monteiro, José de Oliveira Reis e Raymond Ebert.

A existência destes espaços de discussões e circulação de ideias, junto com a participação expressiva que os membros das comissões permanentes da SEP tiveram nos organismos de direção da Secretaria de Viação ao longo do Estado Novo, mostra que as medidas de reestruturação dos serviços da secretaria começaram a ser gestadas antes do início da administração de Henrique Dodsworth⁶¹². Neste sentido, a escolha de Edison Junqueira Passos para o cargo de Secretário de Viação e Obras do novo interventor veio ratificar o papel de liderança que o engenheiro já exercia entre seus pares através da SEP.

A nomeação dos titulares das instâncias de direção na secretaria revelava uma predileção de Edison Passos por companheiros de direção e das comissões permanentes da SEP. Em seus primeiros meses à frente da secretaria, foi nomeada uma comissão

⁶¹¹ SOCIEDADE de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal (SEP). Revista Municipal de Engenharia. Nº 1, Vol. 3, janeiro 1936.

⁶¹² FARIA, Rodrigo de. O urbanista e o Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 124

formada por L.A. Souza Rangel, Hélio Caire de Castro Faria e Waldemar Mendonça para estudar a reestruturação dos serviços da secretaria⁶¹³. Todos os três participaram das discussões na Comissão de Organização da Sociedade de Engenheiros nos anos anteriores. Outro membro desta comissão, José de Oliveira Reis, presidiu a Comissão do Plano da Cidade a partir de novembro de 1937. Carlos Soares Pereira, com passagem pela Comissão do Código Técnico da SEP, dirigiu entre 1937 e 1941 a Comissão de Obras Novas, instância da secretaria responsável pela fiscalização das intervenções urbanas e pelo contrato de empreiteiros para as grandes obras realizadas na secretaria⁶¹⁴. O Departamento de Obras foi chefiado entre 1937 e 1940 por Hélio Alves de Brito, que também participou dos debates da SEP antes do Estado Novo. O mesmo engenheiro, junto com Renato Leite Silva, ocupou outros cargos estratégicos na chefia dos Serviços Técnicos Espaciais da Avenida Presidente Vargas e da Avenida Brasil⁶¹⁵. A convergência de nomes entre os responsáveis pelas discussões sobre os serviços municipais no interior da SEP e os engenheiros que ocupam postos de comando no Estado Novo também é enfatizada pelo historiador Rodrigo de Faria, ao defender que a chegada ao poder de Henrique Dodsworth possibilitou a realização de um programa que já estava em discussão entre os técnicos municipais:

Essa mesma Comissão do Plano da Cidade, chefiada pelo engenheiro José de Oliveira Reis foi gerada antes da sua legitimação jurídico-institucional no Estado Novo. Ao assumir o cargo de Secretário Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, o engenheiro Edison Passos certamente incorporou no contexto da estrutura administrativa do Distrito Federal as discussões realizadas no âmbito da Sociedade de Engenheiros⁶¹⁶.

O grau de organização, a nova forma de recrutamento, por concurso público, e as condições do atendimento das pautas de reformulação da Prefeitura proporcionadas pela Ditadura Estado-novista, levaram alguns estudos a identificar esse grupo de engenheiros como uma elite burocrática com poder de decisão que agiu apartada da sociedade⁶¹⁷.

⁶¹³ALMEIDA, Antonio Russel Raposo; FARIA, Hélio Caire de Castro; MEDONÇA, Waldemar. Projeto de reorganização da Secretaria Geral de Trabalho e Obras Públicas da Prefeitura do Distrito Federal. Revista Municipal de Engenharia Nº 3, Vol. V, maio de 1938

⁶¹⁴PEREIRA, Carlos Soares. Relatório da Comissão de Obras Novas Revista Municipal de Engenharia Nº 1, Vol. VIII, janeiro de 1941

⁶¹⁵BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. Revista Municipal de Engenharia julho 1944, p. 100-112.

⁶¹⁶FARIA, Rodrigo de. Op. Cit. P. 126

⁶¹⁷SILVA, Lúcia Helena Pereira da. História do Urbanismo... Op. Cit. P. 129-148

Contudo, a análise das articulações presentes nos debates sobre o planejamento de cidades e os laços que estes profissionais mantinham com entidades da sociedade civil levam a uma conclusão diferente. Seguindo os preceitos defendidos por Nicos Poulantzas, consideramos que os engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal podem ser classificados como membros da categoria social conhecida como *Pessoal do Estado*. Em uma análise que realça o papel das lutas de classe na constituição da ossatura material do Estado, o marxista grego destacava que essa categoria social mesmo que dotada de uma unidade própria e uma certa autonomia relativa, não deixava de deter um lugar de classe:

Lugar de classe diferente da origem de classe (ou seja, das classes de onde este pessoal se origina) e que está relacionado à situação desse pessoal na divisão social do trabalho tal como ela se cristaliza no arcabouço do Estado (inclusive sob a forma de reprodução da divisão do trabalho intelectual/ trabalho manual no próprio seio do trabalho intelectual concentrado no Estado): incumbência ou lugar de classe burguesa para as altas esferas desse pessoal, pequeno-burguesa para os escalões intermediários e subalternos do aparelho de Estado⁶¹⁸.

Em estudo sobre o caso francês do final da década de 1970, Nicos Poulantzas enfatizou como este pessoal se tornou um elo central na elaboração de compromissos e na formulação de interesses políticos no seio do bloco no poder⁶¹⁹. Em nossa análise, com todas as mediações necessárias, julgamos que as teses do marxista grego são úteis para analisar o papel exercido pelos técnicos da Prefeitura do Distrito Federal responsáveis pela implementação da reforma urbana do Rio de Janeiro estado-novista. Grande parte dos engenheiros da municipalidade que ocuparam cargos de direção na secretaria era oriunda de um mesmo local de formação e era filiada ao Clube de Engenharia. Além de virem da Escola Politécnica, renomeada na década de 1930 como Escola Nacional de Engenharia, engenheiros como Edison Passos e José de Oliveira chegaram a lecionar nesta instituição e mantinham vínculos com o Clube de Engenharia, entidade tradicional que expressava os interesses dos setores interessados na exploração do espaço urbano desde o final do século XIX, e que ainda foi formalmente consultada na avaliação de projetos da gestão de Henrique Dodsworth⁶²⁰. Tais laços não deixaram de expressar os interesses de determinadas frações de classe nas iniciativas realizadas pelos técnicos

⁶¹⁸ POULANTZAS, Nicos. O Estado, o Poder e o Socialismo. Op. Cit. P. 177

⁶¹⁹ POULANTZAS, Nicos. O Estado, o Poder e o Socialismo. Op. Cit. P. 177

⁶²⁰ DODSWORTH, Henrique. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 8

municipais como ocorreu na confecção do Código de Obras e no papel exercido por Edison Passos como Secretário de Viação e Obras.

O Decreto 6.000 de 1937, que estabeleceu o Código de Obras do Distrito Federal, foi o único instrumento normativo a reger o zoneamento e a construção no Rio de Janeiro durante os trinta anos seguintes⁶²¹. Alguns estudos atribuem sua elaboração à iniciativa exclusiva do engenheiro João Gualberto Marques Porto⁶²². Para José de Oliveira Reis, o engenheiro coordenou um grupo maior de técnicos municipais, embora não descarte o papel de Marques Porto na unidade, uniformidade e redação final do decreto⁶²³. Embora não tenhamos maiores informações sobre o processo de elaboração do Código, a discussão sobre zoneamento estava na pauta dos engenheiros da municipalidade, como demonstram os diversos artigos de Mario de Souza Martins na Revista Municipal de Engenharia ao longo dos anos 1930⁶²⁴. Marques Porto também não pode ser considerado como uma figura apartada das organizações de seus pares: além de exercer cargos de direção na secretaria de Viação e Obras no governo de Pedro Ernesto e Olímpio de Melo, o engenheiro foi diretor do CREA e antecedeu Edison Passos na presidência do Clube de Engenharia⁶²⁵.

A ingerência de interesses de frações de classe da sociedade civil na elaboração do Código de Obras é notável na composição de comissões de revisão da legislação e no tipo de construção incentivado pelo decreto. Em ofício encaminhando em setembro de 1939 pela SEP para todo o corpo de engenheiros da prefeitura, é mencionada a intenção do Governo Dodsworth de construir uma comissão para revisão de pontos do Código de Obras. Tal comissão era dirigida por João Gualberto Marques Porto, então subdiretor do Departamento de Obras, com participação de: Ivan de Oliveira Lima, da Diretoria de Fiscalização de Obras e Instalações; Augusto Vasconcelos, representante do Instituto de

⁶²¹ OLIVEIRA, Lígia Gomes de. Desenvolvimento urbano na cidade do Rio de Janeiro; uma visão através da legislação reguladora da época: 1925-1975. (Dissertação de Mestrado). IPPUR-UFRJ, Rio de Janeiro, 1978.

⁶²² OLIVEIRA, Lígia Gomes de. Op. Cit.; LEAL, Maria da Glória de Faria. Op. Cit. P. 148

⁶²³ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. P. 107

⁶²⁴ MARTINS, Mario de Souza. Um tipo de zoneamento progressivo. Revista da Diretoria de Engenharia, ano III, Nº 1, janeiro de 1935. P 226-221.

⁶²⁵ Revista Urbanismo e Viação Nº 13, Revista do Clube de Engenharia

Arquitetos do Brasil; o engenheiro militar Raul Albuquerque, representante do Ministério da Guerra; e Eduardo Vasconcelos Pederneiras, presidente da AICC⁶²⁶.

A influência dos interesses de empreendedores imobiliários não existiu somente pela presença de Pederneiras na comissão de 1939; na própria legislação de 1937 o tipo de construção incentivada nas zonas era convergente com os interesses da construção civil. O Código de Obras dividiu a cidade em cinco diferentes zonas: Zona Comercial; Zona Industrial, Zona Residencial, Zona Portuária e Zona Agrícola ou Rural. A maior zona prevista no Código era a Zona Residencial, que por conta de sua extensão foi dividida em três partes. A Zona Residencial 1 reunia os bairros de Copacabana, Glória, Catete e Botafogo, além de grande parte da Tijuca. A Zona Residencial 2 compreendia os terrenos situados no morro da Glória, alguns outros na proximidade da estação de Triagem. Também compreendia os terrenos que iam da rua Barão do Bom Retiro, chegando ao Pico da Tijuca, e ao início da Avenida Niemeyer. Nesta zona, as construções não poderiam cobrir mais de 60% da área total do lote e o gabarito variava entre dois e três pavimentos. A terceira parte da Zona Residencial compreendia a Avenida Niemeyer, indo até a Barra da Tijuca, passando por Jacarepaguá até Madureira⁶²⁷.

Na Zona Residencial 1 era praticamente proibida a construção de vilas. As casas de madeira, principal material das habitações populares no período, só eram permitidas na Zona Rural e em áreas específicas da Zona Residencial 3. As construções da Zona Residencial 1 tinham como gabarito no mínimo dois e no máximo seis pavimentos, medida que não agrupava os terrenos mais cobiçados pelas incorporadoras imobiliárias. Na Avenida Atlântica, onde já existia uma verticalização intensa, eram permitidos prédios com até dez pavimentos, medida que se estendia para trechos das ruas que desembocavam nesta via. Em outras ruas de Copacabana, como na Belfort Roxo, Ronald de Carvalho e Conselheiro Souza Ferreira, o gabarito máximo chegava a quatorze pavimentos⁶²⁸. Os mesmos incentivos à verticalização já se observavam na Avenida Augusto Severo, Rua

⁶²⁶ Fundo Gabinete do Prefeito. Série Gestão Henrique Dodsworth. Cx. 237

⁶²⁷ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.000 de 1º de julho de 1937. Estabelece o Código de Obras do Distrito Federal e dá outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, p. 3-270. Julho-setembro 1937.

⁶²⁸ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.000 de 1º de julho de 1937. Estabelece o Código de Obras do Distrito Federal e dá outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, p. 3-270. Julho-setembro 1937.

do Russel, Praia do Flamengo e na Praia de Botafogo entre a Avenida Ruy Barbosa e Marquês de Abrantes onde o gabarito variava de 5 a no máximo 10 pavimentos⁶²⁹.

Outra medida do Código de Obras que foi ao encontro dos interesses da construção imobiliária foi a exclusão da Zona Industrial de bairros como Gávea, Jardim Botânico e Laranjeiras, que possuíam grandes instalações fabris, principalmente têxteis, na década de 1930. Nos anos seguintes, as grandes plantas industriais do valorizado solo da Zona Sul dariam lugar a diversos empreendimentos imobiliários, como ocorreu nos terrenos da fábrica Aliança, em Laranjeiras, ou nos terrenos da fábrica Corcovado no Jardim Botânico⁶³⁰. A delimitação da Zona Industrial ratificou o processo de deslocamento das indústrias da área central para os subúrbios que começou na década de 1920⁶³¹.

A organização do programa de obras na gestão de Henrique Dodsworth deu destaque à figura de Edison Junqueira Passos, Secretário de Viação e Obras, que se tornou uma liderança não só entre os técnicos municipais como entre os engenheiros da cidade. Formado em Engenharia pela Escola Politécnica em 1917, no mesmo ano Passos seria indicado por seus professores para auxiliar de ensino prático das cadeiras de Hidráulica e Porto de Mar na instituição⁶³². Em 1923 Edison Passos tornou-se engenheiro da Inspetoria de Engenharia Sanitária e aí permaneceu até o ano seguinte, quando passou a trabalhar na Diretoria de Viação e Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, onde ocupou cargos de direção na gestão de Prado Junior. Com as sindicâncias seguintes à Revolução de 1930, Passos foi destituído de seu cargo, situação que mudou ao longo das gestões de Pedro Ernesto e Olímpio de Melo, quando, graças à interferência de seus colegas do Clube de Engenharia, Marques Porto e Mario Machado, Edison Passos voltou a exercer cargos de direção na Prefeitura⁶³³. Antes da chegada de Dodsworth ao poder, o engenheiro ocupava o cargo de Diretor de Limpeza Pública e Particular na Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas. A centralidade que o programa de reforma urbana toma no Estado Novo e a interferência do Secretário Edison Passos nas Comissões de Planos e de Obras Novas, organismos responsáveis pela elaboração de projetos e contratos com

⁶²⁹ OLIVEIRA, Lígia Gomes de. Op. Cit. P. 24

⁶³⁰ ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 99-102.

⁶³¹ ABREU, Mauricio de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 99-102.

⁶³² ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2ª Edição. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001, v. V, s. v. Edison Passos

⁶³³ ENGENHEIRO Edison J. Passos. Revista do Clube de Engenharia, Nº 36, setembro de 1937.

empreiteiros, aumentam a sua notoriedade entre seus pares. Para o historiador Carlos Eduardo Sarmiento, Passos conseguiria agregar em torno de si parte do capital político de Paulo de Frontin, principalmente após ser eleito presidente do Clube de Engenharia:

Atuando como o mais claro vínculo da prefeitura com os setores técnicos e os empreendedores imobiliários, Passos foi o principal responsável pela organização da Comissão do Plano da Cidade, que retomaria as diretrizes traçadas pelo Plano Agache, e assumiria a gestão dos mais significativos empreendimentos dos oito anos do governo Dodsworth. Ao imprimir no perfil da cidade as marcas mais visíveis de sua atuação (como a avenida Presidente Vargas, a avenida Brasil e a urbanização da Esplanada do Castelo), Edison Passos conseguiria assumir para si parte do capital político originalmente granjeado por Frontin, principalmente ao estabelecer-se como inquestionável liderança corporativa entre seus pares. Em 1943 elegeu-se presidente do Clube de Engenharia, cargo ao qual seria sucessivamente reconduzido até sua morte, em 1954⁶³⁴.

Após o fim do Estado Novo, Edison Passos participou a convite de Mauricio Joppert, seu colega da direção do Clube de Engenharia e Ministro de Viação, da comissão que elaborou a reformulação do DNER no curto mandato de José Linhares como Presidente da República⁶³⁵. As questões viárias também seriam preocupação do mandato de Edison Passos na Câmara Federal, onde foi o criador do Plano Nacional de Viação em 1951⁶³⁶. As preocupações com a circulação urbana o acompanhavam desde seus primeiros dias como secretário da gestão Dodsworth. A tarefa de reordenar a circulação de automóveis pela cidade foi um dos temas do discurso feito por Maurício Joppert em nome do Clube de Engenharia no jantar promovido em homenagem à posse de Edison Passos, em 28 de agosto de 1937, na sede do Automóvel Club. Após saudar com veemência a iniciativa dos engenheiros da prefeitura na montagem do Código de Obras, Joppert já destacava a necessidade de o secretário se debruçar sobre os problemas de tráfego e para a nova situação gerada pela crescente presença de automóveis na cidade:

Um dos que mais se destacam é o do tráfego urbano é hoje quase impossível andar de automóvel no Rio de Janeiro em certas horas para um número relativamente pequeno de veículos que possui o Distrito. Ruas estreitas e maldispostas, tráfego de bondes planejado e contratado em épocas que não existia o automóvel, entopem e engarrafam o tráfego

⁶³⁴ SARMENTO, Carlos Eduardo. (des) construindo Frontin: Em busca da memória perdida. Op. Cit. P. 37

⁶³⁵ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas catedrais; as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói: Editora da UFF, 2014. P. 55

⁶³⁶ PAULA, Dilma Andrade. Fim da linha...Op. Cit. P. 137

frequentemente desafiando a inteligência, a atividade e a competência indiscutível do meu prezado amigo Edgard Estrela. Com mais de 5.000 automóveis o Rio tornar-se-á intransitável se providências em comum não forem tomadas pelas autoridades responsáveis, pois é frequente gastar-se a tarde cerca de 45 minutos do centro urbano a Tijuca., em um percurso de aproximadamente 9 quilômetros. (...). Depois tem de se cuidar do alargamento das ruas que deve ser estudado desde já para um programa de 20 a 25 anos. Quanto mais se adiantar a solução do problema mais cara ela se tornará. Além disso, grandes avenidas de escoamento de tráfego para as diversas zonas da cidade têm que ser abertas, para que os cariocas, aproveitando as vantagens do automóvel, possam habitar os recantos pitorescos da sua cidade. Bairros novos como Gávea e Jacarepaguá estão com o seu desenvolvimento em estado potencial prestes a se desencadear mal se estabeleçam bons caminhos mais diretos para o centro urbano⁶³⁷.

A necessidade de realizar um programa de melhoramentos, adaptando a cidade as novas exigências de tráfego, esteve presente nas primeiras ações da gestão Dodsworth. Ao fim da gestão do cônego Olímpio de Melo, a Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas era composta por uma Diretoria de Engenharia, Diretoria de Serviços de Utilidade Pública, Diretoria de Trabalho, Matas e Jardins e Diretoria de Limpeza Pública e Particular. O serviço de fiscalização de construções particulares e a execução de obras públicas eram concentrados na Diretoria de Engenharia.

Um mês após o início da gestão, refletindo as discussões travadas pelos técnicos nos anos anteriores, Henrique Dodsworth promulgou o Decreto 6.040 de 18 de agosto de 1937, no qual extinguiu a Diretoria de Engenharia cujos serviços seriam desdobrados em duas diretorias: a de obras públicas e a de fiscalização de obras e instalações. Entre as justificativas apresentadas pelo prefeito estava a exclusão deste órgão da reforma promovida pelo governo de Pedro Ernesto. A reformulação dos serviços municipais que criou as Secretarias Gerais levou ao desdobramento das antigas Diretorias Gerais em várias diretorias. Processo que, segundo Dodsworth e Edison Passos, não atingiu os serviços a cargo da Diretoria de Engenharia.

Outra justificativa apresentada no decreto, mais alinhada com o programa defendido pelos mandatários da municipalidade, defendeu o desdobramento dos serviços da antiga Diretoria de Engenharia como resposta à expansão do mercado imobiliário e a necessidade gerir o “Plano de transformação e extensão da cidade”, citado no artigo 40

⁶³⁷ ENGENHEIRO Edison J. Passos. Revista do Clube de Engenharia. Op. Cit.

da Lei Orgânica do município, mas não regulamentado até então⁶³⁸. De fato, o processo de urbanização seguia de forma acelerada na cidade: segundo números apresentados por Fania Fridman, em 1933 havia 160.000 prédios construídos no Rio de Janeiro, número que saltou para 335.000 em um espaço de quinze anos. Dentro deste crescimento extraordinário, a construção dos grandes edifícios, com seis a nove pavimentos, atividade capitaneada pelas incorporadoras, subiu 182% entre 1933 e 1940, quando começam a surgir os primeiros efeitos da Segunda Guerra Mundial que diminuiria o ritmo de crescimento para 56% até o fim da década⁶³⁹.

Conforme estabelecido pelo Decreto 6.040, a Diretoria de Fiscalização de Obras e Instalações ficou composta por uma Comissão de Vistorias e duas Subdiretorias. A primeira Subdiretoria era composta pelas divisões de Serviços Gerais, Estética Urbana e Instalações Mecânicas. A segunda Subdiretoria era composta uma Secção de Expedição de Guias, uma Divisão de Construções Proletárias, responsável por regular os projetos de construções populares, e por 16 Divisões de Fiscalização de Obras Particulares responsáveis pelo controle dos demais empreendimentos imobiliários nos distritos da cidade⁶⁴⁰. A Diretoria de Obras Públicas era composta por quatro Subdiretorias, com destaque para a segunda Subdiretoria, que era composta por 11 Divisões de Viação, uma Divisão de Asfalto, uma Divisão de Projetos de Viação e outra responsável por projetos de saneamento⁶⁴¹. A quarta Subdiretoria contava com uma Divisão de Urbanismo, responsável pelo estudo do plano de transformação e extensão da cidade, trabalho que foi incrementado pouco tempo depois com a criação da Comissão do Plano da Cidade, em novembro do mesmo ano⁶⁴².

Contudo, a grande novidade proposta pelo decreto 6.040 foi a criação, em caráter provisório, da Comissão de Obras Novas. Inicialmente a comissão foi subordinada à

⁶³⁸ BRASIL. LEI Nº 196, DE 18 DE JANEIRO DE 1936. Institue a Lei Organica para o Districto Federal. Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/1/1936, Página 2118

⁶³⁹ FRIDMAN, Fania. Propriedade fundiária, parcelamento da terra e processo de urbanização do município do Rio de Janeiro. Op. Cit.

⁶⁴⁰ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.040 de 18 de agosto de 1937. Cria na Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas as diretorias de obras públicas e fiscalização de obras e instalações e extingue a Diretoria de Engenharia e dá outras providencias. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, 1937, p. 412-416.

⁶⁴¹ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.040 de 18 de agosto de 1937. Cria na Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas as diretorias de obras públicas e fiscalização de obras e instalações e extingue a Diretoria de Engenharia e dá outras providencias. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, 1937, p. 412-416

⁶⁴² COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

Diretoria de Obras Públicas; com o crescimento de suas atribuições e importância, o órgão foi subordinado diretamente ao Secretário de Viação e Obras. Desde o seu início, a Comissão de Obras Novas representou uma instância do aparelho de Estado que atenderia aos interesses das empresas da construção civil. Conforme destacava o relatório de atividades da SGVO de 1940, “todos os serviços realizados pela Comissão de Obras Novas foram executados por empreitada, mediante concorrência pública⁶⁴³”. Em seus quatro anos de atividades, o órgão foi dirigido pelo engenheiro Carlos Soares Pereira, que, após a extinção da comissão, passou pela direção do Departamento de Obras nos anos finais da gestão de Dodsworth. Posteriormente, o engenheiro participaria da criação e direção do Departamento de Estradas de Rodagens do Distrito Federal no final dos anos 1940⁶⁴⁴.

Os primeiros serviços da Comissão de Obras Novas consistiam em estudar, preparar orçamentos e decidir os locais que receberiam obras como pavimentação aperfeiçoada, construção de galerias, muros e muralhas. Com o aumento das atribuições da Comissão, em 1940, o órgão ficou responsável não só por projetar e fiscalizar as obras que lhe fossem atribuídas pelo Secretário de Viação e Obras, como também passou a ser responsável por emitir avisos, ordens de serviços e multas às empreiteiras. Além disso, o órgão foi encarregado de fiscalizar os orçamentos apresentados por estas empresas nos diversos estágios das obras. A relação do órgão com a contratação de empreiteiras também era aumentada por conta da presença de Carlos Soares Pereira na direção da Comissão de Concorrências Públicas, instância do poder municipal responsável por habilitar as empresas para concorrerem as licitações⁶⁴⁵. A Comissão de Obras Novas também era responsável pelo entendimento com as empresas de serviços de utilidade pública e Repartições Fiscais sobre qualquer empecilho que atrapalhasse a realização das empreitadas⁶⁴⁶.

A comissão foi responsável por obras em Copacabana, na Avenida Nossa Senhora de Copacabana e Rua Barata Ribeiro; em Ipanema, na Rua Prudente de Moraes; na Zona

⁶⁴³ COMISSÃO de Obras Novas. Revista Municipal de Engenharia, julho de 1940. P. 283

⁶⁴⁴ COSTA, Renato Gama Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”... Op. Cit. P. 244

⁶⁴⁵ Além do diretor da Comissão de Obras Novas, a Comissão de Concorrências Públicas contava com a participação do engenheiro Luiz Onofre Pinheiro Guedes e do oficial administrativo Moacyr da Cunha Barbosa PEREIRA, Carlos Soares. Relatório da Comissão de Obras Novas. Revista Municipal de Engenharia, Vol. VIII, Nº 1, janeiro 1941. P. 99

⁶⁴⁶ PEREIRA, Carlos Soares. Relatório da Comissão de Obras Novas. Op. Cit. P. 85

Portuária, Avenida Rodrigues Alves; e na Praia Vermelha. Os dois maiores empreendimentos realizados pela comissão foram a Avenida Tijuca, posteriormente renomeada como Edison Passos, cujo trajeto adentrava na Serra da Tijuca, e os trabalhos iniciais da Variante Rio-Petrópolis, atualmente Avenida Brasil, estrada que se converteria na principal via de comunicação com os demais estados e com a periferia da cidade. Com mais de quatro quilômetros de extensão, a Avenida Tijuca foi a obra mais cara sob responsabilidade da Comissão de Obras Novas. Sua construção era justificada pelo precário estado de conservação da Estrada Nova e da Estrada Velha da Tijuca e pelo potencial turístico da área⁶⁴⁷. O planejamento da nova via ocorreu desde os primeiros momentos do Governo Dodsworth no interior do Departamento de Obras. Com a constituição da Comissão do Plano da Cidade, a nova instância passou a agrupar alguns trabalhos de elaboração no último período de realização das obras⁶⁴⁸. As concorrências para as obras da Avenida Tijuca foram vencidas por uma única empreiteira: a Sociedade Brasileira de Urbanismo. Entre 1937 e 1940 a empresa realizou o empreendimento principal e obras complementares por um custo total de US\$ 1.107.625,45⁶⁴⁹.

A reforma dos serviços da Secretaria seria consolidada com os Decretos 6.620 e 6.641, que uniformizaram a nomenclatura das repartições da Prefeitura e aprovaram as tabelas de lotação do pessoal superior, dirigente e assistente da municipalidade. A partir destes decretos, a Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas teve seu nome alterado para Secretaria Geral de Viação e Obras, nomenclatura que permaneceu durante o restante da gestão de Dodsworth. A Revista Municipal de Engenharia passou a ser subordinada ao Serviço de Propaganda Urbanística, instância subordinada diretamente ao secretário Edison Passos. As diretorias tiveram sua nomenclatura uniformizada, com a utilização do termo departamento. A Diretoria de Fiscalização de Obras e Instalações teve seu nome alterado para Departamento de Edificações. Os serviços de transporte público passaram a ser fiscalizados pelo Departamento de Concessões, enquanto o serviço de bondes da Ilha do Governador e da Zona Rural, de administração municipal, eram subordinados ao Departamento de Transportes⁶⁵⁰.

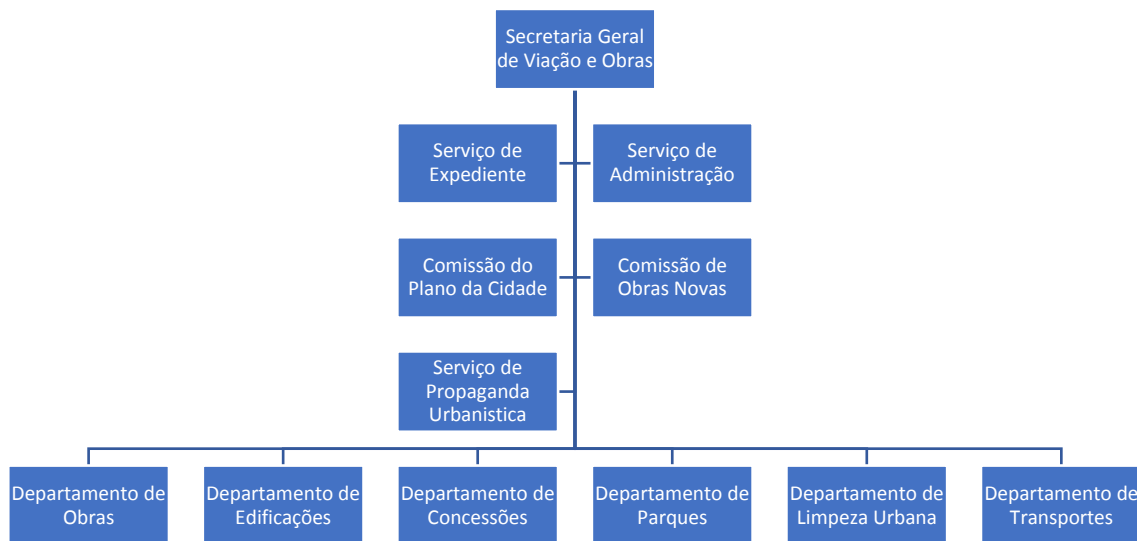
Figura 4: Organização da SGVO após o Decreto Nº 6.620 de 11 de janeiro de 1940

⁶⁴⁷ LANE, Francisco. Avenida Tijuca. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 3, maio de 1938.

⁶⁴⁸ COMISSÃO de Obras Novas. Revista Municipal de Engenharia, julho 1940.

⁶⁴⁹ Dados retirados dos Boletins da Prefeitura do Distrito Federal 1937-1941.

⁶⁵⁰ Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, Nº 4, vol. VI, julho 1940.



Fonte: RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto N° 6.620 de 11 de janeiro de 1940. Simplifica e uniformiza a nomenclatura das repartições da Prefeitura do Distrito Federal e das outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, 1940, p. 33-35.

Nos anos seguintes, a estrutura organizativa da Secretaria sofreu apenas duas grandes alterações com a extinção da Comissão de Obras Novas e a criação do Departamento de Construções Proletárias. A partir do final de 1940, a execução das grandes intervenções urbanísticas, elaboradas na Comissão do Plano da Cidade, exigiu, além da criação de um orçamento especial, a montagem de uma estrutura organizativa própria que absorveu os serviços antes realizados pela Comissão de Obras Novas. A realização das concorrências para a contratação de empreiteiras passou a ser feita pela Secretaria Geral de Administração capitaneada por Jorge de Toledo Dodsworth, irmão do Prefeito, enquanto os trabalhos de acompanhamento e fiscalização das obras ficaram sob responsabilidade dos recém-criados Serviços Técnicos Especiais⁶⁵¹.

Como resposta à crise habitacional, o governo Dodsworth passou a incentivar a ação de companhias que atuassem na construção de casas populares. Além de facilitar a emissão de licenças para obras, o Serviço de Construção de Casas Proletárias,

⁶⁵¹ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta o Decreto-lei 2772 de 30 de outubro de 1940. Revista Municipal de Engenharia. N°5, novembro 1941.

originalmente subordinado ao Departamento de Edificações, foi desmembrado de seu departamento de origem e transformado em departamento da SGVO em 1942⁶⁵². A emissão de licenças para construção de casas proletárias saltou de 1.103, em 1940, para 4.066 no primeiro ano de funcionamento do novo departamento. Contudo, tal número não correspondia ao total de construções de casas populares iniciadas, percentual que se manteve em números bem mais modestos⁶⁵³. Uma última mudança ocorreu nos meses finais da gestão, quando, em setembro de 1945, o Serviço Federal de Águas e Esgotos foi municipalizado e subordinado à Secretaria de Viação e Obras⁶⁵⁴.

3.3.1- A Comissão do Plano da Cidade

A reforma dos serviços da Secretaria de Viação e Obras ganhou um novo capítulo com a promulgação do Decreto 6.092 em novembro de 1937, no qual o Governo Dodsworth recriou a Comissão do Plano da Cidade. As atribuições do órgão cobriam um amplo leque de atividades, que incluíam todas as particularidades da elaboração de um plano de melhoramentos da cidade, o poder de revisão sobre o zoneamento de qualquer área do município, resolver os casos omissos do Código de Obras, cooperar com projetos de obras da União que ocorressem no Rio de Janeiro e planejar um programa de realizações sistemáticas dentro do Plano da Cidade. O artigo primeiro do decreto estabelecia estas e outras responsabilidades ao novo órgão, as quais reproduzimos abaixo:

- A) – elaborar um plano geral de transformações e extensão da Cidade do Rio de Janeiro, nele compreendida a localização geral do sistema de parques, espaços livres, centros desportivos, monumentos, sistema de comunicações, pontes, estações de estrada de ferro, aeroportos, etc.;
- B) – examinar todos os projetos de zoneamento, planos e sugestões relativas a quaisquer modificações da Cidade, eliminando definitivamente os que se tenham tornado antiquados ou não oferecerem possibilidade material de execução.

⁶⁵² BRASIL. Decreto-lei Nº 4.549 de 4 de agosto de 1942. Cria na Prefeitura do Distrito Federal o Departamento de Construções Proletárias e dá outras providências. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4549-4-agosto-1942-414683-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 17 de janeiro de 2017.

⁶⁵³ LEAL, Maria de Glória de Faria. Op. Cit. P. 61-64.

⁶⁵⁴ BRASIL. Decreto-lei Nº 8.211 de 1º de setembro de 1945. Subordina à Secretaria Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal o Serviço Federal de Águas e Esgoto.

- C) – colaborar nos projetos de obras públicas, de iniciativa do Governo da União, nesta cidade, de forma a harmonizá-los com o plano geral da Prefeitura, tendo em vista a localização em determinados centros urbanos dos principais edifícios da Administração e dos que, por sua natureza, são franqueados ao acesso público;
- D) – organizar um programa de realizações sistemáticas dentro do Plano da Cidade e cujas várias etapas sejam determinadas anualmente;
- E) – resolver sobre os casos omissos do Plano da Cidade e do Código de Obras, estabelecendo de acordo com o progresso urbano os novos limites de zoneamento;
- F) – dar parecer, quando solicitada, sobre os casos relativos ao Código de Obras, que se liguem, por sua natureza, ao Plano da Cidade;
- G) – estudar e elaborar a legislação em tudo o que se refere à organização urbanística;
- H) – entrar em entendimento com as autoridades públicas, estaduais e municipais do Estado do Rio de Janeiro, no sentido de coordenar os empreendimentos a que as mesmas se proponham e que possam interessar zonas do Distrito Federal⁶⁵⁵.

Diferente da comissão dirigida por Armando de Godoy, instituída para avaliar os projetos elaborados por Alfred Agache, o novo órgão tinha como sua incumbência a realização e a execução de novas intervenções urbanas. As justificativas para a instauração da comissão destacavam a inexistência de um plano para a cidade e a necessidade de uma organização administrativa que garantisse “a execução de obras urgentes e inadiáveis, adotando-se um programa racional e sistemático de melhoramentos urbanos⁶⁵⁶”. A ausência de citações ao Plano Agache nas justificativas de implementação da Comissão do Plano da Cidade se liga a uma série de intervenções realizadas pelo Governo Federal no Rio de Janeiro ao longo dos anos 1930 que praticamente inviabilizavam uma série de propostas do urbanista francês.

De fato, os dez anos que separam a contratação de Alfred Agache e a recriação da Comissão do Plano da Cidade não significaram o fim do debate sobre urbanismo no Rio de Janeiro nem das intervenções na cidade. Por um lado, o debate sobre planejamento urbano continuou a ser organizado pelos técnicos da municipalidade, em estreita associação com entidades da sociedade civil. Por outro, as obras de eletrificação dos ramais da Central do Brasil e a construção do Aeroporto Santos Dumont impossibilitaram

⁶⁵⁵ COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

⁶⁵⁶ Idem

a construção do novo eixo de circulação rodoviária e o projeto monumental nomeado como “Porta do Brasil”, que deveria ocupar os terrenos surgidos com os aterros resultantes da demolição do Morro do Castelo.

Segundo Agache, os aterros provenientes dos morros de Santo Antônio e Castelo deveriam resultar em uma nova área da cidade, que, partindo da enseada da Glória estabeleceria um território dedicado a prédios de ministérios e de embaixadas com um gabarito elevado⁶⁵⁷. Nos aterros da área da Ponta do Calabouço, além de prédios, haveria grandes jardins e espelhos d’água que formariam a “Porta do Brasil”. Todo o projeto para a área foi inviabilizado com a instalação do Aeroporto Santos Dumont, construído pelo Governo Federal a partir de 1934. Outra medida central no Plano Agache era a transferência da parte mais movimentada do Centro para a Praça da Bandeira. Neste bairro, seria construída uma nova estação central ligando os ramais Central do Brasil, Leopoldina, Linha Auxiliar e Rio D’Ouro. Deste mesmo local partiriam uma série de avenidas radiais destinadas a racionalizar o tráfego de automóveis⁶⁵⁸. Se parte deste plano de avenidas pôde ser executado pela Comissão do Plano da Cidade através do prolongamento da Avenida do Mangue, até o encontro com a Avenida Rio Branco, e da construção de um eixo viário em direção aos subúrbios pela faixa do mar, a maior parte deste empreendimento ficou economicamente inviável com as obras de eletrificação e a construção do novo prédio da Central do Brasil na segunda metade dos anos 1930. O trabalho da Comissão de elaborar um plano de obras, diante das novas condições, é ressaltado por José de Oliveira Reis quando comentou sobre as alterações das propostas de Alfred Agache:

(...). Mas esse plano não poderia mais ser executado porque o governo federal eletrificou a Central do Brasil em 1935, e o impacto que teria tirar a Central dali para fazer em outra região tornou a obra inoportuna e muito cara. A outra parte do plano, a do Calabouço, também teve de ser modificada, por causa do aeroporto Santos Dumont, assim como a Esplanada do Castelo. Foi no Plano da Cidade que nós modificamos a parte do Castelo, a parte da Central do Brasil e a Avenida Radial Oeste⁶⁵⁹.

⁶⁵⁷ AGACHE, Alfred. Op. Cit. P. 161-169.

⁶⁵⁸ AGACHE, Alfred. Op. Cit. P.137

⁶⁵⁹ FREIRE, Américo, OLIVEIRA, Lúcia Lippi. Novas memórias do Urbanismo carioca. Rio de Janeiro: FGV, 2008.

A composição da comissão também diferia de sua antecessora do início da década. Enquanto o comitê nomeado pelo interventor Adolfo Bergamini não estabelecia uma diferença clara entre técnicos da secretaria de obras e elementos estranhos à administração municipal, tal diferenciação era explícita no decreto 6.092. No decreto do Governo Dodsworth, a comissão era dirigida pelo Secretário de Viação e Obras e dividida em duas subcomissões, uma de colaboração e outra de elaboração. A Subcomissão de Elaboração devia ser composta por elementos oriundos da administração municipal indicados tanto pelo Prefeito quanto pelo Secretário de Viação e Obras⁶⁶⁰. Por outro lado, a Subcomissão de Colaboração teria um caráter consultivo e informativo e devia ser composta, preferencialmente, por elementos, indicados pelo secretário e prefeito, escolhidos nos “Departamentos oficiais da União (...) associações e empresas que, pela natureza das suas atividades, mais diretamente possam opinar sobre o Plano da Cidade⁶⁶¹.”

Segundo Sarah Feldman, o modelo de comissão adotado pela administração da Capital Federal segue o formato em voga nos Estados Unidos a partir da década de 1920, em que as comissões de planos são formadas cada vez mais por técnicos das administrações municipais associados a elementos da sociedade⁶⁶². Luiz Anhaia Mello, ex-prefeito e principal divulgador do urbanismo em São Paulo, defendia um modelo de comissão onde os representantes das municipalidades fossem minoria, pois tal composição formaria um “organismo livre das pressões diárias, (...), colocado de tal forma que possa pensar calmamente no futuro, em nome de toda a coletividade, sem parcialidade e sem preferências⁶⁶³”. Posição diferente era defendida por José Octacílio de Saboia Ribeiro, colaborador da Comissão do Plano da Cidade, que, concordando com as posições de Anhaia Mello sobre a necessidade do caráter “apolítico e técnico”, conforme o modelo das comissões americanas, defendeu a criação de um cargo técnico para gerenciar tal órgão⁶⁶⁴. Contudo, a necessidade de cooperação não se estendia para todos os setores da sociedade. A colaboração pregada pelo corpo técnico se dirigia a um setor específico da sociedade: empresas e associações envolvidas com a exploração do urbano.

⁶⁶⁰ COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

⁶⁶¹ COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

⁶⁶² FELDMAN, Sarah. Os anos 30 e a difusão do urbanismo americano no Brasil. Op. Cit. P. 13

⁶⁶³ ANHAIA MELLO, Luiz. A cidade, problema do governo. Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo, São Paulo, dezembro, 1928 P. 288 apud FELDMAN, Sarah. Os anos 30 e a difusão do urbanismo americano no Brasil. Op. Cit. P. 13

⁶⁶⁴ RIBEIRO, José Octacílio de Saboia. Algumas transformações e conquistas urbanas do Rio de Janeiro através de diferentes governos. Op. Cit. P. 89

O processo de elaboração do decreto 6.092 demonstra este desejo. Em trecho suprimido na redação final o texto defendia a colaboração com empresas: “considerando a necessidade de organização mista de membros pertencentes ao corpo de funcionários municipais e de empresas e Associações diversas⁶⁶⁵”.

Por conta dos escassos registros de atividades e reuniões da Comissão do Plano da Cidade, os estudos sobre a trajetória da CPC costumeiramente endossam as considerações do presidente da Comissão do Plano sobre o destino da Subcomissão de Colaboração⁶⁶⁶. Em depoimento registrado em 1986, José Oliveira Reis minimizou a importância e duração da Subcomissão de Colaboração:

A Comissão de Colaboração era (formada) de pessoas estranhas à Prefeitura, era de figuras eminentes e que podiam dar a sua orientação, a sua contribuição para o Plano da Cidade. E a outra, de Elaboração era realmente a que fazia os planos para serem executados e fui chamando então para chefiar a Comissão de Elaboração. Mais tarde, com a outra, Comissão de Colaboração foi se extinguindo naturalmente – não foi extinto por um decreto, mas extinguiu-se naturalmente, por falta de colaboração, vamos dizer assim- ficou só a de Elaboração, que foi mais tarde transformada em Serviço Técnico do Plano da Cidade⁶⁶⁷.

O julgamento do ex-presidente da comissão contrasta com a organização assumida pelo órgão quando se transformou em Departamento de Urbanismo, após o fim do Estado Novo, que mantinha uma estrutura similar à proposta pelo Decreto Nº 6.092 de 1937. Na estrutura do novo departamento da SGVO, existia uma instância que abrangia as funções da antiga Subcomissão de Elaboração, renomeada como Comissão do Plano da Cidade, e outra subcomissão nomeada Comissão de Colaboração, que seguia os moldes da instância de colaboração externa proposta no decreto de 1937⁶⁶⁸. A colaboração de elementos externos ao corpo de funcionários da Prefeitura também é encontrada nos arquivos da gestão de Dodsworth. Nestes documentos é possível notar a presença de José Octacílio de Saboia Ribeiro, que não era funcionário da municipalidade, em trabalhos em conjunto com a comissão. O ofício nº 41 da Comissão do Plano da Cidade, destinado ao Secretário Edison Passos, menciona o pagamento de honorários ao engenheiro Saboia Ribeiro pelos

⁶⁶⁵ Proposta de Decreto encontrada na Caixa 22 da CP OR pasta 4.

⁶⁶⁶ SOUZA, Rafael Alves de Lima. Op. Cit. P. 58; SILVA, Lúcia Helena Pereira da. História do urbanismo. Op. Cit. P. 120-127

⁶⁶⁷ FREIRE, Américo, OLIVEIRA, Lúcia Lippi. Novas memórias do Urbanismo carioca. Rio de Janeiro: FGV, 2008.

⁶⁶⁸ Fundo Gabinete do Prefeito Dodsworth. Caixa:237

serviços prestados à Prefeitura na elaboração de projetos da variante da Avenida Botafogo-Copacabana e de alargamento do Túnel do Leme⁶⁶⁹.

Além das contínuas tentativas de formar uma Comissão de Colaboração, outra evidência dos laços entre os engenheiros da SGVO com agentes da sociedade civil pode ser encontrada nos arquivos de José de Oliveira Reis, onde existem sugestões para o funcionamento da comissão enviadas ao Secretário Edison Passos em 1939. As recomendações do presidente da Subcomissão de Elaboração abarcavam a montagem de uma série de serviços, com a formação de comitês sobre tráfego e vias de comunicação; zoneamento, estética urbana, sítios e monumentos; parques, jardins, higiene; legislação e finanças. Além disso, os papéis de Oliveira Reis contêm uma lista de personalidades para a formação do corpo de colaboradores da comissão. A grande maioria dos indicados era formada por engenheiros e possuía vínculos com o Clube de Engenharia. Além do antigo sócio benemérito Henrique Lage e de Sampaio Correia, presidente da entidade na ocasião, outros associados do Clube de Engenharia foram indicados por Oliveira Reis: Dulcídio de Almeida Pereira, Guilherme Guinle, Maurício Joppert, Marcelo de Teixeira Brandão, Raul Caracas e Raymundo de Carvalho Neto. Além de filiados à tradicional entidade da engenharia carioca, a maioria destes indicados possuía laços com empresas que exploravam serviços urbanos ou com agentes alocados no aparelho de Estado. Raul Caracas era engenheiro da Light e representou a empresa no Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo⁶⁷⁰. Marcelo Brandão ocupava o cargo de engenheiro-chefe no Serviço Federal de Águas e Esgotos do Distrito Federal. Além de próximo a Henrique Dodsworth e Edison Passos, Maurício Joppert foi indicado pela Prefeitura para avaliar os trabalhos de construção da Avenida Tijuca⁶⁷¹. Empresário próximo ao Governo Vargas, o presidente da Companhia Docas de Santos, Guilherme Guinle, tinha passagem pela FIRJ, durante a gestão de Francisco de Oliveira Passos, e pela direção da Confederação Nacional da Indústria⁶⁷². Raymundo Barbosa de Carvalho Neto, além de presente na SEP, também presidiu o Sindicato Nacional dos Engenheiros entre 1936 e 1937, em gestão que

⁶⁶⁹ Ofício Nº 41. Comissão do Plano da Cidade: prestação de Contas.

⁶⁷⁰ Revista Urbanismo e Viação, Nº13, op. Cit.

⁶⁷¹ ENGENHEIRO Edison J. Passos. Revista do Clube de Engenharia, Nº 36, setembro de 1937; SILVA, Maurício Joppert; AYRES, A. Junqueira; RODRIGUES, Philuvio. Avenida Tijuca. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, Vol. VIII, set. 1940

⁶⁷² DIAS, Sonia. Guilherme Guinle. In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

contou com a participação de José de Oliveira Reis⁶⁷³. Outro nome indicado era o do engenheiro José Pires do Rio presidente da Federação Brasileira de Engenheiros⁶⁷⁴. A lista também contava com o nome do engenheiro e arquiteto Arnaldo Gladosch, antigo colaborador de Alfred Agache nas questões de instalações industriais e responsável pelo Plano Diretor de Porto Alegre⁶⁷⁵.

As sugestões de José de Oliveira Reis também abarcavam os nomes de: Luiz Aranha, político do Partido Autonomista que defendeu a intervenção de Dodsworth⁶⁷⁶; Júlio Afrânio de Peixoto, médico e antigo reitor da UDF⁶⁷⁷; Raul Leitão Cunha, reitor da Universidade do Brasil e membro do Conselho Nacional de Educação e da Academia Nacional de Medicina⁶⁷⁸, além do jurista Philadelpho de Azevedo e do jornalista Luís Edmundo, autor de obras de sucesso sobre a história do Rio de Janeiro⁶⁷⁹:

Quadro 4: Sugestões de Oliveira Reis para composição da Subcomissão de Colaboração

| Nome | |
|-----------------------------|---------------------------|
| Arnaldo Gladosch | Luiz Aranha |
| Júlio Afrânio Peixoto | Luiz Edmundo |
| Dulcídio de Almeida Pereira | Marcelo Teixeira Brandão |
| Philadelpho de Azevedo | Maurício Joppert da Silva |
| Guilherme Guinle | Raymundo de Carvalho Neto |
| Henrique Lage | Raul Caracas |
| José Matoso Sampaio Correia | Raul da Cunha Leitão |
| José Pires do Rio | |

Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Coleção Particular Oliveira Reis cx. 22, pasta

4

⁶⁷³ SINDICATO Nacional dos Engenheiros. Revista do Clube de Engenharia. Nº 25, out. 1936, p. 1036

⁶⁷⁴ Revista do Clube de Engenharia, Nº 32, maio 1937, p. 1343

⁶⁷⁵ STUCKENBRUCK, Denise Cabral. Op. Cit. P. 100; ALMEIDA, Maria Soares de, SOUZA, Célia Ferraz de. Modernidade e autoritarismo: urbanismo em tempos ditatoriais: Porto Alegre, 1937-1945. In REZENDE, Vera F. (org.). Urbanismo na Era Vargas... Op. Cit. P. 199-210.

⁶⁷⁶ MOREIRA, Regina da Luz. Luiz Aranha In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. I

⁶⁷⁷ PEIXOTO, Júlio Afrânio. In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. II

⁶⁷⁸ LEITÃO, Raul da Cunha. In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

⁶⁷⁹ EDMUNDO, Luiz. O Rio de Janeiro do meu tempo. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. P. 15

O funcionamento cotidiano da Comissão do Plano da Cidade possui referências escassas tanto nos arquivos da gestão de Dodsworth quanto na Coleção de documentos de José de Oliveira Reis. Uma pista sobre o funcionamento dos serviços da CPC pode ser encontrada no exame encomendado por José Linhares, então Presidente da República, ao engenheiro José de Oliveira Reis sobre a criação do Departamento de Urbanismo, em dezembro de 1945. Em tal texto, o engenheiro propôs que, futuramente, o novo departamento aglutinasse todos os serviços municipais cujas funções se ligassem ao urbanismo. Em sua fase inicial, José de Oliveira Reis sugeriu que o Departamento de Urbanismo adotasse uma estrutura semelhante à já existente na CPC⁶⁸⁰. A semelhança entre os serviços apresentados no organograma do estudo de modificações da CPC com os sugeridos ao Secretário Edison Passos no final dos anos 1930 nos leva a crer que a estrutura de serviços proposta por José Oliveira Reis ao fim do Estado Novo refletia a organização existente na Comissão do Plano da Cidade durante a gestão de Dodsworth.

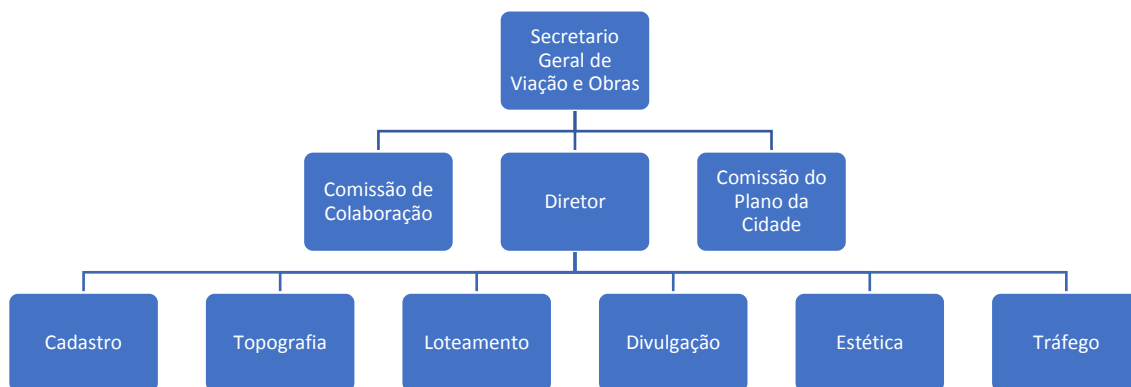
A continuidade dos projetos de intervenção urbana elaborados na gestão de Dodsworth teria seguimento através do estudo de Plano Diretor apresentado pelo Departamento de Urbanismo em 1948, no qual novas propostas como a Avenida Radial Sul e o Túnel Rio Comprido-Jardim Botânico, com traçado muito similar ao Túnel Rebouças executado na década de 1960, se articulavam com a nova estrutura viária montada durante do Estado Novo⁶⁸¹. Outro viés de continuidade ocorreu através da permanência da direção do departamento: na década seguinte ao Estado Novo, o Departamento de Urbanismo da SGVO foi dirigido de forma intercalada por José de Oliveira Reis e Affonso Eduardo Reidy, antigos membros da CPC⁶⁸².

⁶⁸⁰ Fundo Gabinete do Prefeito. Série Henrique Dodsworth. CX: 237

⁶⁸¹ Esquema Geral do Plano Diretor. Departamento de Urbanismo. 1948. Coleção Particular Oliveira Reis. CX: 1, Pasta: 1.

⁶⁸² ALVES, REZENDE, Vera F. A comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro. Disponível em <goo.gl/hNGbZ2> acesso em 13/12/2015.

Figura 5: proposta de organização para o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal



Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth. CX: 237

A escolha de José de Oliveira Reis para a direção da Subcomissão de Elaboração tem ligação com as mudanças no pessoal da SGVO causadas pela a legislação estadonovista. Conforme estabeleceu o Decreto-lei Nº 24 de 29 de novembro de 1937, o acúmulo de cargos por funcionários públicos foi proibido em todas as instâncias do Estado⁶⁸³. Com isso, uma série de engenheiros que ocupavam cargos de direção na SGVO optaram por abandonar o corpo de engenheiros da Prefeitura: Armando de Godoy saiu da secretaria para continuar a ser professor catedrático do Colégio Militar, Felipe dos Santos Reis e Raymundo Barbosa de Carvalho Neto, professores da Escola Nacional de Belas Artes e da Escola Nacional de Engenharia, também prefeririam seguir no magistério federal⁶⁸⁴. Esta mudança na composição da secretaria possibilitou que Edison Passos pudesse formar seu corpo de diretores a partir dos engenheiros que o acompanhavam na

⁶⁸³ BRASIL. Decreto-lei Nº 24, de 29 de novembro de 1937. Dispõe sobre a acumulação de funções e cargos públicos remunerados, e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/12/1937, Página 23672

⁶⁸⁴ NOTICIÁRIO. Revista Municipal de Engenharia, Nº 1, Vol. V, jan. 1938 p. 2

direção da SEP. Com isso, engenheiros que ainda ocupavam cargos intermediários na secretaria foram alçados à direção dos órgãos recém-criados: a Comissão do Plano da Cidade e a Comissão de Obras Novas. Todavia, se a indicação de José de Oliveira Reis para a CPC se deveu à proximidade entre o engenheiro e Edison Passos⁶⁸⁵, isto não significava que o chefe da Subcomissão de Elaboração também não tinha seus próprios laços com entidades da sociedade civil. Como sugerem suas indicações de possíveis colaboradores do Plano da Cidade, José de Oliveira Reis manteve vínculos estreitos com o Clube de Engenharia e seus membros. Além de ter trabalhado com o influente engenheiro Henrique de Novais no serviço de abastecimento de águas da cidade de São Paulo e com Raymundo de Carvalho Neto em obras públicas antes de adentrar no serviço público⁶⁸⁶, sua proximidade com as lideranças do Clube de Engenharia lhe valeu um lugar na direção da entidade na chapa encabeçada por Edison Passos em 1943⁶⁸⁷. Tais laços também levariam José de Oliveira Reis a atuar em conjunto com Francisco Saturnino de Brito Filho e Eduardo Agostini, da Companhia Brasileira de Engenharia, figuras de destaque do Clube de Engenharia, na formação da COTEPLA (Consortio Técnico de Planejamento) no início da década de 1950⁶⁸⁸.

Para detectar os engenheiros que participaram da CPC Vera Rezende catalogou o conjunto de profissionais que assinaram as plantas e projetos atribuídos a comissão. A partir deste método, a pesquisadora afirmou que a Comissão foi inicialmente formada por José de Oliveira Reis, Edvaldo Vasconcelos, Hermínio de Andrade e Silva e Armando Stamile. Ao longo dos anos outros engenheiros também assinaram projetos aprovados pela Comissão: José Octacílio de Saboya Ribeiro, Aldo Botelho, Jorge Ernesto de Miranda Schnoor, Nelson Muriz Neraves, Ewaldo Moreira de Vasconcelos, Joaquim de Oliveira Sampaio e Domingos de Paula Aguiar⁶⁸⁹. Além destes, a pesquisa de Fania Fridman aponta a participação de Hélio de Alves Brito e Affonso Eduardo Reidy na

⁶⁸⁵ FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). Capítulos da Memória do Urbanismo carioca. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002. P. 14-48.

⁶⁸⁶ FARIA, Rodrigo de. Op. Cit. P. 58-76.

⁶⁸⁷ Além de Edison Passos (presidente) e José de Oliveira Reis (bibliotecário) e Alberto Pires Amarante (1º Vice-secretário) da SGVO, a diretoria eleita em 1943 contava com: Mauricio Joppert (1º Vice-presidente); Augusto Brito Belford Roxo (2º Vice-presidente); Francisco Baptista de Oliveira (2º Vice-secretário) e Alfredo Conrado Niemayer (tesoureiro). Posse da Diretoria para o triênio 1943-1946. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1943.

⁶⁸⁸ Coleção Particular Oliveira Reis, CX:2.

⁶⁸⁹ ALVES, Gustavo Abrantes; REZENDE, Vera F. A comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 4

Comissão⁶⁹⁰. Em nossa pesquisa, só foi encontrada a nomeação deste último na seção dedicada à Secretaria de Viação e Obras no Boletim da Prefeitura do Distrito Federal. Além da inexistência de citações de nomeações do pessoal dirigente da CPC no diário oficial do Distrito Federal, tal exame também é prejudicado pela interrupção da publicação dos Atos do Secretário de Viação e Obras a partir do final de 1940, período em que as grandes obras da Prefeitura começam a ser executadas.⁶⁹¹ Apesar disso, as atividades da CPC são notáveis desde o final de 1937: seja através da publicação dos balanços das atividades da SGVO em todos os anos após 1938, no mês de julho, na Revista Municipal de Engenharia ou nos atos do secretário publicados no Boletim da Prefeitura onde aparece a designação de pessoal como motoristas e desenhistas para atuarem sob as ordens da Comissão⁶⁹².

Segundo dados apresentados no Relatório da Prefeitura do Distrito Federal de julho de 1945, último da gestão de Dodsworth, a Comissão do Plano da Cidade foi responsável pela revisão do gabarito de várias quadras e lotes do Centro, em atualização das premissas do Código de Obras⁶⁹³. Nesta zona, a comissão também foi responsável pelas plantas e projetos do Calabouço e da Esplanada do Castelo, onde substituiu o alinhamento proposto por Agache pelo projeto elaborado por Affonso Eduardo Reidy inspirado no urbanismo modernista⁶⁹⁴. Nas obras da Avenida Presidente Vargas, a comissão elaborou projetos e anteprojetos de gabaritos e loteamentos diversos, estudo do tráfego e refúgios, o projeto da Praça da Candelária e de remoção das Igrejas de São Pedro e do Bom Jesus do Calvário. No Centro, a CPC ainda elaborou a urbanização do Largo de São Francisco e adjacências; o Entrepasto Geral de Gêneros, na Zona Portuária; anteprojetos sobre a ligação da Avenida Brasil com a Rua Santo Cristo e Quadra da Polícia Civil e o prolongamento das Ruas D. Geraldo e Primeiro de Março⁶⁹⁵.

⁶⁹⁰ FRIDMAN, Fania. Paisagem estrangeira: memórias de um bairro judeu no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007. P. 86

⁶⁹¹ Os atos do Secretário de Viação e Obras foram publicados no Boletim da Prefeitura do Distrito Federal entre 1937 e 1941.

⁶⁹² Boletim da Prefeitura do Distrito Federal. Jan 1938 – dez. 1940

⁶⁹³ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 86-97.

⁶⁹⁴ FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). Capítulos da Memória do Urbanismo carioca. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002. P. 14-48.

⁶⁹⁵ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 86-97.

Na Zona Sul, além da remodelação do Túnel do Leme e do zoneamento de Copacabana, bairro onde também ocorreu a urbanização do Bairro Peixoto e alargamento da Rua Figueiredo de Magalhães, a CPC também elaborou planos entre os quais se destacam: a urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas e do bairro de Botafogo; obras na escadaria de acesso à igreja de Nossa Senhora da Glória do Outeiro, e o alargamento das Ruas Pedro Américo, Gago Coutinho e Bento Lisboa nos arredores do Catete. Na região da Tijuca, a CPC elaborou melhoramentos na Rua Haddock Lobo, no Rio Trapicheiros e elaborou projetos para a construção do Canal Interceptor Paulo de Frontin que deveria combater as inundações nos Rios Maracanã, Joanna e Trapicheiros⁶⁹⁶. Na mesma região, a comissão foi responsável pelo projeto de localização do Estádio Nacional⁶⁹⁷, construído alguns anos depois com o nome popular de Maracanã.

Em decorrência das obras da Avenida Brasil a comissão elaborou e executou projetos de prolongamento da Avenida Leopoldo Bulhões e a construção de Balneário na Praia de Ramos⁶⁹⁸. Outro projeto elaborado para a Zona Norte pretendia resolver as dificuldades de circulação com os alagamentos nas margens dos Rios Faria e Timbó entre as Linhas da Estrada de Ferro Rio D'Ouro e da Linha Auxiliar; projeto que envolvia melhoramentos na Avenida Suburbana, Estrada Velha da Pavuna, Estrada do Timbó e Automóvel Club⁶⁹⁹.

O exame dos trabalhos realizados pela CPC demonstra que o objetivo de “organizar um programa de realizações sistemáticas (...) cujas várias etapas sejam determinadas anualmente⁷⁰⁰” concentrou seus trabalhos no Centro, Zona Sul e arredores do bairro da Tijuca. Com exceção das obras paralelas à Avenida Brasil e do projeto para as áreas dos Rios Faria e Timbó que nas palavras dos próprios autores era uma área que “permanece até hoje em hiato, sem construções e repletas de terrenos baldios⁷⁰¹”, os bairros da periferia que apresentavam maior crescimento demográfico e de construções não

⁶⁹⁶ REIS, Jose de Oliveira; ALCANTARA, Ulysses. Canal interceptor Paulo de Frontin. Revista Municipal de Engenharia, Nº1, Vol. XI, jan. 1943. P.

⁶⁹⁷ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 86-87

⁶⁹⁸ RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 86-87

⁶⁹⁹ REIS, José de Oliveira. Notícias sobre o Parkway Faria-Timbó. Revista Municipal de Engenharia, Nº 2, Vol. XI, abril 1943. P. 94

⁷⁰⁰ COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

⁷⁰¹ REIS, José de Oliveira. Notícias sobre o Parkway Faria-Timbó. Revista Municipal de Engenharia, Nº 2, Vol. XI, abril 1943. P. 94

receberam projetos de zoneamento detalhado ou grandes intervenções urbanísticas. Além disto, as obras da Avenida Presidente Vargas provocaram uma onda de remoções, com a desapropriação de mais de 500 imóveis no Centro da cidade, que só encontra paralelo com o período Pereira Passos no início daquele século⁷⁰². Uma drástica cirurgia que gerou uma nova possibilidade de expansão para a área central cujos debates sobre desapropriações, como na “Era das Demolições”, só discutiram o ressarcimento dos proprietários de imóveis e em nenhum momento citavam a questão dos inquilinos desabrigados⁷⁰³. Os trabalhos realizados pela SGVO, definidos como “obras de caráter urgente e inadiável, tendo em vista principalmente o que diz respeito ao tráfego urbano e o crescimento rápido da cidade⁷⁰⁴”, se concentravam nas zonas da cidade que historicamente haviam se beneficiado com intervenções urbanísticas e que eram foco de atuação das incorporadoras imobiliárias no final dos anos 1930. A busca por um paralelo entre as obras da gestão de Dodsworth com as intervenções da Primeira República também eram tema comum em periódicos que apoiavam o regime, como a revista Rio Ilustrado propriedade de Belmiro de Souza Sobrinho. Em caráter ufanista, o editorial da edição de 1941 louvava as realizações da administração do Distrito Federal: “ Passos renovou a cidade. Frontin e Prado Junior melhoraram. Dodsworth completou-lhes a obra. Glória a Dodsworth!⁷⁰⁵ ”. Tal comparação também permeava a fala dos representantes da municipalidade. Em seu discurso de posse como presidente do Clube de Engenharia, Edison Passos também comparava a gestão da qual participava com os mandatários das décadas anteriores:

Aqui entre nós, que sentimos orgulhosos de nossa capital, estamos acompanhando de perto a modificação de sua fisionomia, graças ao descortino administrativo do Prefeito Henrique Dodsworth. *Sua excelência é ligada a esta casa pelo espirito e pelo coração*. Sinto-me feliz em ser um dos seus auxiliares, acompanhando-o desde os primeiros dias de sua fecunda administração (...). É um programa administrativo que só deve ser julgado em conjunto. Apesar dos três anos do estado de guerra, a capital do Brasil passa pela segunda fase radical de transformação. A primeira foi no tempo do Governo Rodrigues Alves quando Pereira Passos, Paulo de Frontin e Francisco Bicalho trabalharam de harmonia para o mesmo fim; a segunda fase é

⁷⁰² ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio...* Op. Cit. P. 112-115.

⁷⁰³ LIMA, Evelyn F. Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990; DODSWORTH, Henrique. *Avenida Presidente Vargas...* Op. Cit. P. 3-39;

⁷⁰⁴ ATIVIDADES e realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – julho de 1937 a julho de 1939. *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 4, Vol. VII, julho 1939. P. 365

⁷⁰⁵ GETÚLIO Vargas o administrador. *Rio Ilustrado*. Ano XIV, p. 1

a atual, do Governo Getúlio Vargas, em que o Prefeito Henrique Dodsworth, dirigindo e orientando seus colaboradores, conduz a administração aos moldes racionais de sua época⁷⁰⁶”.

Apesar da busca por paralelos entre as obras do período Pereira Passos e Henrique Dodsworth, o conjunto de intervenções executadas ao longo do Estado Novo guarda certas distâncias ao ocorrido no Governo Rodrigues Alves. Não se tratava mais de remodelar a estrutura viária da cidade frente às necessidades de circulação do espaço urbano capitalista⁷⁰⁷, mas de adaptar a malha urbana a nova estrutura demandada pela crescente circulação de automóveis, que aumentaria exponencialmente nas décadas seguintes numa verdadeira “febre viária⁷⁰⁸”. O resumo dos debates travados na Comissão do Plano da Cidade é encontrado nos projetos apresentados por Edison Passos em palestra na sede da Associação Brasileira de Imprensa durante a Semana do Engenheiro de 1940 e no artigo “Uma síntese das principais vias do Plano Diretor” de José de Oliveira Reis, ambos publicados na Revista Municipal de Engenharia em 1941 e 1942, respectivamente. No próximo item, analisaremos as peculiaridades destes projetos de intervenções urbanas apresentados pelos engenheiros.

3.4- O plano de transformação e extensão da cidade

Apesar dos debates da Comissão do Plano da Cidade não deixarem registros próprios, as edições da Revista Municipal de Engenharia, principalmente os números dedicados aos balanços das atividades da SGVO, apresentam as melhores pistas para desvendar os planos de intervenção urbana elaborados pelos engenheiros. Menos de um ano após a constituição da CPC seus primeiros estudos vieram a público na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro, em 1938⁷⁰⁹. Neste evento foram

⁷⁰⁶ PASSOS, Edison. Clube de Engenharia (Discurso inaugural pelo Eng. Edison Passos. Revista Municipal de Engenharia. Nº 2, Vol. IX, abril. 1943. P. 93

⁷⁰⁷ BENCHIMOL, Jayme Larry. Pereira Passos... Op. Cit. P.

⁷⁰⁸ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 115-135.

⁷⁰⁹ Evento que ocorria anualmente no Rio de Janeiro entre 1937 e 1940. Segundo Oliveira Reis a feira expunha produtos de toda espécie servindo como ponto entre os estados e com estrangeiros. REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Op. Cit. P. 94

expostas maquetes com os estudos sobre o prolongamento da Avenida do Mangue até o mar, urbanização da Esplanada do Castelo e desmonte do Morro de Santo Antonio⁷¹⁰. Segundo o depoimento de José de Oliveira Reis, o aval do Presidente Getúlio Vargas durante este evento foi vital para o Prefeito Henrique Dodsworth pôr em prática os grandes projetos de seu plano de obras⁷¹¹.

Apesar disso, uma apresentação sistemática do plano de intervenções urbanísticas da gestão de Dodsworth só ocorreu em dezembro de 1940 através do discurso de Edison Passos na Semana do Engenheiro. Em palestra patrocinada pelo Clube de Engenharia, o Secretário de Viação e Obras expôs o novo modelo de circulação viária para o centro da cidade e as principais propostas de obras para todo o Distrito Federal. Além de publicado na edição de julho de 1941 da Revista Municipal de Engenharia, a exposição de Edison Passos foi reproduzida integralmente nas revistas do Clube de Engenharia e Rio Ilustrado⁷¹².

Em seu discurso Edison Passos se esforçava para demonstrar que os projetos a cargo da SGVO eram parte de um plano de realizações que abarcava todos os setores da Gestão Dodsworth. Um conjunto de investimentos no valor de US\$ 57.789.855,07 que envolviam investimentos na área de educação de US\$ 2.415.459,00 com a construção de 20 escolas urbanas, 50 escolas rurais e duas aldeias educacionais. Na área da saúde os investimentos em 4 hospitais e um Instituto Médico Cirúrgico gerariam o mesmo custo de US\$ 2.415.459,00. Os trabalhos a cargo da SGVO seriam a maior fonte de gastos ocupando 80% das despesas previstas para as realizações da Prefeitura do Distrito Federal. Segundo os dados apresentados por Passos, as obras da Avenida Presidente Vargas custariam US\$ 16.304.347,82, o desmonte do Morro de Santo Antonio US\$ 14.492.753,62; a urbanização da região do Castelo US\$ 6.884.057,97. A soma dos custos destas grandes obras com o restante das realizações previstas pela secretaria geraria uma despesa total de US\$ 47.041.063,00⁷¹³

⁷¹⁰ A SECRETARIA Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, novembro 1938, p. 27

⁷¹¹ FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). Novas memórias... Op. Cit. P.

⁷¹² PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. Revista do Clube de Engenharia, Nº 73, maio-junho 1941, p. 3-22. PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. Rio Ilustrado. Ano XIV, p. 13

⁷¹³ PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 213

A viabilização financeira dos grandes empreendimentos da SGVO se daria através da tentativa de tornar os projetos autofinanciados com a emissão das Obrigações Urbanistas um título de crédito público, instituído pela prefeitura, que buscava atrair capitais para investimentos imobiliários. Criada pelo Decreto-lei 2.722, de 30 de outubro de 1940, as OU eram inspiradas em instrumentos de financiamentos de obras públicas existentes nos Estados Unidos⁷¹⁴. Elas vinculavam seu valor a um lote de terreno resultante de desapropriações para projetos de urbanização. Além do valor venal do lote a que estava associada, para atrair compradores, o poder público oferecia juros similares aos do mercado financeiro, prêmio de valorização e isenções de impostos municipais para transferências⁷¹⁵. Segundo os cálculos da municipalidade, a renda gerada pelo comércio das OU deveria cobrir gastos de US\$ 39.251.207,72.

As condições políticas que permitiam investimentos tão vultuosos em obras públicas eram assumidas sem pudores por Edison Passos “Sejamos francos e sinceros, isso só se tornou possível, maximé se tratando de Rio de Janeiro, graças ao regime político nacional inaugurado em 10 de novembro de 1937, conservando na máxima magistratura do Brasil o Presidente Getúlio Vargas⁷¹⁶”. O exacerbado caráter bonapartista assumido pelo aparelho de Estado após o golpe do Estado Novo eliminava o sinuoso caminho que as intervenções urbanísticas passariam até sua execução em outros regimes. A importância da ditadura para a execução do plano de melhoramentos da gestão de Dodsworth também foi destacado por José de Oliveira Reis:

E também tem outro fator importante que foi a ditadura, e na ditadura não tinha Câmara, não tinha ninguém para atrapalhar- os deputados, vereadores etc. -, de modo que a obra era de mais fácil execução, só precisava de autorização do Presidente da República e de dinheiro⁷¹⁷. (...). Além disso, como era ditadura, não havia grita. Não podia gritar coisa nenhuma, porque tudo era feito de acordo com o que o governo queria⁷¹⁸.

Edison Passos, em seu discurso na Semana do Engenheiro, fez um amplo histórico sobre a formação da malha urbana no Rio de Janeiro e deu destaque para a reforma urbana do período Pereira Passos, vista como “a maior transformação por que a cidade passou

⁷¹⁴ DODSWORTH, Henrique. Avenida Presidente Vargas... Op. Cit. P. 26-34.

⁷¹⁵ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 214

⁷¹⁶ Idem P. 213

⁷¹⁷ FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). Novas memórias... Op. Cit. P. 19

⁷¹⁸ Idem, P. 24

em sua história⁷¹⁹”, a primeira tentativa de “romper o velho traçado em xadrez herdado da cidade colonial⁷²⁰”. Além de destacar este período, o engenheiro traçava uma linha de continuidade das intervenções urbanas realizadas entre 1903 e 1906 com as obras realizadas até a posse de Henrique Dodsworth. A defesa da iniciativa das diversas administrações do Distrito Federal não deixava de reconhecer os novos problemas urbanos acumulados pela cidade principalmente graças ao advento do automóvel:

Passados cerca de 20 anos do governo Rodrigues Alves, já se observava, principalmente no centro da cidade, a insuficiência do traçado das vias resultantes da transformação criada naquela época. Concorreram para essa insuficiência o grande suto de progresso da cidade, conseqüente da transformação, e o advento do automóvel, cuja influência, ultrapassando de modo geral as mais avançadas previsões, determinou profunda modificação na vida urbana, criando a predominância do tráfego nos planos normais de urbanização⁷²¹.

A preocupação do secretário e demais membros da gestão de Henrique Dodsworth com as novas exigências da circulação viária era justificado pelo traçado e localização das principais vias da cidade. A questão era agravada pelas peculiaridades da forma urbana carioca construída em espaços estreitos em pequenas faixas de terras apertadas entre o mar e a montanha. Segundo Passos o ponto mais grave dos problemas de circulação se encontrava no Centro onde “O tráfego é agravado pela passagem forçada aí de grande parte do tráfego regional. Além disso, o mau traçado das vias e a insuficiência de espaços livres para estacionamento concorrem sensivelmente para a plethora de que verifica na zona comercial⁷²²”.

O acúmulo de problemas viários no Centro e a perspectiva de piora com o aumento crescente do número de carros na cidade justificavam a imediata implantação de um programa de obras. A saturação das vias então existentes no centro também era destacada por José de Oliveira Reis, ao afirmar que: “toda a ligação da Zona Norte com a Zona Sul tinha de passar pelo Centro da cidade. Os dois polos mais importantes do Centro da cidade eram a Avenida Rio Branco e o largo da Lapa⁷²³.” A solução para os congestionamentos

⁷¹⁹ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P.215

⁷²⁰ Idem

⁷²¹ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 215

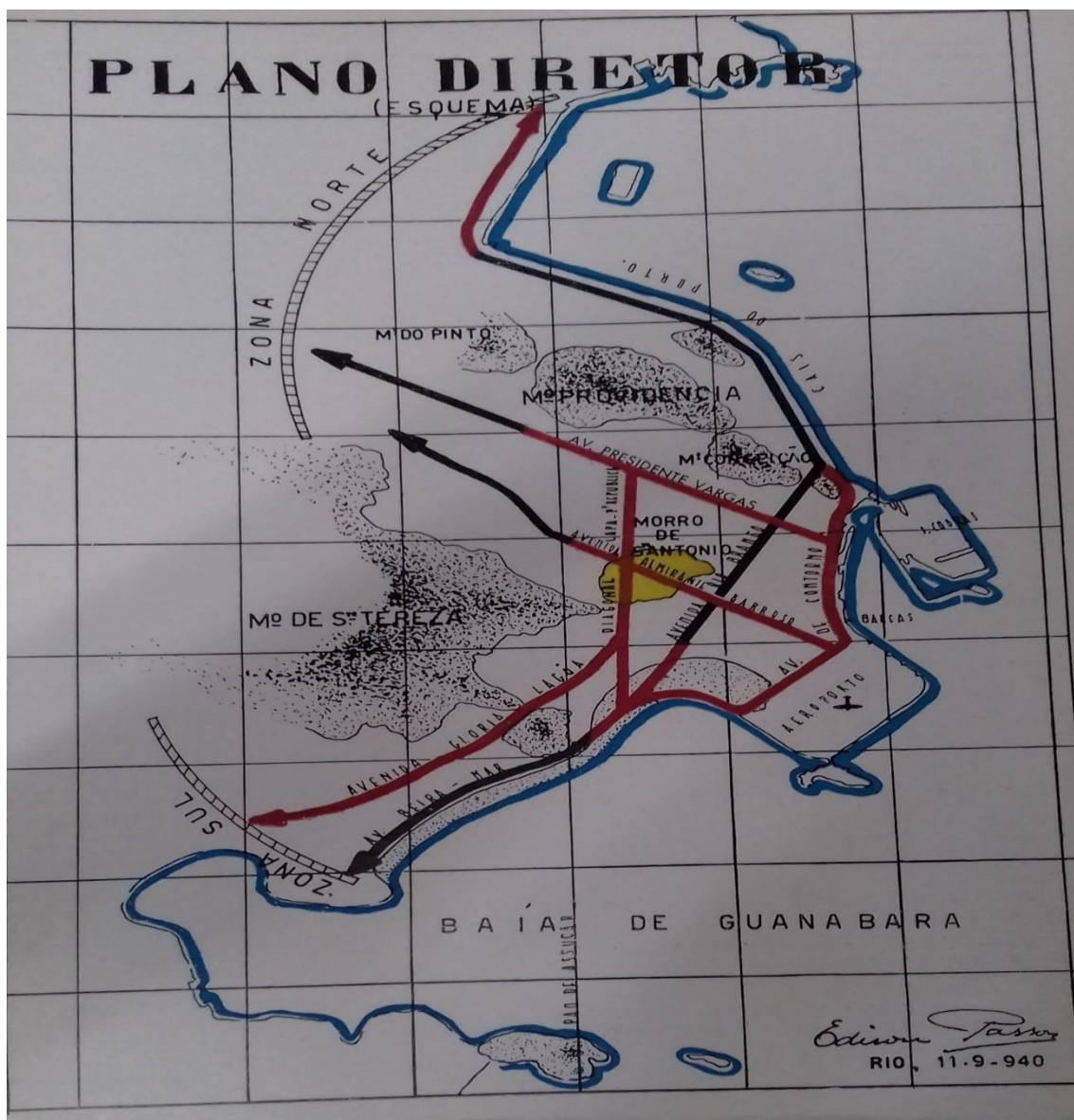
⁷²² Idem. P. 224

⁷²³ FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). Novas memórias... Op. Cit. P. 19

da época, e sua futura expansão, está no ponto central de todas as defesas dos membros do Governo Dodsworth sobre a execução do programa de obras.

As propostas foram inicialmente chamadas de “plano de conjunto”, “planos de melhoramentos” e, a partir de 1942, de “plano diretor”. O traço em comum das exposições de Edison Passos e Oliveira Reis era a necessidade de estabelecer uma nova circulação viária prioritariamente na área central com a abertura de novas vias: a Diagonal Lapa-Praça da República e Contorno. Para isso, a construção da Avenida Presidente Vargas e a demolição do Morro de Santo Antonio eram definidas como obras básicas:

Figura 6: Proposta de estrutura viária para a área central da cidade



Fonte: Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, Vol. VIII, 1941, p. 219

A cidade que se desenvolveu inicialmente nos espaços entre os Morros do Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição, já tinha praticado o arrasamento de diversos morros em sua história para conquistar áreas ocupadas por lagoas, brejos e mangues⁷²⁴. No período Pereira Passos as terras do Morro do Senado serviram para extinguir a Lagoa da Sentinela e prolongamento do Canal do Mangue com o aterro do Mangue de São Diogo⁷²⁵. Na gestão de Carlos Sampaio o desmonte do Morro do Castelo conquistou uma nova faixa de terra no litoral além de remover um conjunto de habitações populares a poucos metros da zona com terrenos mais valorizados na cidade⁷²⁶.

Apesar de sua demolição ser prevista em diversos projetos desde o século XIX, o Morro de Santo Antonio por conta de seu tamanho e localização tinha escapado incólume até então. Segundo Edison Passos tal morro era “o mais prejudicial ao desenvolvimento da Cidade⁷²⁷” sendo sua demolição urgente pois era “considerado simplesmente um “quisto” perturbador da expansão do centro urbano, dificultando a comunicação entre as zonas sul e norte da cidade⁷²⁸”. A ânsia do Secretário pela demolição do morro também se ligava a constante formação de ocupações com a construções de casebres na colina apesar das incessantes e violentas tentativas de remoção realizadas pelo poder público desde o início do Século XX⁷²⁹. Além de desafogar o tráfego do centro e abrir uma nova área para o comércio de luxo⁷³⁰, os planos da municipalidade previam a construção de uma nova área ganha ao litoral entre as terras do aeroporto Santos Dumont e o Morro da Viúva no Flamengo:

Com seu desmonte e a execução das obras complementares indispensáveis, referentes ao alargamento da faixa litorânea compreendida entre o Aeroporto Santos Dumont e o Morro da Viúva, a cidade conquistará- além de um grande centro edificável, resultante do desmonte do morro e das desapropriações circunvizinhas- uma outra de aterro, “non edificandi” e onde se formará grandioso “park-way”,

⁷²⁴ LESSA, Carlos. Op. Cit. P. 26

⁷²⁵ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 59-67.

⁷²⁶ SILVA, Lúcia Helena Pereira da. Luzes e Sombras na cidade. Op. Cit. P. 147

⁷²⁷ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 218

⁷²⁸ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 218

⁷²⁹ MATTOS, Romulo Costa. Favelas na Primeira República: tentativas de remoção e resistência. Revista História e Luta de Classes. Nº 21, ano 11, março 2016. P. 3-43.

⁷³⁰ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 218

emoldurando no seu conjunto pelo deslumbrante panorama da Baía de Guanabara⁷³¹.

Além dos trabalhos técnicos sobre a remoção do maciço, a CPC definiu que não seriam erguidos prédios nas terras conquistadas ao mar, mantendo a linha de edificações existente, o convento de Santo Antônio seria preservado com rampas de acesso numa colina própria, mesmo destino que teriam os Arcos da Lapa⁷³². As dificuldades do estado de guerra impediram a realização da obra que se foi retomada nos anos 1950 durante o mandato de Dulcídio Cardoso (1952-1954). A conclusão das vias e da arborização do parque, construído nas terras ganhas ao litoral, só foi realizada no Governo de Carlos Lacerda na década de 1960⁷³³.

Destino diferente tiveram as obras da Avenida Presidente Vargas e a conclusão da urbanização da Esplanada do Castelo concluídas nos últimos três anos do Governo Dodsworth. O estabelecimento de uma ligação direta entre a Cidade Nova e o litoral através do Centro estava presente em projetos desde o Século XIX. Uma via deste tipo fora proposta, com diferentes traçados, tanto pelo Prefeito Carlos Sampaio, com a Avenida Independência, quanto no Plano Agache através da ligação entre a Avenida Rio Branco com uma das pontas novo sistema de circulação viária⁷³⁴.

Inicialmente chamada de Avenida 10 de Novembro⁷³⁵, em homenagem a data do golpe que instaurou o Estado Novo, o prolongamento da Avenida do Mangue até o mar teve seu nome alterado para Presidente Vargas. Segundo Henrique Dodsworth tal alteração se deu pelo apoio incondicional do presidente a realização do projeto⁷³⁶. Além de desafogar a área do centro bancário da Avenida Rio Banco, e lhe oferecer uma nova possibilidade de expansão, a Avenida Presidente Vargas era o eixo central do novo sistema de circulação do Centro. Além disso, em seu trajeto, a nova via se conectaria a

⁷³¹ PASSOS, Edison. Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 164

⁷³² PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 218

⁷³³ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 130-135.

⁷³⁴ LIMA, Evelyn F. Werneck. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 28-29.

⁷³⁵ COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Nº 4, julho 1940, p. 255

⁷³⁶ LACERDA, Mauricio Caminha de. Testemunhos de nosso tempo (XXVII): O Frontin Henrique Dodsworth. O jornal. 28 de abril, 1968. Apud LEAL, Maria da Glória de Faria. Op. Cit. P. 138

Diagonal Lapa-Praça da República e, em seu extremo, com a Radial Oeste, via de ligação com os subúrbios que seguiria através do leito da Estrada de Ferro Central do Brasil⁷³⁷.

Dos 3.600 metros previstos para a via, cerca de 1.500 já estavam representados na Avenida do Mangue. Apesar disso, o volume de gastos para a construção da avenida foi alto com custo previstos de US\$ 15.935.845,00. Para viabilizar economicamente sua construção, a prefeitura desapropriou não só os terrenos necessários para a via como também as áreas paralelas que seriam loteadas e comercializadas através das OU⁷³⁸. As otimistas previsões da prefeitura previam um valor de venda dos terrenos urbanizados de US\$ 20.410.628,00 o que tornaria a obra não só viável como permitiria um saldo de quase US\$ 5.000.000,00 do projeto⁷³⁹.

Em seu trecho inicial, perto das Docas da Alfandega, a Avenida possui 70 metros de largura até atingir a Igreja da Candelária. Com a igreja no centro, se forma uma praça com 120 metros de largura da qual a via segue em direção a Cidade Nova até a altura da Ponte dos Marinheiros. Neste trajeto, as pistas da via assumem uma largura de 80 metros, tamanho que a tornava a maior via do centro urbano⁷⁴⁰. Sua abertura envolveu a destruição de quarteirões na rua General Câmara e São Pedro além da destruição de parte do Campo de Santana, justificada pela necessidade de manter o traçado reto da via⁷⁴¹. Na mesma área, o Governo Federal levava a cabo duas obras grandiosas: o novo prédio da Central do Brasil e o suntuoso Palácio Duque de Caxias, sede do Ministério da Guerra, inaugurado em 1944 juntamente com trecho da Avenida Presidente Vargas⁷⁴².

Segundo Passos, a obra contribuiria para “melhorar a massa edificada da cidade, levando para a zona que atravessa e dela tributária, novos conjuntos arquitetônicos e gabaritos de maior altura⁷⁴³”. A confiança na atração de investimentos imobiliários e no preenchimento dos espaços vazios a médio prazo era tanta que os construtores da via dispensaram a arborização da Avenida pois a proteção contra os rigores do tempo seria

⁷³⁷ Comissão do Plano da Cidade. O Plano Diretor. Revista Municipal de Engenharia, Nº3, Vol. X, julho 1943

⁷³⁸ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 221

⁷³⁹ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.897 de 28 de dezembro de 1940. Aprova o plano da Avenida Presidente Vargas e dá outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, DF,

⁷⁴⁰ REIS, José de Oliveira. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. Op. Cit. P.205

⁷⁴¹ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 221

⁷⁴² LIMA, Evelyn F. Werneck Lima. Avenida Presidente Vargas Op. Cit. P. 56-92.

⁷⁴³ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 221

assegurada pelos passeios cobertos exigidos dos edifícios a serem construídos⁷⁴⁴. A falta de árvores também foi agravada com a decisão do STE da via que eliminou os refúgios centrais inicialmente presentes no projeto para aumentar as pistas de velocidade destinada aos automóveis⁷⁴⁵.

Outra via proposta pelo novo sistema de circulação viária do centro era a Avenida Diagonal avenida com 50 metros de largura que partiria do Largo da Lapa em direção ao Campo de Santana até a altura do Paço Municipal, destruído nas obras de abertura da Presidente Vargas. A principal justificativa para a construção desta artéria era o desvio do tráfego entre as zonas Norte e Sul realizados na Avenida Rio Branco e Mem de Sá⁷⁴⁶. Nesta diagonal, desembocaria o prolongamento da Avenida Almirante Barroso que, após alargamento, serviria como ligação do tráfego do Castelo com a Diagonal e formaria com esta, uma nova via de acesso à Avenida Presidente Vargas⁷⁴⁷.

A conclusão da urbanização da Esplanada do Castelo também permitiria a abertura da Avenida do Contorno via com 40 metros de largura que partiria da Praça Mauá contornando o litoral passaria ao lado do edifício da Marinha e pela Praça XV desembocando na Avenida Beira-Mar junto com a Avenida Rio Branco⁷⁴⁸. Outro eixo viário do centro em direção à Zona Sul seria a Avenida Glória-Lagoa via planejada para desafogar o trânsito em direção da Avenida Beira-Mar em direção à Zona Sul. Esta via de sete quilômetros com largura média de 40 metros partiria da Praça Paris, no ponto de cruzamento com a Avenida Diagonal, e seguiria pela Rua do Catete aproximando seu traçado das encostas dos Morros Novo Mundo, Dona Marta, Corcovado até atingir a Avenida Epitácio Pessoa. Sua construção também serviria como solução das enchentes na região de Botafogo, levando as águas que descem da Serra do Corcovado em direção ao mar através da Lagoa Rodrigo de Freitas. Nesta mesma região, o Governo Dodsworth concluiu, nos anos anteriores, as obras do Canal do Jardim de Alá⁷⁴⁹.

Diferentemente da Avenida Glória-Lagoa, a duplicação do Túnel do Leme, outra obra prioritária para melhorar o acesso viário à Zona Sul, foi executada durante a gestão

⁷⁴⁴ DOSWORTH, Henrique de Toledo. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 42-43.

⁷⁴⁵ BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. Revista Municipal de Engenharia, Nº 2, julho 1944, p. 100

⁷⁴⁶ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 216

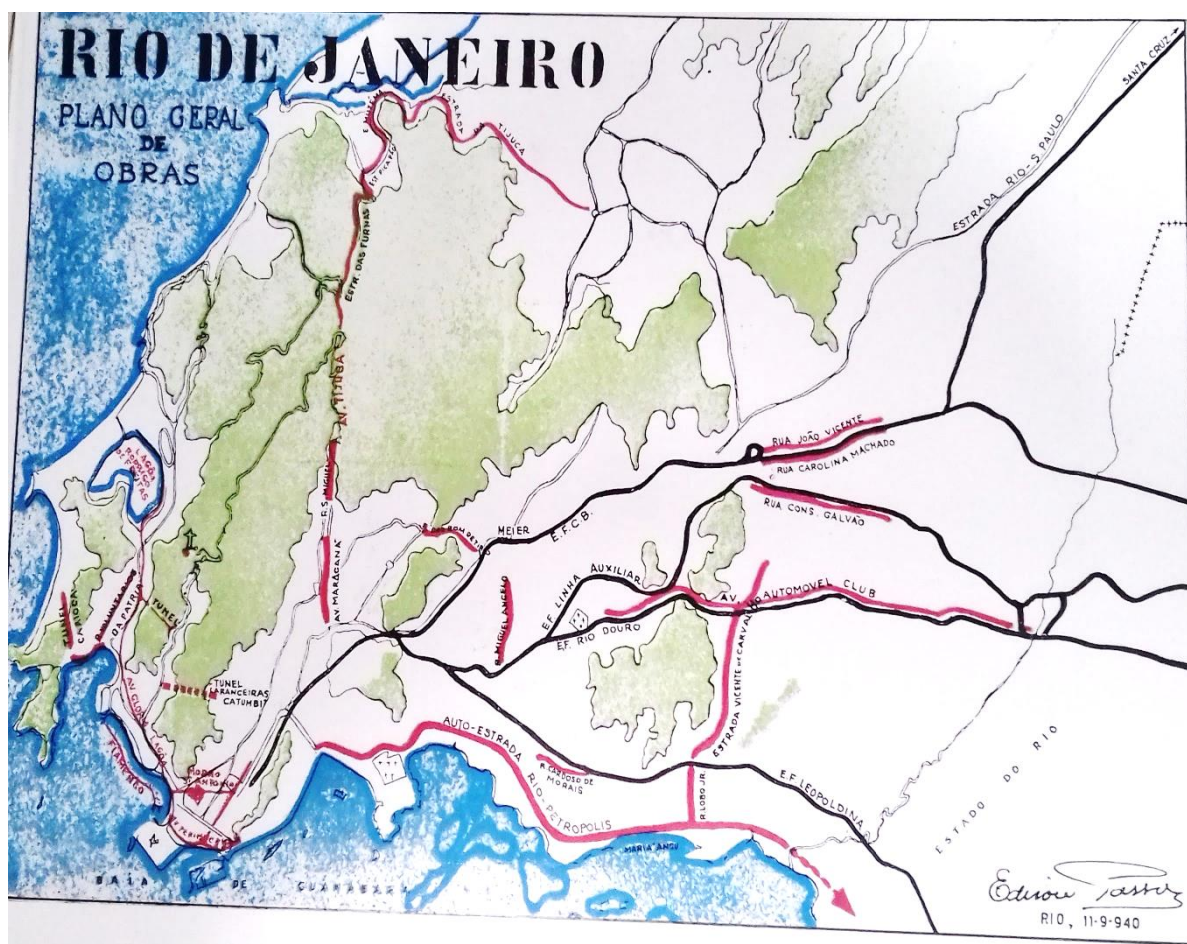
⁷⁴⁷ Idem

⁷⁴⁸ Ibidem

⁷⁴⁹ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Op. Cit. P. 112

de Dodsworth. Possuindo um tráfego misto de automóveis, ônibus e bondes, o Túnel do Leme apresentava uma faixa utilizável de apenas 8 metros situação que provocava congestionamentos constantes principalmente na manhã e final de tarde. Para evitar a sobrecarga do Túnel Alaor Prata, o Túnel Velho, a prefeitura optou pela construção de uma segunda galeria⁷⁵⁰.

Figura 7: Intervenções nas demais áreas da cidade



Fonte: Revista Municipal de Engenharia, N^o 4, Vol. VIII, jul. 1941, p. 220

⁷⁵⁰ Idem

A proposta de construção de uma estrada de ligação do Distrito Federal com os outros estados brasileiros vinha desde o início do século XX. Nas primeiras décadas deste século, as saídas da cidade do Rio de Janeiro eram feitas pela Estrada Rio-São Paulo e pela Rio-Petrópolis. O tráfego pela Estrada Rio-Petrópolis margeava a Estrada de Ferro Leopoldina e atravessava os bairros de Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Braz de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral, núcleos populacionais que se adensavam na década de 1930. A precariedade da via e o intenso tráfego de pedestres, e a sua inadequação como via de comunicação entre os subúrbios e o centro da cidade eram destacados por Edison Passos “o tráfego local misto desta via, sendo agravado pela intensa circulação de pedestres, é incompatível com o de grande velocidade, procedente do interior. O próprio acesso ao centro urbano, através do Largo de Benfica, não se recomenda⁷⁵¹.”

A solução adotada pelos técnicos municipais foi a construção de uma via litorânea que seguiria em continuidade a Avenida Rodrigues Alves até Meriti no estado do Rio de Janeiro. Com uma extensão de 15 quilômetros e permitindo tráfego de alta velocidade. Além disso, um dos principais motivos pela adoção do trajeto seria o pouco gasto com indenizações por desapropriação por conta da situação dos terrenos: brejos, terras alagadiças e territórios vencidos ao mar sob domínio da União⁷⁵². Por conta disso, as previsões de gastos com a Variante da Estrada Rio-Petrópolis, posteriormente Avenida Brasil, eram de US\$ 1.509.662,00; gastos muito inferiores aos da Presidente Vargas e Esplanada do Castelo⁷⁵³.

O êxito em construir uma via de comunicação com os subúrbios que ao mesmo tempo baixasse os custos de circulação pode ser medido na contínua expansão que a via passou desde o início dos trabalhos 1939. Entre trabalhos de extensão e duplicação suas obras prosseguiram até o final da primeira metade da década de 1950⁷⁵⁴. Segundo Maurício de Abreu, a Avenida Brasil é o melhor exemplo da associação entre Estado-Indústria no Rio de Janeiro pós-1930⁷⁵⁵. Paralelamente a sua construção, as margens da

⁷⁵¹ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 222

⁷⁵² COSTA, Renato da Gama-Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”... Op. Cit. P. 220-231

⁷⁵³ PASSOS, Edison. Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 222

⁷⁵⁴ COSTA, Renato da Gama-Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”... Op. Cit. P. 220-231

⁷⁵⁵ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 103

Avenida Brasil eram incluídas como parte da Zona Industrial nas alterações feitas no Código de Obras⁷⁵⁶.

Por fim, o discurso de Edison Passos ainda dissertou sobre alguns melhoramentos nos subúrbios planejados pela SGVO. Em Madureira, bairro do subúrbio que teve sua condição de centro regional acentuada devido ao racionamento de combustíveis imposto pelo estado de guerra⁷⁵⁷, receberia pavimentação e drenagem nas ruas Carolina Machado, Conselheiro Galvão e João Vicente. Em continuidade à Avenida Tijuca, a pavimentação e outros melhoramentos nas Estradas de Furnas, Pica-pau, Muzema e Tijuca buscavam reforçar a ligação entre Jacarepaguá e a Zona Sul além de servirem de escoadouro de produtos da Zona Rural. Motivo semelhante levou ao início das obras da Estrada entre Grajau e Jacarepaguá financiada pelo DNER, com supervisão municipal, que contou a utilização da mãos-de-obra carcerária em sua construção com a utilização de detentos da Casa de Correção⁷⁵⁸. Segundo os dados apresentados por Edison Passos em 1941, o conjunto de melhoramentos nos subúrbios e na Zona Rural despenderiam uma quantia de US\$ 4.830.918,00 do orçamento municipal. Um investimento bem inferior ao gasto nas obras da Zona Sul e da região do Centro.

3.4.1- As principais vias do Plano de Transformação e Extensão da Cidade

Em 1942 e 1943, anos em que as obras das avenidas Presidente Vargas, Brasil e do Túnel do Leme eram executadas a todo vapor, a Comissão do Plano da Cidade publicou nas edições de julho uma síntese das principais avenidas a serem construídas em médio prazo. As matérias também demonstravam como estas propostas se relacionavam com as obras em andamento. A execução nas décadas seguintes de parte do sistema viário elaborado pela CPC demonstra a permanência da influência das soluções surgidas no debate sobre urbanismo no Estado Novo. Por mais que este novo agrupamento de avenidas não viesse a ser executadas durante nosso período de estudo, julgamos de extrema importância a análise de todo o novo sistema viário proposto na gestão de

⁷⁵⁶ ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Op. Cit. P. 103

⁷⁵⁷ LESSA, Carlos. Op. Cit. P. 250

⁷⁵⁸ REDE Rodoviária do Distrito Federal. Prefeitura do Distrito Federal, Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 82

Dodsworth, pois segundo José de Oliveira Reis “o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro vem sendo executado pela atual Administração obedecendo uma série de projetos aprovados parceladamente em épocas diferentes, orientados, todavia, por um plano geral de conjunto⁷⁵⁹.”

Próximas e convergentes com a exposição de Edison Passos, as matérias de 1942 e 1943 expressam a consolidação de uma mudança semântica apenas esboçada no discurso na Semana do Engenheiro. Apesar de não apresentar projetos e intervenções em demais setores, o projeto de avenidas do Governo Dodsworth não mais é referido como “planos de melhoramentos”, mas apenas como “plano diretor”. Além disso, outra mudança semântica ocorre na classificação das vias que passam a ser divididas em radiais, perimetrais e diagonais. Segundo Renato da Gama Rosa Costa esta mudança no vocabulário tem relação com o aprofundamento dos debates sobre cidades e questões viárias travadas no Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo:

Percebemos, a partir deste congresso de urbanismo, uma separação mais nítida entre as questões rodoviárias, discutidas em uma escala mais abrangente, que continuaram a ser tratadas pelos congressos de estradas de rodagem, capitaneados pelos engenheiros, e as questões rodoviárias ao nível da cidade, tratadas pelos urbanistas, em um plano local⁷⁶⁰.

A síntese das principais vias do Plano Diretor apresentada por José de Oliveira Reis tinha como fim demonstrar as funções das avenidas projetadas e sua ligação com as obras em executadas. A construção de uma perimetral em conexão com a avenidas Rio Branco e Beira-Mar, era apresentada como solução para desafogar o trânsito do Centro espaço definido como uma área que concentrava intensa atividade comercial e administrativa, numa estreita faixa de terra de 3 Km², ou 2 quilômetros de comprimento no sentido da Avenida Rio Branco por 1,5 no sentido de penetração da Praça XV em direção ao Campo de Santana⁷⁶¹.

Tal via era denominada Avenida Perimetral, nomenclatura que assume a Avenida do Contorno apresentada anteriormente por Edison Passos. A nova via ligaria a Av. Beira-Mar com a Praça Mauá passando pelo Aeroporto Santos Dumont, Praça do Castelo, Praça

⁷⁵⁹ REIS, José de Oliveira. Uma síntese das principais vias do Plano Diretor. Op. Cit. P. 204

⁷⁶⁰ COSTA, Renato Gama-Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”. Op. Cit. P. 225

⁷⁶¹ REIS, José de Oliveira. Uma síntese das principais vias do Plano Diretor. Op. Cit. P. 204

XV, Centro Bancário, início da Presidente Vargas e finalizando seu trajeto na Praça Mauá. Sua principal função era desafogar o trânsito da Avenida Rio Branco e melhorar o acesso da Zona Sul ao Centro Bancário⁷⁶².

Para a Zona Norte da Cidade, José de Oliveira Reis apresentava um conjunto de quatro radiais: Avenida Presidente Vargas; uma radial formada pela ligação Av. Rodrigues Alves-Avenida Brasil; Radial Almirante Barroso-Conde de Bonfim e a Radial Praça XV-Tijuca. A radial iniciada na Avenida Almirante Barroso pretendia estabelecer uma ligação direta entre o Castelo e a Tijuca através da área disponibilizada com o arrasamento do Morro de Santo Antonio passando pelos bairros do Catumbi, Rio Comprido até atingir a Rua Haddock Lobo na altura da Tijuca. A radial de ligação entre a Praça XV e a Tijuca seria outra obra que provocaria alargamentos de desapropriações no Centro. Partindo pelas Avenidas Erasmo Braga e Nilo Peçanha, ambas alargadas, a via exigiria a demolição do quarteirão entre as Ruas São José, Assembleia, Avenida Rio Branco e Largo da Carioca. Seguindo pelo alargamento da Carioca, a via passaria pela Praça Tiradentes, alargamento da Visconde do Rio Branco, cruzaria com a Avenida Diagonal e seguiria pelo alargamento da Rua Frei Caneca até a altura onde seria projetada uma nova via com 36 metros de largura que completaria a ligação até a Praça Saens Peña⁷⁶³.

⁷⁶² REIS, José de Oliveira. Uma síntese das principais vias do Plano Diretor. Op. Cit. P. 205

⁷⁶³ REIS, José de Oliveira. Uma síntese das principais vias do Plano Diretor. Op. Cit. P. 205

Figura 8: esquema geral do Plano Diretor da Gestão Dodsworth.



Fonte: Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, Vol. IX, 1942, p. 205

As radiais em direção à Zona Sul seriam a Avenida Beira Mar (inserida dentro do projeto de parque a ser construído com os aterros do Morro de Santo Antônio) e a Avenida Glória-Lagoa que serviria como via interna de circulação entre os bairros da Zona Sul.

Uma novidade do projeto apresentado por Oliveira Reis eram os estudos de construção de duas perimetrais que ligariam a Zona Sul e Norte da cidade através da perfuração dos maciços da cidade. Uma destas vias era a Avenida Marques de Sapucaí-Rua Pinheiro Machado que pretendia ligar a Zona Portuária com Botafogo. Através da

construção de um viaduto sobre a linha férrea e a Presidente Vargas, a via seguiria pela Avenida Marques de Sapucaí, alargada para 40 metros, até a Rua dos Coqueiros onde um túnel de 1200 metros perfuraria o Morro Nova Cintra saindo na Rua Pinheiro Machado. A outra perimetral, ligando o Rio Comprido a Laranjeiras, partiria da Avenida Paulo de Frontin em direção ao vale do Rio Itapirú, atravessava o maciço de Santa Teresa com um túnel de 700 metros que sairia na rua Cosme Velho. Passando por cima desta rua, a via atingira o bairro de Laranjeiras de onde, por um novo túnel de 550 metros, alcançaria a Av. Glória-Lagoa na altura da rua Eduardo Guinle terminado na São Clemente em Botafogo⁷⁶⁴.

Um ano depois, a Revista Municipal de Engenharia publicou a matéria O Plano Diretor como complemento à exposição do presidente da Subcomissão de Elaboração. Diferente das divulgações anteriores, esta matéria era assinada diretamente pela Comissão do Plano da Cidade o que demonstra o caráter oficial da publicação. No artigo de 1943, as vias aparecem separadas em 4 radiais principais, três perimetrais litorâneas, duas diagonais centrais e duas perimetrais mais afastadas⁷⁶⁵.

Nesta nova divisão, as quatro principais radiais eram divididas em radiais em direção à Zona Norte formadas pelas avenidas: Presidente Vargas; radial da Praça XV até Praça Saens Peña e radial Praça do Castelo-Conde de Bonfim. O outro grupo era o das radiais para a Zona Sul formado apenas pela Avenida Glória-Lagoa. As avenidas Beira-Mar; Perimetral e Rodrigues Alves formavam um traçado contínuo que percorria todo o litoral da ponta da Zona Sul até as terras ganhas ao mar pela Avenida Brasil. As duas diagonais centrais eram a via a ser construída entre o Largo da Lapa e a Praça da República a Avenida Rio Branco. Ambas as vias se ligavam a Presidente Vargas e formavam as linhas mestras da nova circulação viária do centro. As duas perimetrais afastadas eram a Avenida entre a Marques de Sapucaí e Botafogo e a via entre Avenida Francisco Bicalho-Rio Comprido-Laranjeiras-Botafogo: obras que exigiriam a abertura de túneis na Serra da Carioca⁷⁶⁶.

A CPC também apresentou outras vias que, por se enquadrarem na nova circulação viária prevista, deveriam ser abertas ou receber melhorias. Entre as vias a

⁷⁶⁴ REIS, José de Oliveira. Uma síntese das principais vias do Plano Diretor. Op. Cit. P. 209

⁷⁶⁵ COMISSÃO do PLANO da CIDADE. O Plano Diretor. Op. Cit. P. 157

⁷⁶⁶ COMISSÃO do PLANO da CIDADE. O Plano Diretor. Op. Cit. P. 158

serem abertas se destaca a obra da Avenida Radial-Oeste que deveria se converter num prolongamento da Av. Presidente Vargas após a Praça da Bandeira seu traçado deveria seguir em paralelo ao leito da Estrada de Ferro Central do Brasil até Madureira se tornando tronco e artéria de circulação entre os bairros deste trajeto. Outra avenida planejada seria a nova Avenida Maracanã alargada para 38 metros que partiria da Radial Oeste e seguiria acompanhando o leito do Rio Maracanã até encontrar a Avenida Tijuca. Outra perimetral que cruzaria a Radial Oeste seria a Avenida Jacaré que acompanhando o curso do rio de igual nome serviria como obra de saneamento de diversos terrenos no Engenho Novo. Além disso, esta artéria ligaria a Rua Barão do Bom Retiro com a Avenida Suburbana e rua Leopoldo Bulhões nos subúrbios da Leopoldina⁷⁶⁷.

Uma outra via de comunicação entre a Zona Sul e Norte era projetada através do Projeto da Perimetral Jardim Botânico-Tijuca. Tal via sairia do alargamento da Rua Lopes Quintas, no Jardim Botânico, passando pelo maciço da Serra da Carioca em um túnel de 3 quilômetros com fim na Rua Uruguai. Em caminho alargado, a via seguiria pela Rua Barão de São Francisco até encontrar a Serra do Engenho novo onde se construiria um novo túnel com saída na Rua Filgueiras Lima, no Riachuelo, passando por viaduto pela Radial Oeste e pela Linha da EFCB, a perimetral seguiria pelas ruas Flack e Bráulio Cordeiro por onde seguiria até seu final no encontro com a Avenida Suburbana⁷⁶⁸.

As exposições dos planos elaborados pela CPC mostram que a reforma urbana da gestão Henrique Dodsworth pretendia transformar completamente a comunicação entre as zonas Norte e Sul e a circulação na área central. Não se tratava de adaptar o traçado existente através de obras pontuais, mas de construir um novo sistema de circulação com destaque para os automóveis. Apesar do racionamento de combustíveis imposto pela Segunda Guerra Mundial, o número de carros em circulação na cidade continuou ascendente⁷⁶⁹. Seguindo a tendência já presente no Plano Agache⁷⁷⁰, o planejamento urbano da CPC secundarizava o serviço de bondes apesar desta modalidade de transporte ser a mais utilizada na cidade no período⁷⁷¹.

⁷⁶⁷ Idem

⁷⁶⁸ COMISSÃO do PLANO da CIDADE. O Plano Diretor. Op. Cit. P. 201

⁷⁶⁹ Dados sobre o crescimento do Distrito Federal. Relatório da Prefeitura do Distrito Federal.

⁷⁷⁰ AGACHE, Alfred D. op. Cit. P. 144

⁷⁷¹ PREFEITURA DO DSTRITO FEDERAL. Anuário Estatístico do Distrito Federal, 1947, Vol. 2, P. 60

De forma geral, as ideias apresentadas pelo Secretário Edison Passos e pela CPC se aproximam do que Henri Lefebvre definiu como ideologia urbanista⁷⁷². Segundo o pensador francês, ao definir a cidade como rede de circulação ou consumo e reduzir todos os problemas urbanos a problemas de espaço, o urbanismo como ideologia pratica uma redução da realidade social que exclui todas as demais contradições da sociedade de seu horizonte⁷⁷³. Com exceção do projeto do “Parkway dos rios Faria-Timbó” os problemas de saneamento nos subúrbios foram secundarizados nos planos da CPC. Em 1945, ao fazer um balanço de sua gestão, Edison Passos reduziu os problemas de habitação a concessão de licenças e incentivos a ação de empresas interessadas no mercado de casas populares⁷⁷⁴. Estas contradições das políticas públicas associadas ao pulsante movimento de expansão da cidade levaram o geógrafo Maurício de Abreu a destacar que as favelas, maior símbolo das contradições urbana do período: “proliferaram numa época em que os controles urbanísticos formais cada vez mais se acentuavam, sendo, entretanto, pouco afetada por eles⁷⁷⁵. ”

Como vimos, ainda que as gestões posteriores a Revolução de 1930 tenham preterido o grande conjunto de obras sugerido pelo Plano Agache, isto não significou o fim dos debates sobre planejamento urbano. Ao longo da década, os engenheiros ligados a Prefeitura continuaram a articular debates sobre as intervenções que a cidade precisava em entidades como o Clube de Engenharia e o Centro Carioca. Ao mesmo tempo, o urbanismo praticado em cidades dos EUA era cada vez mais difundido entre os profissionais brasileiros. Com a chegada de Henrique Dodsworth à Prefeitura do Distrito Federal a implantação de um grande conjunto de obras voltou a ser pauta prioritária da administração carioca. Esta ênfase era demonstrada desde os primeiros meses com a remodelação dos serviços da SGVO e a criação de órgãos como a Comissão de Obras Novas e a Comissão do Plano da Cidade. Ainda que gozassem de grande autonomia para implementar seu programa de obras, graças ao regime ditatorial imposto em 1937, os técnicos da municipalidade não constituíam uma casta isolada da sociedade. Os técnicos envolvidos com o Plano de Transformação e Extensão da Cidade exerciam papéis importantes e chegavam a liderar suas entidades de classe como exemplifica a trajetória

⁷⁷² LEFEBVRE, Henri. O direito a cidade. Op. Cit. P. 48

⁷⁷³ LEFEBVRE, Henri. O direito a cidade. Op. Cit. P. 49

⁷⁷⁴ PASSOS, Edison. O Plano Diretor. Op. Cit. P. 170

⁷⁷⁵ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 95

do secretário Edison Junqueira Passos no Clube de Engenharia. Tais entidades não reuniam só profissionais, mas também representantes de outras frações de classe como industriais e proprietários de firmas da construção civil. As implementações de grandes obras como as realizadas na gestão de Henrique Dodsworth envolvem a realização de grandes operações de créditos, a mobilização de diversas empresas e a modificação da fisionomia da cidade. No próximo capítulo, analisaremos a execução da reforma urbana do Rio de Janeiro no Estado Novo e a distribuição dos serviços realizados pela SGVO.

Capítulo IV- A reforma urbana em execução

Introdução

A compreensão da modificação do espaço de uma cidade não pode ser entendida em sua plenitude sem uma reflexão sobre as condições sociais em que se forma este espaço e dos agentes que influenciam os caminhos tomados pela administração do urbano. Como nos mostra Ana Fani Carlos, se por um lado, o espaço é um conceito abstrato, de outro, ele tem uma dimensão real e concreta como lugar de realização da vida humana, que ganha materialidade por meio do território⁷⁷⁶. Além de local onde se manifesta a vida, o espaço é um produto e meio da sociedade humana⁷⁷⁷. Com o advento das relações sociais capitalistas, a reprodução do espaço adquire contornos e conteúdos diferenciados dos momentos históricos anteriores. Segundo Ana Fani Carlos “o próprio espaço assume a condição de mercadoria como todos os produtos dessa sociedade. A produção do espaço se insere, assim, na lógica de produção capitalista que transforma todo o produto dessa produção em mercadoria⁷⁷⁸.” Esta mudança transfere para a produção do espaço a contradição fundamental da produção social capitalista:

Uma nova contradição fundamenta a produção do espaço neste período da história: essa produção, como definidora da sociedade, realiza-se socialmente – criação da totalidade da sociedade –, mas sua apropriação é privada, isto é, o acesso aos lugares de realização da vida, produzidos socialmente, realiza-se, predominantemente pela mediação do mercado imobiliário, fazendo vigorar a lógica do valor de troca sobre o valor de uso⁷⁷⁹.

Neste sentido, o Estado tem um papel central na apropriação privada do espaço urbano. Ao disponibilizar um conjunto de obras viárias ou serviços como educação e saneamento em determinadas áreas, o Estado interfere no processo de valorização do solo.

⁷⁷⁶ CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo Contexto, 2001. P. 11

⁷⁷⁷ CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-tempo na metrópole... OP. Cit. P. 11

⁷⁷⁸ CARLOS, Ana Fani Alessandri. A condição espacial. São Paulo: Contexto, 2015. P. 64

⁷⁷⁹ CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no pensamento geográfico. In CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2014. P. 60

Estas decisões não são frutos de uma decisão autônoma, por conta de sua composição, o rumo das políticas públicas para o espaço urbano é sempre suscetível as pressões de interesses organizados na sociedade como demonstra a reforma urbana ocorrida no início do século XX no Rio de Janeiro⁷⁸⁰. Historicamente estes processos favoreceram uma apropriação diferenciada do espaço carioca. As obras de Pereira Passos, Frontin e Carlos Sampaio sustentaram uma ocupação da Zona Sul alinhada aos interesses das empresas imobiliárias com habitações voltadas a burguesia e classe média alta. Durante todo este processo a falta de intervenções nos subúrbios foi constante. Demonstrando a falta de comprometimento das administrações municipais com o habitat da classe trabalhadora e setores populares.

Para o geógrafo Nelson da Nobrega Fernandes, o balanço das políticas públicas dos governos de Getúlio Vargas demonstra a existência de esforços para reverter esta situação dos subúrbios. Apesar de medidas como o programa de saneamento da Baixada Fluminense e de Jacarepaguá, construção de hospitais na Penha, Marechal Hermes e Campo Grande, e melhoras no transporte com início da eletrificação dos trens e abertura da Avenida Brasil, segundo o geógrafo, a tendência histórica de concentração de investimentos na Zona Sul, Centro e determinados bairros da Zona Norte persistiu⁷⁸¹. Para Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro esta retenção de investimentos, que gera a diferenciação espacial, é essencial para a existência dos sobre lucros de localização. Tal forma de lucro é fator decisivo para o surgimento das incorporadoras imobiliárias no final dos anos 1930⁷⁸². Por conta disto, o programa de obras da gestão de Henrique Dodsworth, ao melhorar o acesso viário a Copacabana, gerou as condições físicas para a disseminação do produto “Copacabana-apartamento”⁷⁸³.

Por outro lado, a execução de um grande volume de obras, somente comparável ao realizado no Governo Rodrigues Alves⁷⁸⁴, tem papel decisivo na formação e ampliação do mercado para as empreiteiras cariocas⁷⁸⁵. Ainda que no período do Estado Novo a legislação permitisse a contratação de pessoas físicas para a realização das obras e houvesse

⁷⁸⁰ ROCHA, Oswaldo Porto. A era das demolições. Op. Cit. P. 41-72.

⁷⁸¹ FERNANDES, Nelson da Nobrega. Op. Cit. P. 158

⁷⁸² RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Dos cortiços aos condomínios fechados. Op. Cit. P. 279

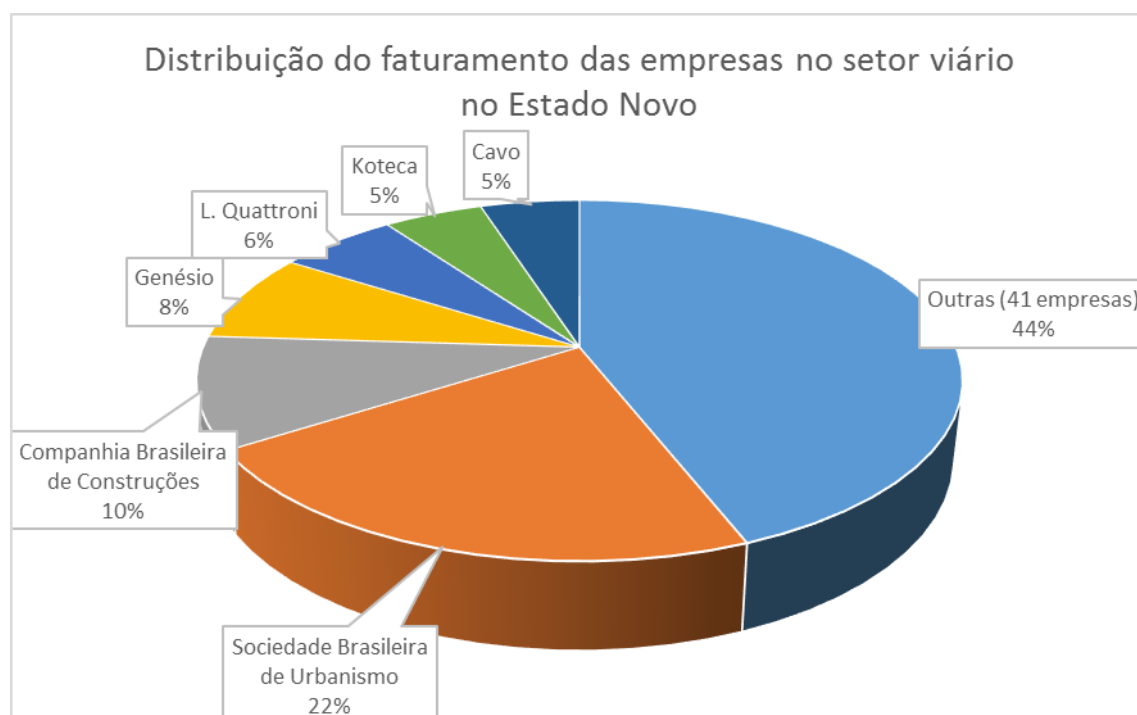
⁷⁸³ RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Dos cortiços aos condomínios fechados. Op. Cit. P. 282

⁷⁸⁴ REZENDE, Vera F. Planos e regulamentação urbanística... op. Cit. P. 263

⁷⁸⁵ KLEIMAN, Mauro. Construtores do moderno Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994. P. 27

uma certa dispersão no número de obras em diversas empresas⁷⁸⁶, a análise da atuação ao longo dos anos do regime e do faturamento apontam elementos para o surgimento da concentração de ganhos em um número restrito de empresas. A pesquisa de folego realizada pelo arquiteto Mauro Kleiman nos diários oficiais da União e do Distrito Federal apontou o período do Estado Novo como origem do predomínio de um pequeno grupo de empresas, a maioria surgida na época, que concentravam a maior parte dos ganhos em licitações no setor viário:

Gráfico 1: concentração dos ganhos de empreiteiras no setor viário (1937-1945)



Fonte: Kleiman, Mauro. Construtores do moderno Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 39

Ainda que o pioneiro trabalho de Kleiman concentre uma quantidade de dados excepcionais, sua exposição não elucida quais obras eram de responsabilidade federal ou municipal. Por conta disso, nossa pesquisa analisou os resultados das licitações presentes no Boletim da Prefeitura do Distrito Federal. A partir disto, foi possível determinar o grau de participação no Plano de Transformação e Extensão da Cidade deste grupo restrito de construtoras: L. Quattroni, Cavo, Sociedade Brasileira de Urbanismo e Companhia Brasileira de Construções. Antes de analisar o processo de execução das obras do Governo Dodsworth, examinaremos a elaboração dos instrumentos fiscais para

⁷⁸⁶ KLEIMAN, Mauro. Construtores do moderno Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994. P. 27

viabilização dos grandes projetos. Por fim, este capítulo comentará a distribuição por distritos das intervenções realizadas pela SGVO entre 1937 e 1945.

4.2 – Financiar para urbanizar: as obrigações urbanísticas e a questão das desapropriações

A arrecadação de receitas sempre foi um problema para as administrações do Distrito Federal. O recurso a empréstimos para a execução de serviços de rotina era um expediente comum nas diversas administrações do Rio de Janeiro. Da Proclamação da República até o golpe do Estado Novo somente quatro exercícios fiscais da municipalidade não foram deficitários⁷⁸⁷. Situação que se agravava com a implantação de grandes projetos de intervenção urbanística que exigiam grandes aportes de capitais. Obras vultuosas cujo ônus via de regra caía sobre as administrações seguintes.

Para executar as intervenções a cargo da Prefeitura, Francisco Pereira Passos recorreu a um empréstimo de 4 milhões de libras que tinham como garantia a arrecadação do imposto predial⁷⁸⁸. Para garantir seu acelerado programa de realizações, Paulo de Frontin recorrera a empréstimos de 10 milhões de dólares da Equitable Trust Company de Nova York⁷⁸⁹. O mandato de Carlos Sampaio também seria marcado por grandes empréstimos empregados principalmente no arrasamento do Morro do Castelo⁷⁹⁰. Segundo Roberto de Macedo, ao assumir o poder, Henrique Dodsworth tinha a quitar dois empréstimos de Pereira Passos; três da Gestão Bento Ribeiro; um de Paulo de Frontin; sete de Carlos Sampaio; cinco de Alaor Prata; quatro de Prado Junior e um do governo de Adolfo Bergamini⁷⁹¹.

Graças ao apoio do Governo Federal, a administração do Distrito Federal conseguiu implantar uma reforma financeira que garantiu exercícios superavitários a

⁷⁸⁷ Entrevista concedida à Imprensa pelo Prefeito Henrique Dodsworth em 12 de abril de 1945. RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 138

⁷⁸⁸ BENCHIMOL, Jayme Larry. Pereira Passos... Op. Cit. P. 255

⁷⁸⁹ PINTO, Surama Conde Sá. O prefeito da varinha de condão: A engenharia política de Paulo de Frontin na Prefeitura do Distrito Federal-1919. Vassouras: Revista do Mestrado em História da Universidade Severino Sombra, Vol. 10, 2008. P. 171.

⁷⁹⁰ KESSEL, Carlos. Op. Cit. P. 57-62

⁷⁹¹ MACEDO, Roberto. Henrique Dodsworth. Op. Cit. P. 38

partir de 1939. Por conta disto, Henrique Dodsworth se vangloriava ao afirmar eu seus primeiros anos foram devotados a recuperação financeira do Rio de Janeiro: “Em dois períodos distintos se divide a minha administração: o primeiro de 37 a 39, destinado à reorganização financeira da Prefeitura. O segundo de o das realizações propriamente ditas, iniciado em 1940⁷⁹²”

Contudo, se, por um lado, as grandes obras estiveram presentes desde o início da gestão, como exemplifica a reforma do Largo da Carioca e a construção da Avenida Tijuca, por outro, os recursos da municipalidade não eram capazes de sustentar as obras projetadas. O programa de abertura da Presidente Vargas e urbanização da Esplanada do Castelo apresentados por Edison Passos tinha gastos estimados de US\$ 20.410.628,00⁷⁹³, enquanto o somatório de todas as receitas da Prefeitura em 1941 atingia apenas US\$ 30.499.859,00. Situação que se agravava quando se verificavam as despesas realizadas no mesmo período que totalizavam gastos de US\$ 29.565.871,00⁷⁹⁴.

Apesar dos gastos onerosos, o discurso oficial propagava que a abertura da nova avenida, o desmonte do Morro de Santo Antônio e a conclusão das obras do Castelo seriam exequíveis, pois estes três planos eram autofinanciáveis⁷⁹⁵. De forma similar ao que ocorrera trinta anos antes, a administração estado-novista buscava na venda de lotes urbanizados a base para seu programa de reforma urbana. Através do Decreto-lei 2.722, de 30 de outubro de 1940, a Presidência da República instituiu as Obrigações Urbanísticas cuja aplicação seria regulamentada pelo Prefeito Henrique Dodsworth através do Decreto 6.897 de 29 de dezembro de 1940⁷⁹⁶.

As OU eram títulos vinculados ao domínio pleno de um pedaço de terreno urbanizado cujo valor nominal era igual ao valor de venda prefixado para lote. A legislação estabelecia que estes títulos podiam ser transferidos pela Prefeitura a terceiros, sem a cobrança de impostos, ou usados como garantia para empréstimos destinados a

⁷⁹² Entrevista concedida à Imprensa pelo Prefeito Henrique Dodsworth em 12 de abril de 1945. P. 139

⁷⁹³ PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 4

⁷⁹⁴ Anuário Estatístico do Distrito Federal. Rio de Janeiro. Departamento de Geografia e Estatística, 1947, p. 21-29.

⁷⁹⁵ PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 4

⁷⁹⁶ BRASIL. Decreto-Lei nº 2.722, de 30 de outubro de 1940. Dispõe sobre a execução de planos de urbanização da cidade do Rio de Janeiro e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/11/1940, Página 20510; RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta a execução do Decreto-Lei 2.722 de 30 de outubro de 1940. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, outubro-dezembro, 1940, p. 88-91.

realização das grandes obras⁷⁹⁷. No caso de empréstimos, o terceiro artigo do Decreto-lei 2.722 dizia que a Prefeitura estava autorizada a contrair compromissos até no máximo 80% do valor das OU caucionadas. No mesmo artigo, o Governo Federal estabelecia um teto de 200 mil contos de reis, cerca de US\$ 12.000.000,00 no câmbio da época, para os empréstimos a serem contraídos pela municipalidade⁷⁹⁸.

As OU eram destinadas, preferencialmente, aos proprietários de terrenos atingidos pelas desapropriações das grandes obras do Governo Dodsworth. Além deste público, a municipalidade desejava atrair capitais voltados ao mercado imobiliário, segundo Evelyn Lima: “Vargas sabia que, de certa forma, o investimento em terras urbanas poderia representar uma alternativa de aplicação de recursos⁷⁹⁹”. Para atrair tais investimentos, a regulamentação baixada por Henrique Dodsworth no Decreto 6.896 estabelecia que a prefeitura pagaria aos proprietários das OU: no resgates realizado na primeira década de emissão e no ato de alienação em leilão do lote, o valor nominal do título acrescido de prêmio de valorização igual a metade do excedente do preço de alienação sobre o valor do título⁸⁰⁰. Os resgates realizados na segunda década de emissão também teriam acréscimo de 15% do valor nominal da OU. Além disso, a prefeitura também se comprometia a pagar juros anuais fixados nos planos de urbanização originários de cada obrigação. Todos os pagamentos aos possuidores seriam feitos em moeda corrente⁸⁰¹.

Ao mesmo tempo em que regulamentou o Decreto-lei 2.772 a Prefeitura do Distrito Federal aprovou os planos de urbanização da Avenida Presidente Vargas e da Esplanada do Castelo seguindo os preceitos da nova legislação. O valor venal dos lotes urbanizados da área da Avenida Presidente Vargas foi estipulado em US\$ 20.335.232,00, os gastos com desapropriações e indenizações foram estipulados em US\$ 14.864.720,36 e as obras de construção da via foram orçadas em US\$ 984.985,00. Como prova de seu

⁷⁹⁷

⁷⁹⁸ BRASIL. Decreto-Lei nº 2.722, de 30 de outubro de 1940. Dispõe sobre a execução de planos de urbanização da cidade do Rio de Janeiro e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/11/1940

⁷⁹⁹ LIMA, Evelyn F. Werneck. Op. Cit. P. 29

⁸⁰⁰ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta a execução do Decreto-Lei 2.722 de 30 de outubro de 1940. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, outubro-dezembro, 1940, p. 88-91.

⁸⁰¹ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta a execução do Decreto-Lei 2.722 de 30 de outubro de 1940. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, outubro-dezembro, 1940, p. 88-91.

processo de autofinanciamento, as obras apresentariam um saldo de US\$ 4.484.527,00. A estimativa de juros das OU era de US\$ 3.243.244,00⁸⁰².

O plano de urbanização da Esplanada do Castelo também compartilhava números bastante otimistas: o gasto com desapropriações seria de US\$ 2.793.778,00, as obras custariam US\$ 270.270,27 enquanto o valor de venda dos terrenos urbanizados chegaria a US\$ 9.544.927,00. Com isso, o empreendimento apresentaria saldo de US\$ 6.480.878,80 e a estimativa para os juros das OU chegaria US\$ 720.721,00⁸⁰³. O plano de desmonte do Morro de Santo Antônio e abertura da Avenida Diagonal, aprovado em julho de 1941, apresentava custos de US\$ 21.238.606,00 enquanto o valor dos lotes urbanizados era estimado em US\$ 28.358.575,00⁸⁰⁴.

No entanto, os planos de arrecadação da Prefeitura não se concretizaram. Segundo Fernanda Furtado e Vera Rezende, os dados do orçamento da municipalidade para 1941 apresentam uma grande disparidade entre previsão e arrecadação de receitas extraordinárias⁸⁰⁵. No ano seguinte, com a maioria dos projetos em execução, a arrecadação com vendas de terrenos urbanizados proporcionou apenas US\$ 496.027,00 aos cofres da prefeitura⁸⁰⁶. Escrevendo uma década após o fim de sua gestão, Dodsworth culpou a incompreensão geral pelos resultados inesperados na venda das OU:

A grandiosidade do empreendimento, cuja realização importara na completa remodelação da cidade do Rio de Janeiro, exigindo extraordinária energia administrativa para sua efetivação, e ainda a circunstância de ser a “Obrigação Urbanística” título de dívida novo, fora do comum, tornariam ambos, o Plano e seu complemento, a “Obrigação”, sujeitos à incompreensão, não só dos leigos, mas até dos técnicos⁸⁰⁷.

⁸⁰² RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.897 de 28 de dezembro de 1940. Aprova o plano de urbanização da Avenida do Mangue para abertura da Avenida Presidente Vargas e das outras providências. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, Vol. VIII, novembro 1941, p. 330

⁸⁰³ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto n. 6898 de 28 de dezembro de 1940. Aprova o plano de urbanização da Esplanada do Castelo e pelo prolongamento da Avenida Nilo Peçanha e dá outras providências. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, vol. VIII, nov. 1941, p. 335

⁸⁰⁴ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto n. 7.064 de 31 de julho de 1941. Aprova o plano de urbanização da esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio e áreas adjacentes, e do prolongamento da avenida Diagonal. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro: Secretaria do Prefeito, julho a setembro, 1941. P. 35-50.

⁸⁰⁵ FURTADO, Fernanda; REZENDE, Vera. O financiamento da abertura da Avenida Presidente Vargas: estratégias institucionais e legais. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Nº 10, 2016. P. 175-192.

⁸⁰⁶ Anuário Estatístico do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, vol. 2. 1947. P. 21

⁸⁰⁷ DODSWORTH, Henrique de Toledo. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 22

A baixa procura pelos títulos leva a modificações na finalidade dos títulos dos lotes de terrenos urbanizados, realizada no Decreto-lei nº 3.532. Esta transformação também tem ligação com a mudança na legislação nacional sobre desapropriações que obrigou a uma revisão nos planos já aprovados da Avenida Presidente Vargas e do Castelo. O anteprojeto, publicado pelo Ministério da Justiça no Diário Oficial para receber sugestões, em agosto de 1940, pretendia substituir a legislação presente no Decreto 1.021 de 1903.

A lei aprovada pelo Governo Rodrigues Alves tinha como finalidade facilitar a execução das desapropriações requeridas pela Prefeitura do Distrito Federal. Segundo o decreto, a decisão do valor da indenização seria tomada por três árbitros sendo indicados: um pelo governo, um pelo proprietário do imóvel e outro pelo juiz. O valor decidido por maioria entre os arbitradores era entregue ao juiz que homologava a sentença⁸⁰⁸. As indenizações não poderiam ser inferiores a 10 nem superiores a 15 vezes o valor locativo tendo por base o valor do imposto predial lançado no ano anterior a desapropriação. Segundo Jayme Benchimol, o decreto trouxe imensas vantagens ao poder público por basear o cálculo das indenizações no imposto predial, tributo cujo valor declarado pelo proprietário era tradicionalmente subestimado para lesar o fisco⁸⁰⁹.

Segundo Henrique Dodsworth, a maioria dos grandes projetos de urbanização foram estabelecidos segundo os critérios da Lei de 1903⁸¹⁰. Em depoimento, o chefe da Subcomissão de Elaboração da CPC afirmou que a Prefeitura aproveitou do cenário imposto pela ditadura estado-novista e o valor locativo rebaixado, declarado pelos proprietários a municipalidade, para executar as desapropriações:

(...) a prefeitura aproveitou-se disso para fazer a avaliação do valor locativo – que coincidia ser de 10 a 15 vezes esse valor, de acordo com o estado do prédio, menos o valor do imposto, ainda por cima tinha de tirar 12% disso. Então, os coeficientes eram 8,8 ou 11 e 13,2 para multiplicar pelo valor locativo anual, o que dava um valor realmente baixo. Isso favoreceu inclusive a execução da Avenida Presidente Vargas. Além disso, como era ditadura, não havia grita. Não podia

⁸⁰⁸ FURTADO, Fernanda; REZENDE, Vera. O financiamento da abertura da Avenida Presidente Vargas: estratégias institucionais e legais. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Nº 10, 2016. P. 175-192.

⁸⁰⁹ BENCHIMOL, Jayme Larry. Pereira Passos. Op. Cit. P. 246-249.

⁸¹⁰ DODSWORTH, Henrique de Toledo. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 3

gritar coisa nenhuma, porque tudo era feito de acordo com o que o governo queria⁸¹¹.

A proposta do anteprojeto pretendia mudar profundamente o expediente sobre desapropriações. A nova proposta estabelecia o método de perícias no qual um juiz indicaria um perito de sua livre escolha para avaliar o valor da indenização. Caberia o expropriante e ao expropriado o direito de indicar assistentes técnicos do perito. De posse das conclusões do técnico, o juiz poderia estabelecer livremente o valor da indenização a ser paga⁸¹². Segundo a opinião da Prefeitura, o liberalismo desta proposta volta os critérios aos parâmetros do Século XIX e elevaria extraordinariamente as indenizações⁸¹³.

Em apoio aos projetos do Governo Dodsworth o Clube de Engenharia também se manifestou contra os novos critérios sugeridos no anteprojeto do Ministério da Justiça. Em parecer da comissão presidida por Miranda Valverde, a associação se alinhava com a posição da Prefeitura na grita contra o método de perícias:

De maneira nenhuma pode a Comissão concordar com os dispositivos (arts. 15 e 27), em que o anteprojeto aplica o arbitramento nas desapropriações os preceitos daquele Cód., relativo as perícias (arts. 129 e 132, e 254 a 258). Não é razoável que se faça perder ao proprietário a sua propriedade, por um preço para fixação do qual não concorreu. A tradição de nosso direito e a legislação dos demais países atribuíram sempre aos arbitradores, nas desapropriações, as funções de verdadeiros árbitros, juízes de fato⁸¹⁴.

Além de atacar o método das perícias, pois ofereceria “obstáculos internáveis e inseguranças a faculdade de desapropriar”, as sugestões da Comissão do Plano da Cidade ao anteprojeto parecem procurar concordâncias com as propostas do Ministério da Justiça, ao julgar conveniente a atualização dos coeficientes utilizados para calcular as desapropriações.

Além de obstar a Administração Pública de ter uma estimativa orçamentária prévia e segura sobre o vulto da desapropriação que um determinado plano de urbanização pode acarretar, bem como sua visibilidade econômica, pois ficará ao arbítrio de um perito estranho à

⁸¹¹ FREIRE, Américo, OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Novas memórias do Urbanismo carioca*. Rio de Janeiro: FGV, 2008, p. 24

⁸¹² DODSWORTH, Henrique de Toledo. *Avenida Presidente Vargas*. Op. Cit. P. 15

⁸¹³ *Idem*, P. 14-16

⁸¹⁴ *Idem*, P. 7

sua organização, tem o grande inconveniente das delongas judiciais, apontado acima. Seria conveniente manter o método da lei de 1903 modificando apenas os coeficientes de modo a atualizá-los. Será mais técnico e mais rápido, além disso constitui um hábito com o qual o público já se amoldou. Por esse motivo a Comissão do Plano da Cidade sugere que o cálculo da indenização dos imóveis para desapropriação amigável ou judicial seja feito por uma das alternativas:

1^a) nos moldes da lei vigente aumentando os coeficientes dos limites inferior e superior respectivamente para 12 e 18 vezes o valor locativo do ano anterior ao decreto de desapropriação, sem deduzir a importância do imposto.

2^a) avaliar separadamente o terreno e dos prédios da seguinte forma:

a) O preço do terreno será determinado adotando-se métodos racionais de avaliação baseados nos valores padronizados federais, estaduais ou municipais quando existentes;

b) O preço dos prédios será determinado de modo a não ser inferior a 6 e nem superior a 10 vezes o valor locativo anual, no ano anterior ao decreto de desapropriação⁸¹⁵.

O aumento dos coeficientes também era posição compartilhada nos artigos publicados no *Jornal do Comércio* por jurista Philadelpho de Azevedo, membro sugerido por Oliveira Reis para a colaboração com a CPC e sucessor de Dodsworth na Prefeitura⁸¹⁶. Valendo-se da posição da centralidade adquirida pela Capital Federal no Estado Novo⁸¹⁷, a posição do Governo Dodsworth visava excluir os planos em andamento do alcance da nova legislação, usando como exemplo histórico o apoio demonstrado pelo Governo Federal a prefeitura durante o período de Pereira Passos:

(...) empreendimento do porte das obras que se projetam na cidade do Rio de Janeiro, exige, ad instar do que ocorreu em 1903, uma legislação especial que, sem deixar em desamparo o interesse privado, trate de acautelar o interesse superior da coletividade e faculte a execução de obras que redundam em proveito de todos, em benefício não só da cidade como do país, com sua capital, que é a sede do Governo Nacional⁸¹⁸

⁸¹⁵ DODSWORTH, Henrique de Toledo. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 5

⁸¹⁶ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Op. Cit. P. 112

⁸¹⁷ MOTTA, Marly. Rio, cidade-capital. Op. Cit. P.35-39.

⁸¹⁸ DODSWORTH, Henrique de Toledo. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 17

A nova lei sobre desapropriações foi sancionada por Vargas em julho de 1941 através do Decreto-lei 3.365. Para contragosto dos interesses da Gestão Dodsworth o artigo 41º da nova legislação determinava sua aplicação aos processos em curso “As disposições desta lei aplicam-se aos processos de desapropriação em curso, não se permitindo depois de sua vigência outros termos e atos além dos por ela admitidos, nem o seu processamento por forma diversa da que por ela é regulada⁸¹⁹”. O método de perícias, tão criticados pela municipalidade e aliados, foi mantido no artigo. Apesar disto, a livre determinação dos valores presentes no anteprojeto foi vetada com o estabelecimento de novos coeficientes para cálculo no artigo 27º:

Parágrafo único. Se a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o "quantum" da indenização não será inferior a 10, nem superior a 20 vezes o valor locativo, deduzida previamente a importância do imposto, e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no ano anterior ao decreto de desapropriação⁸²⁰.

Outra vitória dos interesses da municipalidade se expressou no artigo 32 que abriu brechas para o Poder Público autorizar que os pagamentos, que deviam ser feitos em moeda corrente, em casos especiais, pudessem ser feitos em títulos da dívida pública federal, admitidos na bolsa de valores, segundo a cotação do dia anterior ao depósito⁸²¹. Tal dispositivo foi aproveitado no Decreto-lei 3.532 que alterava a legislação sobre as OU:

Art. 6º As indenizações relativas às desapropriações de que trata o artigo anterior serão pagas, metade em títulos da dívida pública federal, e o restante em moeda corrente.

Parágrafo único. Nos casos de urgência da desapropriação, ou quando o preço for fixado por sentença, a Prefeitura depositará no Banco do Brasil, em títulos da dívida pública federal, a importância correspondente à totalidade da indenização⁸²².

⁸¹⁹ BRASIL.DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Diário Oficial da União - Seção 1 - 18/7/1941, Página 14427

⁸²⁰ BRASIL.DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Diário Oficial da União - Seção 1 - 18/7/1941, Página 14427

⁸²¹ BRASIL.DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Diário Oficial da União - Seção 1 - 18/7/1941, Página 14427

⁸²² BRASIL. DECRETO-LEI Nº 3.532, DE 21 DE AGOSTO DE 1941. Altera dispositivos do Decreto-Lei n. 2.722, de 30 de outubro de 1940, e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 23/8/1941, Página 16635

As determinações do Decreto-lei 3.532, de 21 de agosto de 1941, adaptavam as OU frente a nova legislação sobre desapropriações e ao desapareço dos investidores pelos títulos municipais. As OU não poderiam mais ser transferidas a terceiros e seriam usadas como caução para empréstimos realizados pelo Banco do Brasil com a finalidade de executar os planos de urbanização. A partir daquele momento, o leilão dos terrenos vinculados as OU caucionadas seria feito em concorrência comandada pelo Banco do Brasil⁸²³.

A parte mais importante do Decreto-lei 3.532 era a remoção do inciso terceiro do artigo 3º e do artigo 6º da legislação de 1940. O limite de gastos das obras foi liberado com a revogação do teto de concessão de empréstimos, anteriormente fixado em US\$ 12.000.000,00, e do limite da utilização das OU em 80% do valor do título⁸²⁴. No final de 1941, com base no aporte financeiro do Banco do Brasil, o Governo Vargas através do Decreto-lei nº 3.983 concedeu o empréstimo que possibilitaram a implementação do Plano de Transformação e Extensão da Cidade e cujos valores e divisão entre os projetos é encontrado na tabela 4:

Quadro 5: crédito especial aberto para o plano de realizações da PDF

| Empreendimento | Valor |
|--|---------------------------|
| Desapropriações, trabalhos e obras para abertura da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo | US\$ 19.746.376,82 |
| Desapropriações, trabalhos e obras para construção do Viaduto e Túnel do Leme | US\$ 1.509.661,84 |
| Desapropriações, trabalhos e obras para construção da variante da Estrada Rio-Petrópolis | US\$ 1.509.661,84 |
| Desapropriações, trabalhos e obras relativos ao Morro de Santo Antônio | US\$ 14.492.753,63 |
| TOTAL | US\$ 37.258.458,11 |

Fonte: Decreto-lei n. 3.983 – de 30 de dezembro de 1941. Abre na Prefeitura do Distrito Federal o crédito especial de 617.000:000\$0 (seiscentos e dezessete mil contos de réis)

⁸²³ BRASIL. DECRETO-LEI Nº 3.532, DE 21 DE AGOSTO DE 1941. Altera dispositivos do Decreto-Lei n. 2.722, de 30 de outubro de 1940, e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 23/8/1941, Página 16635

⁸²⁴ BRASIL. DECRETO-LEI Nº 3.532, DE 21 DE AGOSTO DE 1941. Altera dispositivos do Decreto-Lei n. 2.722, de 30 de outubro de 1940, e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 23/8/1941, Página 16635

para atender durante os exercícios de 1941 a 1943, inclusive, à despesa com os empreendimentos que menciona, ligados ao Plano de Realizações

A concessão do vultuoso empréstimo presente no Decreto-lei 3.983 demonstra a disposição do Governo Federal em patrocinar o grande programa de obras da Prefeitura Distrito Federal. Por mais que estudos tenham apontado algumas desvantagens aos proprietários das OU como a obrigação de edificar em dois anos para manter a isenção fiscal⁸²⁵, é necessário ponderar que tais títulos surgem em um momento de crise da incorporação imobiliária por conta da guerra⁸²⁶. As controvérsias abertas com a proposta do Decreto-lei 3.365 são mais uma prova da falta de bases materiais das concepções que enxergam o aparelho de Estado da surgido do golpe de 10 de novembro como uma estrutura monolítica. O processo de tramitação do decreto expôs as contradições de interesses entre as diferentes instâncias da Sociedade Política estado-novista. Momento de espaço seletiva do Estado, a Ditadura Vargas era permeável aos interesses das frações da classe dominante. Nosso espaço não possibilita que analisemos a teia de interesses que pautaram a proposta de nova legislação sobre desapropriações do Ministério da Justiça ou as consequências deste projeto nos empreendimentos urbanísticos realizados nas demais capitais do país. Por conta disto, nos próximos pontos, nossa análise se voltará para o impacto que as grandes obras causaram na malha urbana carioca e para a definição do grupo de empresas que atuou em cada empreendimento.

4.3 – Os Trabalhos dos Serviços Técnicos Especiais

Além de regular a circulação das OU, o Decreto N° 6.896, de 28 de dezembro de 1940, também estabeleceu as regras para execução das grandes obras da Prefeitura. Segundo o decreto, os planos de urbanização deveriam ser elaborados pela Secretaria Geral de Viação e Obras com a colaboração da Secretaria Geral de Finanças. Sua aprovação dependia da autorização, via decreto, do prefeito. A execução dos trabalhos

⁸²⁵ FURTADO, Fernanda; REZENDE, Vera. O financiamento da abertura da Avenida Presidente Vargas: estratégias institucionais e legais. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, N° 10, 2016. P.185

⁸²⁶ LEAL, Maria da Gloria de Faria. Op. Cit. P. 59

ficaria a cargo da SGVO por intermédio de Comissões Técnicas Especiais, de caráter fiscalizador, cujos membros seriam designados pelo Prefeito. A SGVO tinha liberdade de realizar os trabalhos técnicos dos projetos ou concede-los a terceiros. Porém, a implementação das obras deveria ser concedida por meio de concorrência pública⁸²⁷.

A legislação ainda previa a constituição de uma Comissão Especial de Desapropriações, responsável por alienar os lotes necessários a execução dos planos de urbanização, trato com proprietários dos imóveis e pela concessão das indenizações⁸²⁸. A ausência de qualquer menção ao tramite das concorrências e o destaque da SGVO na elaboração das intervenções demonstra a importância do aparato presente na pasta do secretário Edison Passos neste primeiro momento. Órgãos da Secretaria como a Comissão de Obras Novas estavam acostumados a fiscalizar empreitadas onerosas como a construção da Avenida Tijuca ou até mesmo a executar obras de peso, como o Corte de Cantagalo cujos trabalhos foram realizados pelo Departamento de Obras⁸²⁹.

Por conta da regulamentação da venda e leilão das OU, realizadas no âmbito municipal, as despesas dos planos ocorreriam no orçamento corrente da Prefeitura do Distrito Federal. Sob estas regras os CTE contrataram os serviços para as primeiras demolições para a Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo. O primeiro contrato com a Companhia Brasileira de Construções, responsável pelas obras do Túnel do Leme, também foi assinado nestas regras⁸³⁰.

A mudança na legislação sobre as Obrigações Urbanísticas, introduzida no Decreto-lei 3.532, também acarretou transformações no processo de execuções dos projetos. As novas normas trazidas no Decreto Nº 7101, de 15 de setembro de 1941, realçavam o papel do Prefeito introduziam representantes do Banco do Brasil nas estruturas de comando. Segundo a nova legislação, os planos de urbanização seriam executados sob a superintendência de Henrique Dodsworth com auxílio da Comissão

⁸²⁷ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta a execução do Decreto-Lei 2.722 de 30 de outubro de 1940. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, outubro-dezembro, 1940, p. 88-91.

⁸²⁸ RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta a execução do Decreto-Lei 2.722 de 30 de outubro de 1940. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, outubro-dezembro, 1940, p. 88-91.

⁸²⁹ DEPARTAMENTO de Obras. Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, vol. VIII, julho 1941, p. 300

⁸³⁰ Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, julho-dezembro, 1941

Especial de Desapropriações e de um novo órgão: a Comissão Coordenadora da Execução dos Planos de Urbanização e Obras Complementares⁸³¹.

Esta nova comissão seria presidida pelo prefeito e contaria com a presença dos secretários de Viação e Obras, Finanças e Administrações e um representante do Banco do Brasil. Suas reuniões ocorreriam semanalmente, sob presidência do Prefeito, ou extraordinariamente quando houvesse necessidade. A concessão das empreitadas tornou-se atributo exclusivo do mandatário da municipalidade. Os trabalhos técnicos e a fiscalização das obras continuavam a cargo da pasta de Edison Passos e dos CTE, renomeados como STE:

1º Ao Secretário Geral de Viação a matéria de caráter técnico que se relacionar com o planejamento, anteprojetos, projetos, fiscalização, medição e execução das obras, coordenada por quatro serviços técnicos especiais:

- a) Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo;
- b) Morro de Santo Antônio e Avenida Diagonal;
- c) Variante da Estrada Rio-Petrópolis;
- d) Túnel do Leme⁸³²

Outro indício de maior controle de Henrique Dodsworth sobre a execução dos projetos era a introdução da Secretaria Geral de Administração como instância responsável pelo processamento de concorrências e preparo de pagamentos, na ocasião, o órgão era comandado por Jorge de Toledo Dodsworth, irmão do Prefeito. A Secretaria de Finanças, comandada por Mario Melo, era responsável pela emissão, caução e venda de OU, efetivação de pagamentos e recebimentos, incorporação patrimonial dos imóveis desapropriados e investidas, inscrição para venda em concorrência pública pelo Banco do Brasil dos terrenos urbanizados e serviços de contabilidade em geral. A presença do Banco do Brasil, responsável pela viabilização financeira do plano, também ocorria na Comissão Especial de Desapropriações, que manteve suas atribuições anteriores.

⁸³¹ Decreto Nº 7.101 – de 15 de setembro de 1941. Regulamenta o Decreto-lei N. 3532 de 21 de agosto de 1941 e dá outras providências. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, vol. VIII, novembro 1941, p. 331

⁸³² Decreto Nº 7.101 – de 15 de setembro de 1941. Regulamenta o Decreto-lei N. 3532 de 21 de agosto de 1941 e dá outras providências. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, vol. VIII, novembro 1941, p. 331

As novas regras também acarretaram mudanças na estrutura da SGVO. Apesar de não encontrarmos um decreto que formalizasse a extinção da Comissão de Obras Novas a suspensão das citações ao órgão no mesmo momento em que as regras de execução dos grandes planos eram promulgadas nos levam a deduzir a concomitância dos processos. A partir do último semestre de 1941, a preparação de concorrências e a contratação de empreiteiros para as grandes intervenções urbanísticas ficaram a cargo do Secretário Jorge Dodsworth enquanto as outras licitações voltaram a ser realizadas pelo Departamento de Obras⁸³³.

Através da instituição desta nova estrutura administrativa e, principalmente, com o aval financeiro do Banco do Brasil e da Presidência da República, após o Decreto-lei nº 3.983, as barreiras que impediam a implementação das grandes intervenções urbanísticas foram superadas e a execução das obras ocorreram em ritmo acelerado entre 1942 e 1945. A única obra prevista no crédito aberto pelo Decreto-lei nº 3983 que não foi executada foi o desmonte do Morro de Santo Antônio e as decorrentes obras de abertura da Avenida Diagonal. O racionamento de combustíveis e as dificuldades em importar maquinário durante a guerra adiaram em quase uma década o arrasamento do morro⁸³⁴.

4.3.1- O STE da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo

A construção da Avenida Presidente Vargas foi a intervenção mais emblemática da Gestão Dodsworth na forma urbana carioca. Obra que remodelou o centro administrativo e comercial da Capital Federal e sua periferia imediata, a inauguração dos seus trechos, nos aniversários do golpe do Estado Novo, era motivo de grandes festejos cuja que tinham como finalidade enaltecer a figura de Getúlio Vargas⁸³⁵. Apesar disto, alguns estudos destacaram a modesta cobertura jornalística da execução do projeto fora dos dias entorno do 10 de novembro⁸³⁶. A ausência de citações sobre o cotidiano dos trabalhos tem sua raiz na situação ditatorial em que se encontrava o país. Com a publicação do Código de Imprensa, em dezembro de 1937, a ditadura estado-novista reforçava a censura ao tornar ilegal a publicação de qualquer menção desrespeitosa as

⁸³³ Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Secretaria do Prefeito, outubro-novembro, 1941

⁸³⁴ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 132

⁸³⁵ LIMA, Evelyn F. Werneck. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 32-26.

⁸³⁶ SILVA, Lucia Helena Pereira da. Luzes e sombras na cidade. Op. Cit. P. 212

autoridades⁸³⁷. Nesta situação, a não cobertura da obra, que em todas as etapas de execução exigia um elevado número de remoções, é evidência do impacto social das demolições causadas pela abertura da Presidente Vargas.

Para chefiar os trabalhos do STE da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo foi designado o engenheiro Hélio de Alves Brito que em anos anteriores chefiou o Departamento de Obras da Prefeitura. A demolição do conjunto de quadras ao redor do Canal do Mangue e a construção de novos logradouros no local era uma recomendação presente desde o Plano Agache⁸³⁸. A necessidade de valorização destes terrenos limítrofes ao Centro também estava presente nos argumentos do chefe da STE que justificava destruição das quadras por conta das características das construções existentes naquele espaço:

Papel de relevante importância representa, também, a Avenida Presidente Vargas na transformação que será operada com o desaparecimento de velhas construções no centro urbano, levantadas em acanhados terrenos, com testadas extremamente exíguas e nas quais se aliou a mesquinhez da composição arquitetônica das fachadas a ausência quase completa de espaços livres, acarretando não só o desagradável aspecto das edificações, mas ainda condições extremamente precárias de iluminação e ventilação⁸³⁹.

A construção da avenida acarretou na demolição de igrejas do período colonial como as de São Pedro dos Clérigos, São Domingos, do Bom Jesus e de Nossa Senhora do Calvário⁸⁴⁰. Dos marcos arquitetônicos no trajeto da avenida, somente a igreja da Candelária, no trecho da via próximo ao mar, foi preservada. A manutenção desta igreja, com sua grandiosidade reforçada pelas demolições ao redor, estava prevista em todas as exposições de planos para o prolongamento da Avenida do Mangue até o mar⁸⁴¹. Nem o edifício do Paço Municipal, construído no final do século XIX, ou o Campo de Santana foram poupados. Alegando a preservação do traçado reto da via, a Prefeitura demoliu seu

⁸³⁷ LEVINE, Robert. Op. Cit. P. 215-240.

⁸³⁸ AGACHE, Alfred. Op. Cit. P. 179-180.

⁸³⁹ BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. Revista Municipal de Engenharia, Nº 3, vol. XII, julho 1944, p. 100-112.

⁸⁴⁰ LIMA, Evelyn F. Werneck. Op. Cit. P. 37-46.

⁸⁴¹ A SECRETARIA Geral de Viação Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 27-28; PASSOS, Edison. Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 218-222.

edifício sede e parte do Campo de Santana, em 1944, durante a última etapa dos trabalhos da avenida.

Outro marco histórico da cidade desfigurado com as obras da grande avenida foi a Praça Onze. Por conta das remoções da reforma urbana de Pereira Passos, a região da Praça Onze aumentou sua densidade demográfica ao absorver os contingentes populacionais expulsos da zona central pelas demolições das casas de pensões e cortiços⁸⁴². Marco da cultura negra, a praça também era símbolo do carnaval carioca sendo palco, a partir do início dos anos 1930, do desfile das Escolas de Samba⁸⁴³. Os arredores da Praça Onze também possuíam uma alta concentração de imigrantes com uma forte presença de judeus⁸⁴⁴.

Segundo o cronograma divulgado por Edison Passos, a obra se dividiria em duas etapas: a primeira envolveria a realização das obras entre a Praça Onze e o Campo de Santana de maneira simultânea a execução do trecho final entre a Avenida Rio Branco e a Visconde de Itaboraí. Na segunda etapa ocorreriam as demolições e demais obras entre no trecho entre a Avenida Rio Branco e a Praça da República⁸⁴⁵.

Contudo, os trabalhos iniciais da nova artéria adotaram o sentido único partido da Praça Onze em direção a Candelária. A escolha pelo início dos trabalhos nos territórios com “edifícios de menor valor e habitando por pessoas menos influentes” foi uma estratégia adotada por Henrique Dodsworth para atestar o caráter irreversível do empreendimento e facilitar o enfrentamento dos interesses de comerciantes e banqueiros instalados no trecho entre a Rua Uruguaiana e a Candelária⁸⁴⁶. As obras não seguiriam uma execução linear. Apesar de iniciarem as demolições em 1941 nas ruas posteriores a Praça Onze, a praça propriamente dita só foi demolida dois anos depois o que permitiu a realização dos desfiles carnavalescos de 1942 e 1943 no seu local tradicional⁸⁴⁷. A demolição do Paço Municipal, das principais igrejas a terraplanagem do trecho do Campo de Santana também ocorreram em 1944, etapa final da obra⁸⁴⁸.

⁸⁴² SILVA, Lúcia Helena Pereira da. Op. Cit. P. 223

⁸⁴³ LIMA, Evelyn F. Werneck. Op. Cit. P. 49-53.

⁸⁴⁴ FRIDMAN, Fania. Paisagem estrangeira... Op. Cit. P. 82-90.

⁸⁴⁵ PASSOS, Edison. Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 222.

⁸⁴⁶ GERSON, Brasil. História das ruas do Rio de Janeiro. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bem-te-ví. 2013. P. 209-215.

⁸⁴⁷ SILVA, Lúcia Helena Pereira da. Op. Cit. P. 215-221

⁸⁴⁸ SILVA, Lúcia Helena Pereira da. Op. Cit. P. 215-221

O início dos trabalhos ocorreu com a demolição do primeiro edifício no número 52 da Rua Visconde Itaúna em abril de 1941. Com a aproximação da data de inauguração, marcada para 10 de novembro, as obras do primeiro trecho entre Praça Onze-Campo de Santana foram aceleradas com turnos diurnos e noturnos para o cumprimento do cronograma de demolições. Escrevendo quatro anos após a queda do Estado Novo, o arquiteto Alberto Szilard, que participou das obras do Elevador Lacerda em Salvador e da construção do novo prédio da EFCB, criticou a condução dos trabalhos da avenida e o tratamento dispensado aos removidos:

Na abertura da avenida, não foi democrático o processo de desapropriação. A Prefeitura, em vez de começar a construção de blocos modernos de apartamentos com jardins grades, piscinas e lagos num local cuja população podia ser acomodada provisoriamente e cujo saneamento seria premente – como, por exemplo, nas imediações das ruas Júlio do Carmo e Benedito Hipólito –, pôs todos os moradores das casas entre as ruas General Câmara e São Pedro simplesmente na rua, indenizando somente proprietários. Não foi muito democrático. Pelo menos não foram tratados democraticamente os inquilinos das casas demolidas⁸⁴⁹.

A inauguração do primeiro trecho da Presidente Vargas ocorreu no aniversário do regime e contou com a presença de Getúlio Vargas e um grande número de autoridades. Dodsworth fez um discurso carregado de louvores a engenharia nacional e a sua própria administração:

Permita V. Ex. ^a que eu guarde desta cerimonia apenas lembranças de nela ter tido a honra de ser o interprete do governo de V. Ex. ^a nos agradecimentos e louvores devidos aos operários de todas as categorias e ofícios desta obra, que enaltece o valor da engenharia brasileira e do trabalho nacional. Exceção feita da maquinaria, tudo aqui nos rodeia é brasileiro. Os projetos da nova urbanização da cidade são da autoria dessa maravilhosa floração de engenheiros que trabalham na Prefeitura e que alvorecem para as responsabilidades dos largos públicos, técnicos, escritórios, capital e mão-de-obra brasileiros⁸⁵⁰.

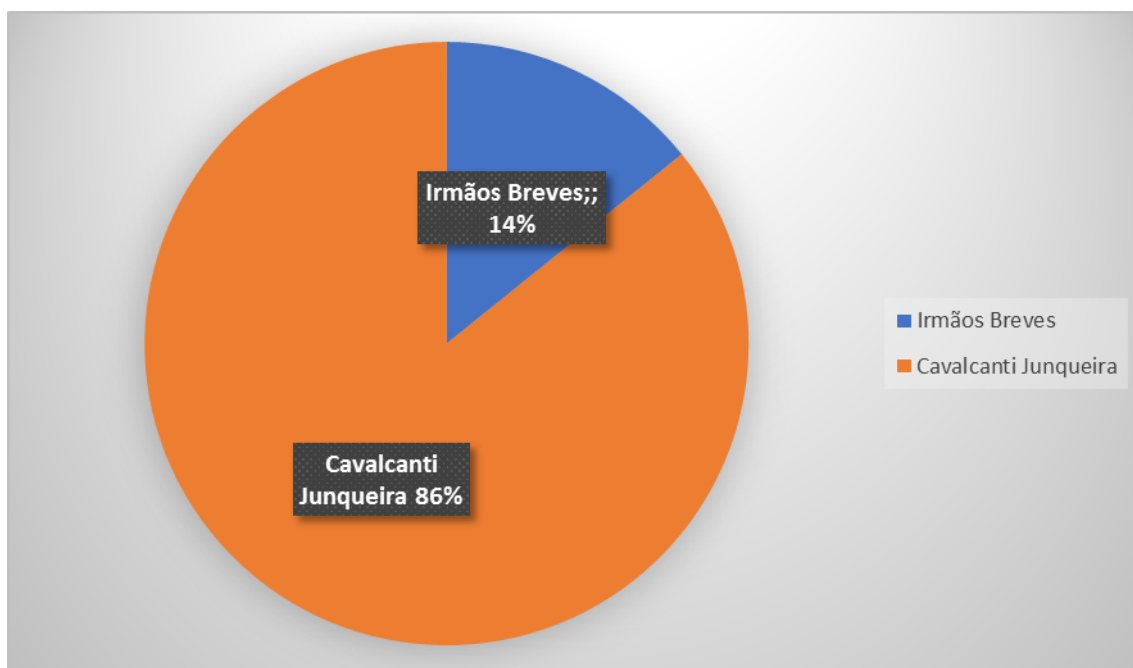
⁸⁴⁹ SZILARD, Adalberto; REIS, José de Oliveira. Urbanismo no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: O Construtor, 1950. P. 66

⁸⁵⁰ INAUGURAÇÃO do primeiro trecho da Avenida Getúlio Vargas. Diário de Notícias. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1941, primeira secção, p. 9

Os louvores nacionalistas do Prefeito não se estendiam somente aos engenheiros da Prefeitura. As empresas que executaram os serviços do STE da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo também eram todas brasileiras. As obras do primeiro trecho da Presidente Vargas foram basicamente serviços de demolição, contando com expressiva presença do empreiteiro Luiz Koatz que venceu todas licitações para demolições de prédios nas ruas Visconde de Itaúna, Senador Euzébio, General Caldwell e Barão de Santana⁸⁵¹. Por conta de lacunas nas coleções de decretos municipais consultados não foi possível estabelecer o valor dos contratos vencidos por Luiz Koatz.

Durante a execução do primeiro trecho da grande avenida, o STE também coordenou os trabalhos na Esplanada do Castelo. As obras iniciais de urbanização da esplanada foram divididas entre as empreiteiras Irmãos Breves e Cavalcanti Junqueira S/A com gastos totais de US\$ 65.055,00. A distribuição dos ganhos entre as empresas pode ser conferida no gráfico abaixo:

Gráfico 2: obras na Esplanada do Castelo 1941

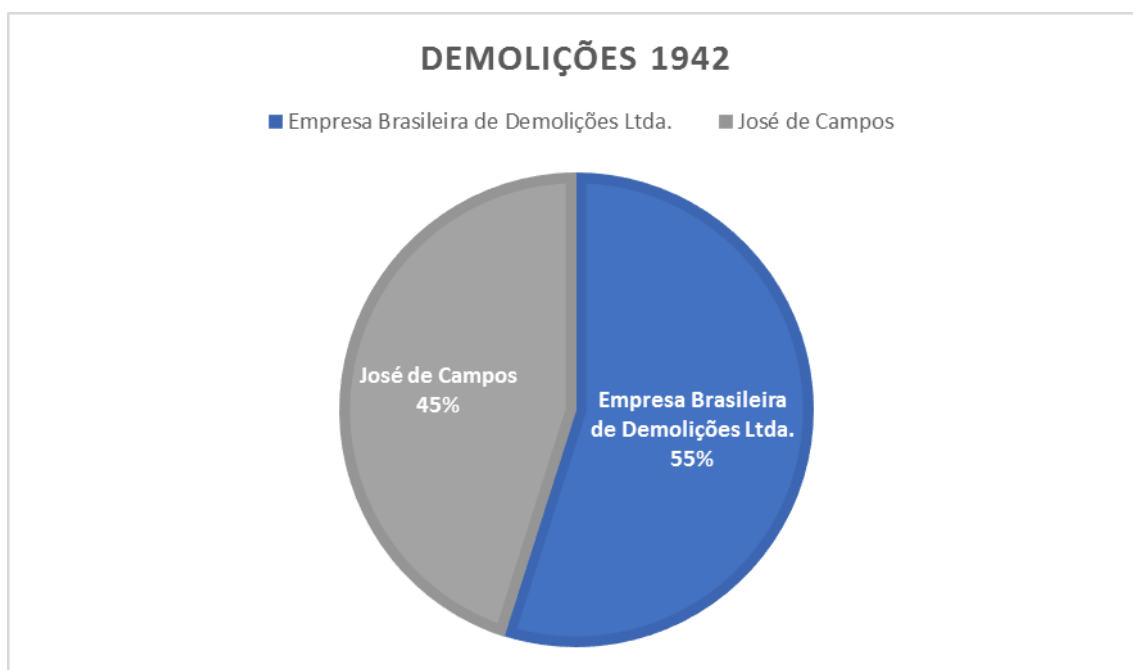


Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1941.

⁸⁵¹ Termos de Contrato da Comissão Técnica Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1941.

Com a injeção de crédito proporcionada pelo Decreto-lei 3.893, as obras da Esplanada do Castelo progrediram durante 1942. Nos trabalhos da Av. Presidente Vargas, o STE definiu que o trecho inaugurado em novembro seria o compreendido entre a Praça da República e a Rua Uruguaiana. Os serviços de demolição na avenida foram novamente realizados em sua maioria por Luiz Koatz que consegue contratos no total de US\$ 74.885,52. A partir de meados do ano, este empreiteiro passou a participar das concorrências sob a pessoa jurídica de Empresa Brasileira de Demolições Limitada. Por conta disto, consideramos os ganhos de Koatz e da Empresa Demolidora de forma unificada. As demolições também foram realizadas pelo empreiteiro José de Campos que arrematou contratos no total de US\$ 61.475,89. Estas duas empresas dividiriam todos os serviços de demolição da Avenida Presidente Vargas. Outras empreiteiras só apareceriam, em anos posteriores, nos serviços de demolição deste STE nas obras da Esplanada do Castelo.

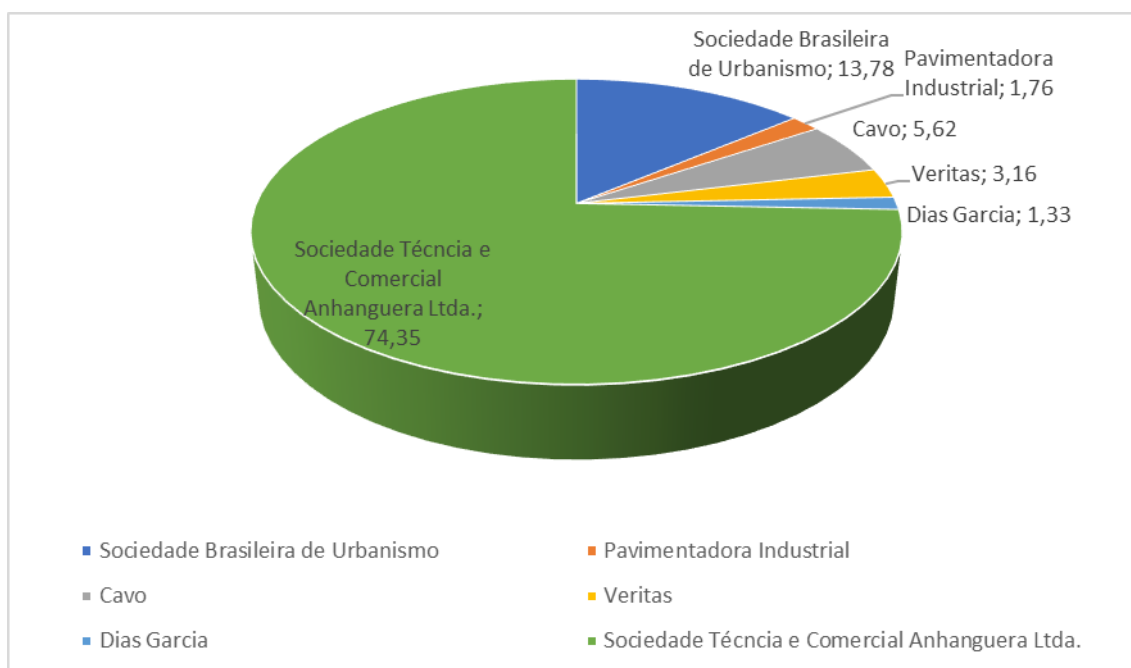
Gráfico 3: faturamento nos serviços de demolição 1942



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1942.

Os demais serviços do STE apresentaram uma maior variedade de empresas. Nas obras da Esplanada, a Sociedade Brasileira de Urbanismo executou serviços de pavimentação na Avenida dos Aviadores ao custo de US\$ 52.557,36. Os melhoramentos na Avenida Graça Aranha e Rua Pedro Lessa ficaram a cargo da Pavimentadora Industrial por cerca de US\$ 6.726,44. Nas obras da Avenida Presidente Vargas, o contrato mais vultoso ficou a cargo da Sociedade Técnica e Comercial Anhanguera Ltda., que arrematou os serviços de construção de galerias subterrâneas no trecho compreendido entre a Avenida do Mangue e o lado ímpar da Praça da República por US\$ 283.449,18. A relação completa das empreiteiras que atuaram nas Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo, em 1942, e sua divisão quanto ao faturamento de cada uma, se encontra no gráfico abaixo:

Gráfico 4: faturamento nos demais serviços Presidente Vargas/Castelo 1942



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1942.

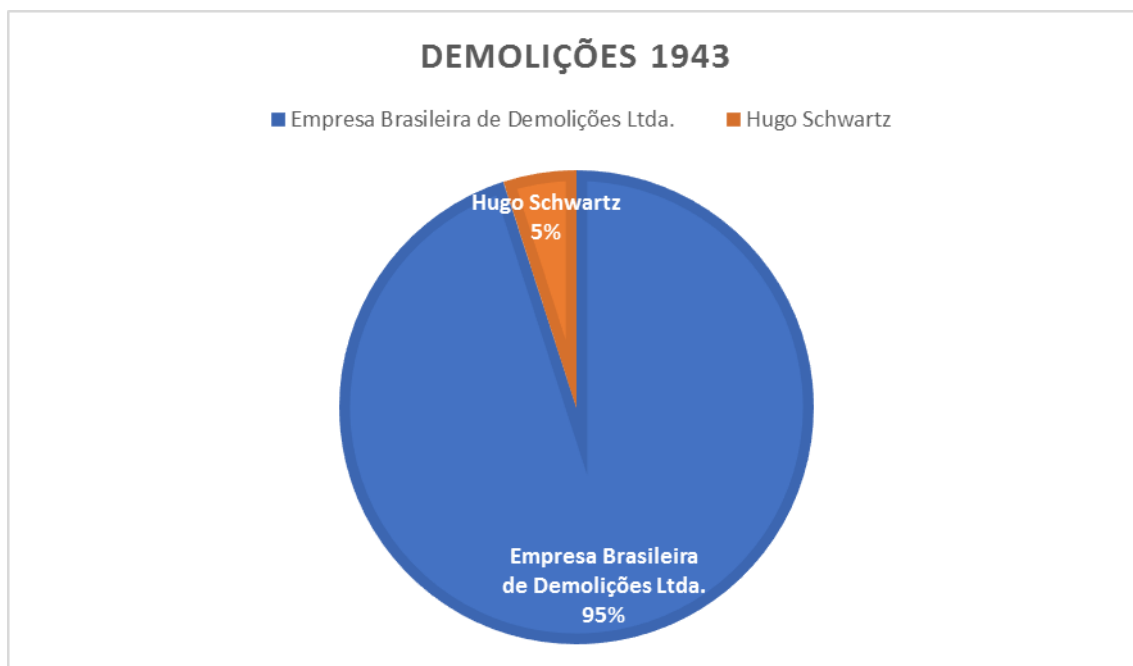
As dificuldades impostas pela guerra também afetaram as obras da Avenida Presidente Vargas. Em 1943, a impossibilidade de importar asfalto dos Estados Unidos alterou os planos originais de pavimentação da via que passou a ser pavimentada com concreto hidráulico para manter as características da via próximas ao projeto original⁸⁵². O STE também alterou outras características da avenida: para aumentar a capacidade de tráfego dos automóveis na via os refúgios centrais, planejados para terem quatro metros de largura e serem arborizados, foram substituídos por outros menores, com 2 metros de largura, que deveriam conter apenas postes de iluminação. Com isso, a via inaugurada em 1944 não possuía árvores em nenhum trecho, pois a proteção aos pedestres nas margens da avenida, segundo o projeto do STE, deveria ser feita pelas galerias das futuras edificações laterais⁸⁵³.

A Pavimentação a concreto hidráulico, construção de galerias de águas pluviais e obras complementares no trecho entre a avenida São Tomé de Souza e a rua Uruguaiana e execução de obras complementares entre a Rua de Santana e a Praça da República foi realizada pela construtora Genésio Gouveia por um custo de US\$ 308.399,03. O ano de 1943 foi mais lucrativo para os empreiteiros que atuavam nas obras de demolição com obras que totalizaram custos de US\$ 245.962,00. Os serviços de demolição na Presidente Vargas foram arrematados pela Empresa Brasileira de Demolições. A empresa de Luiz Koatz obteve contratos que totalizavam US\$ 233.694,98. As concorrências da Esplanada do Castelo foram limitadas a um edital sobre demolições nas Ruas Santa Luzia e Misericórdia vencido pelo empreiteiro Hugo Schwartz. A comparação entre o faturamento de cada empresa no ramo das demolições é expressa no gráfico abaixo:

⁸⁵² Além da Presidente Vargas, a pavimentação em concreto hidráulico foi utilizada pela PDF em diversas obras como, entre outras, Avenida Tijuca, Cantagalo e Delfim Moreira. BRITO, Hélio Alves de. Op. Cit. P. 109.

⁸⁵³ BRITO, Hélio Alves de. Op. Cit. P. 109.

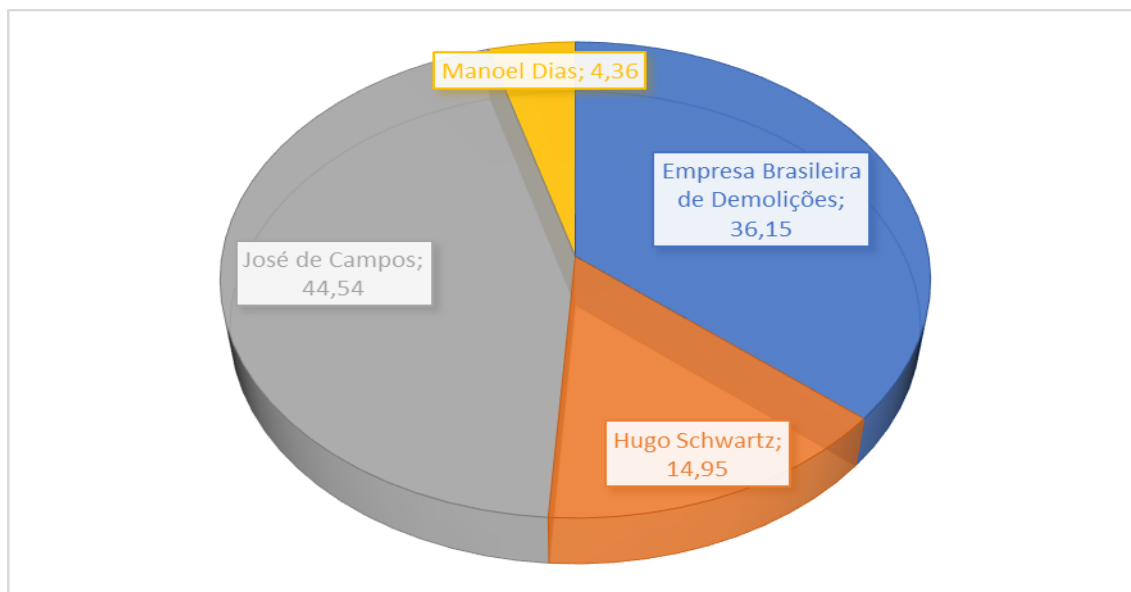
Gráfico 5: faturamento do setor de demolições no ano de 1943



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1943.

O ano de 1944 os serviços de demolição sofrem uma queda no custo em relação ao ano anterior, e atingem o custo de US\$ 124.469,84, uma despesa com demolição inferior a realizada em 1942. Contudo, neste ano ocorrem demolições simbólicas como a da igreja de São Pedro dos Clérigos que foi demolida por José de Campos que também executou a demolição da igreja do Bom Jesus do Calvário e de um Hospital situada na rua General Câmara. As demolições do último trecho da Presidente Vargas ficaram a cargo da Empresa Brasileira de Demolições por um custo de US\$ 52.907,67. As demolições para as obras da Esplanada do Castelo foram executadas por Manoel Dias e Hugo Schwartz com custos de US\$ 6.389,00 e US\$ 21.884,00 respectivamente. A divisão quanto ao faturamento das empresas pode ser conferida no gráfico 6:

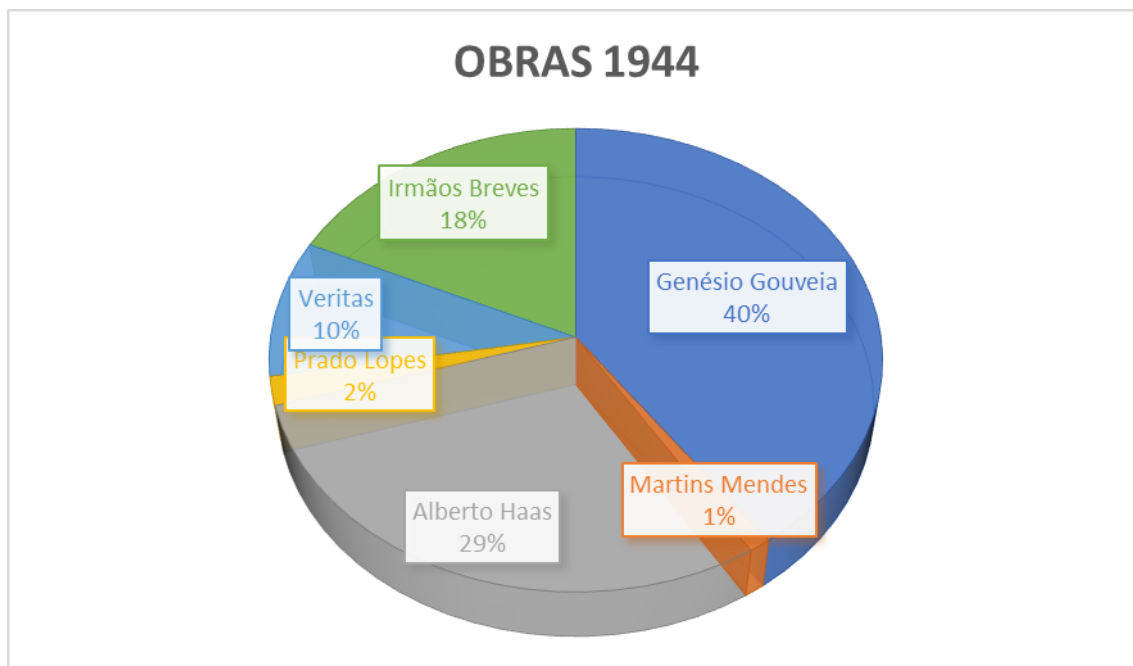
Gráfico 6: serviços de demolição Presidente Vargas/Castelo 1944



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1944

Se os gastos caíram ao longo de 1944 o mesmo não ocorreu com os outros custos. O valor atingido pelas licitações no ano de abertura da Avenida é de US\$ 1.169.677,24. Custo superior em mais de US\$ 400.000,00 a soma dos gastos com serviços que não envolviam demolição entre 1941 e 1943. A terraplanagem da área do Campo de Santana atingida pela avenida foi realizada pela Engenharia Indústria Padro Lopes & Cia. Ltda. As obras da Presidente Vargas entre as avenidas Rio Branco e Visconde de Itaboraí ficou a cargo da construtora Alberto Haas por um custo de US\$ 416.199,39. Os trechos entre a Rio Branco e Rua Uruguaiana e entre a Av. Tomé de Souza e a Praça da República foram executados pela construtora Genésio Gouveia por US\$ 573.304,53. Dias após a inauguração da Avenida, a empreiteira Irmãos Breves venceu a licitação para a construção de galerias pluviais entre a Praça da República e os terrenos planejados para a Avenida Diagonal. Na Esplanada do Castelo, a construtora Veritas atuaria em serviços de urbanização que custaram US\$ 136.642,23. A divisão do faturamento por empresa no último ano de trabalhos do STE da Avenida Presidente Vargas pode ser notada no gráfico 7:

Gráfico 7: faturamento por empresa Presidente Vargas/Castelo 1944



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal.

Apesar do impacto causado pelas remoções e o elevado custo das desapropriações, o gasto com demolições foi relativamente baixo. A soma dos serviços de demolição realizados entre 1942 e 1945 atinge US\$ 403.750,94 enquanto os demais serviços de execução da via somavam custos de US\$ 2.182.889,00. A empreiteira Genésio Gouveia foi a empresa da construção civil que mais lucrou a abertura da via reunindo serviços que totalizaram US\$ 881.703,56 ou 34% total dos custos de execução que pudemos registrar. Em segundo lugar no faturamento estava a construtora Alberto Haas que com apenas a construção do trecho final da Presidente Vargas conseguiu um contrato de US\$ 416.200,00.

Com a inauguração da Avenida Presidente Vargas em 7 de setembro de 1944, o governo disponibilizou uma nova área de expansão para negócios e atividades administrativas. Logradouros como a Visconde de Itaúna, Senador Euzébio e o Largo de São Domingos foram praticamente varridos do mapa⁸⁵⁴. Segundo dados apresentados pelo STE da Avenida Presidente Vargas foram desapropriados 426 prédios para a abertura

⁸⁵⁴ GERSON, Brasil. História das ruas do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 209-215.

da via e outros 96 para lotear as quadras laterais. A destruição dos edifícios gerou mais 190.000 m³ de entulho⁸⁵⁵.

O volume de terrenos disponibilizados abria espaço para planos de utilização para a utilização imobiliária da área surgida com a destruição dos arredores da Praça Onze. Henrique Dodsworth esperava que os terrenos disponíveis da Praça da República até a Praça da Bandeira fossem ocupados por empreendimentos imobiliários dos Institutos de Aposentadoria e Pensão⁸⁵⁶.

Contudo, os planos governamentais não se concretizaram. A expansão da área comercial se limitou aos arredores do Centro Bancário que já existia antes da abertura da via. O grande vazio criado pela cirurgia urbanística da Presidente Vargas perdurou por décadas⁸⁵⁷. Nos anos 1950 as pistas centrais da via, nos arredores da Av. rio Branco, ainda eram utilizadas como estacionamento⁸⁵⁸. A falta de árvores e o alto número de atropelamentos eram argumentos constantes apontados pelos detratores do projeto⁸⁵⁹. A ocupação efetiva das margens da maior avenida do Centro ocorreria de forma gradual ao longo das décadas seguintes principalmente através da construção de edifícios de órgãos governamentais⁸⁶⁰.

4.3.2- O STE da Variante Rio-Petrópolis

O primeiro relato sobre estudos para a construção de uma rodovia de ligação entre o Centro e os subúrbios, na gestão de Henrique Dodsworth, é de autoria do engenheiro da SGVO Renato Leite Silva que publicou na Revista Municipal de Engenharia o artigo Rede Rodoviária do Distrito Federal em setembro de 1938⁸⁶¹. Uma das possibilidades

⁸⁵⁵ SERVIÇO Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo. Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, julho 1945. P. 85

⁸⁵⁶ DODSWORTH, Henrique de Toledo. Avenida Presidente Vargas. Op. Cit. P. 41

⁸⁵⁷ LIMA, Evelyn F. Werneck. Avenida Presidente Vargas... Op. Cit. P. 113

⁸⁵⁸ ALVES, Gustavo; REZENDE, Vera. A Comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à Cidade do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 10

⁸⁵⁹ SZILARD, Adalberto; REIS, José de Oliveira. Op. Cit. P. 67

⁸⁶⁰ LIMA, Evelyn Furquim Werneck. Do teatro do poder a centro financeiro e administrativo. Sete décadas de transformações na Avenida Presidente Vargas. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Nº 10, p. 158-172

⁸⁶¹ SILVA, Renato Leite. Rede Rodoviária do Distrito Federal. Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, setembro 1938. P. 567-572.

analisadas pelo engenheiro é a construção de uma via litorânea que partiria em paralelo ao trecho urbano da Rio-Petrópolis e seguiria em direção à Zona Rural de Santa Cruz⁸⁶².

O acesso a colina onde foi instalado o Instituto de Manguinhos ou as regiões da Baixada Fluminense não atendidas pelas vias férreas era feito somente através do mar ou através de caminhos precários⁸⁶³. A possibilidade de construção de uma via de comunicação com o estado do Rio de Janeiro e subúrbios pelo litoral foi possibilitada por um conjunto de intervenções urbanas nas primeiras décadas do Século XX que mudaram a paisagem do litoral entre São Cristóvão e a região da Penha. Com o início dos trabalhos de aterro da Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense, em 1921, as possibilidades de vencer as barreiras naturais desta parte do litoral foram pouco a pouco se tornando realidade⁸⁶⁴. Com o rompimento do Governo Vargas com a Empresa Melhoramentos, uma larga faixa de terra litorânea na região de Manguinhos foi entregue a União. Tal fato evitaria o vultoso gasto com desapropriações pelo qual passaram as obras da Avenida Presidente Vargas e aumentavam a chance de construção de uma estrada naquele local⁸⁶⁵.

A construção da Avenida Brasil era classificada pelo Governo Dodsworth como parte dos trabalhos da Rede Rodoviária do Distrito Federal que também incluía a Avenida Tijuca e a Estrada Grajaú-Jacarepaguá⁸⁶⁶. A importância estratégica da nova via no novo sistema de circulação urbana elaborado pela CPC é descrita em detalhes por José de Oliveira Reis em 1942:

(...). Além desse tráfego, outro de maior importância, regional e estadual, surgirá com a Avenida Brasil (autoestrada Rio-Petrópolis), continuação natural da Avenida Rodrigues Alves. Os subúrbios da Leopoldina e da Central serão servidos por essa radial, através das duas variantes que se bifurcam em Vigário Geral, constituindo a Avenida das Bandeiras, com rumo ao sul, centro e oeste do país e Avenida das Missões, com rumo ao norte, centro e leste do Brasil⁸⁶⁷.

⁸⁶² SILVA, Renato Leite. Rede Rodoviária do Distrito Federal. Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, setembro 1938. P. 567-572.

⁸⁶³ COSTA, Renato Gama-Rosa. Op. Cit. P. 193

⁸⁶⁴ COSTA, Renato Gama-Rosa. Op. Cit. P. 208

⁸⁶⁵ *Idem*

⁸⁶⁶ REDE Rodoviária do Distrito Federal. Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, julho 1945. P. 78-82.

⁸⁶⁷ REIS, José de Oliveira. Uma síntese das principais vias do Plano Diretor. Op. Cit. P. 208

Apesar de existirem citações sobre estudos técnicos da Comissão de Obras Novas para a execução da rodovia deste 1940⁸⁶⁸, as primeiras concorrências públicas para os trabalhos da via ocorrem somente em 1942, seis meses depois do Decreto-lei 3.983 disponibilizar crédito de US\$ 1.509.661,84 para desapropriações e demais serviços da avenida. Pela chefia do STE da Variante Rio-Petrópolis passaram os engenheiros Renato Leite Silva e Urbano Barberi⁸⁶⁹.

O trecho entre o início da Avenida Brasil e a Rua Bonfim, em São Cristóvão, foi concedido em julho de 1942 a construtora Imper Ltda., por cerca de US\$ 314.466,20. Em outubro do mesmo ano, a concorrência para a construção do trecho entre Ramos e Parada de Lucas foi vencida pela empreiteira Sociedade Brasileira de Urbanismo ao custo de US\$ 841.160,00. Os valores deste contrato tornavam a SBU a empreiteira com maior ganho em um só contrato dos planos de intervenções urbanas do Governo Dodsworth. Durante os dois anos seguintes, o modus operandi da empresa triplicaria seus ganhos individuais.

Fundada em 1932, com a participação de Paulo de Frontin, a empresa foi próxima do grupo político de Vargas e do PSD carioca durante os anos 1940-1960⁸⁷⁰. O diretor gerente da empresa, o engenheiro Francisco de Siqueira Cavalcanti, responsável pela assinatura dos contratos com a municipalidade durante o Estado Novo, também era filiado ao Clube de Engenharia⁸⁷¹. Durante a gestão de Henrique Dodsworth, além da participação nas obras da Avenida Brasil, a empresa também foi responsável pela construção da Avenida Tijuca, Estradas das Canoas e obras no canal do Jardim de Alá⁸⁷².

Em dezembro de 1943, a Sociedade Brasileira de Urbanismo conseguiu um termo aditivo que elevou o valor do contrato em US\$ 113.900,00 com acréscimo de trabalhos nos trechos anterior ao que iniciava seus trabalhos iniciais. Em abril de 1945, a empresa alegaria aumento dos serviços em consequência de novos aterros em toda faixa de 60 metros da via e haver aumentado a largura do cais no trecho sob seu comando para pedir um aumento de verbas contratuais de US\$ 302.700,00. Além disso, a Sociedade Brasileira

⁸⁶⁸ COMISSÃO de Obras Novas. Revista Municipal de Engenharia, julho 1940.

⁸⁶⁹ COSTA, Renato Gama-Rosa. Op. Cit. P. 206

⁸⁷⁰ FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. A transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira. Dissertação (Mestrado em Economia). Campinas: Unicamp, 1981. P. 96

⁸⁷¹

⁸⁷² Dados retirados do Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1938-1941

de Urbanismo se propôs a executar os serviços de pavimentação do trecho da Avenida das Missões, compreendido entre a bifurcação da Avenida Brasil no quilometro 13 e a margem direita do Rio Meriti por um aumento de US\$ 197.000,00 nas verbas contratuais. Alegando apoio de Edison Passos e A. Teixeira de Freiras, substituto de Jorge Dodsworth na Secretaria de Administração, o prefeito pedia autorização do Presidente Vargas para dispensa da concorrência:

Considerando os pareceres favoráveis das Secretarias Gerais de Viação e de Administração, segundo os quais não seria conveniente aos interesses da Prefeitura abertura de nova concorrência pública e como se trate de obras complementares as quais já estão sendo executadas, tenho a honra de pedir a Vossa Excelência a necessária autorização para dispensa de concorrência⁸⁷³

Ao mesmo tempo, a empresa também dirigia um novo pedido, com aval de Edison Passos, para a redação de um novo termo de contrato que concedesse, sem concorrência pública, as obras entre a estações de Parada de Lucas e do Areal no ramal da Estrada de Ferro Leopoldina. Novamente a empresa contou com apoio do Prefeito que alegava interesse nacional da obra e vantagens oferecidas pela empreiteira para a obter concessão da permissão presidencial de dispensa de concorrência:

Considerando que os serviços de construção da Avenida Brasil constituem uma obra de interesse nacional, tenho a honra de solicitar a Vossa Excelência autorização (...) para a dispensa de concorrência pública para as obras aludidas, em virtude das vantagens econômicas que advirão para a Prefeitura provenientes dos preços de nível mais baixos dos que se conseguiria em nova concorrência e da economia referente ao encurtamento da distância de transporte nos serviços de terraplanagem⁸⁷⁴.

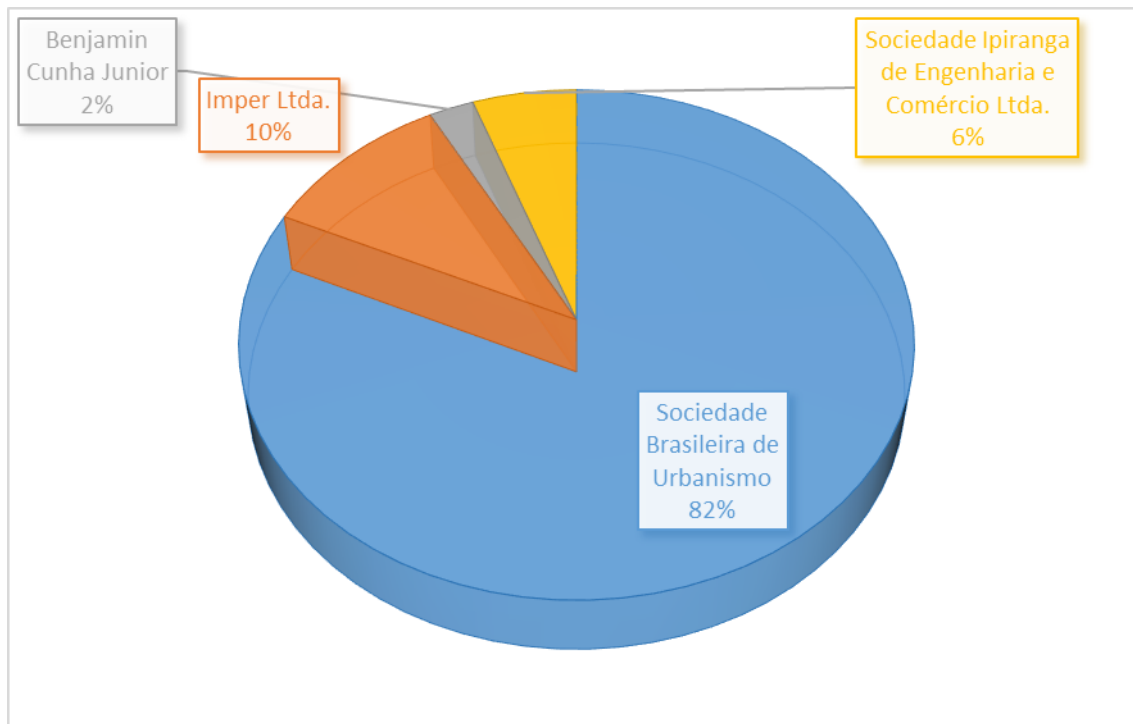
Com as novas concessões, a Sociedade Brasileira de Urbanismo se tornou a empreiteira com maior margem de lucro nas obras dos planos de urbanização da Gestão Dodsworth arrematando contratos que totalizavam US\$ 2.533.024,51. Valor muito próximo ao recebido por todas as empreiteiras que atuaram nas obras da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo. As obras da Avenida Brasil envolveram contratos com valor total de US\$ 3.123.339,49, além da SBU, as empreiteiras Sociedade Ipiranga de Engenharia e Comércio Ltda., e Benjamin Cunha Junior participaram da

⁸⁷³ Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth, cx: 221

⁸⁷⁴ Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth, cx: 221

construção de pontes da Avenida Brasil. A divisão quanto ao faturamento nas obras do STE da Variante Rio-Petrópolis é expressa no gráfico 8:

Gráfico 8: distribuição faturamento das empreiteiras nas obras da Avenida Brasil



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito federal, 1942-1945.

Ao fim do Governo Dodsworth o trecho das pistas centrais entre Benfica e a Penha foi inaugurado. As obras continuaram pelos anos seguintes, o trecho entre São Cristóvão e Manguinhos só foi inaugurado em 1947. Segundo Renato Gama-Rosa Costa, este trecho apresentava sérios problemas para ser concluído devido a região pantanosa, com lodo até 14 metros de profundidade, que foi aterrada com material retirado do Morro do Caju⁸⁷⁵. Até 1945, as obras da Avenida Brasil requereriam a demolição de 168 prédios além dos serviços de terraplanagem e pavimentação em concreto hidráulico⁸⁷⁶.

⁸⁷⁵ COSTA, Renato Gama-Rosa. Op. Cit. P. 229

⁸⁷⁶ SERVIÇO Técnico da Variante Rio-Petrópolis. Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, julho 1945. P. 85

4.3.3- O STE do Túnel do Leme

A fiscalização das obras duplicação do Túnel Novo ficaram sob responsabilidade do STE do Túnel do Leme chefiado pelo engenheiro João Gualberto Marques Porto. Principal responsável pelos trabalhos do Código de Obras do Rio de Janeiro, Marques Porto também ocupava a presidência do Clube de Engenharia, devido ao falecimento de Sampaio Correia, no momento em que passou a chefiar as obras do Túnel do Leme.

A maior parte das obras deste STE foram realizadas pela Companhia Brasileira de Construções que realizou os serviços de perfuração com abertura de uma galeria com 16 metros de largura em paralelo a existente, a construção de abóbodas de revestimento e de sustentação nas duas galerias por um total de US\$ 545.369,00. As terras provenientes da perfuração do túnel foram utilizadas para modificar a linha do litoral na enseada de Botafogo. Contra esta ação da Prefeitura, o jornal Diário de Notícias publicou um artigo acusando a Prefeitura de desfigurar a paisagem da Baía de Guanabara com o aterro de parte da enseada de Botafogo e com os planos para aterro da enseada da Glória com as terras do Morro de Santo Antônio⁸⁷⁷. Contra estas acusações, Henrique Dodsworth argumentou que o projeto de sua gestão era ganhava menos terras ao mar do que os aterros propostos no Plano Agache e que o traçado atual da enseada da Glória seria preservado⁸⁷⁸.

A Companhia Brasileira de Construções também venceu outra licitação do STE no valor de 39.458,24 para pavimentação em concreto da Ladeira do Leme, e outras obra para prevenção de deslizamentos, e serviços de pavimentação a macadame betuminoso com meios-fios de granito e sarjetas de paralelepípedos, para ligação com as ruas Barata Ribeiro e Toneleiros, na Praça Cardeal Arcoverde.

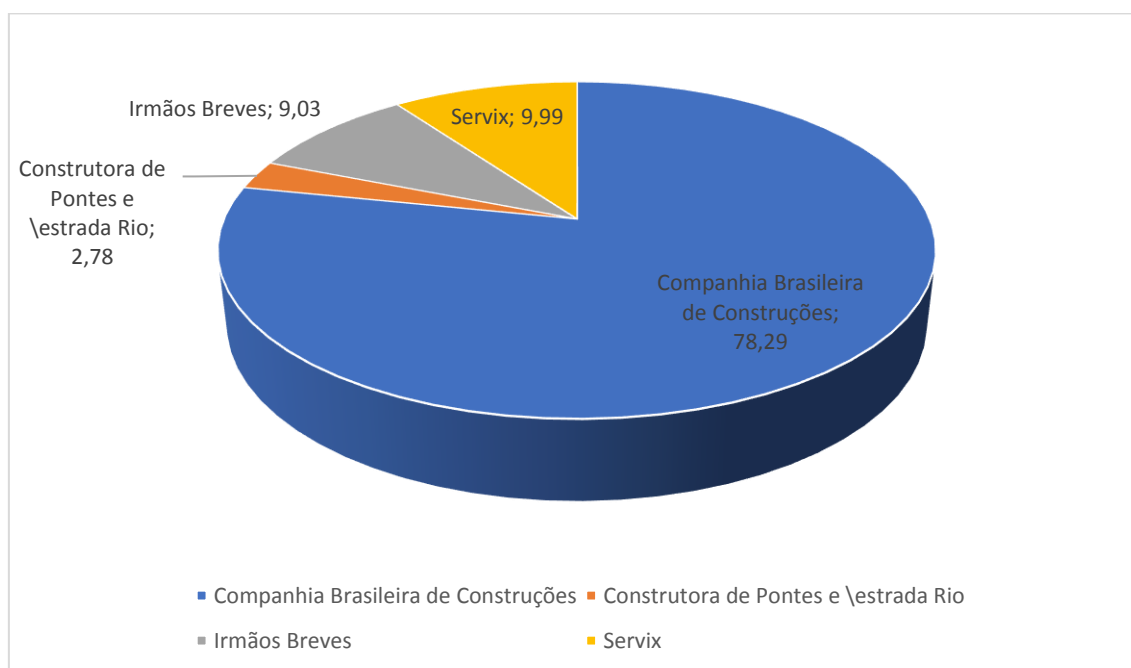
A iluminação do túnel foi realizada pela Servix ao custo total de US\$ 84.389,00. Além das obras do túnel, este STE também foi responsável por obras de construção de galerias de águas pluviais, em concreto armado, na Avenida Beira-Mar, executadas pela Companhia Brasileira de Construções, pela Construção da galeria de águas pluviais na Avenida Venceslau Braz executadas pela empreiteira Irmãos Breves por um custo total

⁸⁷⁷ Adeus à Guanabara. Diário de Notícias, primeira secção, 31 de março de 1943, p. 4

⁸⁷⁸ DODSWORTH, Henrique. Problemas da cidade. Revista Municipal de Engenharia, Nº 1, vol. X, janeiro de 1943. P. 3

de US\$ 76.319,00 e pela construção de galerias de águas pluviais na Rua Goulart, feitas pela Construtora de Pontes e Estradas Rio Ltda., ao custo total de US\$22.539,00. A divisão pelo faturamento das empresas que atuaram nos serviços fiscalizados pelo STE do Túnel do Leme é demonstrada no gráfico 9:

Gráfico 9: Distribuição do faturamento das empresas do STE Túnel do Leme



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1941-1945.

O exame das empresas que executaram as obras dos grandes projetos de intervenção urbana da Gestão de Henrique Dodsworth mostra uma concentração de faturamento em um grupo restrito de empresas. A Sociedade Brasileira de Urbanismo é a empresa que concentra o maior faturamento em todo o período. Graças ao apoio dos mandatários do Distrito Federal a empresa conseguiu sucessivos aditamentos de contratos e reajustes de verbas contratuais que lhe garantiram a execução da maioria dos trabalhos na Avenida Brasil numa vultuosa soma total de US\$ 2.533.024,00. Na presidente Vargas, a empresa com maior faturamento foi a Genésio Gouveia que recebeu US\$ 882.000,00 pela construção do trecho entre a Praça da República e Av. Rio Branco. No túnel do Leme também houve o predomínio de uma empreiteira: a Companhia Construtora Brasileira

com contratos de US\$ 662.000,00 ou 79% dos custos com as obras duplicação Túnel. É possível também estabelecer um espaço temporal do aumento de faturamentos. Os maiores ganhos das empreiteiras que mais faturam acontecem em 1944. Neste ano, a construtora Genésio Gouveia vence a concorrência que garante mais de 50% de seus ganhos enquanto a Sociedade Brasileira de Urbanismo praticamente triplica a verba contratual estabelecida em 1942.

4.4- Os melhoramentos executados pela Secretaria Geral de Viação e Obras

Apesar do discurso oficial afirmar que os primeiros anos da gestão de Henrique Dodsworth foram devotados a recuperação financeira da municipalidade, o exame da distribuição temporal das intervenções urbanísticas mostra que desde seus primeiros dias o Governo Dodsworth realizou obras que transformaram a paisagem da cidade. Em seus primeiros meses, a gestão demoliu os prédios do Cassino e o Teatro do Passeio Público, construídos por Carlos Sampaio em 1922. Esta demolição ligou os jardins do Passeio Público à Avenida Beira-mar e permitiu o surgimento da rua Mestre Valentim. Na mesma região, a Rua do Passeio foi alargado e a duplicação das pistas da Rua Luís de Vasconcelos transformou a rua em avenida⁸⁷⁹.

Nos arredores do Largo da Carioca, a Rua Treze de Maio foi alargada para 30 metros enquanto o Prédio da Imprensa Nacional foi demolido para o prolongamento da Avenida Nilo Peçanha⁸⁸⁰. A rua Almirante Barroso foi prolongada e o governo alterou a estação final dos bondes, antes feita no hotel Avenida, com a construção de um novo terminal batizado popularmente como Tabuleiro da Baiana⁸⁸¹.

Contudo, este conjunto de obras no Centro não constitui a totalidade dos serviços realizados pela Secretaria Geral de Viação e Obras entre 1937 e 1945. Para a análise da distribuição espacial do conjunto dos trabalhos da secretaria utilizamos a divisão distrital estabelecida por Henrique Dodsworth e Edison Passos em 1941. Nesta detalhada

⁸⁷⁹ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos Op. Cit. P. 110

⁸⁸⁰ ATIVIDADES e realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – julho de 1937 a julho de 1939. Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, Vol. VII, julho 1939. P. 365

⁸⁸¹ REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos Op. Cit. P. 111

legislação, o governo realizou uma partilha do território que engloba todo o território do Distrito Federal incluindo as ilhas e a Zona Rural. O recolhimento dos dados teve como base os relatórios de trabalhos realizados pela SGVO publicados nos Relatórios da Prefeitura do Distrito Federal de 1943,1944 e 1945. Julgamos mais conveniente o recolhimento de dados nestes relatórios, pois os dados dos Boletins da Prefeitura não contabilizavam as intervenções realizadas pelo próprio pessoal do Departamento de Obras. Com isso, foi possível colher dados tanto de empreitadas quanto de serviços executados pela administração pública. Foram excluídos dos dados expostos a seguir os grandes projetos de intervenção urbana e os projetos elaborados pela CPC que já foram expostos em pontos anteriores. O conjunto de obras computada inclui principalmente serviços de pavimentação além da construção de muralhas e pontes.

A determinação dos distritos em que se localizavam os logradouros foi realizada através da conferência, em mapas, dos limites impostos pelo Decreto 6958⁸⁸². Além disso, a determinação da localização dos logradouros foi revisada com base no Repositório de Logradouros de 1952⁸⁸³, a publicação do tipo mais próxima temporalmente da gestão de Henrique Dodsworth.

Figura 9: Divisão em distritos do Rio de Janeiro 1940

⁸⁸² Decreto 6.958 de 7 de maio de 1941. Fixa os limites de cada um dos quinze distritos criados pelo decreto 6.041 de 14 de março de 1940.

⁸⁸³ ALEIXO, O.D.P. Repositório de logradouros públicos do Rio de Janeiro – com a respectiva jurisdição fiscal, administrativa, policial, imobiliária, do registro civil e eleitoral. Rio de Janeiro: Montepio dos Empregados Municipais. 1952



Fonte: Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, vol. VII, julho 1940, p. 359

No primeiro Distrito, que englobava o Centro tradicional e as ilhas do Governador e Paquetá, foram realizadas 43 obras entre 1937 e 1945. O Segundo Distrito, Estácio de Sá, recebeu um total de 12 serviços no mesmo período. Número semelhante ao ocorrido no Terceiro Distrito, Laranjeiras, que recebeu 16 obras. Este distrito englobava os bairros de Laranjeiras, Santa Teresa e Flamengo.

Ainda na Zona Sul, o Quarto Distrito, Botafogo, possuidor de uma larga faixa de terra passando por Botafogo, Lagoa, Leblon e Gávea recebeu um total de 56 obras durante a gestão de Henrique Dodsworth. O Quinto Distrito que se estendia somente pelo bairro de Copacabana foi palco de 23 obras durante o Estado Novo.

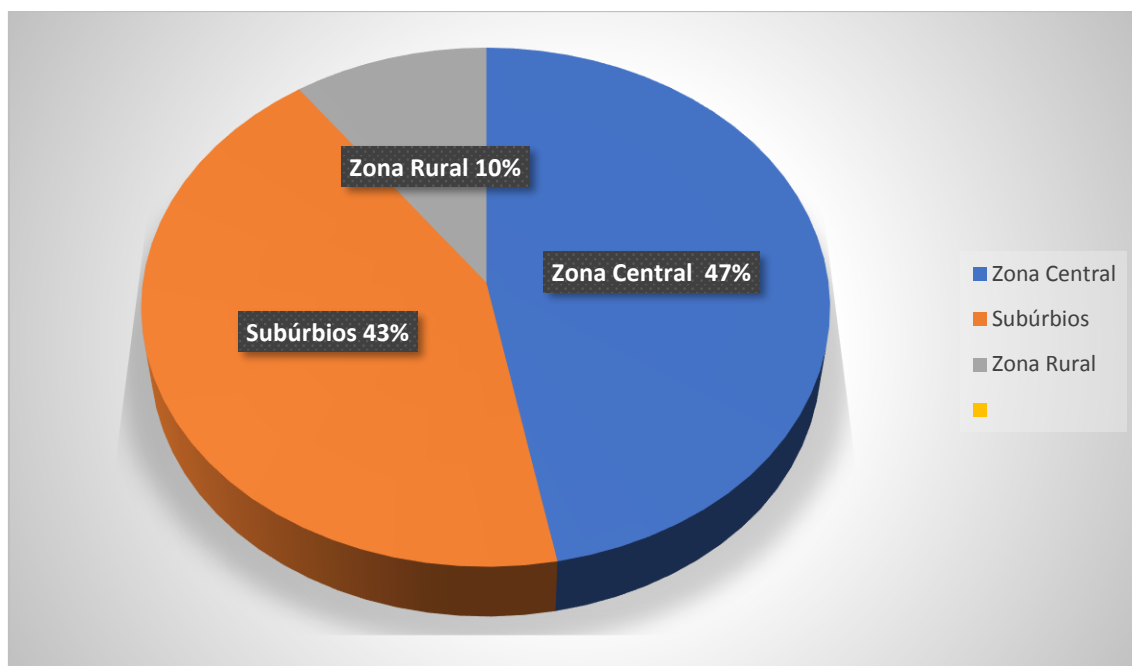
Na Zona Norte, o Sexto Distrito, São Cristóvão, recebeu um total de 31 intervenções enquanto o Sétimo Distrito, Tijuca, recebeu 50 obras. Mesmo número de sua divisão vizinha Vila Isabel que constituía o Oitavo Distrito. O Nono Distrito, Meier, englobava um grande conjunto entre Engenho Novo, a Avenida Suburbana, Inhaúma e Piedade. Neste distrito, foram realizadas 74 obras entre 1937 e 1945. O Décimo Distrito, Madureira, também incorporava uma série de bairros no ramal da EFCB seguindo de

Cascadura até Deodoro e seguia por uma longa faixa de terras até encontrar os limites do Distrito da Penha nos arredores da Pavuna. O Décimo Distrito recebeu 64 intervenções da municipalidade durante o Estado Novo. Os arredores do bairro da Penha, Décimo Primeiro Distrito, receberam 43 obras.

O Décimo Segundo Distrito era formado pelos vastos territórios da Baixada de Jacarepaguá e se estendia dos limites do 10º Distrito até o Oceano Atlântico. Neste período, o distrito recebeu 24 obras. O Décimo Terceiro Distrito, Bangu, foi palco da realização de 16 intervenções enquanto os Distritos rurais de Campo Grande e Santa Cruz receberam 20 e 9 obras respectivamente.

Maurício de Abreu propôs uma divisão da região metropolitana em que a Zona Central seria formada pelos bairros do Centro, Zonal Sul e parte da Zona Norte. Estes espaços foram os que mais passaram por intervenções urbanísticas, o que lhes garantiu uma maior oferta de serviços como pavimentação, saneamento entre outros⁸⁸⁴. Os bairros da zona ferroviária cresceram com menos intervenções e uma estrutura precária de serviços urbanos. Aplicando os critérios expostos pelo geógrafo temos a seguinte distribuição dos serviços de urbanização durante do Governo Dodsworth:

Gráfico 10: serviços realizados pela SGVO 1937-1945



⁸⁸⁴ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Op. Cit. P. 18-32.

Fonte: Relatórios da Prefeitura do Distrito Federal, 1943, 1944 e 1945.

Esta divisão não elimina distorções como a presença do Segundo Distrito na Zona Central. O baixo número de obras na região e as demolições nas suas extremidades já um indicio de que a região é vista pela municipalidade como uma futura área de passagem com a abertura dos túneis no Maciço da Carioca, construídos na década de 1960. O grande número de intervenções nos distritos do Meier e de Madureira devem ser relativizadas por conta da grande extensão territorial dos mesmos. Além disso, as intervenções na Zona Central ocorrem em um território que já passou por melhorias previas. Fato que reforça a tendência das intervenções municipais de manterem a valorização dos terrenos nos bairros da Zona Sul.

Conclusão

Ao fim da gestão de Henrique Dodsworth a fisionomia do espaço urbano carioca estava profundamente transformada. Como no início do século, uma grande avenida rasgou o centro e provocou uma nova onda de remoções. A Avenida Brasil, grande via de comunicação entre os subúrbios, continuaria a ser expandida nas gestões seguintes tendo seu trecho final inaugurado somente em meados da década de 1950. Com a duplicação do Túnel do Leme, o governo melhorou o acesso de automóveis particulares e transportes coletivos rodoviários aos bairros mais cobiçados pela indústria da construção civil para empreendimentos de alto valor. A conclusão das obras de urbanização da Esplanada do Castelo, paralisadas desde a década de 1920, associada a empreendimentos Governo Federal, como a construção do Aeroporto Santos Dumont e dos novos edifícios dos Ministérios da Educação e Trabalho, deram a forma definitiva aos logradouros surgidos com o arrasamento do Morro do Castelo.

Ainda que algumas recomendações dos projetos de Alfred Agache, como a construção de uma via que servisse tanto de ligação entre os bairros do subúrbio quanto comunicação entre o Distrito Federal e os demais estados e outra via entre a Avenida do Canal do Mangue e o mar, fossem aplicadas de alguma forma, o Plano de Transformação de Extensão da Cidade, da gestão de Dodsworth, não pode ser considerado uma aplicação do Plano Agache. Entre a entrega dos projetos do urbanista francês, em 1930, e a organização da Comissão do Plano da Cidade da gestão de Henrique Dodsworth, em 1937, ocorreu um pujante processo de circulação de ideais sobre urbanismo com forte participação dos engenheiros da PDF. Em nossa análise da Revista Municipal de Engenharia podemos comprovar a hipótese, defendida em diversos estudos, que as práticas sobre planejamento de cidades aplicadas nos Estados Unidos e as ideias do urbanismo modernista tornaram-se dominantes entre os técnicos municipais durante a década de 1930. A partir disso, é possível compreender o porquê da mudança do alinhamento das ruas do bairro do Castelo, desenvolvido por Alfred Agache, para os planos de Affonso Eduardo Reidy, com forte influência do ideário modernista. O prestígio das ideias do urbanismo norte-americano é perceptível na preferência dos técnicos municipais por planos viários que privilegiavam a circulação de automóveis. Uma década

antes do advento da “febre rodoviária” no Rio de Janeiro, as políticas públicas para circulação urbana já planejavam uma cidade que privilegiava a circulação de carros.

A gestão de Henrique Dodsworth representou a volta de um mandato em que a realização de grandes intervenções urbanísticas era definida como solução para os problemas da cidade. Da mesma forma que nas gestões dos “prefeitos engenheiros” Pereira Passos e Paulo de Frontin, a prefeitura estado-novista privilegiou a reprodução e ampliação dos interesses dos setores ligados ao mercado da construção civil. A prioridade na reorganização da máquina administrativa municipal aos serviços ligados a SGVO é prova disso: a formação do Departamento de Edificações facilitou a emissão de permissões para empreendimentos da construção civil enquanto a criação do Departamento de Construções Proletárias tinha como finalidade última o incentivo para que empresas atuassem na fatia do mercado imobiliário voltado para a construção de casas populares. O volume atingido por despesas com obras públicas na gestão de Henrique Dodsworth também era um grande incentivo as empresas do setor, pois além de disponibilizar serviços públicos, que valorizavam os empreendimentos das empresas que atuavam no mercado imobiliário, a forma da realização das obras, através de licitações, gerava um mercado ativo para as empreiteiras cariocas.

A ditadura do Estado Novo proporcionou que Henrique Dodsworth governasse sem oposição consentida. Ao contrário dos estados, onde Getúlio Vargas nomeou Departamentos Administrativos como forma de contrabalancear o poder os interventores, a Prefeitura do Distrito Federal não possuía nenhuma instância, além do Executivo Federal, que a controlasse. O Conselho Federal, que deveria legislar e fiscalizar a municipalidade, nunca saiu do papel, enquanto o Tribunal de Contas tinha seus membros nomeados pelo prefeito que utilizava o órgão para alocar aliados políticos como o médico Jesuíno de Albuquerque. A liberdade de atuação para o Executivo Municipal permitiu a implantação de um ambicioso programa de obras que atendeu as demandas das empreiteiras cariocas. A nossa pesquisa examinou que embora houvesse um número elevado de empresas atuando nas obras da municipalidade, o faturamento era concentrado em poucas empresas. As conexões entre as maiores empreiteiras do período e os agentes alocados no aparelho de Estado é evidenciada na trajetória da Sociedade Brasileira de Urbanismo, empresa fundada com participação de Paulo de Frontin, tio e padrinho político de Henrique Dodsworth, que comandou a maior parte das obras da Avenida

Brasil e da nova Avenida Tijuca, posteriormente Avenida Edison Passos, e obteve grandes facilidades do prefeito para aditar os valores dos seus contratos.

Nossa pesquisa também nos permitiu apontar com maior profundidade as conexões entre os agentes políticos alocados no aparelho de Estado e os interesses e projetos defendidos por organizações situadas na sociedade civil. A conexão entre as áreas da cidade atingidas pelo plano de intervenção urbana da gestão Dodsworth e as áreas de interesse das empresas do ramo da construção é explícita nos terrenos da cidade que a Comissão do Plano da Cidade volta o seu olhar. A chegada do Secretário Geral de Viação Obras, Edison Junqueira Passos, ao posto de presidente do Clube de Engenharia marcou a coroação de um momento em que as instituições interessadas na exploração do espaço urbano tiveram seu trânsito facilitado com os ocupantes da administração municipal.

A estratificação social dos bairros da cidade deve ser encerrada como um processo. A presença massiva de serviços públicos e infraestrutura urbana na Zona Sul, a verticalização das construções no Centro e arredores de Copacabana, a expansão das favelas, e falta de infraestrutura urbana nos subúrbios e na periferia, não se encerraram ao fim da gestão Dodsworth. A distribuição diferenciada de obras e serviços públicos nos bairros da Capital Federal continuou nos governos seguintes; a opção pela circulação viária baseada em automóveis, incentivada nos projetos de Dodsworth, foi aprofundada nos anos 1950 e 1960. Nas considerações que apresentamos nos quatro capítulos anteriores, podemos confirmar nossa hipótese que a gestão de Henrique Dodsworth foi mais um momento em que as intervenções urbanísticas da Prefeitura ratificaram uma apropriação pouco democrática do espaço urbano carioca.

REFERÊNCIAS

1- Fontes:

1.1 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro:

1.1.2- Coleção Oliveira (Biblioteca Oswaldo Porto Rocha)

- AVENIDA Brasil. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, 1945.
- CENTRO Carioca. Estatuto social do Centro Carioca. Rio de Janeiro, 1916
- RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal 1940. Departamento de Geografia e Estatística, 1940
- RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal 1940-1943. Departamento de Geografia e Estatística, 1943

1.1.3- Coleção Particular Oliveira Reis

- COTEPLA (Consórcio Técnico de Planejamento): caixa 2
- Dados biográficos do engenheiro Edison Passos e sobre a Comissão do Plano da Cidade: caixa 22
- Entrevista com o engenheiro José de Oliveira Reis em 23/04/1986 no auditório Noronha Santos no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: caixa 1
- Proposta de Plano Diretor elaborado pelo Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal em 1948: caixa 1

1.1.4- Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945)

- Subsérie Administração: caixas 1-15.
- Subsérie Correspondência: caixas 90-94.
- Subsérie Saúde e Assistência: caixas 196-200.
- Subsérie Viação e Obras: caixas 201-238.

2- Periódicos

A Noite

Diário de Notícias

Revista do Clube de Engenharia

Revista Municipal de Engenharia

Revista Urbanismo e Viação

Rio Ilustrado

3- Obras de referência

ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2ª Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001.

ALEIXO, O.D.P. Repositório de logradouros públicos do Rio de Janeiro – com a respectiva jurisdição fiscal, administrativa, policial, imobiliária, do registro civil e eleitoral. Rio de Janeiro: Montepio dos Empregados Municipais. 1952

4- Documentos oficiais

ANUÁRIO Estatístico do Distrito Federal. Prefeitura Do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1941.

ANUÁRIO Estatístico do Distrito Federal. Prefeitura Do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1947, Vol. 2

Boletim da Prefeitura do Distrito Federal

RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal, 1944. Departamento de Geografia e Estatística, 1944.

RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

5- Legislação

BRASIL. LEI Nº 196. Institui a Lei Orgânica para o Distrito Federal. Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/1/1936, Página 2118

BRASIL. Decreto-lei Nº 24, de 29 de novembro de 1937. Dispõe sobre a acumulação de funções e cargos públicos remunerados, e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/12/1937, Página 23672

BRASIL. Decreto-Lei Nº 96. Dispõe sobre a administração do Distrito Federal. Diário Oficial da União- Seção 1- 24/12/1937, p. 25522

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.722, de 30 de outubro de 1940. Dispõe sobre a execução de planos de urbanização da cidade do Rio de Janeiro e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/11/1940, Página 20510;

BRASIL.DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Diário Oficial da União - Seção 1 - 18/7/1941, Página 14427

BRASIL. DECRETO-LEI Nº 3.532, DE 21 DE AGOSTO DE 1941. Altera dispositivos do Decreto-Lei n. 2.722, de 30 de outubro de 1940, e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 23/8/1941, Página 16635

BRASIL. Decreto-lei Nº 4.549 de 4 de agosto de 1942. Cria na Prefeitura do Distrito Federal o Departamento de Construções Proletárias e dá outras providências. Disponível em < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4549-4-agosto-1942-414683-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 17 de janeiro de 2017.

BRASIL. Decreto-lei Nº 8.211 de 1º de setembro de 1945. Subordina à Secretaria Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal o Serviço Federal de Águas e Esgoto.

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.000 de 1º de julho de 1937. Estabelece o Código de Obras do Distrito Federal e dá outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, p. 3-270. Julho-setembro 1937.

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.040 de 18 de agosto de 1937. Cria na Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas as diretorias de obras públicas e fiscalização de obras e instalações e extingue a Diretoria de Engenharia e dá outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, 1937, p. 412-416.

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). DECRETO 6641 de 14 de março de 1940. Aprova as tabelas de lotação do pessoal superior, dirigente e assistente dos serviços da Prefeitura, e define a estrutura e organização dos mesmos. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro de 1940, DF, Vol. 1, P. 43-49.

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta o Decreto-lei 2772 de 30 de outubro de 1940. Revista Municipal de Engenharia. Nº5, novembro 1941

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.897 de 28 de dezembro de 1940. Aprova o plano da Avenida Presidente Vargas e dá outras providências. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, DF,

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto n. 6898 de 28 de dezembro de 1940. Aprova o plano de urbanização da Esplanada do Castelo e pelo prolongamento da Avenida Nilo Peçanha e dá outras providencias. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, vol. VIII, nov. 1941, p. 335

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto n. 7.064 de 31 de julho de 1941. Aprova o plano de urbanização da esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio e áreas adjacentes, e do prolongamento da avenida Diagonal. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro: Secretaria do Prefeito, julho a setembro, 1941. P. 35-50.

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 7.101 – de 15 de setembro de 1941. Regulamenta o Decreto-lei N. 3532 de 21 de agosto de 1941 e dá outras providências. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, vol. VIII, novembro 1941, p. 331

6- Documentos online:

AGACHE, Alfred D. Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento. Paris: Foyer Bresilien, 1930. Disponível em < <https://goo.gl/oaZmGY> > acesso em 5/5/2015.

Sindicato dos Engenheiros no Estado do Rio de Janeiro. Disponível em <<http://www.sengerj.org.br/pages/2-historia>>. Acesso em 20/12/2016.

Http://www.brasilartesciclopedias.com.br/nacional/primeira.htm#memoria_archimedes.htm. Acesso em 15/01/2017.

7 -Obras do período

ADEUS à Guanabara. *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 31 de março de 1943, primeira secção, p.4

ALMEIDA, Antonio Russel Raposo; FARIA, Hélio Caire de Castro; MEDONÇA, Waldemar. Projeto de reorganização da Secretaria Geral de Trabalho e Obras Públicas da Prefeitura do Distrito Federal. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. V, Nº 3, p. 323-337. Maio 1938.

ATIVIDADES e realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – julho de 1937 a julho de 1939. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, v. VI, Nº 4, p. 365-388. julho 1939.

BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, v. XI, p. 100-112, julho 1944.

COMISSÃO do Plano da Cidade. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, v. V, Nº 1, p.22, janeiro 1938.

DODSWORTH, Henrique. *Avenida Presidente Vargas: aspectos urbanísticos, jurídicos e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio. 1955

_____. Problemas da cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, vo. X, nº.1, p 3-5, 1943.

ENGENHEIRO Armando Augusto de Godoy. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. XII, nº 1, p. 4, janeiro 1945.

ENGENHEIRO Edison J. Passos. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, Nº 36, setembro de 1937

GODOY, Armando de. Uma excursão de técnicos a América do Norte” sugestões do Engenheiro Armando Godoy. *A Noite*, 8 de maio de 1933, p.2

LANE, Francisco. Avenida Tijuca. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, v. V, Nº 3, p. 301-305, maio de 1938.

INAUGURAÇÃO do primeiro trecho da Avenida Getúlio Vargas. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1941, primeira secção, p. 9.

OLIVEIRA, Francisco Baptista de. Bairro Proletário modelo da Cia Industrial Mineira. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. V, nº 1, p. 23-30, janeiro 1938.

_____. A casa popular e os aspectos urbanísticos da cidade. *Revista do Clube de Engenharia*. Nº 68, Vol. VII, julho-agosto de 1940.

_____. Instituto Brasileiro da Casa Popular. *Urbanismo e Viação*, Nº 13, p. 38, janeiro 1941.

MARIANO FILHO, José; CUMPELO, Américo, PIRES, Abelardo. O problema das favelas no Rio de Janeiro. *Urbanismo e Viação*, 1941, Nº 13,

MARTINS, Mario de Souza. Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, v. VIII, nº 2, p. 128-131, março 1941.

PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, Nº 73, p. 3-22, maio-junho 1941.

PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. *Rio Ilustrado*. Ano XIV, p. 13-45, 1941.

_____. Plano de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. VIII, nº 4, p. 213-224, julho 1941.

PEREIRA, Carlos Soares. Relatório da Comissão de Obras Novas *Revista Municipal de Engenharia*, v. VIII, nº 2, p. 85-112, março de 1941

REIS, José de Oliveira. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*., julho de 1942, Nº 4.

_____. Notícias sobre o Parkway Faria-Timbó. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. IX, nº 2, p.94-100, abril 1943.

RIBEIRO, José Octacílio Saboia. Urbanização da Esplanada de Santo Antonio e adjacências. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. XII, nº 1, p. 06-19, janeiro 1945.

REIDY, Affonso Eduardo. Urbanização da Esplanada do Castelo. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. V, nº 5, setembro de 1938.

SINDICATO Nacional dos Engenheiros. *Revista do Clube de Engenharia*. Nº 25, p. 1036, outubro 1936.

SILVA, Maurício Joppert; AYRES, A. Junqueira; RODRIGUES, Philuvio. Avenida Tijuca. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. VII, nº 5, setembro 1940

SOCIEDADE de Engenheiros da Prefeitura do Distrito Federal (SEP). *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, v. III, nº 1, janeiro 1936.

SZILARD, Adalberto. Cidades do Amanhã. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, v. X, nº 3, p. 161-166, julho 1943.

_____, REIS, José de Oliveira. *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: O Construtor, 1950.

8- Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4ª edição. 4ª reimpressão. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

_____. Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. *Revista Rio de Janeiro: UERJ/ Fórum Rio de Janeiro/ Laboratório de Políticas Públicas*, nº 10, maio-ago. 2003

_____. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.) *Brasil, questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

_____. Reconstruindo uma história esquecida: origem e expansão inicial das favelas no Rio de Janeiro. *Espaço e debates*, São Paulo: Neru, ano XIV, nº 37, p. 34-46, 1994.

ALMEIDA, Maria Soares de, SOUZA, Célia Ferraz de. Modernidade e autoritarismo: urbanismo em tempos ditatoriais: Porto Alegre, 1937-1945 In REZENDE, Vera F. (org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Interxtexto, 2012. P. 187-194.

ALVES, REZENDE, Vera F. A comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro. Disponível em <goo.gl/hNGbZ2> acesso em 13/12/2015.

ANTONACCI, Maria Antonieta. *A vitória da razão (?)*: o IDORT e a sociedade paulista. São Paulo: Marco Zero, 1993.

ARAÚJO, Maria Celina Soares D'. *O Estado Novo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. O espaço fluminense e a intervenção urbana no Estado Novo. In REZENDE, Vera F. (org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Interxtexto, 2012. P. 187-194.

BRANDI, Paulo. Getúlio Vargas. In: ABREU, Alzira Alves de et., al. *Dicionário Histórico e Bibliográfico Brasileiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001, vol. V.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Secretária Municipal de Cultura, 1990.

BIANCHI, Álvaro. *O laboratório de Gramsci: filosofia, política e história*. São Paulo: Alameda, 2008.

BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou, O ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BOBBIO, Norberto. *Ensaio sobre Gramsci e o conceito de sociedade civil*. 2ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

BUCCI-GLUCKMANN, Christinne. *Gramsci e o Estado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980

CAMARGO, Aspásia et.al. *O golpe silencioso*. Rio de Janeiro: rio Fundo, 1989.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Editora da UFF, 2014.

CAPELATO, Maria Helena. *Estado Novo: o que trouxe de novo?* In FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.) *O Brasil Republicano: o tempo do nacional estatismo: do início da década de 30 ao apogeu do Estado Novo*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012. P. 117-122

CARDOSO, Elizabeth Dezouart et al. *História dos Bairros: Copacabana*. Rio de Janeiro: Index, 1986.

CARLOS. Ana Fani Alessandri. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo Contexto, 2001.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no pensamento geográfico. In CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2014.

CARONE, Edgard. *O Centro Industrial do Brasil do Rio de Janeiro e sua importante participação na economia nacional (1827-1977)*. Rio de Janeiro: CIRJ/Cátedra, 1978.

_____. *O Estado Novo (1937-1945)*. 5ª ed. São Paulo: Difel, 1988

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

_____. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das letras, 1987

CARVALHO, Wesley. *Saúde e política no Rio de Janeiro de Pedro Ernesto (1931-1936)*. Dissertação (mestrado em História). Universidade Federal Fluminense, ICHF/PPGH, Niterói, 2012.

CODATO, Adriano Nervo. *Elites e instituições no Brasil: uma análise contextual do Estado Novo*. Campinas, 2008. 441 f. Tese (Doutorado em Ciência Política). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

_____. Estado Novo no Brasil: um estudo da dinâmica das elites políticas regionais em contexto autoritário. *DADOS – Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, vol. 58, nº 2, 2015. P. 305-324.

CONIFF, Michael L. *Política urbana no Brasil: ascensão do populismo 1925-1945*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2006.

CORRÊA, Maria Leticia. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto (1849-1922). *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 157-169, 2010.

COSTA, Renato da Gama Rosa. *Entre “avenida” e “rodovia”*: a história da Avenida Brasil (1906-1954). Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2006 (Tese de Doutorado).

CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e Empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin, 1903-1933*. Niterói, 2003. 357 f. Tese (Doutorado em História), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, 2003.

_____. *Instituições, agentes sociais e desenvolvimento econômico no Rio de Janeiro da Primeira República*. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH-RJ, 10, 2002, Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: ANPUH- RJ, 2002. Disponível em <[http:// https://goo.gl/4UoS7j](http://https://goo.gl/4UoS7j)> acesso em: 10/04/2015.

_____; FREITAS FILHO, Almir Pita. *Instituições, agentes sociais e desenvolvimento econômico: Rio de Janeiro, 1890-1945. Estudos do Século XX – empresas e empresários*. Coimbra: 2004. Disponível em <[http:// http://migre.me/wHN22](http://http://migre.me/wHN22)> acesso em 20/04/2016.

DEMIER, Felipe. *O longo bonapartismo brasileiro (1930-1964): um ensaio de interpretação histórica*. 1. Ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013

DELGADO, Carlos Carvalho. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990

DINIZ, Eli. *Estado Novo: estrutura de poder, relações de classe*. In: FAUSTO, Boris (org.). *O Brasil Republicano: Sociedade e política, 1930-1964*. História geral da civilização brasileira. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. P. 95-144.

DIAS, Sonia. Guilherme Guinle. In: ABREU, Alzira Alves de et al. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB)*. 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

ENGELS, Friedrich. *A origem da família, da propriedade privada e do Estado*. São Paulo: Expressão Popular, 2013

_____. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2010

_____. *Sobre a questão da moradia*. Belo Horizonte: Aldeia Global, 1979.

FADEL, Simone. *Meio Ambiente, Saneamento e Engenharia no Império e na Primeira República*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009

FARIA, Rodrigo dos Santos. *O urbanista e o Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis, uma biografia profissional*. São Paulo: Alameda, 2013.

FAUSTO, Boris. *A revolução de 1930: história e historiografia*. 4. Ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.

_____. *A crise dos anos vinte e a revolução de 1930*. In FAUSTO, Boris (org.). *O Brasil Republicano: sociedade e Instituições, 1889-1930. História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: Difel, 1985.

_____. *Expansão do café e política cafeeira*. In FAUSTO, Boris (org.). *O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia, 1890-1930. História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: Difel, 1985.

FELDMAN, Sarah. *As comissões de Planos da Cidade na Era Vargas*. In: REZENDE, Vera F. (org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Interxtexto, 201. P. 21-43.

_____. *Os anos 1930 e a difusão do urbanismo americano no Brasil*. Disponível em <<https://goo.gl/ET139j>> acesso em 15/07/2015.

FERNANDES, Nelson da Nobrega. *O Rapto Ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011

FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira*. Dissertação (Mestrado em Economia). Campinas: Unicamp, 1981

FERREIRA, Marieta de Moraes. João Augusto Mattos Pimenta. In: ABREU, Alzira Alves de et al. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB)*. 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001

_____. *Diário de Notícias*. In: ABREU, Alzira Alves de et al. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB)*. 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001

_____. PINTO, Surama Conde Sá. *A crise dos anos 1920 e a Revolução de 1930*. In FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O*

Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente- da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

FICHER, Sylvia. Edifícios altos no Brasil. *Espaço & Debates*: São Paulo: Neru, ano 14, n. 37, p. 61-76, 1994.

FONSECA, Pedro César Dutra. Sobre a intencionalidade da política industrializante do Brasil na década de 1930. *Revista de Economia Política*, São Paulo, vol. 23, nº 1, p. 133-148, janeiro-março 2003

FONTES, Virgínia Maria. *Reflexões im-pertinentes: História e capitalismo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2005.

FREIRE, Américo. *Guerra de posições na metrópole: a prefeitura e as empresas de ônibus no Rio de Janeiro (1906-1948)*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

_____; Oliveira Lúcia Lippi (org.). *Capítulos da Memória do Urbanismo carioca*. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002

FREIRE, Américo, OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.) *Novas memórias do Urbanismo carioca*. Rio de Janeiro: FGV, 2008.

FREITAS FILHO, Almir Pita. *A industrialização no Rio de Janeiro, 1930-1945: indústria e industriais no antigo Distrito Federal*. Niterói: ICHF-UFF, 1986 (Dissertação de mestrado).

FRIDMAN, Fania. Propriedade fundiária, parcelamento da terra e processo de urbanização do município do Rio de Janeiro. XVI Encontro Anual da ANPOCS, 1992,

_____. *Paisagem estrangeira: memórias de um bairro judeu no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 17ª edição São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

FURTADO, Fernanda; REZENDE, Vera. O financiamento da abertura da Avenida Presidente Vargas: estratégias institucionais e legais. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, nº 10, p. 175-192, 2016.

GAWRYSZEWSKI, Alberto. Administração Pedro Ernesto: Rio de Janeiro (DF) 1931-1936. Niterói, 1988. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 1988.

_____. *Agonia de morar: urbanização na cidade do Rio de Janeiro (DF) – 1945-1950*. Londrina: EDUEL, 2012

GRAMSCI, Antonio. O leitor de Gramsci: escritos escolhidos 1916-1935. Carlos Nelson Coutinho (org.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011

_____. *Cadernos do Cárcere*. 7ª edição Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, V. 3, 2016

_____. *Cartas do Cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1987.

GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bem-te-ví. 2013.

GOMES, Angela de Castro. *Burguesia e trabalho: política e legislação no Brasil (1917-1937)*. 2ª edição. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014

HALL, Peter. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX*. São Paulo: Perspectiva, 2002

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. 2ª edição. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOBBSBAWM, Eric J. *Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991*. 2ª edição. 40ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

HOCHMAN, Gilberto, FONSECA, Cristina M.O. O que há de novo? Políticas de saúde pública e previdência, 1937-1945. In PANDOLFI, Dulce Chaves (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

HONORATO, Cezar Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida no Brasil*. Rio de Janeiro: Venosa, 1996.

_____. O assistente social e as favelas (1945/64). In: MELLO, Marco Antonio da Silva et al. *Favelas Cariocas: ontem e hoje*. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

_____. Anotações acerca da questão urbana contemporânea. *Passagens Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, janeiro-abril, 2013

HONORATO, Cezar Teixeira. *O Novo Estado no Estado Novo (Análise da Interventoria Amaral Peixoto no Estado do Rio de Janeiro)*. Niterói, 1987, 290 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1987

KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho: O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro Secretaria de Culturas, 2001

KLEIMAN, Mauro. *Construtores do moderno Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994

_____. *De Getúlio a Lacerda: um “rio de obras” transforma a cidade do Rio de Janeiro*. As obras públicas de infraestrutura urbana e a construção do novo Rio no período 1938-1965. Tese. FAU/USP: São Paulo, 1994.

LAMARÃO, Sergio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991

_____. Coordenação da Mobilização Econômica. In: ABREU, Alzira Alves de et al. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB)*. 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

LEAL, Maria da Glória de F. *A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo: a indústria da construção civil*. Niterói: ICHF/UFF, 1987 (Dissertação de mestrado).

LEEDS, Anthony; LEEDS, Elizabeth. *A Sociologia do Brasil urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5ª edição. São Paulo: Centauro, 2001.

LEME, Maria Cristina da Silva. São Paulo: conflitos e consensos para construção da metrópole: 1930-1945. In REZENDE, Vera F. (org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Interxtexto, 2012. P. 121-140

LENIN, Vladimir. *O Estado e a Revolução*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

LESSA, CARLOS. *O Rio de todos os brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

LEVINE, Robert M. *O Regime de Vargas, 1934-1938: os anos críticos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, Secretária Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

LIMA, Evelyn F. Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990

LIMA, Fábio José Martins. As noções urbanísticas do engenheiro Francisco Baptista de Oliveira. Disponível em </ <https://goo.gl/z97TIX/>> acesso em 30/11/2016.

LIMA, Jacqueline de Cassia Pinheiro. A pobreza como um problema social: as ações de Victor Tavares de Moura e Agamenon Magalhães nas favelas do Rio e nos Mocambos do Recife durante o Estado Novo. Rio de Janeiro, 2006. 347 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – IUPERJ, Rio de Janeiro. 2006.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; CARVALHO, Lia Aquino, STANLEY, Myriam. *Questão Habitacional e Movimento Operário*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 1989

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (coord.). *Rio de Janeiro operário: natureza do Estado, conjuntura econômica, condições de vida e consciência de classe, 1930-1970*. Rio de Janeiro: Access, 1992.

MACEDO, Roberto. *Henrique Dodsworth*. Departamento Administrativo do Serviço Público. 1955

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2008

MARICATO, Ermínia. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã*. São Paulo: Hucitec, 1986.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política: Livro I*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012

_____. *A guerra civil na França*. São Paulo: Boitempo, 2011.

MATOS, Marcelo Badaró. *Trabalhadores e sindicatos no Brasil*. São Paulo: Expressão popular, 2009. P. 37-38.

MATTOS, Romulo Costa. *Pelos Pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na Primeira República*. Tese (doutorado em História). Niterói: UFF, 2008.

_____. *Favelas na Primeira República: tentativas de remoção e resistência*. *Revista História e Luta de Classes*. Nº 21, ano 11, março 2016. P. 3-43.

_____. *O recrudescimento da crise habitacional e a criação de leis de incentivo à construção de habitações populares no início dos anos 1920*. *Acervo: revista do Arquivo Nacional*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, v. 28, Nº 1, p. 86-97, jan-jun. 2015.

MAZA, Fábio. *Engenharia e sua relação com o pensamento tecnocrático*. In: PAULA, Dilma Andrade de; CORRÊA, Maria Letícia. *Intelectuais e desenvolvimento: perspectivas da pesquisa em História*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2015.

MCDOWALL, Duncan. *Light: a história da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.

MEDEIROS, Lídia Alice. *Atendimento à pobreza durante a Era Vargas do Albergue da Boa Vontade aos Parques Proletários: a atuação do Dr. Victor Tavares de Moura (1935-1945)*. Rio de Janeiro, 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002

MELO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MENDONÇA, Sonia Regina de. *O Estado Ampliado como ferramenta metodológica*.

MENDONÇA, Sonia Regina de. *Sociedade Civil em Gramsci: Venturas e desventuras de um conceito*. In PAULA, Dilma Andrade de; MENDONÇA, Sonia Regina de. (Org.) *Sociedade Civil: ensaios históricos*. Jundiaí: Paco Editorial, 2013

MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

MYASAKA, Cristiane Regina. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro 1890-1910)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011

MOTTA, Marly Silva da. O “Hércules da Prefeitura” e o “Demolidor do Castelo”: o Executivo Municipal como gestor da política urbana na cidade do Rio de Janeiro. In; OLIVEIRA, Lúcia Luppi de (org.) *Cidades: história e desafios*. Rio de Janeiro: FGV, 2002

_____. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

MOURELLE, Thiago Cavaliere. *Trabalhismo de Pedro Ernesto*. Curitiba: Juruá, 2010.

NOBRE, Ana Luiza. *Carmem Portinho: o moderno em construção*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1999.

OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica à razão dualista: o Ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Lúcia Gomes de. *Desenvolvimento urbano na cidade do Rio de Janeiro: uma visão através da legislação reguladora da época: 1925-1975*. (Dissertação de Mestrado). IPPUR-UFRJ, Rio de Janeiro, 1978.

PANDOLFI, Dulce Chaves e GRYNSPAN, Mario. *Da revolução de 30 ao golpe de 37: a depuração das elites*. Rio de Janeiro: centro de pesquisa e documentação de história contemporânea do Brasil, 1987.

PANSARDI, Marcos Vinicius. *Da Revolução Burguesa à Modernização Conservadora: a historiografia frente à Revolução de 1930*. Campinas, 2002. 224 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

PAULA, Dilma Andrade de; MENDONÇA, Sonia Regina de (org.) Sociedade Civil: Ensaios Históricos. Jundiaí: Paco Editorial, 2013

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim da Linha: a extinção de ramais da estrada de ferro Leopoldina, 1955-1974*. Tese (Doutorado em História). Niterói: UFF, 2000

PARISE, Luciano. *Favelas do Rio de Janeiro- evolução, sentido*. Rio de Janeiro: CENPHA, 1969

PECHMAN, Robert. Henrique Dodsworth In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

_____. *Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

PEREIRA, Margareth da Silva. Localistas e cosmopolitas: a rede Rotary Club Internacional e os primórdios do urbanismo no Brasil (1905-1935). In: Encontro Nacional da ANPUR, 12, 2007, Belém, 2007. Disponível em: <<https://goo.gl/PQ5tOh>> acesso em 15/06/2016.

_____. *Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro* In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996

PINTO, Surama Conde Sá. O prefeito da varinha de condão: A engenharia política de Paulo de Frontin na Prefeitura do Distrito Federal-1919. Vassouras: Revista do Mestrado em História da Universidade Severino Sombra, Vol. 10, 2008

POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder e o socialismo*. Rio de Janeiro: Graal, 1980.

RABELO, Fernanda Lima. De experts a “bodes expiatórios”: identidade e formação da elite técnica do DASP e a reforma do serviço público federal no Estado Novo (1938-1945). Rio de Janeiro, 2013. 234 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013

REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

REZENDE, Vera F. *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982

_____. Planos e regulamentação urbanística: a dimensão narrativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. In OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

_____. A Era Vargas, o planejamento de cidades e a circulação de ideias: um olhar a partir do Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro. In REZENDE, Vera F. (Org.). *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras*. Niterói: Intertexto, 2012. P. 71-117.

RIBEIRO, Luiz Cesar Queiroz. *Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/IPPUR, 1997

_____. Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro-1870-1930. *Espaços & Debates*. São Paulo, v. 5, n. 15, 1985

_____. Transferências, empréstimos e traduções na formação do urbanismo no Brasil. In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert. (Org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996

ROCHA, Oswaldo Porto; CARVALHO, Lia Aquino. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920; Contribuição ao estudo das habitações populares, 1866-1906*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Secretaria municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1995. (Biblioteca carioca)

SANGLARD, Gisele. A sociedade civil e a construção de hospitais na cidade do Rio de Janeiro da Primeira República. In SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de; SIQUEIRA, José Jorge. *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

SANTOS, Ângela Moulin Simões Penalva; MOTTA, Marly Silva da. O “bota-abaixo” revisitado: o Executivo Municipal e as reformas urbanas no Rio de Janeiro (1903-2003). In REVISTA Rio de Janeiro. Dossiê: Reforma Pereira Passos. Nº 10. Rio de Janeiro: UERJ/Fórum Rio de Janeiro/ Laboratório de Políticas Públicas, maio-agosto, 2003.

SANTOS, Leonardo Soares dos. Zona, sertão ou celeiro? A construção do cinturão verde da cidade do Rio de Janeiro e seus impasses, 1890-1955. In SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira; SIQUEIRA, José Jorge. *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

SARMENTO, Carlos Eduardo. *O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

_____. A arquitetura do impossível: a estruturação do Partido Autonomista do Distrito Federal e o debate autonomista nos anos 1930. In FERREIRA, Marieta de Moraes. *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. Rio de Janeiro: FGV, 2015. P. 39-66.

_____. (Des) construindo Frontin: Em busca de uma memória perdida. In: FRONTIN, Paulo: *Discursos parlamentares*. FREIRE, Américo (org.). Rio de Janeiro: ALERJ, 2003.

SOUZA, Rafael Lima Alves de. No coração da urbe: política, cultura e memória no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945). Rio de Janeiro, 2009, 97 f. Dissertação (mestrado em história). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

SILVA, Alexandre Elias. *Política e Populismo no Rio de Janeiro (1931-1936)*. Niterói, 2004. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2004

SILVA, Lúcia Helena Pereira da. *Luzes e Sombras na cidade: no rastro do Castelo e da Praça Onze: 1920/1945*. Rio de Janeiro: Secretaria Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006 (coleção biblioteca carioca).

_____. *História do Urbanismo no Rio de Janeiro – Administração municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas*. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2003.

SILVA, Maria Laís Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992

_____. Reflexões sobre a política habitacional na Era Vargas. In REZENDE, Vera F. (org.) *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras* 1º edição. Niterói: Intertexto, 2012. P.304-331

SILVA, Thaís Lopes. *Entre ação legislativa e o constrangimento político: o Conselho Municipal do Distrito Federal (1921-1930)*. Rio de Janeiro, 2013. 189 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais – FGV, 2013

STUCKENBRUNCK, Denise Cabral. *O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*. Rio de Janeiro: IPPUR: FASE, 1996.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Hucitec/ Editora da Unicamp, 2000

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil século XX*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994. Vol. 2.

TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/ Casa Civil/ Arquivo Geral da Cidade, 2013

VALLADARES, Lícia Prado. *A invenção das favelas: do mito de origem à favela.com*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

_____. O Estado Novo e a “ampliação” autoritária da República. In CARVALHO, Maria Alice de. *A república do Catete*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Museu da República. 2003.

WEFFORT, Francisco Correia. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

ANEXO I

| Valor médio anual do câmbio oficial | |
|-------------------------------------|----------------|
| | Dólar New York |
| 1938 | |
| 1939 | 16,62 |
| 1940 | 16,62 |
| 1941 | 16,56 |
| 1942 | 16,60 |
| 1943 | 16,59 |
| 1944 | 16,55 |
| 1945 | 16,52 |

ANEXO II

| Serviço Técnico Especial para Execução das Obras da Variante Rio-Petrópolis | | | | |
|---|---|-------------------|--|--|
| Data | Obra | Valor | Empresa | Representante |
| 11/06/1942 | Trecho da Variante Rio-Petrópolis entre o início e a Rua Bonfim e obras complementares | US\$ 314.466,20 | Imper Ltda. | Antônio Simões da Costa |
| 16/10/1942* | Trecho da Variante da Estrada Rio-Petrópolis compreendido entre as estacas 441 – Ramos – e 728 – Parada de Lucas – e de obras complementares/ Trecho entre as estacas 370 - - 9 e 416 e obras complementares/ pavimentação do trecho da Avenida das Missões, compreendido entre a bifurcação da Avenida Brasil no Km. 13, e a margem direita do rio Meriti/ pavimentação do trecho entre as Estações de Lucas e do Areal. | US\$ 2.533.024,52 | Sociedade Brasileira de Urbanismo S/A | Francisco F. de Siqueira Cavalcanti |
| 29/06/1943 | Ponte em concreto armado sobre o canal de Irajá e de obras complementares. | US\$ 18.911,39 | Benjamim Cunha Junior | Benjamim Cunha Junior |
| 5/08/1943 | Ponte de concreto armado sobre o canal do Faria | US\$ 53.860,69 | Benjamin Cunha Junior | Benjamin Cunha Junior |
| 25/10/1944 | Duplicação da ponte em concreto armado sobre o canal do Irajá e Obras complementares | US\$ 33.443,04 | Benjamin Cunha Junior | Benjamin Cunha Junior |
| 29/11/1944 | Viaduto em Parada de Lucas, na Avenida das | US\$ 169.633,65 | Sociedade Ipiranga de Engenharia e Comércio Limitada | Eurico da Silva Melo e Luiz Rocha Sobrinho |

| | | | | |
|--|--------------------------------------|--|--|--|
| | Bandeiras (Variante Rio-Petrópolis). | | | |
|--|--------------------------------------|--|--|--|

Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal 1941-1945

| Serviço Técnico Especial para Execução das Obras do Túnel do Leme | | | | |
|---|---|-----------------|-------------------------------------|--|
| Data | Obra | Valor | Empresa | Representante |
| 28/06/1941 | Contrato para a duplicação e alargamento do Túnel do Leme e execução de obras complementares | US\$ 545.369,00 | Companhia Brasileira de Construções | Washington Barbosa Rodrigues Pereira e Milton Whatley de Assumpção |
| 11/11/1941 | Pavimentação à concreto, com meios-fios e sarjetas de concreto, e obras complementares na Ladeira do Leme, e pavimentação a macadame betuminoso com meios-fios de granito e sarjetas de paralelepípedos, para ligação com as ruas Barata Ribeiro e Toneleiros, na Praça Cardeal Arcoverde | US\$ 39.458,24 | Companhia Brasileira de Construções | Washington Barbosa Rodrigues Pereira e Milton Whatley de Assumpção |
| 15/07/1943 | Serviços relativos à iluminação dos túneis entre Leme e Botafogo. | US\$ 84.389,00 | Servix Engenharia Ltda | Eduardo Borgerth |
| 30/06/1944 | Execução de galerias de águas pluviais, em concreto armado, na Avenida Beira-Mar | US\$ 76.319,00 | Companhia Brasileira de Construções | Washington Barbosa Rodrigues Pereira e Milton Whatley de Assumpção |
| 10/08/1945 | Construção da galeria de águas pluviais na Avenida Venceslau Braz | US\$ 76.319,61 | Construtora Irmãos Breves Limitada | Venceslau de Souza Breves |

| | | | | |
|------------|---|----------------|---|------------------------|
| 28/08/1945 | Galerias de águas pluviais na Rua Goulart | US\$ 22.539,00 | Construtora de Pontes e Estradas Rio Limitada | Heraldo Gomes Cruvinel |
|------------|---|----------------|---|------------------------|

Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal 1941-1945

Serviço Técnico Especial para execução das obras da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo

| Data | Obra | Valor | Empresa | Responsável |
|------------|---|-------|------------|-------------|
| 26/03/1941 | Demolição prédios da Rua Senador Euzébio números 67, 69, 83, 87, 95, 99, 123, 125 e 129; Visconde de Itaúna números 86, 88, 94, 98, 100, 114, 120, 122, 124 e 126 e Barão de Santana números 49, 51 e 55 | | Luiz Koatz | Luiz Koatz |
| 28/04/1941 | Demolição dos prédios das ruas Visconde de Itaúna números 20, 22, 24, 40, 46, 48, 52, 74 76, 78 e 80, Senador Euzébio números 39, 43, 45, 55, 57 e 61 e General Caldwell números 120, 122 e 124 | | Luiz Koatz | Luiz Koatz |
| 2/06/1941 | Demolição dos prédios das ruas Senador Euzébio números 1 a 27, 29, 31 a 33, 35, 37, 41, 47, 49, 49-A, 51, 53, 59 e 63. Visconde de Itaúna números 2, 6, 6-A, 10, 12, 14, 16, 18, 26, 32 a 34, 36, 38, 42, 44, 50, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68 e 70. General Caldwell números 97, 103 e 105 e Praça da República números 205, 207, 209, 211 e 213 | | Luiz Koatz | Luiz Koatz |

| | | | | |
|------------|--|----------------|---------------------------------------|---|
| 6/05/1941 | Construção de garagem subterrânea na Praça do Castelo | US\$ 9.207,70 | Irmãos Breves | Venceslau Sousa Breves |
| 3/07/1941 | Execução de parte da estrutura de concreto armado da garagem subterrânea da Praça do Castelo trecho monumento e do espelho d'água. | US\$ 55.947,30 | Cavalcanti, Junqueira S.A. | Alberto Cavalcanti e Nilo Colona Santos |
| 14/11/1941 | Pavimentação a concreto hidráulico e construção de galerias de águas pluviais na Avenida dos Aviadores. | US\$ 52.557,36 | Sociedade Brasileira de Urbanismo | Francisco F. de Siqueira Cavalcanti |
| 26/11/1941 | Pavimentação a macadame betuminoso e obras complementares na Avenida Graça Aranha e Rua Pedro Lessa. | US\$ 6.726,44 | Pavimentadora Industrial S/A | Paschoal Pisani Perrone |
| 22/12/1941 | Prestação de trabalhos técnicos, relativos às obras da Avenida Presidente Vargas. | US\$ 17.077,29 | Construção e Transporte Veritas Ltda. | João Pedro Rodrigues da Silva |
| 22/12/1941 | Prestação de serviços técnicos relativos às obras da Avenida Presidente Vargas | US\$ 17.077,29 | Companhia Auxiliar de Viação e Obras | Francisco Moreira da Fonseca e George P. Lefebvre |
| 30/12/1941 | Impermeabilização e revestimento do espelho d'água e da fonte do monumento do Barão do Rio Branco e fornecimento e assentamento de um grupo de motor-bomba | US\$ 9.378,01 | Companhia Auxiliar de Viação e Obras | Francisco Moreira da Fonseca e George P. Lefebvre |
| 3/01/1942 | Demolição dos prédios das ruas da Misericórdia n. 54, São Pedro n. 323 e travessas Bom Jesus n. 12 e D. Manuel números 18 e 20 | US\$ 2.740,96 | José de Campos | José de Campos |
| 26/02/1942 | Fornecimento de um aparelho compressor de ar e acessórios "Ingersoll Rand" | US\$ 4.934,93 | Dias Garcia & Comp. Ltda | Heitor Marques Corrêa |
| 27/02/1942 | Demolição dos prédios situados às ruas General | US\$ 7.295,18 | Luiz Koatz | Luiz Koatz |

| | | | | |
|------------|--|-----------------|---|---------------------|
| | Câmara n. 126, Vieira Fazenda n. 52, São José n. 89, General Cadwell N. 170, Senador Euzébio números 40 e 50, misericórdia números 34, 36 e 90, Visconde de Itaúna n. 87 e beco da Fidalga números 18 e 20. | | | |
| | Demolição dos prédios situados às ruas Senador Euzébio números 10,12,16-18, 20, 22-24, 26, 34, 38, 48, 52, 64, 66, 70, 76, 78, Visconde de Itaúna números 35, 67 e 121. Santana número 71, General Caldwell números 113, 113-A, 113-B, 113-C, da Misericórdia números 22, 70 e 86, Vieira Fazenda números 55, 61, 64, 80, 83 e 85, São José números 1 e 57 e Beco do Teatro n. 5 | US\$ 10.843,37 | Luiz Koatz | Luiz Koatz |
| 26/05/1942 | Execução da galeria de águas pluviais da Avenida Presidente Vargas, no trecho compreendido entre a atual Avenida do Mangue e o lado ímpar da Praça da República | US\$ 283.449,18 | Sociedade Técnica e Comercial Anhanguera Ltda | Antônio Smith Bayma |
| 20/06/1942 | Demolição de prédios situados às ruas São Pedro números 297, 299, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 313, 315, 317, 319, 321, 325, 327, 329, 331, 333, 335, 337, 339, 341, 343 e 343-A; Regente Feijó números 137, 139, 139-A, 141 e 143; General Câmara números 280, 282, 284, 286, 288, 290, 292, 294, 296, 298, 300, 302, 304, 306, 308, 310, 312, 314, | US\$ 28.524,09 | José de Campos | José de Campos |

| | | | | |
|------------|--|----------------|--|------------|
| | 316, 318, 320, 322, 324, 328, 330, 332 e 334; Avenida Tomé de Souza números 170 e 170-B. | | | |
| 16/07/1942 | Demolição dos prédios situados às ruas: General Câmara números – 222, 224, 226, 228, 230, 232, 234, 236, 240, 242, 233, 246, 248, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264, 266, 268, 270, 274, 276 – , Regente Feijó números – 142, 146, 152, 154, 156 – , São Pedro números – 227, 229, 231, 233, 235, 237, 239, 241, 245, 247, 249, 251, 253, 255, 257, 259, 261, 263, 265, 267, 269, 271, 273, 275, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 291 e 293 – , Largo de São Domingos números 3, 5 e 7; Avenida Passos 103. | US\$ 38.614,45 | Empresa Brasileira de Demolições Limitada, | Luiz Koatz |
| 5/08/1942 | Demolição dos prédios situados às ruas: Vieira Fazenda, números: 2, 28, 31, 33, 35, 37, 39, 66, 67, 69, 72, 74 e 77; Misericórdia, números 2, 28, 31, 33, 35, 37, 39, 50, 64, 73, 78 e 80; Assembleia, números 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20 e 22-24; Carmo números 16-20, 22-24 e 34; Sant'Anna, números 73-73-A e 75; Senador Euzébio, números 44, 54, 58, 62, 74, 86, 86 vilas; Visconde de Itaúna números 19, 41, 101, 117 e 125; Travessas: Paço números 16, 18, 20, 22 e 24; Natividade, números 13, 15, 17, 19 e 21; Dom Manoel número 22; Beco da Fidalga, | US\$ 24.156,62 | Empresa Brasileira de Demolições Limitada, | Luiz Koatz |

| | | | | |
|------------|--|----------------|---|-------------|
| | números 14, 16 e 22; e Praça Quinze de Novembro número 101. | | | |
| 18/08/1942 | Demolição dos prédios situados às ruas: São Pedro, números: 169, 171, 173, 175, 177, 179, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 197, 199, 201, 203, 205, 207, 209, 211, 213, 215, 217, 219 e 221; General Câmara números 162, 164, 166, 168, 170, 172, 176, 178, 180, 182, 184, 190, 192, 194, 196, 198, 200, 204, 206, 208, 210, 212; Conceição números 86, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95 e 96; Andradas números 85, 87, 89, 91, 93, 95, 97, 99 e 101; Avenida Passos números 98, 100, 102, 104 e 106. | US\$ 30.210,84 | José Campos | José Campos |
| 16/10/1942 | Demolição dos prédios situados às ruas: São Pedro, números 155, 157 e 159; General Câmara números 150, 52, 154, 156 e 186; Uruguaiana, números 6, 8, 10, 12, 14 e 16; Largo de São Domingos, número 9 | US\$ 4.819,27 | Empresa Brasileira de Demolições Limitada | Luiz Koatz |
| 19/01/1943 | Demolição dos prédios situados às ruas: General Câmara, números 76,78,80,82,84,86, 88, 90, 92, 94, 98, 100-A, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 124, 128, 130 e 134; Miguel Couto, números 70, 75, 77, 79, 81, 83, 85, 87, 89, e 91; São Pedro, números 77, 79, 81, 83, 85, 87, 91, 103, 105, 107, 109, 11, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129 131 e 135; Avenida | US\$ 63.313,25 | Empresa Brasileira de Demolições Limitada | Luiz Koatz |

| | | | | |
|------------|--|-----------------|---------------------------------------|---------------|
| | Rio Branco números 56, 58 e 60; travessa Bom Jesus números 6, 8 e 10. | | | |
| 6/05/1943 | Demolições dos prédios situados às ruas: Primeiro de Março (80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 83, 85, 87, 89, 91, 93 e 95); Quitanda (137, 139, 141, 143, 145, 147 e 149); Candelária (36, 38, 40, 42 e 44); São Pedro (49, 51, 61, 63, 65, 67, 69 e 71); General Câmara números 2, 6, 8, 20, 22, 24, 26, 30, 32, 34, 36, 38-A, 40, 42, 44, 46, 56, 58, 60, 62, 64, 66 e 68; Avenida Rio Branco, números 69, 77 e Visconde de Itaboraí n 39. | US\$ 116.033,75 | Empresa Brasileira de Demolições Ltda | Luiz Koatz |
| 5/06/1943 | Demolições dos prédios situados às ruas: Santana, números (61, 77, 77-B, 79, 81 e 83); Visconde de Itaúna números 115 e 123; General Câmara, números 21, 23, 25, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 87, 89, 91, e 93; São Pedro números 24, 26, 28, 30, 34, 36 e 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 58 e 60; Candelária, números 26, 28, 30, 21, 23 e 49. Quitanda números 128, 132, 136, 136-A, 152 127, 131 e 155 | US\$ 54.309,82 | Empresa Brasileira de Demolições Ltda | Luiz Koatz |
| 25/06/1943 | Demolições dos prédios situados às ruas Vieira Fazenda, número 57, 59, 71,73, 87 e 89; Misericórdia números 44, 46, 48, 124, 126, 128, 130, 132 e 142; Santa Luzia n. 630. | US\$ 12.266,42 | Hugo Schwartz | Hugo Schwartz |

| | | | | |
|------------|---|-----------------|---|--|
| 10/07/1943 | Pavimentação a concreto hidráulico, construção de galerias de águas pluviais e obras complementares na Avenida Presidente Vargas- trecho entre a avenida São Tomé de Souza e a rua Uruguaiana. | US\$ 404.719,71 | Genésio Gouveia e Cia. Ltda | José Leite Guimarães |
| 4/10/1943 | Construção de galerias de águas pluviais e obras complementares na Avenida Presidente Vargas trecho entre as ruas de Santana e o lado ímpar da Praça da República | US\$ 308.399,03 | Genésio Gouveia e Cia. Ltda | José Leite Guimarães |
| 19/01/1944 | Pavimentação a paralelepípedos sobre base de macadame hidráulico e obras complementares na Avenida Perimetral – trecho entre as avenidas Beira-Mar e Presidente Wilson nas ruas entre as quadras 6 e 7, 7 e 8, 11 e 12 e 12 e 13 do projeto de alinhamento n. 3085, urbanização da área do Castelo. | US\$ 136.642,23 | Construções e Transportes Veritas Limitada | João Pedro Rodrigues Silva |
| 30/01/1944 | Serviços de terraplanagem e obras complementares na avenida Presidente Vargas – trecho do Campo de Santana | US\$ 28.459,21 | Engenharia Indústria Padro Lopes & Companhia Limitada | Eudoro Prado Lopes e Roberto Edward Mac Gregor |
| 8/03/1944 | Demolição do prédio da Igreja Bom Jesus do Calvário e antigo edifício do Hospital da Ordem, situados na Rua General Câmara, Uruguaiana e Beco Bom Jesus. | US\$ 39.607,25 | José Campos | José de Campos |
| 8/03/1944 | Demolição dos prédios às ruas: Candelária, números: 53,55,57 e 59; | US\$ 37.824,77 | Empresa Brasileira de | Luiz Koatz |

| | | | | |
|------------|---|-----------------|---|------------------|
| | Teófilo Otoni, números 31,33,35, 37,39,41,43,45,47 e 49; Quitanda, números 158,160, 162,164,166 e 157; São Pedro, números 62,64,66,68,70,72, 74, 80,82,84,86,88 90,92,94,96,100,106,110 112, 114,116 e 118; Miguel Couto números 95,97, 99, 101,103,105 107,88, 90, 92, 94 e 96; General Câmara números 65,67, 69, 71 73, 113,115,117, 119, 121, 123,125,127,129 131,133, 135,137,139, 141,143 e 145. | | Demolições Ltda | |
| 20/03/1944 | Demolição dos prédios à Rua Santa Luzia números 526, 536,544 552,562,590,604 e 610. | US\$ 6.389,72 | Manoel João Dias | Manoel João Dias |
| 21/03/1944 | Construção de galerias de águas pluviais e obras complementares na Avenida Presidente Vargas, trecho entre a Avenida Rio Branco e a Rua Visconde de Itaboraí. | US\$ 416.199,39 | Alberto Haas | Alberto Haas |
| 23/03/1944 | Demolição do prédio da Igreja de São Pedro, situado na esquina da antiga rua de São Pedro com Miguel Couto | US\$ 25.589,12 | José de Campos | José de Campos |
| 28/03/1944 | Demolições à rua Treze de Maio, para serviço de movimento de terra e demolição na Rua Pedro Lessa na quadra em frente ao futuro edifício do Ministério da Educação. | US\$ 21.833,83 | Hugo Schwartz | Hugo Schwartz |
| 10/05/1944 | Demolição do edifício sede da Prefeitura do Distrito Federal | US\$ 15.105,74 | Empresa Brasileira de Demolições Limitada | Luiz Koatz |

| | | | | |
|------------|--|-----------------|--|---------------------------|
| 12/07/1944 | Pavimentação a concreto hidráulico e argamassa asfáltica e obras complementares na Avenida Presidente Vargas – trechos compreendidos entre a Avenida Rio Branco e a Rua Uruguaiana e entre a Rua Tomé de Souza e o lado ímpar da Praça da República. | US\$ 573.304,53 | Genésio Gouveia & Cia Ltda. | José Leite Guimarães |
| 31/10/1944 | Construção da linha de dutos, destinados à sinalização do tráfego ao longo da Avenida Presidente Vargas entre à Rua Primeiro de Março e a Rua de Sant'Ana | US\$ 15.071,17 | A. Martins Mendes & Companhia Limitada | Wigardo Engelke |
| 21/11/1944 | Construção de galeria de águas pluviais da Avenida Presidente Vargas, entre o lado ímpar da Praça da República e a Avenida Diagonal e obras complementares. | US\$ 258.090,04 | Irmãos Breves | Venceslau de Sousa Breves |
| 27/07/1945 | Demolição dos prédios situados à Rua Uruguaiana números 131, 133, 135 e 137; antiga Rua de São Pedro números 156, 158, 160, 162, 164 e 166 e Rua dos Andradas número 84. | US\$ 11.349,87 | Hugo Schwartz | Hugo Schwartz |

Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal 1941-1945

ANEXO III

Decreto 6.958 de 7 de maio de 1941. Fixa os limites de cada um dos quinze distritos criados pelo decreto 6.041 de 14 de março de 1940.

Ordem de serviço (publicada no diário oficial secção II de 23 de abril de 1940)

Ficam adotados os seguintes limites entre os Distritos:

Primeiro Distrito: CENTRO – Cais da Avenida Beira-Mar – prolongamento da Rua Teixeira de Freitas – rua Teixeira de Freitas (inclusive); Lago da Lapa (inclusive); Rua Visconde de Maranguape; Avenida Mem de Sá; Praça dos Arcos; Rua Riachuelo; Rua Frei Caneca até a Rua Marques de Sapucaí; Rua Marques de Sapucaí até a Rua Visconde de Itaúna; Rua Visconde de Itaúna até Avenida Francisco Bicalho; Avenida Francisco Bicalho até o mar pelo litoral até ponto inicial no prolongamento da rua Teixeira de Freitas.

Nota – Fazem parte deste Distrito todas as ilhas situadas na Baía de Guanabara

Segundo Distrito ESTÁCIO DE SÁ – Rua Visconde de Itaúna (exclusive.); rua Santana (exclusive.); rua Frei Caneca (da rua de Santana à do Catumbi); rua do Catumbi, Largo de Catumbi; rua Coqueiros; rua D. Agra Filho e desta em linha reta ao começo da Travessa Navarro; travessa Navarro (até Largo do França); rua Barão de Petrópolis (até o túnel do Rio Comprido); rua Almirante Alexandrino (do Túnel à Estrada da Lagoinha); estrada da Lagoinha; Estrada do Sumaré por uma linha, que, acompanhando o divisor de águas, vai alcançar a rua Rego Lopes; rua Rego Lopes; rua Conde de Bonfim (exclusive.); rua São Francisco Xavier até General Canabarro; rua General Canabarro até o leito da

E.F.C.B.; leito da E.F.C.B. até praça da Bandeira; praça da Bandeira e avenida Lauro Müller até o ponto inicial.

Terceiro Distrito LARANJEIRAS – Por uma linha que, partindo do Sumaré e acompanhando o divisor das águas, passe pela serra da Carioca tomando a direção das Paineiras: leito da E.F. Corcovado até o alto. Do alto do Corcovado por uma linha que, acompanhando o divisor das águas, passa pelos pontos mais altos dos morros Dona Marta, Novo Mundo e do ponto mais alto deste último morro, por uma reta que vai atingir a vértice do ângulo formado pelas ruas Dona Ana e Clarisse Índio Brasil; rua Marques de Abrantes (exclusive); Praia de Botafogo (Exclusive); avenida Osvaldo da Cruz (exclusive) até o mar. Daí por diante contornando o litoral até a linha divisória do Primeiro Distrito. Por fim coincidindo com os limites dos Primeiros e Segundo Distritos até o Sumaré (ponto inicial).

Quarto Distrito BOTAFOGO – início na Praia de Botafogo (fim da Avenida Rui Barbosa); seguindo para o alto do Morro da Viúva pela linha divisória do terreno onde está constituído o reservatório de água até a travessa Silva (inclusive); Praia de Botafogo; Marques de Abrantes (exclusive); rua Clarisse Índio do Brasil até o alto do Morro Novo Mundo; Dona Marta Corcovado até atingir as paineiras pela linha de vertentes da Serra da Carioca; Morro do Queimado, Mesa do Imperador; Morro do Crochane; Pedra Bonita; Pedra da Gávea; morro da Joatinga; Ponta do Marisco pela linha do litoral até encontrar o Canal da Lagoa Rodrigo de Freitas; desta extremidade até a Ponta do Pires (Sacopan inclusive); pela Ponta do Pires pelo divisor de águas que vai até o alto do Morro dos Cabritos; pela linha de vertentes que passado pelos morros: da Saudade, São João, Babilônia, do Leme, atinge a ponta do Leme no Oceano Atlântico e segue pela Baía de Guanabara até o ponto inicial.

Quinto Distrito: COPACABANA – da ponta do Leme no Oceano Atlântico, pela linha de vertentes que passando pelos morros do Leme, Babilônia, São João, da Saudade e dos Cabritos, atinge a ponta do pires na Lagoa Rodrigo de Freitas; da ponta do pires (Sacopã

exclusive) em linha reta à extremidade do canal da Lagoa Rodrigo de Freitas; pelo canal até o Oceano Atlântico; pelo litoral do Oceano até o ponto inicial.

Sexto Distrito SÃO CRISTÓVÃO –da foz do canal do Mangue (Av. Francisco Bicalho exclusive); até o viaduto da E.F.C.B até o rio Maracanã; deste rio pela EFCB (margem direita da Linha Auxiliar) até o Rio Jacaré por este rio até o litoral da Baía de Guanabara.

Sétimo Distrito TIJUCA – Largo da Segunda-Feira; Rua São Francisco Xavier; até a Barão de Mesquita; desta rua até a Rua José Higino; daí até a Rua Maria Amália (exclusive); Rua Maria Amália até Rua França Junior (exclusive); daí até o Divisor de águas dos Rios Joana e Maracanã que do Morro Souza Cruz vai até pico do Excelsior, passando pela Chácara do Céu, do Pico do Excelsior até o Pico de Tijuca e do Papagaio, do Pico do Papagaio até o Morro da Taquara, deste morro até a Pedra do Itanhagá; desta pedra pelo divisor de águas que passa pelo espigão segue em direção sul até encontrar a margem da Lagoa da Tijuca no Oceano Atlântico, pelo Oceano Atlântico até encontrar até a Ponta do Marisco da Ponta do Marisco pela linha de vertentes que passa pelo morro da Joatinga pela linha divisória com o Quarto Distrito até o alto do Sumaré; alto do Sumaré (exclusive); pelo espigão até a Rua Rego Lopes (exclusive), desta rua até a Conde de Bonfim e até o ponto inicial no Largo da Segunda-Feira.

Oitavo Distrito – VILA ISABEL – Da estação de São Cristóvão pela margem esquerda no Leito da EFCB até a Rua Oito de Dezembro, rua Jorge Rudge e do final desta rua por uma linha que, acompanhando o divisor das águas, passa pelas serras do Engenho Novo até atingir a Rua Barão do Bom Retiro na divisa lateral dos terrenos do antigo Jardim Zoológico; deste ponto em linha reta normal à Barão do Bom Retiro até a linha de vertentes da Serra dos Três Rios, deste ponto, até o Pico da Tijuca, daí descendo pelos morros até atingir a Rua França Junior, no Morro Souza Cruz, por esta rua até a Rua Maria Amália até a José Higino (exclusive), deste ponto até a Rua Barão de Mesquita (inclusive); por esta rua até a São Francisco Xavier (exclusive) deste rua até a General Canabarro(exclusive) desta rua até o ponto inicial na estação de São Cristóvão.

Nono Distrito – MEIER – Estação Mangueira, prolongamento da Rua Oito de Dezembro na margem esquerda do Leito da Linha Auxiliar da E. F. C. B.; pela margem direita da EFCB até atingir o Rio Jacaré; pelo Rio Jacaré até atingir a Avenida Suburbana (inclusive), desta avenida até a Estrada Velha da Pavuna, Estrada do Timbó, Caminho de Itaoca e daí até o Caminho de Itararé (exclusive), daí até a esquina da Rua Sebastião de Carvalho na direção do espigão até atingir a linha de vertentes da Serra da Misericórdia, por esta linha até atingir o encontro da Estrada Velha da Pavuna com a Avenida Automóvel Clube e João Ribeiro, pela Avenida João Ribeiro até a esquina do lado ímpar da Rua Moacyr de Almeida com Avenida João Ribeiro – na direção do espigão até atingir o alto do Morro dos Urubus – do alto deste morro até a esquina da Rua Cardoso Quintão com rua Ana Quintão, deste ponto pela Rua Campo do Botija (exclusive), até atingir a Rua Padre Nóbrega (exclusive) ; da rua Antônia Vargas até a Avenida Suburbana; rua Lima Barreto; atravessa o leito da E.F.C.B.; rua Cesário Machado até o fim deste ponto por uma reta que vai atingir o ponto mais alto do morro Inácio Dias. Deste morro até atingir a Serra dos Pretos Foros e dos Três Rios, até atingir a Rua Barão do Bom Retiro passando pela linha divisória do antigo Jardim Zoológico até atingir a Serra do Engenho Novo; pela linha de vertentes desta serra até atingir o prolongamento da Rua Jorge Rudge (exclusive), deste ponto até a Oito de Dezembro (exclusive) e seguindo até atingir o leito da EFCB.

Décimo Distrito – MADUREIRA – do alto do Morro do Caricó, em direção oeste descendo até a Rua Aiêra e Estrada Vicente de Carvalho (exclusive) até a Avenida Meriti (exclusive), desta via até a Estrada Braz de Pina (exclusive), Estrada da Água Grande (exclusive), até a Estrada do Vigário Geral (exclusive), por esta estrada até atingir a faixa da linha de transmissão de energia elétrica (exclusive) desta faixa até o Rio Meriti e seguindo curso até as Três Barras, daí pelo Rio Pavuna até a Rua Itatiba (exclusive) desta rua até Rua José Lourenço (exclusive), Rua Alcobaça (exclusive), Rua Beberibe (exclusive), Rua Morais Pinheiro (inclusive), Rua Araí (exclusive), Largo do Camboatá (exclusive), deste largo até a Estação de Deodoro da EFCB (exclusive) da estação pela rua João Vicente (exclusive) até rua Xavier Curado, Praça General Aranha até a Intendente Magalhães (inclusive), desta via até o Largo do Campinho e deste largo até

alcançar o alto do Morro da Bica, pela linha que partindo deste morro atinge o Morro Inácio Dias e segue até a Rua Palma, desta rua até a Rua Clarimundo de Melo, desta via em linha reta até o alto do Morro do Paraíso na direção da Rua Cesário Machado, desta via , atravessa o leito da EFCB, segue pela Rua Lima Barreto, atravessa a Avenida Suburbana segue pela Rua Padre Manoel da Nobrega, Campo do Botija até esquina da Cardoso Quintão e Rua Ana Quintão, desta esquina em linha reta até o alto do Morro do Urubu deste ponto até a esquina da Rua Moacyr de Almeida com João Ribeiro (exclusive), desta via até a Avenida Automóvel Clube e Estrada Velha da Pavuna deste ponto até a Serra da Misericórdia e o ponto de início do morro Caricó.

Décimo Primeiro Distrito – PENHA – Foz do Rio Jacaré, na Baía de Guanabara, contornando o litoral até foz do Rio São João de Meriti. Deste rio até as três barras – confluências dos Rios Meriti, Pavuna e canal da Pavuna – pelo Rio Meriti até a faixa da linha de transmissão elétrica. Deste ponto até a Estrada do Vigário Geral, Estrada Água Grande, Estrada Braz de Pina até Avenida Meriti. Desta avenida até a Estrada de Vicente de Carvalho, da Estrada Vicente de Carvalho até a rua Aiêra, subindo pelo espigão até o alto do Morro Carico (exclusive) pelo alto deste morro e seguindo pelo divisor de águas da Serra da Misericórdia até atingir a Rua Sebastião de Carvalho, Caminho de Itararé, Caminho de Itaoca (exclusive), deste caminho até a Estrada do Timbó (exclusive), da Estrada Velha da Pavuna (exclusive) até a Avenida Suburbana (exclusive), desta avenida até o Rio Jacaré.

Décimo Segundo Distrito – JACAREPAGUÁ - Por uma reta que, partindo da Estrada Intendente Magalhães com a rua Xavier Curado, vai ter no morro de Cachambi e, daí, pelo divisor das águas, passando pelos morros do Catanho e da Caixa D'água, serra do Engenho Velho, Teixeiras e Barata até a Pedra Branca. Continuando pelo divisor de águas até o morro dos Caboclos, Toca Grande, Toca Pequena, Morgardo, Boa Vista, Ilha, Santo Antônio da Bica e Fachina até encontrar as nascentes do rio Lapidários, seguindo por este ao Oceano Atlântico. Deste ponto contornando o litoral até encontrar a linha divisória do 7º distrito. Por fim confinando com os limites do 7º, 8º, 9º e 10º distritos.

Décimo Terceiro Distrito – BANGU – Partindo da Pedra Branca, por uma linha que, acompanhando a divisão das águas, passa pelos morros do Gado e Lameirão, atravessa o leito da E. F. C. B., entra pelas estradas do Lameirão, Vendanha e Marapicú até encontrar

os limites com o Estado do Rio de Janeiro, deste ponto em diante coincidindo com os limites do Estado do Rio de Janeiro, 10º e 12º distritos.

Décimo Quarto Distrito – CAMPO GRANDE– Situado entre o Estado do Rio de Janeiro, 13º e 12º distritos, Oceano Atlântico e 15º distrito.

Décimo Quinto Distrito – SANTA CRUZ – Foz do rio Piraque, acompanhando este rio até o caminho existente nas proximidades do morro do Redondo. Daí por uma linha, seguindo o divisor de águas, passa por esse morro até encontrar a estrada do Magarça no lugar denominado Quebra Carro. Deste ponto por uma reta até o morro de Santa Clara e daí por diante pelo divisor de águas, passando pela serra do Cantagalo e morro de Santa Eugênia. Depois por outra reta que, partindo do morro de Santa Eugênia, vai à estação de Paciência, entra pela estrada deste nome até encontrar o leito da derivante da E.F.C.B. e daí por uma nova reta que, se dirigindo para o norte, vai ao encontro dos limites com o Estado do Rio de Janeiro, coincidindo, deste ponto à foz do rio Itaqui com os limites do Estado do Rio. Por fim encontrando o litoral até a foz do rio Piraque (ponto inicial).

ANEXO IV

| Obras da Secretária de Viação e Obras do Distrito Federal 1937-1945 | | | | | | | | | | |
|---|----------|-------------------------|----------------------|-------------------|----------------|---------|--|------------------|-------------|---------------------|
| Logradouro | Distrito | Tipo de Obra | | | | | | | | |
| Rua Aarão Reis | 3 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Abelardo Lobo | 4 | | | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Rua Acaraí | 4 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Acre | 1 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Estrada do açude | 7 | | | | | muralha | | | | macadame betuminoso |
| Rua Adalgisa Aleixo | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Adelaide Bardajoz | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Adolfo Mota | 7 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Adriano | 9 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Praça Afonso Pena | 7 | | | | | | | | M. diversos | |
| Praça Afonso Vizeu | 7 | | | | | | | PAV- superior | | macadame betuminoso |
| Rua Agariba | 8 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Agenor Moreira | 7 | | | | | | | PAV- superior | m. diversos | |
| Rua Agrário Menezes | 11 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Alda | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua da Alegria | 6 | Pav- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | PAV- superior | | |
| Alice de Freitas | 11 | | Pontes e Galerias | | Pav- saibro | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----|---------------------|-------------------|--|--|------------|--|--------------|-------------|---------------------|
| Rua Apodí | 10 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Travessa Aquidaban | 9 | PAV-paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Aquidaban | 9 | PAV-paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Araí | 13 | | pontes e galerias | | | muralha | | | | |
| Rua Arapogí | 11 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua dos Araújo | 7 | | | | | | | M. diversos | | |
| Rua Araújo Leitão | 8 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua araripe | SD | | | | | | | M. diversos | | |
| Rua Araxá | 8 | | | | | | | | | Macadame/betuminoso |
| largo do Areal | 10 | | | | | | | M. diversos | | |
| Rua Argentina | 6 | | | | | | | | | Macadame/betuminoso |
| Rua Aristídes Spinola | 4 | | | | | | | | | Macadame/betuminoso |
| Pátio Arsenal da Marinha | 1 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | |
| Estrada da Areia Branca | 12 | | | | | Pav-saibro | | | M. diversos | |
| Rua Arquias Cordeiro | 9 | | | | | muralha | | | | |
| Rua Arthur Araripe | 4 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Atila | 10 | Pav-paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Avenida Atlântica | 5 | | | | | | | M. diversos | | |
| Rua Aurélio Figueredo | 14 | | | | | | | Pav-superior | | Macadame betuminoso |
| Av. Automóvel Clube | 10 | | | | | | | M. diversos | | Macadame betuminoso |

| | | | | | | | | | |
|----------------------------|----|---------------------|-------------------|---------------|--|---------|--------------|-------------|---------------------|
| Rua Avaré | 5 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Babilônia | 5 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Bangú | 13 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Bambuí | 8 | | pontes e galerias | | | muralha | | | macadame betuminoso |
| Praia Bandeira | 1 | Pav-paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | |
| Estrada da Barra | 12 | | | | | | | M. diversos | macadame betuminoso |
| Rua Barão | 12 | Pav-paralelepípedos | | | | | Pav-superior | | |
| Rua Barão do Bananal | 10 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Barão do Bom Retiro | 8 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Barão de Corúmba | 7 | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Barão do Flamengo | 4 | | | Pav-asfáltica | | | | | |
| Rua Barão de Itaipú | 8 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Barão de Icará | 4 | | | Pav-asfáltica | | | | | |
| Rua Barão de Itapagipe | 2 | Pav-paralelepípedos | | | | | | | |
| Rua Barão de Ladário | 15 | Pav-paralelepípedos | | | | | Pav-superior | | |
| Rua Barão de Laguna | 15 | Pav-paralelepípedos | | | | | Pav-superior | | |
| Rua Barão de Petrópolis | 2 | | | | | Muralha | | | |
| Rua Barão de São Francisco | 8 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Barão de Vassouras | 8 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|--|--|--|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Borja Reis | 9 | | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Praia de Botafogo | 4 | | | PaV- asfáltica | | | | | M. diversos | |
| Rua Botafogo | 9 | Pav- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | | |
| Rua Brasil | 9 | | pontes e galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Estrada Braz de Pina | 11 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Buenos Aires | 1 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Bueno da Paiva | 9 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Butiá | 14 | Pav- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | | |
| Rua Cabuçu | 9 | Pav- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Caetano Almeida | 9 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Praia do Caju | 6 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Estrada de Campo Grande | 14 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Campos da Paz | 2 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Rua Campos de Carvalho | 4 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Campos Sales | 7 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Canavieiras | 8 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Canindé | 9 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Avenida cantagalo | 5 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Canuto Saraiva | 7 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Capitão Barbosa | 1 | Pav- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | M. diversos | |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|----|-------------------------|----------------------|--|----------------|--|--|------------------|-------------|---------------------|
| Rua capitão Felix | 6 | | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Capitão Menezes | 12 | Pav- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | Pav- superior | | |
| Estrada das capoeiras | 14 | | | | | | | Pav- superior | | macadame betuminoso |
| Estrada do Carapiá | 14 | | | | | | | | M.diversos | |
| Rua Cardoso de Moraes | 11 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Largo da Carioca | 1 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Carlos Goés | 4 | | pontes e galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Carneiro Campos | 6 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Carolina Machado | 10 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | M. diversos | macadame betuminoso |
| Rua Carvalho de Azevedo | 4 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Carvalho Alvim | 7 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Caruaru | 8 | | | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Rua Casemiro de Abreu | 10 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Castro Alves | 9 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Caminho da Canoa | 7 | | Pontes e Galerias | | Pav- Saibro | | | | | |
| Rua Caminho de Itaoca | 10 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Cerqueira Daltro | 10 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Avenida Cesário de Melo | 14 | | Pontes e Galerias | | | | | | M. diversos | macadame betuminoso |
| Rua Chaves Pinheiro | 9 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----|-------------------------|----------------------|--|-------------------|--|----------|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Chui | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Cisplatina | 10 | | | | | | | | M. diversos | macadame betuminoso |
| Rua Clara de Barros | 9 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Clemenceau | 11 | | | | | | diversos | | M. diversos | |
| Rua Clemente Falcão | 7 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Colégio Militar | 7 | PAV- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | | |
| Rua Comendador Pinto | 12 | | pontes e galerias | | Pav- saibro | | diversos | | M. diversos | |
| Rua Conde de Porto Alegre | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Conselheiro Agostinho | 9 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Conselheiro Galvão | 10 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Constança Barbosa | 9 | | | | | | diversos | | | |
| Av. Copacabana | 5 | | | | Pav- asfáltica | | | | | |
| Rua Coração de Maria | 9 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Alto Corcovado | 7 | | | | | | diversos | | | |
| estrada do Corcovado | 7 | | | | | | | | M. diversos | |
| Praça Cordovil | 11 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Coronel Magalhães | 10 | PAV- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | | |
| Corte de Cantagalo | 5 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Costa Pereira | 8 | | | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Rua do Couto | 11 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|------------------------|----------|-------------------------|----------------------|-----------------------|----------------|-------------|--------------|------------------|-------------------------|
| Rua Couto de Magalhães | 6 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Estrada do Cotumbo | sd | | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Praia da Covanca | 1 | | | | | Muralh a | | | |
| Praça Cristiano Otoni | 1 | | | PaV- Asfáltic a | | | | | |
| Rua Cunha Leal | 9 | | | | | | | M. diversos | |
| Estrada Cruz Almas | 15 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Cruz Lima | 4 | | | PaV- Asfáltic a | | | | | |
| Rua Cruzeiro | 15 | Pav- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | |
| Rua Cupertino | 10 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | macadamre betuminoso |
| Rua Cupertino durão | 4 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Custódio de Melo | 11 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | |
| Rua Curuzu | 6 | Pav- paralelepípedos | | | | | | M. diversos | |
| Rua Daniel Carneiro | 9 | | | | | | | M. diversos | |
| Av. Delfim Moreira | 4 | | Pontes e Galerias | | | | | M. diversos | |
| Rua Dias Vieira | 12 | | Pontes e Galerias | | Pav- saibro | | diverso s | M. diversos | |
| Rua Divisória | 10 ou 13 | | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Rua Dois de Fevereiro | 9 | | | | | muralha | | M. diversos | |
| Rua Dom Romualdo | 15 | PAV- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----|---------------------|-------------------|--|--|--|--|--------------|-------------|---------------------|
| Rua Domingos Couto | 14 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Domingos Lopes | 10 | PAV-paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Estrada D. Castorina | 4 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua D. Claudina | 9 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua D. Delfina | 7 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua D. Pedrito | SD | | pontes e galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua D. Sofia | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Travessa Cunha Matos | 1 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Dona Francisca | 10 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Dona Isabel | 11 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Dr. Bernardino | 12 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Dr. Joviniano | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Dr. Julio Otoni | 3 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Dr. Octávio | SD | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Dr. Octávio Kelly | 7 | | | | | | | Pav-superior | | macadame betuminoso |
| Rua Doze de Fevereiro | 13 | | | | | | | | M. diversos | |
| Avenida Duque de Caxias | 10 | PAV-paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Duque Estrada | 4 | | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Duquesa de Bragança | 8 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Entrepasto Avícola de Benfica | 6 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|----------------|--|----------|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Firmino Fragoso | 10 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Filomena Nunes | 11 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Praia do Flamengo | 4 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Rua Florianópolis | 12 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Fonte da Saudade | 4 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Forte de Copacabana | 5 | | | | | | | | M. diversos | |
| Forte de S. João | 4 | | | | | | | | M. diversos | |
| Avenida Francisco Bicalho | 6 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Rua Francisco Fragoso | 9 | | | | | | diversos | | M. diversos | |
| Rua Francisco da Graça | 7 | PAV- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | | |
| Rua Francisco Otaviano | 5 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Francisco Real | 13 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Francisco Vidal | SD | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Frei Pinto (pedreira) | 9 | | | | | | | | m. diversos | |
| Rua Frei Veloso | 4 | | | | | | | Pav- superior | | |
| Freitas Madureira | 9 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Praia Funda | SD | | | | | | diversos | | M. diversos | |
| Estrada do Furado | 14 | | | | Pav- saibro | | | | M. diversos | |
| Rua Furkim werneck | 1 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----|-------------------------|----------------------|--|--|----------------|--|------------------|-------------|---------------------|
| Praça Gabriel Soares | 7 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Galdino Pimentel | 9 | | | | | | | Pav- superior | | macadame betuminoso |
| Rua Garibaldi | 7 | | | | | | | | M. diversos | macadame betuminoso |
| Estrada da Gávea | 4 | | | | | muralha | | | M. diversos | |
| Estrada da Gávea pequena | 4 | | | | | | | Pav- superior | | macadame betuminoso |
| Rua Guamorim | SD | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Estrada Guandu-Sapé | 14 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua General Artigas | 4 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua General Clarindo | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua General Garzon | 4 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua General Polídoro | 4 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua General Roca | 7 | PAV- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | | |
| Rua General Sampaio | 6 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua General Tiburcio | 4 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua General Urquiza | 4 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Av. Geremário Dantas | 12 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Praça Guilherme Guinle | 6 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Gianerine | 14 | | | | | muralha | | Pav- superior | | macadame betuminoso |
| Rua Gita | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Graubem Barbosa | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Godolfredo Viana | 12 | | Pontes e Galerias | | | Pav- saibro | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|-------------------------|----------------------|--|--|--|--|--|------------------|---------------------|
| Rua Gonçalves crespo | 7 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Gonzaga Bastos | 8 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Graça Aranha | 1 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Grajaú | 8 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Grão-Pará | 9 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Gratidão | 7 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Estrada de Guaratiba | 14 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Guaianazes | 11 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Guaicuriús | 2 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Guarauna | 11 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Gurupi | 8 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Gustavo Gama | 9 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Praça da Harmonia | 1 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Hemengarda | 9 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Henrique Fleiuss | 7 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Henrique Osvaldo | 5 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Av. Henrique Morize | 8 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Hilário Ribeiro | 6 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | Pav- Superior | |
| Rua Honório | 9 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|----------------|---------|--------------|------------------|-------------|---------------------|
| Avenida Jardim Botânico | 4 | | | Pav- asfáltica | | | | | M. diversos | |
| Rua Jerônimo Pinto | 12 | | pontes e galerias | | Pav- saibro | | | | | |
| Rua Joaquim Martins | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Joaquim Murtinho | 3 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Joaquim Soares | 9 | | pontes e galerias | | | | diverso s | | M. diversos | |
| Rio Joana (canalização) | 7 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua João Barbalho | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua João Felipe | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua João Lira | 4 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Avenida João Luiz Alves | 4 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Estrada João Paulo | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Avenida João Ribeiro | 11 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua João Vicente | 10 | | | | | | | | m. diversos | macadame betuminoso |
| Rua Jocelina Fernandes | 7 | | | | | muralha | | | m. diversos | |
| Rua Jorge Rudge | 8 | | | | | | | Pav- superior | m. diversos | |
| Rua José Clemente | 6 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Rua José Domingues | 9 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua José Eugênio | 6 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua José Mariano | 9 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| José Mirales | 11 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua José do Patrocínio | 8 | | | | | | | Pav- superior | M. diversos | |

| | | | | | | | | | | |
|----------------------------|----|---------------------|-------------------|--|--|---------|----------|--------------|-------------|---------------------|
| Rua José dos Reis | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Avenida Julio Furtado | 8 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Juparanã | 8 | | pontes e galerias | | | | | Pav-superior | | |
| Estrada da Fortinha | SD | | | | | | | | m. diversos | |
| Estrada da Lagoinha | 3 | | | | | muralha | diversos | | m. diversos | |
| Rua Lambari | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Laurindo Filho | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Laurindo Rabelo | 2 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Leopoldo | 8 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Leopoldo Bulhões | 11 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Leopoldina Rego | 11 | PAV-paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Lício Barcelos | 11 | | | | | | | Pav-superior | M. diversos | |
| Rua Lício Cardoso | 11 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Lima Drummond | 10 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| AV. Lineu de Paula Machado | 4 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua do Livramento | 1 | PAV-paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Lobo Junior | 11 | PAV-paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Lopes de Moura | 15 | PAV-paralelepípedos | | | | | | Pav-superior | | |
| Rua Lopes de Souza | 6 | PAV-paralelepípedos | | | | | | Pav-superior | | |

| | | | | | | | | | | |
|------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|----------------|---------|--------------|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Luiz Beltrão | 12 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | Pav- saibro | | | | | |
| Rua Luiz Guimarães | 8 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Luiz Silva | 9 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Magalhães Couto | 9 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Manoel Machado | 10 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Manoela Barbosa | 9 | PAV- paralelepípedos | | | | | diverso s | | M. diversos | |
| Travessa Major Ávila | 7 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Major Daemond | 1 | Pav- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Major Ribeiro Pinheiro | 12 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Praça Major Valo | 1 | Pav- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua mapurari | 9 | Pav- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | Pav- superior | | |
| Avenida Maracanã | 7 | | | | | muralha | | | | macadame betuminoso |
| Estrada do Marapicu | 14 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Maria Amália | 8 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Maria Passos | 10 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Marina | 11 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Mario Pereira | 12 | | pontes e galerias | | Pav- saibro | | | | | |
| Rua Mario Portela | 3 | Pav- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Rua Marechal Foch | 11 | | | | | | diverso s | | M. diversos | |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|--|----------------|--------------|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Marechal Jofre | 8 | | | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Rua Marquês de Aracatí | 11 | | | | | | | | M. diversos | |
| Estrada do Mato Alto | 12 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Maxwell | 8 | | pontes e galerias | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Praça Mauá | 1 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Mearim | 8 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Meira | 9 | | | | | | diverso s | | M. diversos | |
| Largo da Memória | 4 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Mendes Tavares | 8 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Mercado de Madureira | 10 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Mesa do Imperador | 7 | | | | | muralha | | | M. diversos | |
| Rua Miguel Angelo | 9 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Miguel Ferreira | 11 | | | | | | diverso s | | M. diversos | |
| Rua Moacir de Almeida | 10 | | | | | Pav- saibro | | | M. diversos | |
| Estrada Monsenhor Felix | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Estrada do Monteiro | 14 | | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Monteiro da Luz | 9 | | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Monte Alegre | 3 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | muralha | | | | |
| Rua Monte Negro | SD | PAV- paralelepípedos | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Rua Morales de Los Rios | 8 | | | | | muralha | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|--|---------|--|-------------|---------------------|
| Rua Orestes | 10 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Travessa Orquidea | 10 | | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Rua Oriente | 3 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | |
| Rua Pacheco leão | 4 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Estrada das Paineiras | 4 | | | | | | | M. diversos | |
| Palácio do catete | 3 | | pontes e galerias | | | | | M. diversos | |
| Rua Palmeiras | 4 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Papari | 10 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Paraguai | 9 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | |
| Travessa Paraná | 9 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Paraopeba | 10 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | |
| Rua Paramopama | 1 | PAV- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | |
| Avenida pasteur | 4 | | | Pav- asfáltica | | | | M. diversos | |
| Travessa Patrocínio | 8 | | pontes e galerias | | | | | | macadame betuminoso |
| Estrada Paranapoã | 1 | | pontes e galerias | | | muralha | | | |
| Avenida Paulo de frontin | 2 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Paulo Nogueira | SD | | | | | muralha | | | |
| Rua Paula Ramos | 2 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|-------------------------|----------------------|--|----------------|---------|----------|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Paula Matos | 3 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Peçanha Póvoas | 11 | | | | | | | | M. diversos | |
| Estrada Pedra Bonita | 7 | Pav- paralelepípedos | | | | | | Pav- superior | | |
| Pedreira de Irajá | 11 | Pav- paralelepípedos | | | | muralha | | | | |
| Estrada do Pedregoso | 14 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Pedro Teles | 12 | | Pontes e Galerias | | Pav- saibro | | | | | |
| Ladeira do Peixoto | 3 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Pereira Barreto | 7 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Pereira Nunes | 7 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Piá | 11 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Estrada do Pica-Pau | 7 | | | | | muralha | diversos | | m. diversos | macadame betuminoso |
| Rua Pinhegas | SD | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Praça Pinto Peixoto | 6 | PAV- paralelepípedos | | | | muralha | | | M. diversos | |
| Rua Pinto Teles | 12 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Praia Pitangueiras | 1 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Ponta Tiro | SD | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Pontes Correia | 8 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Estrada do Portela | 10 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | Pav- superior | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----|-------------------------|----------------------|-----------------------|--|--|--------------|--|-------------|---------------------|
| Avenida Presidente Wilson | 1 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Primeiro de Março | 1 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Avenida Professor Alfredo Gomes | 4 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Professor Gabizo | 7 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Professora Ester de Melo | 6 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Professor Lace | 11 | | | | | | diverso s | | M. diversos | |
| Rua Progresso | 3 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Propícia | 9 | | | | | | | | M. diversos | |
| Ponte dos Marinheiros | 1 | | Pontes e Galerias | Pav- Asfáltic a | | | | | | |
| Praia de São Cristóvão | 6 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | Pav- Asfáltic a | | | | | M. diversos | |
| Rua Prudente de Moraes | 5 | | | Pav- Asfáltic a | | | | | | |
| Quartel General Vila Militar | 13 | | Pontes e Galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Quatro de Novembro | 11 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Estrada Queimados | 10 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua da Quitanda | 1 | | | Pav- Asfáltic a | | | | | | |
| Estrada do Quitungo | 11 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Radmaker | 7 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|--|---------|----------|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Rainha Guilhermina | 4 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Raja Gabaglia | 8 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Rua Ramon Franco | 4 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Estrada do Rendentor | 5 | | | | | | diversos | | | |
| Avenida Rio Branco (retirada refugos) | 1 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua República do Peru | 5 | PAV- paralelepípedos | | | | muralha | | Pav- superior | | |
| Estrada do Resendá | 4 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Travessa Sá e Albuquerque | 8 | | | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Rua Sá Viana | 8 | | | | | | | | M. diversos | |
| Retiro da Saudade | 6 | | | | | | diversos | | M. diversos | |
| Travessa Rio Grande | 9 | | | | | | | Pav- superior | | macadame betuminoso |
| Estrada Rio pequeno | 12 | | | | | | | | | |
| Rio Comprido | 2 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rio dos cachorros | 13 | | pontes e galerias | | | | | | m. diversos | |
| Rua Rita Ludolf | 4 | | pontes e galerias | | | | | | | macadame betuminoso |
| Rua Rodolfo Dantas | 5 | | | | | | | | | macadame betuminoso |
| Avenida Rodrigues Alves | 1 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Rosa e Silva | 8 | | pontes e galerias | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Beco do Rosário | 1 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----|-------------------------|----------------------|--|--|---------|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Sidônio Pais | 10 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | |
| Rua Silva Pinto | 8 | | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Silva Vale | 10 | Pav- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | |
| Rua Silva Xavier | 9 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Silvana | 9 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | |
| Ladeira Smith de Vasconcelos | 3 | | | | | muralha | | | |
| Rua Soares Costa | 7 | | | | | | Pav- superior | | macadame betuminoso |
| Rua Souto | 10 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Rua Sousa Bandeira | 1 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | |
| Rua Sousa Cerqueira | 9 | | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Rua Souza Barros | 9 | PAV- paralelepípedos | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Avenida Suburbana | 9 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Rua Suruí | 11 | | Pontes e Galerias | | | muralha | | | |
| Ladeira dos tabajaras | 5 | Pav- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | |
| Rua Tabira | 4 | Pav- paralelepípedos | | | | | | | |
| Estrada das Tachas | 14 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Tácito Esmeriz | 10 | | | | | | | M. diversos | |
| Estrada do Tambá | 4 | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Toriba | 10 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------------------------|----|-------------------------|----------------------|-------------------|--|---------|--|------------------|-------------|---------------------|
| Rua Teixeira Bastos | 9 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Teixeira Costa | 10 | | | | | | | | m. diversos | |
| Avenida Teixeira de Castro | 11 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Teixeira de Macedo | 11 | | | | | | | | M. diversos | |
| Rua Teodoro da Silva | 8 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Estrada da Taquara | 12 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Av, Tijuca (Edison Passos) | 7 | | | | | muralha | | | m. diversos | macadame betuminoso |
| Estrada do Timbó | 11 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Av. Tomé de Souza | 1 | | | Pav- asfáltica | | | | | | |
| Rua Toneleiros | 5 | PAV- paralelepípedos | Pontes e Galerias | | | | | | | |
| Avenida Trapicheiros | 7 | | | | | muralha | | | M. diversos | macadame betuminoso |
| Rio Trapicheiros | 7 | | | | | | | | M. diversos | |
| Estrada dos Três Rios | 12 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Av. treze de Maio | 1 | | | Pav- asfáltica | | | | | M. diversos | |
| Rua Turfe Clube | 8 | | pontes e galerias | | | | | Pav- superior | M. diversos | |
| Praça Ubirajara | 10 | PAV- paralelepípedos | | | | | | | | |
| Rua Urbano dos santos | 4 | | pontes e galerias | | | | | | | |
| Rua Uruguai | 7 | | pontes e galerias | | | muralha | | | M. diversos | |
| Rua Ussari | | | | | | muralha | | | M. diversos | |
| Praça Vanhagen | 7 | | Pontes e Galerias | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------------|---|-------------------------|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Praia Zumbi | 1 | Pav- paralelepípedos | pontes e galerias | | | | | | | |
|-------------|---|-------------------------|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|