



**Reforma urbana
no Estado Novo:
a gestão de
Henrique
Dodsworth na
cidade do Rio de
Janeiro (1937-1945)**

Pedro Sousa da Silva¹

**Urban reform in the
Estado Novo: the
management of
Henrique Dodsworth
in the city of Rio de
Janeiro (1937-1945)**

<http://dx.doi.org/10.12660/rm.v8n13.2017.69426>

¹Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF). Bolsista CNPQ. Email: pedrosousadasilva13@gmail.com.

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. Este artigo examinará as principais transformações ocorridas na Secretaria Geral de Viação e Obras, a elaboração e a execução dos principais empreendimentos do plano de obras públicas da municipalidade.

Palavras-chave: Estado Novo; urbanismo; 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. This article will examine the main transformations that occurred in the Secretaria Geral de Viação e Obras, the preparation and execution of the main projects of the public works plan of the municipality.

Keywords: Estado Novo; Urbanism; Urban Renewal; Henrique Dodsworth.

Introdução

Em julho de 1937, Getúlio Vargas nomeou o Deputado Federal Henrique Dodsworth para o cargo de interventor na Capital Federal, figura com larga trajetória na política carioca que contava com a simpatia de diversas entidades da classe dominante local, como a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro e a Associação Comercial (SARMENTO, 2003, P. 31). Após o golpe de Estado, em 10 de novembro, Dodsworth seria mantido no cargo e governaria a cidade durante todos os oito anos da ditadura do Estado Novo. Fiel aos laços políticos que herdara de seu tio, o engenheiro e ex-prefeito Paulo de Frontin, Henrique Dodsworth defendia uma visão da administração municipal ao estilo dos “prefeitos-engenheiros”, na qual um grande programa de obras seria a solução para os problemas da cidade (SARMENTO, 2015, p. 55-58).

Nos oito anos seguintes, a cidade passou por um grande conjunto de intervenções urbanísticas cujas maiores obras foram a construção das avenidas Presidente Vargas e Brasil, a urbanização da Esplanada do Castelo e a duplicação do Túnel do Leme. Em nenhum momento, tal conjunto de obras representou apenas uma imposição natural causada pelos grandes problemas de circulação, habitação e saneamento que infligiam a então cidade mais populosa do país. Ainda que o principal periódico técnico da Prefeitura divulgasse que a ditadura inaugurou “uma nova era de trabalho e prosperidade, sem tropeços da demagogia e as perturbações inerentes às velhas formas da política partidária” (REVISTA, 1941, P.255), as políticas públicas do Governo Dodsworth não ignoravam as demandas expressas por entidades que representavam os interesses da construção civil e outras frações da classe dominante que apoiaram a nomeação do interventor.

A reorganização administrativa da Secretaria Geral de Viação e Obras

A centralidade que o programa de reforma urbana toma no Governo de Henrique Dodsworth é notável na prioridade que adquire a reorganização dos serviços da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na reforma administrativa promovida pela municipalidade. Para chefiar essa secretaria, Dodsworth nomeou o engenheiro Edison Junqueira Passos, figura de prestígio no meio técnico que permaneceria no cargo durante todo o Estado Novo. U

Um mês após o início da gestão, Henrique Dodsworth e Edison Passos promulgaram o Decreto 6.040 de 18 de agosto de 1937, no qual extinguiram a Diretoria de Engenharia cujos serviços seriam desdobrados em duas diretorias: a de Obras Públicas e a de Fiscalização de Obras e Instalações. Conforme estabelecido pelo decreto, o planejamento de intervenções e a execução de obras pela própria secretaria foram alocadas na Diretoria de Obras Públicas enquanto a Diretoria de Fiscalização de Obras e Instalações ficou composta por uma Comissão de Vistorias e duas Subdiretorias. Com isso, a Diretoria de Fiscalização, posteriormente renomeada como Departamento de Edificações, facilitou o processo de fiscalização dos empreendimentos imobiliários ao instalar uma divisão responsável pela

emissão de guias e permissões para obras em cada distrito da cidade (RIO DE JANEIRO, 1937, P. 412). Tais medidas iam ao encontro do pulsante ritmo de crescimento da construção civil na cidade do Rio de Janeiro: 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 produção (FREITAS FILHO, 1986, p. 206).

Quando os efeitos da Segunda Guerra-Mundial abalaram o crescimento do setor, com a crise no fornecimento de matérias-primas, a política da gestão de Henrique Dodsworth em aliança com o SINDUSCON, Sindicato da Indústria da Construção Civil, priorizou os interesses do setor junto aos órgãos como a Coordenação da Mobilização Econômica¹ (LAMARÃO, 2001). Os laços estabelecimentos entre a municipalidade e o sindicato, através de seu presidente, Eduardo V. Pederneiras, 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 administração municipal (LEAL, 1987, p. 55-60).

Os representantes das construtoras da Capital Federal dispunham de espaço cativo nos órgãos municipais incumbidos de revisar a legislação responsável pela regulamentação do uso do solo. Em nossa pesquisa, encontramos ofícios do gabinete do Prefeito sobre a formação de comissão para revisão do Código de Obras da cidade: além de representantes da Secretaria de Viação e Obras, o Prefeito e o Secretário Edison Passos também convidavam Augusto Vasconcelos, representante do Instituto de Arquitetos do Brasil, e Eduardo Vasconcelos Pederneiras, presidente do SINDUSCON, para contribuírem com o trabalho (RIO DE JANEIRO, Cx. 237).

O apoio ao plano de obras da Prefeitura do Distrito Federal e ao Secretário Edison Passos também era expresso em entidades tradicionais que reuniam engenheiros e empresários como o Clube de Engenharia, no qual o secretário era figura próxima das lideranças (PASSOS, 1943, p. 93). Em jantar promovido pelo Clube de Engenharia, em homenagem à posse de Edison Passos, em 28 de agosto de 1937, Maurício Joppert, em nome da direção da entidade, saudou o prefeito e o secretário Edison Passos e destacou a necessidade da administração municipal 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 frequentemente desafiando a inteligência, a atividade e a competência

¹ 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.

indiscutível do meu prezado amigo Edgard Estrela. (...). Depois tem de se cuidar do alargamento das ruas que deve ser estudado desde já para um programa de 20 a 25 anos. (ENGENHEIRO, 1937, p. 283).

Além de reformar os serviços da Secretaria de Viação e Obras, o decreto 6.040 criou um novo órgão: a Comissão de Obras Novas. 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 pública” (COMISSÃO, 1940a, p. 50). 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 1940 (COSTA, 2006, p. 244).

Os primeiros serviços da Comissão de Obras Novas consistiam em estudar, preparar orçamentos e decidir os locais que receberiam obras. 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. 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 Públicas², instância do poder municipal responsável por habilitar as empresas para concorrerem as licitações (PEREIRA, 1941, p. 99). 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 empreitadas (idem).

Os dois maiores empreendimentos sob comando da 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, futura 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 área (LANE, 1938). 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 obras (COMISSÃO, 1940a, p.50). 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\$ 1.107.625,45³.

² 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.

³ Dados retirados dos Boletins da Prefeitura do Distrito Federal 1937-1941.

Poucos meses após o surgimento da Comissão de Obras Novas, a reforma dos serviços da Secretaria de Viação e Obras ganhou um novo capítulo com a promulgação do Decreto 6.092, de novembro de 1937, no qual o Governo Dodsworth criou a Comissão do Plano da Cidade. As atribuições do órgão 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 (COMISSÃO, 1938, p. 22).

A Comissão do Plano da Cidade era dividida em duas Subcomissões, uma de Elaboração e outra de Colaboração. A Subcomissão de Elaboração devia ser composta por elementos oriundos da administração municipal indicados tanto pelo Prefeito quanto pelo Secretário de Viação e Obras (IDEM, p.22). 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 Cidade” (IDEM). Em nossa pesquisa nos arquivos da gestão de Henrique Dodsworth notamos que a grande maioria dos indicados para colaborar com os trabalhos da Comissão do Plano da Cidade era composta por engenheiros que possuíam vínculos com o Clube de Engenharia. Os nomes sugeridos pelo engenheiro da prefeitura José Oliveira Reis, indicado por Edison Passos para chefiar os trabalhos da Comissão, incluíam: Sampaio Correia, presidente da entidade na ocasião, e outros associados como o empresário Guilherme Guinle, Maurício Joppert, Marcelo de Teixeira Brandão e Raul Caracas. Além de filiados à tradicional entidade da engenharia carioca, a maioria dos indicados possuía laços com empresas que exploravam serviços urbanos ou com agentes alocados no aparelho de Estado. Raul Caracas era engenheiro da Light, Marcelo Brandão ocupava o cargo de engenheiro-chefe no Serviço Federal de Águas e Esgotos do Distrito Federal e Maurício Joppert, além de próximo a Henrique Dodsworth e Edison Passos, foi nomeado pela Prefeitura para avaliar os trabalhos de construção da Avenida Tijuca entre 1938 e 1940 (SILVA; AYRES, 1940, p. 200).

O Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro

Ainda que as reuniões da Comissão do Plano da Cidade não tenham deixado registro nos arquivos da gestão de Henrique Dodsworth, uma síntese dos debates travados na comissão é encontrada 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 entre 1941 e 1942. As condições políticas que permitiam investimentos vultosos em obras públicas eram assumidas sem pudores por Edison Passos (PASSOS, 1941, p. 213).

O cenário político surgido após o golpe do Estado Novo, com o fechamento do Legislativo e cerceamento das forças de oposição, eliminou o sinuoso caminho que as intervenções urbanísticas passavam até sua execução no regime anterior. A importância da

ditadura para o cumprimento do plano de obras também foi destacada, algumas décadas depois, em entrevista concedida 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 dinheiro. (...). Além disso, como era ditadura, não havia grita. Não podia gritar coisa nenhuma, porque tudo era feito de acordo com o que o governo queria (FREIRE; OLIVEIRA, 2008, p. 24).

A preocupação da gestão de Henrique Dodsworth com as novas exigências da circulação viária era justificada pelo traçado e localização das principais vias da cidade. 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 comercial” (IDEM, p. 26). 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 do programa de obras. A saturação das vias da área central 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 Lapa” (Idem, p.29).

As exposições de Edison Passos e José de Oliveira Reis estabeleciam que a nova circulação viária do Centro dependia da abertura de novas vias: a Diagonal Lapa-Praça da República e Avenida Perimetral. Para isso, a construção da Avenida Presidente Vargas e a demolição do Morro de Santo Antônio eram definidas como obras básicas: 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 Cidade” 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 cidade” (PASSOS, 1941, p.218). 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 XX (MATTOS, 2016, p. 3-43). Além de desafogar o tráfego do Centro e abrir uma nova área para o comércio de luxo, 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: A preocupação da gestão de Henrique Dodsworth com as novas exigências da circulação viária era justificada pelo traçado e localização das principais vias da cidade. 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 comercial” (Idem, p. 26). 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 do programa de obras. A saturação das vias da área central 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 Lapa” (Idem, p.29).

As exposições de Edison Passos e José de Oliveira Reis estabeleciam que a nova circulação viária do Centro dependia da abertura de novas vias: a Diagonal Lapa-Praça da República e Avenida Perimetral. Para isso, a construção da Avenida Presidente Vargas e a demolição do Morro de Santo Antônio eram definidas como obras básicas: 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 Cidade” 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 cidade” (PASSOS, 1941, p.218). 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 XX (MATTOS, 2016, p. 3-43). Além de desafogar o tráfego do Centro e abrir uma nova área para o comércio de luxo, 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*”, emoldurando no seu conjunto pelo deslumbrante panorama da Baía de Guanabara (PASSOS, 1945, p.164).

Contudo, dificuldades do estado de guerra impediram a realização da obra que só 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 1960 (ABREU, 2013, p.135). 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 do novo sistema de circulação viária (FRIDMAN, 2008, p. 100).

Inicialmente chamada de Avenida 10 de Novembro, 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 projeto (LACERDA, 1968). Além de desafogar a área do centro bancário da Avenida Rio Branco, e lhe oferecer uma nova possibilidade de expansão, a Avenida Presidente Vargas era o eixo central do novo sistema de circulação do Centro. Em seu trajeto, a nova via se conectaria à 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 Brasil (COMISSÃO, 1943, p. 6).

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 Obrigações Urbanísticas (PASSOS, 1941, p. 221). 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 projeto (RIO DE JANEIRO, 1940).

Em seu trecho inicial a via 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 avenida do centro urbano (REIS, 1942, p. 205). 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 via. 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 Vargas (LIMA, 1990, p. 56-90).

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 altura” (PASSOS, 1941, p.221). 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 assegurada pelos passeios cobertos exigidos dos edifícios a serem construídos (DODSWORTH, 1955, p. 43). A falta de árvores também foi agravada com a decisão de eliminar os refúgios centrais, inicialmente presentes no projeto, para aumentar as pistas de velocidade destinada aos automóveis (BRITO, 1944, p.100).

Outra proposta do novo sistema de circulação viária do Centro era a Avenida Diagonal, via com 50 metros de largura, que partiria do Largo da Lapa em direção ao Campo de Santana até a altura do Paço Municipal, que foi destruído nas obras de abertura da Presidente Vargas. A principal justificativa para a construção desta artéria era desviar o tráfego entre as Zonas Norte e Sul realizado pelas avenidas Rio Branco e Mem de Sá. Na Avenida Diagonal também 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 Vargas (PASSOS, 1941, p. 215).

A conclusão da urbanização da Esplanada do Castelo também permitiria a abertura da Avenida do Perimetral: via que ligaria a Av. Beira-Mar com a Praça Mauá passando pelo Aeroporto Santos Dumont, Praça do Castelo, Praça 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 Bancário (REIS, 1942, p. 205).

Outro eixo viário do Centro em direção à Zona Sul seria a Avenida Glória-Lagoa via planejada para desafogar o trânsito da Avenida Beira-Mar em direção à Zona Sul. Esta via de sete quilômetros com largura média de 40 metros partia 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, nesta mesma região, o Governo Dodsworth concluiu, nos anos anteriores, as obras do Canal do Jardim de Alá (REIS, 1977, p. 112).

Diferentemente da Avenida Glória-Lagoa, a duplicação do Túnel do Leme, outra obra prioritária para melhorar o acesso viário à Zona Sul, foi executada. 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 galeria.

A proposta de construção de uma estrada de ligação do Distrito Federal com os outros estados brasileiros vinha desde o início do século XX (COSTA, 2006, p. 185-204). 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 recomenda” (PASSOS, 1941, p. 222).

A solução adotada pelos técnicos municipais foi a construção de uma via litorânea, com uma extensão de 15 quilômetros e permitindo tráfego de alta velocidade, que seguiria em continuidade a Avenida Rodrigues Alves até Meriti no estado do Rio de Janeiro. Segundo a Comissão do Plano da Cidade, um dos principais motivos para 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 União (COSTA, 2006, p. 231). 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 Castelo (PASSOS, 1941, p. 222).

Contudo, as otimistas previsões de autofinanciamento que a gestão de Henrique Dodsworth utilizava para justificar seus onerosos empreendimentos não se realizaram. As incertezas do mercado imobiliário e os embates entre a Prefeitura e o Ministério da Justiça por conta da nova Lei de Desapropriações, naufragaram as vendas dos títulos vinculados aos terrenos desapropriados (FURTADO; REZENDE, 2016, p. 180). Para solucionar este impasse, Getúlio Vargas promulgou o Decreto-lei 3.532, de 21 de agosto de 1941, que adaptou as Obrigações Urbanísticas frente a nova legislação sobre desapropriações e ao desapareço dos investidores pelos títulos municipais. Com isso, as Obrigações foram transformadas em caução para empréstimos realizados pelo Banco do Brasil para execução dos planos de urbanização (BRASIL, 1941a, p. 1635).

Com base no aporte financeiro do Banco do Brasil, o Governo Vargas através do Decreto-lei nº 3.983 aprovou o empréstimo no valor de US\$ 37.258.458,00, dos quais US\$ 19.746.376,82 eram destinados a pagar as desapropriações e obras da Avenida Presidente Vargas e Esplanada Castelo; US\$ 1.509.661,84 para os trabalhos da Avenida Brasil; US\$ 1.509.661,84 para a duplicação do Túnel do Leme e o restante para as obras do Morro de Santo Antônio (BRASIL, 1941b).

As novas regras de financiamento também acarretaram mudanças na estrutura das licitações para as obras. As novas normas, trazidas no Decreto Nº 7101, de 15 de setembro de 1941, realçavam o papel do Prefeito e introduziam representantes do Banco do Brasil nas estruturas de comando. Segundo a nova legislação, os planos de urbanização seriam executados sob a superintendência de um novo órgão: a Comissão Coordenadora da Execução dos Planos de Urbanização e Obras Complementares. Esta nova comissão foi presidida por Henrique Dodsworth e contou com a presença dos secretários de Viação e Obras, Finanças e Administrações e um representante do Banco do Brasil. A concessão das empreitadas tornou-se atributo exclusivo do mandatário da municipalidade e a Comissão de Obras Novas foi extinta. Os trabalhos técnicos e a fiscalização das obras continuavam a cargo da pasta de Edison Passos que criou três serviços técnicos especiais para supervisionar os trabalhos das empreiteiras⁴.

As grandes obras do Governo Dodsworth

Segundo as pesquisas do arquiteto Mauro Kleiman, a execução de um grande volume de obras, somente comparável ao realizado na reforma urbana de Pereira Passos, no início do século XX, tem papel decisivo na formação e ampliação do mercado para as empreiteiras cariocas (KLEIMAN, 1994, p. 27). Ainda que no período do Estado Novo a legislação ainda permitisse a contratação de pessoa física para a realização de obras de infraestrutura e houvesse uma certa divisão do número total de obras entre diversas empreiteiras, a análise da atuação ao longo dos anos do regime e do faturamento apontam

⁴ Toda a trajetória da elaboração das instâncias legais para a criação dos órgãos responsáveis por fiscalizar a realização das obras foi compilada na Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, vol. de novembro 1941.

elementos para o surgimento da concentração de ganhos em um número restrito de empresas.

A pesquisa de fôlego realizada por 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 formado pelas empreiteiras Sociedade Brasileira de Urbanismo; Companhia Brasileira de Construções; L. Quattroni e Genésio Gouveia que concentravam 46% do faturamento enquanto outras 39 empresas eram responsáveis por 54% (IDEM, p. 39).

Nossa análise das licitações supervisionadas pelos Serviços Técnicos Especiais confirmou a hipótese defendida na pesquisa de Kleiman. Grande parte dos lucros da Companhia Brasileira de Construções tinha origem nas obras de duplicação do Túnel do Leme na qual a empresa obteve 78% do faturamento total ou US\$ 661.235,00. A concentração de faturamento também ocorreu nas obras das avenidas Presidente Vargas e Brasil, os empreendimentos de maior gasto e impacto da gestão de Henrique Dodsworth, que foram conduzidos pelos Serviços Técnicos Especiais da Avenida Presidente Vargas e pelo da Variante Rio-Petrópolis.

As demolições para abertura da Presidente Vargas destruíram o bairro da Praça Onze, região de habitação popular que absorveu a população expulsa da zona central pelas demolições das casas de pensões e cortiços durante a reforma urbana do início do século XX (SILVA, 2006, p. 223). 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 Samba (LIMA, 1990, p. 53). Os arredores da Praça Onze também possuíam uma alta concentração de imigrantes com uma forte presença de judeus (FRIDMAN, 2007, p. 82-90).

A necessidade de valorização destes terrenos limítrofes ao Centro também estava presente nos argumentos do engenheiro Hélio de Brito, chefe da Serviço Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas, 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 ventilação (BRITO, 1944, p.110-12).

A escolha pelo início dos trabalhos nos territórios com “edifícios de menor valor e habitado 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 valioso trecho entre a Rua Uruguaiana e a Candelária (GERSON, 2013, p. 209-215). Após o fim da Ditadura, o arquiteto Alberto

Szilard, que participou das obras de construção do novo prédio da Central do Brasil, 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 demolidas (SZILARD, 1950, p. 66).

As obras de demolição foram conduzidas em grande parte pela Empresa Brasileira de Demolições, comandada por Luiz Koatz, que ganhou todos os contratos para obras de demolição no ano de 1941. No ano seguinte, a empresa de Luiz Koatz permaneceu majoritária ganhando 55% das licitações de demolição enquanto o engenheiro José Campos venceu um total de 45%. Em 1943 a Empresa Brasileira de Demolições ganhou 95% das licitações, no ano seguinte, a empresa foi responsável 36% das últimas demolições da via enquanto José Campos respondeu por 45%. O “Bota Abaixo” conduzido pelas demolidoras era a parte de maior impacto social da cirurgia urbanística conduzida por Dodsworth na área central, entretanto, as obras de terraplanagem, construção de galerias de águas pluviais e pavimentação concentravam grande parte dos gastos e eram a maior fonte de lucros para as empreiteiras.

Neste setor, o contrato mais vultoso de 1942, nas obras da Avenida Presidente Vargas, 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\$ 383.210,84. As etapas da obra executadas em 1943 marcaram o início dos trabalhos da Construtora Genésio Gouveia, empreiteira que aglutinou o maior lucro individual nas obras da Avenida ao ser responsável por trechos que custaram US\$ 1.286.423,27. Durante o ano de 1943, a Genésio Gouvêa executou a pavimentação em concreto hidráulico, construiu galerias de águas pluviais e realizou obras complementares no trecho entre a Avenida Tomé de Souza e a Rua Uruguaiana ao custo de US\$ 392.64,25. A Genésio Gouvêa também executou obras no trecho entre a Rua de Santana e a Praça da República a um custo total de US\$ 308.399,00. Em 1944, a empreiteira recebeu um aditamento no contrato do trecho entre a Rua Uruguaiana e São Tomé que passou a valer US\$ 404.719,71. Além disso, a Genésio Gouvêa também foi responsável pelas obras no trecho entre a Avenida Rio Branco e Rua Uruguaiana que custaram US\$ 573.304,53 (BOLETINS, 1944).

Todavia, a empreiteira com maiores ganhos nas grandes obras da gestão de Dodsworth foi a Sociedade Brasileira de Urbanismo responsável por grande parte das obras

da Avenida Brasil. Fundada em 1932, com a participação de Paulo de Frontin, tio e padrinho político de Henrique Dodsworth, a empresa foi próxima do grupo político de Vargas e do PSD carioca durante os anos 1940-1960 (FERRAZ, 1981, p. 96). Além de próximos ao grupo político do prefeito, os diretores da empresa, como o engenheiro Francisco de Siqueira Cavalcanti, responsável pela assinatura dos contratos com a municipalidade durante o Estado Novo, também eram membros de espaços que promoviam a sociabilidade entre engenheiros e empresários da construção civil como o Clube de Engenharia, no qual o Secretário de Obras Edison Passos seria eleito presidente em 1943⁵. Durante a gestão de Henrique Dodsworth, além das obras na Avenida Brasil, a Sociedade Brasileira de Urbanismo também foi responsável pela construção da Avenida Tijuca, obras no Forte de Copacabana, na Estradas das Canoas e melhoramentos no Alto do Corcovado (BOLETINS, 1938-1941).

Além de vencerem as concorrências de maior valor, o faturamento da Sociedade Brasileira de Urbanismo e Genésio Gouvêa também era garantido por sucessivos termos aditivos nos contratos. Enquanto a fiscalização municipal retificava os contratos de empresas menores, como ocorreu com a Anhanguera cujo contrato foi reduzido em US\$ 99.760, um grupo restrito de empresas recebia aumentos (BOLETINS, 1943). Um dos exemplos mais explícitos desta prática foram as obras no Alto do Corcovado em que os contratos da Sociedade Brasileira de Urbanismo saltaram de US\$ 76.864,00 para US\$ 220.488,00. Tal prática garantiu que a empreiteira se tornasse a empresa com maior ganho em um só contrato dos Serviços Técnicos Especiais: após vencer a concorrência para a construção do trecho da Avenida Brasil entre Ramos e Parada de Lucas, ao custo de US\$ 841.160,00, a Sociedade Brasileira de Urbanismo conseguiu sucessivos acréscimos nos valores e trechos sem licitações que elevaram seus ganhos para US\$ 2.533.024,51. O funcionamento deste o *modus operandi* da empresa necessitava de pareceres técnicos assinados pelo Secretário Edison Passos e Henrique Dodsworth. Nos arquivos da Gestão Dodsworth nossa pesquisa encontrou pedidos da Prefeitura para que Getúlio Vargas autorizasse a dispensa de concorrência nas obras da Avenida Brasil. Para justificar tal medida, Henrique Dodsworth destacava os vantajosos preços oferecidos pela construtora:

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 terraplanagem (FUNDO, AGCRJ, Cx.221).

A proximidade entre os representantes de empreiteiras e grupos políticos alocados no aparelho de Estado não era exclusividade no cenário carioca: em Minas Gerais, as obras realizadas pela Prefeitura de Belo Horizonte, comandada pelo grupo político de Juscelino

⁵ A lista de sócios ativos do Clube de Engenharia foi publicada em todas as edições da Revista do Clube de Engenharia nos anos de 1939 a 1941.

Kubitscheck, foram importantes para o crescimento da Andrade Gutierrez (CHAVES, 1985, p. 101). Em São Paulo, a proximidade dos proprietários da Camargo e Corrêa com Adhemar de Barros foi vital para os primeiros anos de atividade daquela que seria a maior empreiteira brasileira ao longo da ditadura civil-militar (CAMPOS, 2014, p. 84-89). Na Capital Federal, a proximidade entre as empreiteiras cariocas e os mandatários da cidade durante o Estado Novo teve um episódio emblemático oito anos após a queda da ditadura quando o então Deputado Federal Edison Passos foi convidado para fazer o discurso de abertura da cerimônia de fundação da Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas, entidade que seria presidida por Siqueira Cavalcanti da empresa Sociedade Brasileira de Urbanismo (REVISTA, 1953, P. 70).

Considerações finais

Apesar do discurso defendido pela gestão Dodsworth pregar que o planejamento urbano englobava todos os bairros da cidade, nossa pesquisa sobre a distribuição de intervenções urbanísticas conduzidas pela Secretaria Geral de Viação e Obras demonstrou outra realidade. Seguindo o critério de divisão do espaço metropolitano proposto pelo geógrafo Maurício de Abreu em que a Zona Central seria formada pelos bairros do Centro, Zonal Sul e parte da Zona Norte; constatamos que estes espaços foram os que mais passaram por intervenções urbanísticas, um total de 45 de todas as obras, o que lhes garantiu uma maior oferta de serviços como pavimentação, saneamento entre outros (ABREU, 2013, p.18-32). Os bairros dos subúrbios cresceram com menos intervenções e uma estrutura precária de serviços públicos e contaram com uma distribuição menor das obras do Governo Dodsworth recendo apenas 43% enquanto os 10% restantes ocorreram na Zona Rural formada pelos distritos de Campo Grande, Santa Cruz e Jacarepaguá. A distribuição espacial das obras de Henrique Dodsworth, ao ocorrer, em sua maior parte, em um território que já passara por melhorias prévias, contribuiu com a valorização dos terrenos de alto valor dos bairros da Zona Sul, e demonstrou que o programa de obras de Henrique Dodsworth, em última instância, reforçou a disparidade entre os serviços públicos nos bairros da cidade ao privilegiar a reprodução e ampliação dos interesses dos setores ligados ao mercado da construção civil.

Ao contrário do discurso oficial que sustentava o Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro como uma “atividade baseada em critérios técnicos, desprovida da interferência de velhas formas da política” (RIO DE JANEIRO, 1943, p. 6) nossa pesquisa aponta que a política prefeitura estado-novista fomentou a atividade de um grupo restrito de empresas da construção civil. Durante o final dos anos 1940 e toda a década de 1950, Sociedade Brasileira de Urbanismo, Genésio Gouvêa e Quattroni continuariam a liderar o faturamento no mercado de obras públicas cariocas em empreendimentos como a duplicação da Avenida Brasil e a construção da Avenida Perimetral (KLEIMAN, 1994, p. 44-99). Uma liderança que teve como suas bases fundamentais a proximidade com os agentes alocados no aparelho de Estado e o amplo programa de obras públicas da gestão de Henrique Dodsworth.

Artigo recebido em 17 jul. 2017.
Aprovado para publicação em 25 ago. 2017.

Referências

- ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4ª edição. 4ª reimpressão. Rio de Janeiro: IPP, 2013.
- CHAVES. Marilena. *Indústria da Construção no Brasil: desenvolvimento, estrutura e dinâmica*. Dissertação (Mestrado em Economia Industrial). Rio de Janeiro: UFRJ, 1985.
- COSTA, Renato Gama Rosa. *Entre “avenida” e “rodovia”*: a história da Avenida Brasil (1906-1954). Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2006 (Tese de Doutorado).
- FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira*. Dissertação (Mestrado em Economia). Campinas: Unicamp, 1981.
- 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. 206
- FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). *Novas memórias do Urbanismo carioca*. Rio de Janeiro: FGV, 2008.
- FRIDMAN, Fania. *Paisagem estrangeira: memórias de um bairro judeu no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.
- 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.
- GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bem-te-ví. 2013. P. 209-215.
- KLEIMAN, Mauro. *Construtores do moderno Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994.
- 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
- 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

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).

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

MATTOS, Romulo Costa. *Favelas na Primeira República: tentativas de remoção e resistência*. Revista História e Luta de Classes. Nº 21, ano 11, março 2016.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Editora da UFF, 2014.

SARMENTO, Carlos Eduardo. 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. 55-58

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.

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).

BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 2, julho 1944, p. 100.

LANE, Francisco. Avenida Tijuca. *Revista Municipal de Engenharia*. Vol. V, Nº 3, maio de 1938.

PASSOS, Edison. Clube de Engenharia (Discurso inaugural pelo Eng. Edison Passos. *Revista Municipal de Engenharia*. Nº 2, Vol. IX, abril. 1943. P. 93

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.

REIS, José de Oliveira. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*, julho de 1942, Nº 4

SILVA, Maurício Joppert; AYRES, A. Junqueira; RODRIGUES, Philuvio. Avenida Tijuca. *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 5, Vol. VIII, set. 1940

SZILARD, Adalberto; REIS, José de Oliveira. *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: O Construtor, 1950.

Fontes

ASSOCIAÇÃO Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas. *Revista Municipal de Engenharia*, vol. XX, 1953.

Boletim da Prefeitura do Distrito Federal. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, 1938-1945.

BRASIL. DECRETO-LEI Nº 3.532, DE 21 DE AGOSTO DE 1941a. 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 n. 3.983 – de 30 de dezembro de 1941b. Abre na Prefeitura do Distrito Federal o crédito especial de 617.000:000\$0 (seiscentos e dezessete mil contos de réis) para atender durante os exercícios de 1941 a 1943, inclusive, à despesa com os empreendimentos que menciona, ligados ao Plano de Realizações.

COMISSÃO de Obras Novas. *Revista Municipal de Engenharia*, julho de 1940a.

COMISSÃO do Plano da Cidade. *Revista Municipal de Engenharia*. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

COMISSÃO do Plano da Cidade. *Revista Municipal de Engenharia*. Nº 4, julho 1940b

COMISSÃO do Plano da Cidade. O Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*, Nº3, Vol. X, julho 1943

DOSWORTH, Henrique de Toledo. Avenida Presidente Vargas. Aspectos urbanísticos, jurídicos e administrativos de sua realização. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio 1955.

PASSOS, Edison. Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

PASSOS, Edison J. 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*, Vol. VIII, Nº 1, janeiro 1941.

Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, Nº4, vol. VIII, julho de 1941

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 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, 1940.

RIO DE JANEIRO. Fundo Gabinete do Prefeito. Série Gestão Henrique Dodsworth. Cx. 237

RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal, 1937- 1943. Departamento de Geografia e Estatística, 1943.