

Obras públicas, planos urbanísticos e transformação do espaço urbano: o caso do Rio de Janeiro (1948-1975)

Public works, urban plans and transformation of the urban space: the case of Rio de Janeiro (1948-1975)

Pedro Sousa da Silva

Doutorando em História
Universidade Federal Fluminense
pedrosousadasilva13@gmail.com

Recebido em: 11/03/2020

Aprovado em: 12/04/2020

Resumo: Este artigo pretende abordar a elaboração de planos diretores e a execução das principais obras públicas na cidade do Rio de Janeiro entre as décadas de 1950 e 1970. A partir de fontes pouco trabalhadas anteriormente, examinaremos os planos rodoviários do Departamento de Urbanismo da Prefeitura, de 1948, e as primeiras tentativas para concretizá-los através da formação da SURSAN em 1957. Entendendo-se o Estado como relação de forças, pretende-se observar como interesses privados – de empresas e associações da construção civil – se relacionavam com as obras realizadas por diferentes governos. Por último, após a formação da cidade-estado da Guanabara analisaremos as obras realizadas pelos seus primeiros governadores e o surgimento do plano viário das Linhas Policrômicas.

Palavras-chave: Rio de Janeiro; planejamento urbano; obras.

Abstract: This article intends to broach the elaboration of master plans and the execution of the main public works in the city of Rio de Janeiro between the 1950's and 1970's. Based on sources little used beforehand, we will examine the road plans of the City Planning Department of 1948, and the first attempts to materialize them through the formation of SURSAN in 1957. As the State is comprehended as a relation of forces, it is intended to observe how private interests - of companies and associations of civil construction – were related to the works carried out by different governments. Finally, after the formation of the city-state of Guanabara, we will analyze the works carried out by its first governors and the appearance of the road plan Linhas Policrômicas.

Key-words: Rio de Janeiro; urban planning; Works.

Introdução

Milton Santos (1993) aponta que, nos últimos dois terços do século XX, ocorreu a generalização da urbanização na sociedade brasileira. Segundo o geógrafo, tal processo apresentou números espetaculares como a expansão da população vivendo em cidades que nos vinte anos

seguintes a 1960 aumentou em cinquenta milhões, um número quase igual à população total do país em 1950. As escolhas políticas que moldaram este acelerado processo de urbanização não deixaram de ser notadas por especialistas das mais diferentes áreas de pesquisa, como demonstra o trabalho do economista Paul Singer (1975) que destacava, na década de 1970, que a produção nacional de automóveis alcançava a marca de 1 milhão de unidades por ano, enquanto não havia sequer uma linha completa de metrô em funcionamento nas maiores cidades do Brasil .

Este fenômeno também afetou a então capital do país – na segunda metade da década de 1940 o Rio de Janeiro ultrapassou a marca de 2 milhões de habitantes e ganhou mais 500 mil até os primórdios dos anos 1950. Após a transferência do Distrito Federal para Brasília, e a transformação da antiga capital em estado da Guanabara, em 1960, a cidade já contava com mais de 3 milhões de moradores (ABREU, 2013, p. 109). A migração inter-regional era uma das principais fontes de crescimento como demonstra o fato de que, na década de cinquenta, 714 mil dos moradores da cidade serem naturais de outros territórios do país (LESSA, 2001, p. 238). Mesmo após a mudança da capital, as sedes de estatais e entidades nacionais continuavam em terras cariocas, fenômeno que levou alguns estudos a classificarem que a transferência da capital só ocorreu de fato no final dos anos 1960 (OSÓRIO, 2005, p. 205).

A histórica diferenciação espacial entre as zonas Norte e Sul foi fortalecida neste período através da ação conjunta entre incorporadores imobiliários e diferentes governos municipais. Durante as décadas de 1950 e 1960 uma intensa campanha em jornais e revistas vendia continuamente empreendimentos imobiliários em Copacabana e Ipanema associando estas localidades com a modernidade e um estilo de vida luxuoso (O'DONNEL, 2013, P.185). Tal imagem também foi reforçada pela ação do poder público que, desprezando estudos de zoneamento, liberou o gabarito dos edifícios, proporcionando uma intensa verticalização das construções (SZILARD, REIS, 1950) concentrou a oferta de obras viárias e outros serviços públicos nesta região, realizando uma política urbana alinhada com os interesses da especulação imobiliária¹.

Ao fim da década de 1950, a representação simbólica da “Zona Sul” como um local caracterizado por modos de vida diferenciados estava consolidada, assim como o peculiar conceito carioca de subúrbio (FERNANDES, 2011, p. 150). Esta segregação espacial foi rompida pela grande proliferação de favelas nas encostas de morros da Zona Sul. Em nosso período de estudo,

¹ Segundo dados recolhidos por Mauro Kleiman entre 1938 e 1965 a Zona Sul e o Centro concentraram 62% de todo o investimento em obras viárias da Prefeitura. (KLEIMAN, 2001, P. 1608)

estes locais de moradia populares apresentaram um grande crescimento devido a diversos fatores como a precariedade dos transportes públicos e a consequente necessidade de residir próximo das novas fontes de emprego (ABREU, 2013, p. 107). O crescimento das favelas na Zona Sul e a proliferação de diversas formas de autoconstrução ilegais pela periferia da cidade não eram uma contradição com o modelo de acumulação capitalista desenvolvido no país. Como demonstra Francisco de Oliveira, o predomínio de moradias autoconstruídas em áreas populares, – fruto da ação dos próprios trabalhadores na construção suas residências, utilizando dias de folga – expulsava os gastos com habitação dos custos de reprodução da força de trabalho (OLIVEIRA, 2003, p. 59).

O crescimento da malha urbana, associada ao adensamento populacional em pequenas faixas do território, colocava na ordem do dia os problemas de circulação viária que afetavam todas as zonas da cidade. as soluções para a circulação viária abarcavam uma série de propostas que a Secretaria de Viação e Obras da Prefeitura gestava desde o início da década de 1940.

Neste trabalho não examinaremos o profícuo debate sobre a circulação das ideias urbanísticas no Brasil dos anos 1950 e 1960 (FELDMAN, 2014, p. 20). Consideraremos como planos urbanísticos o conjunto de planos viários realizados por técnicos das administrações da cidade do Rio de Janeiro – como os planos do DUR e as Linhas Policrômicas do Departamento de Estradas de Rodagem – ou encomendados a técnicos de fora da administração pública como são os casos do Plano Lúcio Costa e Doxiadis, nos anos 1960. As obras públicas aqui presentes foram as principais intervenções urbanísticas realizadas por diferentes governos do Rio de Janeiro no qual ganham destaque o programa de realizações da SURSAN e as obras dos governos Lacerda e Negrão de Lima. Seguindo a metodologia das principais produções historiográficas sobre o tema, a seleção do conjunto de obras levou em conta o vulto dos empreendimentos e seus impactos na estrutura viária da cidade (KLEIMAN, 1994a, p. 26).

Nas próximas páginas serão apresentados os principais pontos do sistema de circulação viário proposto pelo Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal – DUR – no final da década de 1940. Em seguida, veremos como o governo do prefeito Negrão de Lima (1956-1958) escapou das limitações fiscais para tirar do papel algumas das propostas do plano diretor do DUR com a formação da Superintendência de Urbanização e Saneamento. Compreendendo que as políticas públicas não se formam em um mundo aparte dos interesses da sociedade, nossa análise mapeará a estruturação das principais entidades do setor da construção pesada carioca no final dos anos 1950 e sua relação com os mandatários da municipalidade.

Por fim, a grande reforma urbana da Guanabara promovida pelos dois primeiros governadores da cidade após a transferência do Distrito Federal para Brasília será examinada juntamente com a formação de um novo plano de circulação rodoviária: o Plano das Linhas Policrômicas.

O Plano-diretor do DUR

A queda da ditadura do Estado Novo não significou a dissolução de todos órgãos e agências montados ao longo da ditadura varguista. No curto mandato de José Linhares, um decreto presidencial de dezembro de 1945 transformou a Comissão do Plano da Cidade no Departamento de Urbanismo (DUR) da Secretaria Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal (FARIA, 2013, p.160). Além de dar continuidade aos projetos de intervenção urbana elaborados no Estado Novo, o DUR também preservou grande parte de sua direção estado-novista; e entre 1945 e 1958 o Departamento foi dirigido de forma intercalada por José de Oliveira Reis e Affonso Eduardo Reidy, antigos membros da Comissão do Plano da Cidade (ALVES; REZENDE, 2016).

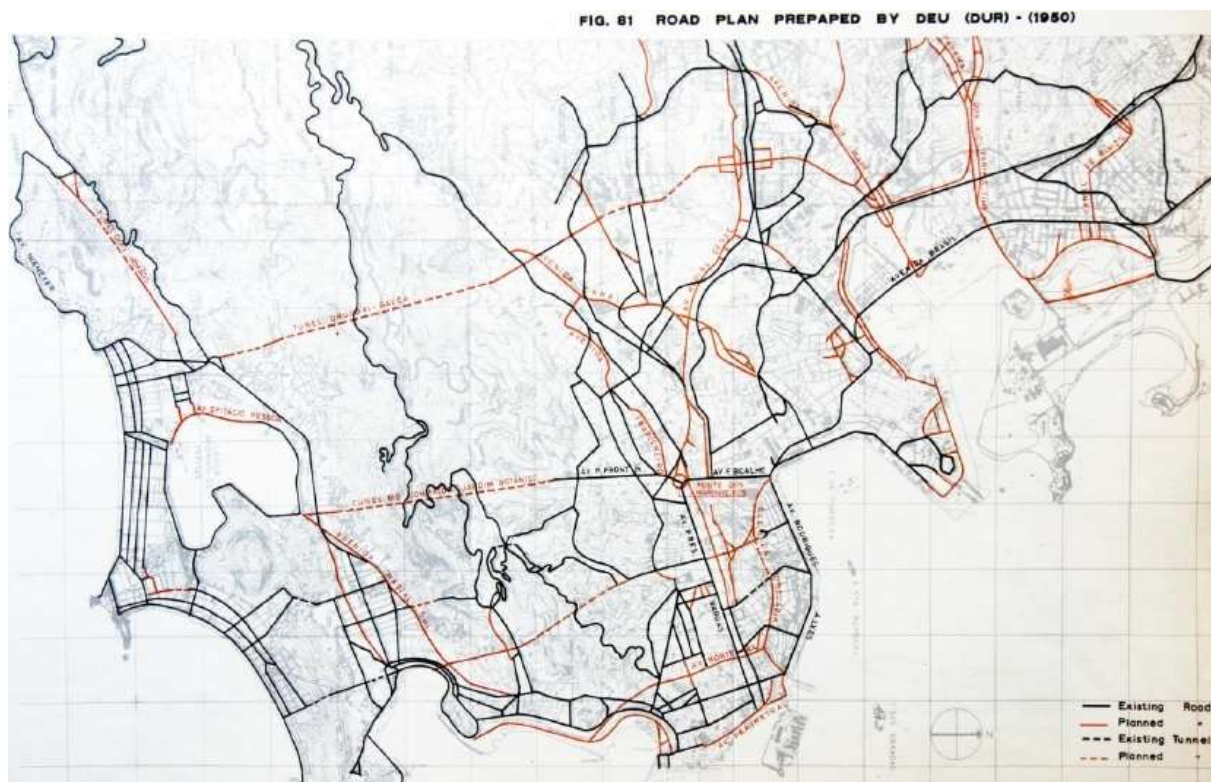
A proposta de plano-diretor do DUR foi apresentada em 1948 durante a gestão do General Mendes de Moraes na Prefeitura. Seus principais elaboradores eram os engenheiros Waldemar Mendonça, José de Oliveira Reis, Carlos Schwerin e Icarahy da Silveira, todos com larga trajetória na direção de instâncias da Secretaria de Obras e filiados ao Clube de Engenharia (REVISTA..., 1943). Em suas justificativas, os idealizadores do plano faziam questão de ligá-lo aos projetos realizados no decênio anterior:

A exposição feita tem o objetivo de esclarecer algumas dúvidas sobre o Plano Diretor do Distrito Federal, levantadas sobretudo pelo desconhecimento do trabalho realizado nestes últimos dez anos. É comum dizer que as administrações não têm um plano que orientem as obras executadas. De um modo geral, os melhoramentos realizados obedeceram a um Plano de Obras baseado no Plano Diretor. Tais obras, como quanto ainda não completas e, portanto, sem poder apresentar os reais benefícios de suas respectivas finalidades são pelo vulto e importância as seguintes: Presidente Vargas, Duplicação do Túnel do Leme, Avenida Brasil, urbanização da Esplanada do Castelo (com abertura das avenidas Perimetral, Marechal Câmara, Erasmo Braga, Antônio Carlos e Nilo Peçanha), Avenida Tijuca, alargamento da Rua 13 de Maio, Largo da Carioca, Passeio Público e várias outras (PLANO DIRETOR DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1948).

O ponto central das propostas é a formulação de um novo sistema de vias arteriais que deveriam complementar as obras realizadas durante o Estado Novo com a construção de um conjunto de avenidas. As propostas pretendiam preparar a cidade para uma circulação rodoviária

baseada em automóveis através da melhoria da circulação viária no Centro e na construção de vias de comunicação com a Zona Sul como pode ser observado na imagem abaixo:

Imagem 1: Proposta de novas vias do Plano Diretor do DUR



Fonte: OAKIM, 2012, p. 100

A obra fundamental para a urbanização da área central seria o desmonte do Morro de Santo Antônio, que não foi realizada durante o Estado Novo por conta da dificuldade na importação de maquinário (FREIRE; OLIVEIRA, 2008, p. 40). Da área central também partiria um conjunto de avenidas radiais e perimetrais que constituíam a base do novo sistema de circulação viária. O sistema de radiais para Zona Norte seria formado por duas vias já existentes: as avenidas Brasil e Presidente Vargas, uma via de ligação entre a Esplanada do Castelo e as áreas surgidas do desmonte do Morro de Santo Antônio, a Radial Almirante Barroso-Senado, e duas vias inteiramente novas as avenidas Radial Oeste e Radial Praça XV-Tijuca.

A Radial Oeste seria construída como uma continuação natural da Av. Presidente Vargas, depois da Praça da Bandeira, em direção aos subúrbios da Central. Via de penetração do Distrito Federal, no sentido noroeste, a nova avenida atravessaria os bairros do subúrbio margeados pela Estrada de Ferro Central do Brasil até alcançar Madureira. O DUR recomendava sua imediata execução em concomitância às obras do novo Estádio Municipal, construído no terreno do antigo

Derby Club para a Copa de 1950. A outra Radial construiria uma ligação direta entre o Centro e a região da Tijuca; partindo da estação das barcas, a via seguiria pela Rua Erasmo Braga, Rua São José, Largo da Carioca e seguiria pelo alargamento da Rua da Carioca. Um segundo trecho da radial passaria pela Praça Tiradentes, alargamento da Visconde do Rio Branco 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 Peña.

Em direção à Zona Sul, o plano previa a construção da Avenida Radial Sul com início na Av. Augusto Severo, na Glória, a nova radial seguiria pelo bairro do Catete e pelas margens dos morros de Botafogo. A Radial Sul terminaria nas margens da Lagoa Rodrigo de Freitas, ponto no qual, através da junção com a Av. Epitácio Pessoa, a via se tornaria ponto de partida para futuras ligações com as áreas da Gávea e Barra da Tijuca.

As perimetrais seriam formadas por dois grandes grupos: as avenidas perimetrais interiores e litorâneas. O sistema de vias litorâneas seria formado com a construção da Avenida Perimetral que ligaria a Av. Rodrigues Alves e a Avenida Beira-Mar passando pelo Aeroporto Santos Dumont, Castelo, Praça 15 de Novembro, Avenida Presidente Vargas e Arsenal da Marinha, Morro de São Bento e terminando na Praça Mauá.

O sistema de perimetrais interiores tinha o objetivo principal de ligar a Zona Sul à Zona Norte sem a necessidade de passar pelo centro histórico da cidade. A primeira proposta deste tipo de via era a construção da ligação entre a Avenida Marques de Sapucaí e a Rua Pinheiro Machado, no bairro das Laranjeiras. Esta via cruzaria as linhas férreas e a Presidente Vargas, através da construção de um viaduto, 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, na Zona Sul. Uma segunda proposta deste tipo de perimetral era a ligação Rio Comprido-Botafogo, partindo da Avenida Paulo de Frontin, a via prosseguiria até atingir o maciço de Santa Teresa, por onde seguiria, através de um túnel de 700 metros com saída na rua Cosme Velho. Passando por cima desta rua, a via atingiria o bairro de Laranjeiras de onde, por um novo túnel de 550 metros, alcançaria a Av. Radial Sul. Por fim, o DUR propôs uma terceira perimetral que ligaria o Jardim Botânico e a Avenida Suburbana. O trajeto desta via partiria do alargamento da Rua Lopes Quintas, no Jardim Botânico, atravessaria o 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 seria necessário a construção de um novo túnel com saída na Rua Filgueiras Lima, no Riachuelo, passando por

viaduto pela Radial Oeste e pela Linha da Central do Brasil a perimetral seguiria pelas ruas Flack e Bráulio Cordeiro por onde seguiria até seu final no encontro com a Avenida Suburbana.

Entregue ao Prefeito Mendes de Moraes, em 1948, os projetos do Plano do DUR pouco avançaram durante o tempo do general à frente da municipalidade. O único projeto a contar com licitações para o início das obras foi a Perimetral Marquês de Sapucaí – Pinheiro Machado, renomeada para Túnel Catumbi – Laranjeiras. Apesar do início das obras, a instalação e o preparo das bocas do túnel demoraram devido aos custos com as desapropriações, que retardou o andamento de modo que os trabalhos apresentavam pouco progresso ao término do Governo Mendes de Moraes (REIS, 1997, P.80). O ritmo lento em que prosseguiram as obras indicadas pelo Plano Diretor também tem ligação com os trabalhos de fiscalização e planejamento da construção do Estádio do Maracanã que consumia grande parte dos esforços da Secretaria de Viação e Obras.

Contudo, os trabalhos de construção rodoviária receberam um grande incentivo neste mesmo ano quando, através da Lei Municipal nº 305 de 20 de setembro de 1948, foi criado o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal no âmbito da Secretaria Geral de Viação e Obras. A criação do DER tem grande importância, pois o Rio de Janeiro passou a receber cotas do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), uma das maiores fontes para a expansão da rede rodoviária do país e grande fomento para a atuação das empreiteiras nacionais na década de 1950 (PAULA, 2000, p.41). Por conta das exigências técnicas para repasse das verbas – as estradas deveriam ser feitas com substrato de concreto armado e não ter bloqueios – as dotações do Fundo Rodoviário não puderam ser aplicadas na maioria das vias urbanas (PEREZ, 2007, p.230). Apesar destas adversidades, uma série de artérias destinadas aos limites da cidade receberam dotações do FRN e tiveram seus trabalhos acelerados no fim da década de 1940. Exemplos disso foram as obras da Estrada entre Grajaú e Jacarepaguá, com obras iniciadas durante a gestão de Henrique Dodsworth e paralisadas desde o fim do Estado Novo, e a construção da Avenidas das Bandeiras e a duplicação da Avenida Brasil.

O Plano de obras da SURSAN

O grande incentivo para a realização das obras de infraestrutura na cidade veio após Juscelino Kubistchek nomear Francisco Negrão de Lima para o cargo de Prefeito do Distrito Federal em março de 1956. Nascido em Minas Gerais, Negrão de Lima fez parte da geração política ascendente após a Revolução de 1930. Sua trajetória é marcada por um bom trânsito entre entidades da sociedade civil e, principalmente, em órgãos do aparelho de Estado. Entre 1932 e 1936 Negrão

de Lima foi secretário da Federação das Indústrias do Distrito Federal. Em 1933 foi eleito por Minas Gerais para a Assembleia Constituinte. Poucos anos depois, Negrão de Lima tem destacada participação na articulação do golpe que implantou a ditadura do Estado Novo em 1937, regime no qual foi nomeado Embaixador (DEMIER, 2013, p. 160). Após o fim do Estado Novo, Negrão de Lima ingressou no Partido Social Democrático, PSD, e teve passagens como Secretário na gestão de Mendes de Moraes e se tornou Procurador do Tribunal de Contas do Distrito Federal (MALIN, 2014, p. 675). Suas passagens pelo governo do Rio de Janeiro, como Prefeito nomeado por Kubistchek e Governador da Guanabara, foram marcadas pela execução de um grande programa de obras públicas em consonância com as pautas do mercado imobiliário e das empreiteiras. Suas ligações com estas frações de classe também foram expostas após sua saída do governo da Guanabara quando exerceu o cargo de conselheiro do Banco Safra e foi presidente da Bolsa de Imóveis do Rio de Janeiro, empresa privada dedicada à avaliação de imóveis (MALIN, 2014, p. 679).

Contado com apenas 10% da receita municipal disponível para o pagamento de dívidas com empreiteiros e outros fornecedores da municipalidade, Francisco Negrão de Lima buscou uma fórmula para promover um programa de obras públicas do Distrito Federal, esta solução surgiu com o Fundo Especial de Obras Públicas, o qual seria formado através do aumento em 10% dos impostos sobre vendas e consignações, territorial, indústrias e profissões e transmissão de propriedades por um prazo de dez anos.

Para justificar tal quantia o Prefeito lembrava que com o aumento constante do tráfego de automóveis, se aproximava “a exaustão do sistema de circulação viária então existente”, e que a única saída para melhorar a circulação na cidade do Rio de Janeiro seria a execução do novo sistema de artérias previsto no Plano Diretor e a construção do metrô. Contudo, como lembrava o Prefeito, só as obras viárias “as principais obras de viação, isto é, vias arteriais das zonas Norte e Sul da cidade, com suas avenidas radiais e perimetrais, previstas no Plano Diretor, tem um custo aproximado de vinte bilhões e quatrocentos milhões de cruzeiros” (PLANO DE REALIZAÇÕES NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1957, p. 6). A inexecuibilidade do total das propostas levava o mandatário da municipalidade a escolher um conjunto de obras a ser tocado em médio prazo:

Sendo impossível, no momento, o cumprimento total do Plano Diretor, precisamos, ao menos, dotar a o Rio de Janeiro de algumas avenidas que atalhem a crise maior que se aproxima, assim como de alguns serviços mais que resolvam

outros problemas inadiáveis PLANO DE REALIZAÇÕES NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1957, p. 7).

Além dos projetos descritos no Sistema de Vias Arteriais do Plano Diretor, a proposta de Negrão de Lima incluía o desmonte do Morro de Santo Antônio, a construção de três túneis no bairro de Copacabana e o saneamento e urbanização da zona suburbana do Distrito Federal:

- a) Avenida Beira-Mar;
- b) Avenida Norte-Sul;
- c) Avenida Perimetral;
- d) Avenida Presidente Vargas;
- e) Avenida Radial Oeste;
- f) Avenida Radial Sul;
- g) Desmonte do Morro de Santo Antônio e consequente aterro da orla marítima do Flamengo e Glória;
- h) Ligação Cais do Porto-Copacabana, através do túnel Catumbi-Laranjeiras (inclusive com sua terminação);
- i) Saneamento e urbanização da zona suburbana do Distrito Federal e obras complementares, inclusive redes de abastecimento de água e de esgoto sanitário, referente a: Avenidas-Canais Rio Faria, Rio Jacaré, Rio Joana, Rio Maracanã, Rio das Pedras, Rio Ramos, Rio Timbó e Rio Trapicheiro; Canais de Lucas e do Manguê; Rio Acari, dos Cachorros, Dom Carlos, Faleiro, Irajá, Méier, Nunes, Piraquara e Tingüi;
- j) Túnel General Glicério-Avenida Radial Sul;
- k) Túneis locais de Copacabana (Barata Ribeiro-Raul Pompéia, Toneleiros-Pompeu Loureiro e Sá Ferreira-Nascimento Silva) (COLEÇÃO..., 1958, p. 20).

Para administrar as verbas e o conjunto de obras proposto, o Governo propôs a criação de um novo órgão: a Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN), que absorveu os departamentos de Águas, Esgoto e Urbanismo. Ainda que formalmente subordinada à Secretaria Geral de Viação e Obras, a SURSAN funcionava como um órgão autônomo por conta de sua dotação orçamentária exclusiva (COLEÇÃO, 1958, p. 23). A oposição de grande parte da Câmara Municipal ao aumento dos impostos levou a uma alteração na origem das verbas para a SURSAN que passam a ser compostas por 10% do valor arrecadado com os impostos sobre vendas e consignações, territorial, predial, indústria e profissões e transmissão de propriedade (PEREZ, 2007, p. 94). Para assegurar arrecadação combatendo a sonegação fiscal o Governo Negrão de

Lima criou uma eficaz campanha nomeada “seu talão vale um milhão” (OSÓRIO, 2005, p. 181). Além disso, os trabalhos realizados pela SURSAN não precisavam ser previamente aprovados pelo Tribunal de Contas o que levou a nova superintendência a realizar um volume de obras muito superior ao executado pela Secretaria de Viação e Obras (FREIRE; OLIVEIRA, 2008, p. 20).

Com a nova fonte de financiamento as obras do Túnel Catumbi – Laranjeiras, da Av. Perimetral, o desmonte do Morro de Santo Antônio e a construção das pistas no Aterro do Flamengo foram retomadas. Negrão de Lima também foi responsável pela construção de uma série de viadutos como o de Madureira, que recebeu seu nome, o de ligação entre a Av. Brasil e a Ilha do Governador e a conclusão do Viaduto Ana Nery em Benfica (REIS, 1977, p.145). Negrão de Lima deixou a Prefeitura do Distrito Federal em 1958 para ocupar o cargo de Ministro das Relações Exteriores de JK; em seu lugar, foi nomeado Prefeito o Secretário de Administração José Sá Freire Alvim. O novo governo deu continuidade ao intenso programa de obras capitaneado pela SURSAN e em sua gestão foram concluídos o Aterro do Flamengo, a Avenida Perimetral – trecho até o Arsenal da Marinha –, o túnel de Copacabana entre as ruas Barata Ribeiro e Raul Pompéia, Avenida Chile e a Avenida Borges de Medeiros na Lagoa (ABREU, 2013, p. 132). A implementação do ambicioso programa de obras da Prefeitura também era reflexo do intenso movimento de organização dos construtores cariocas na década de 1950.

As formas organizativas da construção civil carioca na década de 1950

Antonio Gramsci (2016) aponta como uma das maiores peculiaridades das sociedades de capitalismo avançado, frente aos diversos tipos de formações sociais pretéritas, a grande profusão de múltiplas entidades políticas, culturais ou corporativas que organizavam vontades coletivas e visões de mundo dos diversos segmentos sociais. Para comparar o descompasso entre o desenvolvimento da sociedade civil deste tipo de sociedade com as formações sociais anteriores, o marxista sardo utilizou a metáfora geográfica sobre ocidente/oriente².

Ao contrário do “Oriente”, nas sociedades “Ocidentais” a burguesia não deveria ser somente dominante, mas também dirigente. Por conta disso, em tais sociedades impera uma complexa sociedade civil na qual as frações de classe se organizam em uma rede de entidades de associação voluntária, os Aparelhos Privados de Hegemonia, a fim de que seus interesses

² No Oriente, o Estado era tudo, a sociedade civil era primitiva e gelatinosa; no Ocidente, havia entre o Estado e a sociedade civil uma justa relação 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, 2006, p. 266)

particulares sejam reproduzidos no aparelho de Estado como interesses da coletividade, ou seja, se tornem projetos hegemônicos (FONTES, 2005, p. 201). Ainda que o processo de ocidentalização da sociedade brasileira se torne pleno no último quarto do século XX, diversos trabalhos têm mostrado a organização de interesses e o surgimento de Aparelhos Privados de Hegemonia desde o final do século XIX (MENDONÇA, 1997). As grandes iniciativas políticas do Governo Juscelino Kubistchek, como o Plano de Metas e a construção de Brasília, além de alavancar um mercado nacional para as empreiteiras paulistas, mineiras e cariocas, também foram decisivas para aproximar estes grupos de empresários e gerar os primeiros Aparelhos Privados de Hegemonia do setor em âmbito nacional como a Câmara Brasileira da Indústria da Construção Civil, surgida em 1957, e o Sindicato Nacional da Construção Pesada, fundado em 1959, ambos sediados no Rio de Janeiro (CAMPOS, 2014, p. 174).

Durante todo o governo de Juscelino Kubitschek o PSD carioca ocupou o Ministério da Viação e Obras Públicas, fato que reforçou os laços entre as empreiteiras do Rio de Janeiro e o PTB e PSD locais. Por conta disso, empresas como a L. Quattroni, Sociedade Brasileira de Urbanismo e Genésio Gouvêa desfrutaram de grande prestígio durante as gestões ministeriais de Lúcio Meira e Ernani do Amaral Peixoto (CAMARGOS, 1993, p.92). A força do setor da construção civil também se expressava em âmbito local através de privilégios como a isenção do pagamento do imposto sobre vendas e consignações para os materiais empregados por empreiteiros e construtores, política que foi ratificada nas reformas tributárias dos prefeitos Alim Pedro e Negrão de Lima (PEREZ, 2007, p. 91).

Durante a década de 1950 a construção civil carioca se organizava em uma miríade de aparelhos privados de hegemonia. A primeira entidade a congregar os interesses dos construtores no Rio de Janeiro foi o Clube de Engenharia fundado por engenheiros e empresários, em dezembro de 1880, reunidos por iniciativa do comendador Conrado Jacob Niemeyer (CURY, 2003, p. 78). Entretanto, o Clube não foi a primeira entidade, no âmbito da sociedade civil, a reunir 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 engenharia. A presença entre seus membros de comerciantes, industriais e, principalmente, proprietários de firma da construção civil revelava o caráter classista que a entidade carregava desde a sua fundação.

A busca por soluções para os problemas do espaço urbano carioca esteve presente desde os primeiros tempos da entidade; continuamente o Clube de Engenharia realizava estudos e emitia pareceres sobre planos de saneamento e transporte na cidade do Rio de Janeiro (HONORATO, 1996, p. 44). Para além de um mero interesse técnico, tais discussões expressavam uma articulação de interesses na medida em que muitos de seus associados atuavam no setor de obras públicas e assumiram posições no aparelho de Estado como ministros do Poder Executivo ou na Prefeitura do Distrito Federal (RODRIGUES, 2017, p. 161). A agressiva política de expansão rodoviária implementada no final dos anos 1940 e na década seguinte tem origem na reorganização do DNER e criação do Fundo Rodoviário Nacional, criados quando Maurício Joppert Silva, Vice-Presidente do Clube de Engenharia, foi Ministro da Viação e Obras Públicas (HONORATO, 1996, p. 86).

Na Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, vários associados da entidade ocupavam cargos de destaque, além de quatro prefeitos formalmente filiados ao Clube de Engenharia: Hildebrando de Góis, João Carlos Vital, Alim Pedro e Francisco Sá Lesa. A maioria dos secretários de viação e obras também era sócio ativo da entidade como João Gualberto Marques Porto, Secretário na gestão de Mendes de Moraes, organizador do DER carioca e, anteriormente, Edison Junqueira Passos, Presidente do Clube entre 1943 e 1954, Secretário de Viação e Obras entre 1937 e 1945, responsável por fomentar os estudos que resultaram no Plano Diretor do DUR. Durante o mandato do Prefeito Francisco Sá Lessa, 1955-1956, a entidade foi formalmente consultada sobre os planos de construção do metrô na cidade (REIS, 1977, p. 143).

Do interior do Clube de Engenharia também surgiu a primeira tentativa de formar uma entidade nacional da construção pesada: a Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas (ABEOP) de 1953. A iniciativa para criação da nova entidade partiu do grupo de empreiteiras mais tradicionais da cidade e foi capitaneado por Antonio Manuel de Siqueira Cavalcanti, proprietário da Sociedade Brasileira de Urbanismo empresa próxima às lideranças varguistas, responsável por uma série de grandes empreendimentos na cidade como a construção das avenidas Brasil e Edison Passos, Alto Corcovado e o Jardim de Alá (SILVA, 2017, p. 231). A entidade também permitia a entrada de empresas de origem estrangeira em seus quadros, como a alemã Companhia Construtora Nacional e a dinamarquesa Christiani-Nielsen, traço que a diferenciava das iniciativas posteriores para organização do setor (CAMPOS, 2014, p. 180). Desde o seu surgimento, a ABEOP demonstrava sua proximidade com o Clube de Engenharia e a Prefeitura do Distrito Federal, os trabalhos da primeira reunião da entidade foram abertos pelo discurso de Edison Passos, Presidente do Clube de Engenharia, e sua ata de fundação foi publicada pela Revista

Municipal de Engenharia, órgão oficial da Secretaria de Obras e do DER-RJ (REVISTA..., 1953, p. 140). A intervenção da ABEOP junto aos órgãos da municipalidade tinha ligação com a grande participação dos seus associados nos empreendimentos da Secretaria de Obras e da SURSAN: a Sociedade Brasileira de Urbanismo, do Presidente Antônio Manuel de Siqueira Cavalcanti, era responsável pela construção da rede de esgotos de Copacabana, do Elevado da Perimetral e dos viadutos das Missões, Parada de Lucas, Ilha do Governador – Av. Brasil pela construção da Av. das Bandeiras entre Realengo e Deodoro. A empreiteira L. Quattroni, presente no Conselho Provisório da ABEOP, era responsável pela abertura dos túneis Catumbi-Laranjeiras e Rio Comprido-Lagoa e pela duplicação de trechos da Av. Brasil. A Empresa Brasileira de Águas realizou grande parte dos trabalhos de construção da 1ª Adutora do Guandu enquanto outras empresas presentes na primeira diretoria da ABEOP, como a Sotege e Genésio Gouveia, estavam presentes nas construções de viadutos dirigidas pelo DER-RJ (KLEIMAN, 1994, p. 35).

Apesar de não possuir uma publicação própria, as principais notícias sobre a ABEOP eram publicadas na Revista do Sindicato da Indústria da Construção Civil do Rio de Janeiro, Sinduscon-rj. Através desta publicação acompanhamos a vitoriosa campanha realizada pela ABEOP, com apoio do Sinduscon e da CBIC, pelo reajustamento dos contratos assinados entre gestão Sá Freire Alvim e os empreiteiros da cidade (REVISTA DA CONSTRUÇÃO CIVIL, 1957, P.7). Apesar de reivindicar um caráter nacional, a ABEOP ficou restrita aos empreiteiros cariocas, segundo o historiador Pedro Campos a entidade sofreu um acentuado declínio na década de 1960 por conta da política do Governador Carlos Lacerda de marginalizar as empresas relacionadas ao varguismo (CAMPOS, 2014, p. 185).

Sorte diferente experimentou o Sinduscon cuja direção, formada por empresários da construção imobiliária, se alinhava com a política do primeiro governador do estado da Guanabara; ao contrário da ABEOP, o sindicato patronal da construção civil continuou atuando junto ao aparelho de Estado na década de 1960 (PESTANA, 2018, p. 33). Fundado em 1919, com o nome de Associação da Indústria da Construção Civil do Rio de Janeiro, foi a primeira entidade da sociedade civil formada exclusivamente por construtores (LEAL, 1987, p. 120). Ao longo de sua história, o Sinduscon operou junto ao aparelho de Estado para adequar a regulamentação do uso do solo aos interesses das construtoras, tanto na elaboração da primeira legislação do tipo, o Código de Obras de 1937, quanto nas posteriores reformulações desta lei e nas alterações de zoneamento propostas pelo Governador Negrão de Lima no final dos anos 1960 (PESTANA, 2018, p. 34).

A década de 1950 marcou um período de intensa ação do sindicato que atuou conjuntamente com a CBIC e a ABEOP em esforços para melhorar o fornecimento de materiais e reivindicar o reajuste dos contratos com a municipalidade. Esta ação convergente tem ligação com a proximidade das lideranças e representação mútua dos associados. Além de estar sediada na cidade, o Presidente da CBIC, Haroldo da Graça Couto, anteriormente presidira o Sinduscon e continuava a intervir nos assuntos municipais em defesa das pautas do setor. Ainda que a maioria das lideranças do Sinduscon pertencesse ao ramo da construção imobiliária, as maiores empreiteiras da cidade também eram filiadas ao sindicato ainda que não exercessem cargos na direção (REVISTA DA CONSTRUÇÃO CIVIL, 1959, p. 4).

A reforma urbana dos anos 1960

O início da década de 1960 representou um período de grandes rupturas políticas e administrativas no Rio de Janeiro. Com a transferência da capital para o Planalto Central, o território carioca foi transformado em cidade-estado da Guanabara e elegeu um histórico, e feroz, opositor do grupo político que governou a cidade nos anos 1940 e 1950 Carlos Lacerda da UDN como primeiro Governador. Recebendo uma unidade federativa recém-criada, dona da segunda maior arrecadação de impostos do país e com o privilégio de recolher taxas municipais e estaduais, Carlos Lacerda pretendia fazer de seu mandato na Guanabara o grande trampolim para uma candidatura presidencial nas eleições de 1965 (MOTTA, 2015, p. 97). O Governo Lacerda, por conta de seu anticomunismo e oposição as reformas de base do Presidente João Goulart, teve disponível uma generosa linha de crédito de agências e do governo norte-americano para realização de obras de infraestrutura: empréstimos do Banco Mundial, no valor de 50 bilhões de cruzeiros, foram utilizados para construir e a 2ª Adução do Rio Guandu e ampliar a rede de esgoto. Lacerda também recebeu doações estadunidenses, através do Fundo do Trigo e da AID, para a construção de escolas e remoção de favelas.

Carlos Lacerda também atuou para afastar as empreiteiras mais próximas dos antigos mandatários da cidade da execução do seu programa de obras: os contratos da Quattroni para construção dos túneis Rebouças e Santa Bárbara foram transferidos para a empreiteira paulista Servix enquanto a CAVO substituiu a Sociedade Brasileira de Urbanismo na construção de viadutos e nas obras da Perimetral (KLEIMAN, 1994, p. 129). Tal manobra foi drástica para estas empresas que entraram em processo de falência nos anos seguintes (FERRAZ, 1981, p. 96). O combate às empreiteiras e empresas de engenharia locais também valeu a oposição do Clube de Engenharia ao Governo Lacerda (MOTTA, 2015, p. 126). Todavia, Lacerda recebeu com apoio de

outras entidades de classe do setor tal como o Sinduscon e contava com representantes da construção em seu secretariado cujo maior exemplo é Sandra Cavalcanti, responsável pela execução das remoções de favelas, ligada à construtora Carvalho Hosken (CAMPOS, 2014, p. 75).

De maneira geral, a política urbana de Carlos Lacerda confirma a opção rodoviária esboçadas nos esboços de plano diretor das duas décadas anteriores. Em sua gestão os antigos bondes são abolidos e substituídos por ônibus da Companhia de Transportes Coletivos. Os empreendimentos do DER e da SURSAN ganharam grande incentivo e a cidade recebeu 16 novos viadutos, os túneis Santa Bárbara e Rebouças e a Rodoviária Novo Rio foram inaugurados ao fim da gestão de Lacerda (OS 19 VIADUTOS..., 1965).

Contudo, a principal contribuição do primeiro governo do estado da Guanabara para a estratificação social da cidade foi a política de remoção das favelas. Ainda que recentes produções historiográficas revisionistas tentem relativizar a visão clássica sobre a “era das remoções” de Carlos Lacerda (PEREZ, 2007, p. 245-271), uma profícua produção do Programa de Pós-Graduação em História tem levantado importantes questões sobre o impacto das remoções e a intervenção de organizações, empresariais e dos subalternos, que exaltam a convergência da política de combate as favelas com interesses da especulação imobiliária e da construção civil³. Segundo dados apresentados por Lícia Valladares (1978, p. 60) as remoções de Carlos Lacerda atingiram 27 favelas e acabaram com mais de 8 mil barracos.

Como parte de seu projeto político de diferenciação com o varguismo Lacerda almejou contrapor o projeto de Brasília, executado na gestão JK por Oscar Niemayer e Lúcio Costa, com a remodelação do Rio de Janeiro através do Programa e Plano de Desenvolvimento Urbano a longo prazo para o Estado da Guanabara, elaborado pelo urbanista grego Constantino Doxiadis. De maneira geral, o Plano Doxiadis, como foi posteriormente conhecido, confirmava algumas das principais políticas do Governo Lacerda como o incentivo a construção de zonas indústrias em Santa Cruz e nos últimos trechos da Avenida Brasil (OAKIM, 2012, p. 63). As soluções para o transporte na cidade reforçavam a opção rodoviária e tinham como grande fim preparar a cidade para uma frota de 1 milhão e meio de veículos (OAKIM, 2012, p. 59). O plano alertava para a necessidade de planejar a construção de 403 quilômetros de vias expressas de alta velocidade e sem cruzamentos, as *freenways*, e para uma rede complementar de avenidas par distribuição do fluxo. Contudo, o plano não apresentava uma proposta de vias, que deveriam ser planejadas nas revisões

³ Ver entre outros os trabalhos de PESTANA, 2014; TRINDADE, 2006; OAKIM, 2014

quinquenais a ser realizadas pela Comissão Executiva para o Desenvolvimento Urbano da Guanabara, CEDUG (OAKIM, 2012, p. 33).

Apesar da oposição política entre Lacerda e seu sucessor – político ligado historicamente ao campo do PSD e PTB – o mandato de Negrão de Lima apresentou uma ação política semelhante ao seu antecessor com a continuidade das obras rodoviárias, remoções de favelas e incentivos para a Indústria. As grandes intervenções viárias de Negrão de Lima atingiriam áreas ainda pouco incorporadas à malha urbana como as Baixadas de Jacarepaguá e Barra da Tijuca. Esta última, receberia atenção especial do Executivo Estadual por conta de seu potencial para instalação de empreendimentos imobiliários de alto valor; além de iniciar a construção da Autoestrada Lagoa – Barra, Negrão de Lima contrata em 1969 o urbanista Lúcio Costa para confeccionar o Plano-Piloto para urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Contrariando uma das principais recomendações do Plano Doxiadis, Lúcio Costa afirma que a criação de uma nova área central para o estado, em substituição ao Centro histórico, não deveria estar situada na direção de Santa Cruz, mas na Barra da Tijuca:

Verifica-se assim que essa planície central, providencialmente preservada, além de possibilitar novamente a união das metades Norte e Sul da cidade, separadas quando a unidade urbana original se rompeu, está igualmente em posição de articular-se por esses dois eixos paralelos, àquela área destinada a indústria pesada, no extremo Oeste do Estado, com foco natural em Santa Cruz, o que lhe confere então condições para ser já não apenas o futuro Centro Metropolitano Norte-Sul, assinalamos anteriormente, mas também Leste-Oeste, ou seja, com o correr do tempo, o verdadeiro coração da Guanabara (PLANO-PILOTO PARA URBANIZAÇÃO DA BAIXADA COMPREENDIDA ENTRE A BARRA DA TIJUCA, O PONTAL DE SERNAMBETIBA E JACAREPAGUÁ, 1969, p. 4).

Além de fomentar novas terras para futuros empreendimentos imobiliários, a gestão de Negrão de Lima atuou para liberar novos terrenos e valorizar os imóveis nos espaços mais cobiçados pela especulação imobiliária através das remoções de favelas da Zona Sul e da reforma do Bairro de Copacabana. No bairro pioneiro na ação da incorporação imobiliária, o governo promoveu o alargamento da Praia de Copacabana e da Avenida Atlântica por conta remodelação da rede de esgotos do bairro. Ao contrário da gestão Lacerda, na qual a maioria das remoções de favelas aconteceram nas cercanias da Av. Brasil, as remoções do período Negrão de Lima se concentrariam na Zona Sul, principalmente ao redor da Lagoa Rodrigo de Freitas, e atingiram 33 favelas com 64 mil habitantes removidos (VALLADARES, 1978). Para coordenar o aproveitamento de terrenos e elaborar planos de urbanização, surgiu uma nova autarquia o SEPE

– Superintendência Executiva de Projetos Especiais; responsável pelo planejamento do Autódromo de Jacarepaguá bem como o Centro de Exposições e Feiras situado no mesmo bairro.

Plano das Linhas Policrômicas

O planejamento e execução de obras rodoviárias passou por um verdadeiro auge durante a gestão de Negrão de Lima, além dos grandes empreendimentos da ditadura que transformaram o Catumbi e Rio Comprido em bairros de passagem, a SURSAN e o DER foram responsáveis pela construção de 40 viadutos, prolongamento da Perimetral e construção do Elevado do Gasômetro. Neste período o DER tornou público seu projeto de circulação que sintetizava as elaborações realizadas pela entidade desde o início da década de 1950: o Plano das Linhas Policrômicas formado pelas linhas vermelha, verde, amarela e azul.

Segundo o DER, a Linha Vermelha tinha como objetivo prioritário ligar a Zona Sul ao Aeroporto do Galeão, em construção no período. Utilizando o Elevado Paulo de Frontin, a via passaria pelo Trevo das Forças Armadas, linhas da Central do Brasil, Avenida Francisco Eugênio, saindo da Rua Figueira de Melo, Campo de São Cristóvão, Rua Bela e os aterros do Caju. Através de uma ponte a via se dirigira a Ilha do Fundão e, em seguida, a Ilha do Governador, no Galeão, de onde sairá outra ponte para fazer a ligação com a Baixada através da Rodovia Washington Luís (GUANABARA..., 1974, p. 42).

A Linha Verde, aproveitava os antigos projetos da Perimetral Jardim Botânico – Av. Suburbana. Tendo início na Lagoa, onde se encontraria com a Autoestrada Lagoa-Barra, a via perfuraria o maciço da Carioca, através do Túnel Lopes Quintas – Uruguai, com 3.800 metros de extensão. Seguiria pela Rua Uruguai, em elevado, atravessando assim a Praça Barão de Drumond e outros logradouros em Vila Isabel, para sair no túnel sob a Serra do Engenho Novo, com 800 metros de comprimento. Sempre em elevado, a Linha Verde prosseguiria até Del Castilho, onde aproveitaria o traçado da ferrovia Rio D'ouro, passando pela Avenida Automóvel Clube, cruzando com a Avenida Brasil e saindo na Rodovia Presidente Dutra, no Estado do Rio. Tal como a Linha Vermelha, a Linha Verde ambicionava aliviar o trânsito na Avenida Brasil, escoando o tráfego em direção aos subúrbios, a São Paulo e ao restante do Sul do País.

Em afinidade com a promoção da exploração do espalho urbano da Barra de Tijuca, o projeto da Linha Amarela estabeleceria uma via direta entre a Baixada de Jacarepaguá e a Ilha do Fundão, cruzando com a Linha Verde, Av. Brasil e terminando na Linha Vermelha. A via começaria na Avenida Alvorada, estrada construída pelo DER na gestão de Negrão de Lima, cortaria esta via

e prosseguiria pelo o Túnel da Covanca, com 2.300 metros de extensão, sob a Serra dos Petros Forros, com saída no Méier, de onde se ligaria à Avenida Novo Rio. Outra via com início na Zona Oeste seria a Linha Azul que ligaria o Recreio dos Bandeirantes a Rodovia Rio-São Paulo. Partindo do Recreio, a via seguiria por Jacarepaguá e através da Estrada dos Bandeirantes prosseguiria em direção à Zona Norte até atingir a Av. Brasil na altura do Trevo das Margaridas e, deste ponto, estabeleceria ligações com a Rodovia Presidente Dutra e Avenida Meriti (GUANABARA, 1974, p. 41).

A execução do Plano das Linhas Policrômicas começou a construção do Túnel Noel Rosa, parte da Linha Verde, em 1972 já no mandato de Chagas Freitas. O mandato do último governador da Guanabara manteve algumas das características de seus antecessores, como a política de remoções, contudo o ritmo das intervenções urbanísticas desacelera. Após a extinção da SURSAN, e com as exceções da construção do Emissário Submarino de Ipanema e a urbanização da Lapa, o governo se limita a concluir obras da Gestão Negrão de Lima como o Viaduto da Mangueira e o Túnel Henrique Valadares-Frei Caneca. As obras do Túnel Noel Rosa seguiram em ritmo lento enquanto as demais etapas do Plano das Linhas Policrômicas foram interrompidas por conta da falta de verbas (REIS, 1978, p. 46).

Conclusão

Este trabalho não pretendeu apresentar explicações acabadas sobre os assuntos tratados, mas apenas apontar hipóteses para a compreensão da moldagem dos planos-diretores e principais obras de infraestrutura na cidade do Rio de Janeiro entre as décadas de 1940 e 1970. O caráter inicial de nossa pesquisa de doutorado somado as lacunas existentes na bibliografia sobre os governos do Distrito Federal e a inexistência de estudos sobre o Plano do DUR, das ações da SURSAN e sobre o Plano das Linhas Policrômicas são provas do longo caminho que nossa reflexão ainda precisa percorrer.

Entretanto, as conclusões de uma vasta bibliografia – com diferentes concepções teóricas – nos permite reforçar algumas de nossas hipóteses sobre a trajetória dos planos de obras na cidade que é cartão-postal do Brasil e sinônimo de crise urbana. Por mais que recebesse diversas obras faraônicas e estivesse, em grande parte de sua história, entre as cidades mais ricas do país, o Rio de Janeiro é marcado por uma urbanização setorizada. Espaços ocupados pela burguesia e classe média alta concentra grande parte dos serviços de transporte público, rede de esgoto, educação e saúde, enquanto a maior parte do território urbano foi fadada a não ter saneamento básico e a ser

refém dos péssimos serviços de ônibus e trem (GAWRYSZEWSKI, 2012, p. 100). Entender os interesses das frações da classe dominante e sua forma de organização que pautaram a formação desta estrutura urbana é um desafio urgente, aberto aos diversos ramos do pensamento crítico ao qual nossa pesquisa almeja ser uma pequena contribuição.

Fontes:

COLEÇÃO de Leis do Distrito Federal de 1957 – volume III Leis e Decretos de setembro a dezembro. Superintendência de Urbanização e Saneamento. Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1958.

GUANABRA em nova dimensão: um balanço do Governo Negrão de Lima. Rio de Janeiro: Bloch, 1974.

OS 19 VIADUTOS DO PLANO VIÁRIO DO GOVERNO CARLOS LACERDA. Rio de Janeiro: Estado da Guanabara, 1965.

PLANO DIRETOR DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: Coleção Particular José de Oliveira Reis.

PLANO-PILOTO PARA URBANIZAÇÃO DA BAIXADA COMPREENDIDA ENTRE A BARRA DA TIJUCA, O PONTAL DE SERNAMBETIBA E JACAREPAGUÁ. Rio de Janeiro: Estado da Guanabara, 1969.

PLANO DE REALIZAÇÕES NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Fundo Especial de Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, 1957.

REVISTA DA CONSTRUÇÃO CIVIL.

REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA

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

Referências Bibliográficas:

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4ª edição. 4ª reimpressão. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

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 13/12/2019.

CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. **Estado e Empreiteiros no Brasil: uma análise setorial**. Dissertação (Mestrado em Ciência Política). Campinas: UNICAMP, 1993.

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

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.

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

FARIA, Rodrigo dos Santos. **O urbanista e o Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis, uma biografia profissional**. São Paulo: Alameda, 2013.

FELDMAN, Sarah. **Entre o regional e o metropolitano: pensamento urbanístico e metrópole no Brasil da década de 1950**. São Paulo: Revista USP. N° 102, junho-agosto 2014, p. 13-22.

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.

FREIRE, Américo, OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.) **Novas memórias do Urbanismo carioca**. Rio de Janeiro: FGV, 2008.

GAWRYSZEWSKI, Alberto. **Agonia de morar: urbanização na cidade do Rio de Janeiro (DF) – 1945-1950**. Londrina: EDUEL, 2012

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

HONORATO, Cezar Teixeira (org.). **O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida no Brasil**. Rio de Janeiro: Venosa, 1996.

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, 1994a.

LESSA, Carlos. **O Rio de todos os brasis**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MALIN, Mauro. Francisco Negrão de Lima. In: ABREU, Alzira Alves de et al. **Dicionário da política republicana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV; CPDOC, 2014.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **O ruralismo brasileiro (1888-1931)**. São Paulo: Hucitec, 1997.

MOTTA, Marly da Silva. Guanabara, o Estado-Capital. In: FERREIRA, Marieta de Moraes (coord.). **Rio de Janeiro: uma cidade na história**. 2ª edição. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

OAKIM, Juliana. **A cidade, o urbanista e o plano**. Um estudo para a Guanabara por Doxiadis. Monografia de especialização em Sociologia Urbana. UERJ, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2012

_____. **Urbanização sim, remoção não. A atuação da Federação das Associações de Favelas do Estado da Guanabara nas décadas de 1960 e 1970**. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, UFF, Niterói, 2014.

O'DONNELL, Julia. **A invenção de Copacabana: culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro (1890 - 1940)**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o Ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

OSORIO, Mauro. **Rio nacional Rio local: mitos e visões da crise carioca e fluminense**. Rio de Janeiro: Editora SENAC RIO, 2005.

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

PESTANA, Marco Marques. **Ampliação seletiva do Estado e remoções de favelas no Rio de Janeiro: embates entre o empresariado do setor imobiliário e o movimento de favelados (1954-1973)**. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, UFF, Niterói, 2018.

PEREZ, Maurício Dominguez. **Lacerda na Guanabara: a reconstrução do Rio de Janeiro nos anos 1960**. Rio de Janeiro: Odisseia Editorial, 2007.

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.

_____. **A Guanabara e seus governadores**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1978.

RODRIGUES, Fernanda Barbosa dos Reis. **Os engenheiros tomam partido: trajetórias e transformações no Clube de Engenharia (1874-1910)**. Dissertação (Mestrado em História). – Programa de Pós-Graduação em História, UFF, Niterói, 2017.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HICITEC, 1993.

SINGER, Paul. **A crise do “milagre”**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

TRINDADE, Cláudia Peçanha da. **Entre a Favela e o Conjunto Habitacional: programa de remoção e habitação provisória (1960-1970)**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, UFF, Niterói, 2006.

VALLADARES, Lícia. **Passa-se uma casa: uma análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro**. Zahar, 1978.