

UM RIO DE OBRAS: UMA ANÁLISE SOBRE AS INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1956-1957)

Pedro Sousa da Silva¹

Resumo: Ao longo da década de 1950 o Rio de Janeiro passou por um acelerado crescimento urbano ao mesmo tempo em que a cidade viveu seus últimos anos como capital do Brasil. Partindo de dados publicados no Diário Oficial da cidade do Rio de Janeiro este trabalho analisará as obras públicas em curso no município entre 1956 e 1957. Com base nestas informações examinaremos a distribuição destas intervenções urbanísticas pelos bairros da cidade, o vulto dos investimentos nestas obras, o valor investido pela Secretaria de Obras em cada distrito do município e quais empreiteiras comandavam tais obras.

Palavras-chave: Empreiteiras; Reforma Urbana; Rio de Janeiro

¹ Doutorando do PPGH da Universidade Federal Fluminense. Bolsista do CNPq
E-mail: pedrosousadasilva13@gmail.com

Introdução

Uma das primeiras tarefas que se impõe quando nos debruçamos sobre a história das intervenções urbanísticas de uma cidade como o Rio de Janeiro é compreender como tais obras serão abordadas. Entendemos o espaço urbano como um produto social que é fruto das ações de agentes que são acumuladas ao longo do tempo. Os agentes sociais que atuam sobre o espaço urbano capitalista são um amplo e heterogêneo grupo que abrange proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e até os grupos sociais excluídos². Neste trabalho priorizaremos o estudo do aparelho de Estado como agente modelador da reorganização espacial. Com isso, nossa atenção se volta para as obras de infraestrutura realizadas pela Prefeitura do Distrito Federal entre 1956 e 1957, período em que a cidade viveu seus últimos anos como capital do Brasil e foi administrada por Francisco Neirão de Lima.

Dentro do conjunto de serviços públicos da administração municipal serão destacadas as obras executadas pela Secretaria Geral de Viação e Obras (SGVO), que engloba contratos realizados pelo Departamento de Obras, Departamento de Águas, Departamento de Estradas de Rodagem, Departamento de Esgotos Sanitários e os Serviços Técnicos Especiais. Os dados sobre a localização, valor e empreiteiras responsáveis por cada obra baseiam-se nas tabelas da Comissão de Reajustamento de Preços Contratuais publicadas em diário oficial em setembro de 1957³. Este conjunto de dados permite examinar com clareza os investimentos municipais em obras rodoviárias e de saneamento básico. Por se tratar de dados retirados de um único documento, em espaço de tempo restrito, optou-se por manter os valores financeiros em cruzeiros, sua moeda original.

Para compreender a distribuição das obras entre os bairros e o valor investido em cada zona do Rio de Janeiro é crucial que se adote algum critério para dividir o espaço urbano aqui analisado. Optamos por utilizar a divisão adotada pela SGVO na qual todos os bairros cariocas foram agrupados e divididos em 16 distritos⁴. Nos casos em que uma obra de grande porte ultrapassou os limites de um dado distrito, o empreendimento foi considerado como pertence a todos os distritos em que ocorreu e seu valor foi dividido igualmente entre esses distritos.

2 CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989. P. 12

3 PREFEITURA do Distrito Federal – SGVO. Comissão de Reajustamento de Preços Contratuais. *Diário Oficial da União* – Seção 2 – 04/09/1957, P. 8567 - 8574

4 RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto 6.958 de 7 de maio de 1941. Fixa os limites de cada um dos quinze distritos criados pelo decreto 6.041 de 14 de março de 1940. *Revista Municipal de Engenharia*, Nº 4, vol. VII, julho 1940, p. 348-359.

Quadro 1: Distritos da cidade do Rio de Janeiro na década de 1950

Distrito	Nome
1º Distrito	Centro
2º Distrito	Estácio de Sá
3º Distrito	Laranjeiras
4º Distrito	Botafogo
5º Distrito	Copacabana
6º Distrito	São Cristóvão
7º Distrito	Tijuca
8º Distrito	Vila Isabel
9º Distrito	Méier
10º Distrito	Madureira
11º Distrito	Penha
12º Distrito	Jacarepaguá
13º Distrito	Bangu
14º Distrito	Campo Grande
15º Distrito	Santa Cruz
16º Distrito	Ilha do Governador

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

O primeiro distrito agrupava a tradicional área central da cidade e a Zona Portuária, enquanto os valorizados bairros da Zona Sul carioca se dividiam entre o quinto e quatro distritos. O distrito de Botafogo reunia, além do bairro de mesmo nome, as cercanias da Lagoa, Gávea e Leblon. A parte da orla oceânica de urbanização mais intensa naquele período, Copacabana e parte de Ipanema, eram cobertos pelo quinto distrito. Os subúrbios dos trens da Central do Brasil eram cobertos pelo nono e pelo gigantesco décimo distrito. Os maiores distritos, Campo Grande, Santa Cruz e Jacarepaguá, cobriam a Zona Oeste da cidade, então a área menos povoada. Até a década de 1950, o território do distrito de Jacarepaguá ainda era conhecido como “sertão carioca” por causa da grande presença de sítios, chácaras e posseiros⁵.

⁵ SANTOS, Leonardo Soares dos. Zona, sertão ou celeiro? A construção do cinturão verde da cidade do Rio de Janeiro e seus impasses, 1890-1955. In SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira;

A conjuntura política do Rio de Janeiro na década de 1950

A maior parte da produção historiográfica que se voltou para a análise da política carioca na década de 1950 destacou a grande instabilidade do período. As raízes da desestabilização do poder local se encontravam no alto grau de interferência das forças externas na política da cidade. Apesar de contar com um Legislativo próprio, a nomeação do mandatário municipal era atribuição do Presidente da República que escolhia um prefeito sem tempo de mandato pré-determinado⁶. A cidade ainda sofria interferência do Senado Federal que avaliava os vetos do Prefeito e possuía grande ingerência sobre os cargos da Prefeitura.

A intervenção externa contribuía para gerar um clima de constante antagonismo entre o Prefeito e a Câmara Municipal, em uma década em que as pressões autonomistas se avolumavam. Além disso, ser um cargo de confiança da presidência da República não era uma garantia de facilidades para o alcaide montar uma base entre os vereadores. Como demonstra os estudos de Mônica Almeida, as alianças e arranjos políticos realizados em âmbito federal não se reproduziam automaticamente em nível municipal⁷.

As crises que marcaram o segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954) e a vitória de Juscelino Kubistchek (1955) tiveram consequências na vida política da Capital Federal. Na primeira metade da década de 1950 passaram seis prefeitos pelo governo municipal. Este cenário de instabilidade deixou marcas profundas na Prefeitura com constantes paralisações de serviços e trocas no secretariado. Tal situação não deixou de atrair o interesse dos analistas dos governos municipais do período, segundo o engenheiro José de Oliveira Reis:

Os serviços públicos de modo geral, ficaram pior, por vários motivos. Além da desorganização intrínseca, eles foram, por vezes, afetados pelas injunções de ordem política. Embora em alguns setores se procurou organizar melhor para servir melhor, noutros, ao contrário, a deterioração chegou a um ponto de causar prejuízos graves à cidade⁸.

Além da descontinuidade administrativa, as ações da municipalidade também eram afetadas pela constante falta de recursos. Estimativas afirmam que entre 70 e 90% do orça-

SIQUEIRA, José Jorge. *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

6 FERREIRA, Marieta de Moraes; DANTAS, Camila Guimarães. Os apaziguados anseios da terra carioca: lutas autonomistas no processo de redemocratização pós-1945. In FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. 2ª edição. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

7 ALMEIDA, Monica Piccolo. *O Rio de Janeiro como hospedaria do poder central: luta autonomista, elite política e identidade carioca (1955-60)*. Rio de Janeiro, 1997. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

8 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, 1978. P. 130

mento anual da Prefeitura era comprometido com os gastos com pessoal⁹. A saída para executar o programa de obras públicas da cidade passava pela obtenção de empréstimos externos ou pela criação de novos impostos¹⁰.

A primeira tentativa promover um programa de obras públicas através de um aumento de impostos ocorreu na gestão de João Carlos Vital (1951-1952). A proposta encontrou forte resistência na Câmara de Vereadores e nas organizações que representavam a Indústria e Comércio. Pressionado e desgastado o Prefeito foi removido do cargo. Os graves problemas no fornecimento de água e a realização de um grande evento religioso na cidade permitiram ao governo de Alim Pedro (1954 – 1955) iniciar alguns projetos para abastecimento e dar continuidade a construção do aterro na orla do Flamengo, intervenções que continuaram a ser executadas em nosso período de análise¹¹.

Os primeiros tempos da gestão de Negrão de Lima apresentaram os mesmos problemas de seus antecessores. No setor de obras públicas o novo governo herdou uma série de empreendimentos inacabados de gestões anteriores: no centro da cidade as obras de demolição do gigantesco Morro de Santo Antônio, cujas terras eram utilizadas para criar um aterro na orla do bairro do Flamengo, estavam paralisadas. No mesmo estado se encontravam as obras da Avenida Perimetral e da Radial Oeste. Em ritmo muito lento também caminhavam os vultuosos investimentos em novas adutoras e nos túneis de ligação entre as zonas norte e sul da cidade.

Por outro lado, a organização das empresas da construção pesada se transformou ao longo da década de 1950. As empreiteiras cariocas foram tradicionalmente representadas por entidades da área de Engenharia e da Construção como o centenário Clube de Engenharia e o Sinduscon-RJ. Em 1953, as empreiteiras cariocas dirigiram a formação da primeira entidade nacional do setor da construção pesada com a fundação da Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas (ABEOP). Apesar do caráter nacional, a entidade desenvolveu uma atuação marcadamente local junto aos órgãos federais e à prefeitura do Rio de Janeiro¹².

Durante o governo de Alim Pedro a ABEOP dirigiu negociações para o reajustamento de contratos, no governo Negrão de Lima, a entidade continuava a pressionar a municipalidade por pagamentos atrasados e a reivindicando reajustes nos contratos¹³. Durante o início do governo de Negrão de Lima, Antônio Manuel de Siqueira Cavalcanti, presidente da ABEOP e da empresa SBU, deu diversas declarações à imprensa pleiteando que o gover-

9 PLANO DE REALIZAÇÕES NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Fundo Especial de Obras Públicas. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, 1957. P.6

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

11 REIS, José de Oliveira. O Rio de Janeiro e seus prefeitos. *Op. Cit.* P. 136

12 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Editora da UFF, 2014. P.183

13 PDF: empréstimo no B. Brasil para pagar empreiteiros. *Diário Carioca*. 12/02/1957, p.1

no da cidade construísse um fundo especial para obras públicas, política que foi materializada no final de 1957 com a criação da SURSAN¹⁴.

O espaço urbano carioca nos anos 1950

A década de 1950 marca a consolidação da cidade do Rio de Janeiro como centro de uma grande região metropolitana. A população carioca cresceu muito neste período, estima-se que a cidade ultrapassou a marca de 2,5 milhões de habitantes no início da década de 1950, tendo alcançado, em 1960, o número de 3,3 milhões de moradores. Esse crescimento foi motivado principalmente por ondas de migração interna¹⁵. Este novo contingente populacional avançou a ocupação da Baixada Fluminense e áreas fronteiriças como o bairro de Anchieta. Dentro da cidade isso se refletiu num salto populacional nos subúrbios principalmente nos distritos de Bangu, Madureira e Campo Grande.

Graças ao incentivo do zoneamento estabelecido no final da década de 1930, a ocupação industrial dos subúrbios cresceu neste período. Como efeito colateral também aumentou a favelização de bairros como o Jacaré no nono distrito. Essas novas favelas se expandiam nos arredores das zonas industriais por conta da proximidade com possíveis fontes de emprego¹⁶.

O crescimento das favelas não era um fenômeno exclusivo dos subúrbios, fatores como a péssima rede de transportes públicos e a necessidade de morar próximo do trabalho levava a esta forma de moradia a se expandir em todas as áreas da cidade, com destaque para os bairros da Zona Sul. Segundo dados apresentados pelo geógrafo Maurício de Abreu, ao longo dos anos 1950, o número de moradores de favelas aumentou mais de 97% ultrapassando a marca de 300 mil favelados em 1960¹⁷.

Na Zona Sul, a paisagem urbana foi paulatinamente transformada pela ação do capital imobiliário, principalmente no bairro de Copacabana. Neste distrito, o fenômeno da verticalização das construções, já visível na década de 1940, foi incentivado pelo poder público que permitia a construção de edifícios com gabaritos cada vez maiores. As ações dos incorporadores seduziam um grande contingente de setores médios atraídos pelo prestígio de morar em Copacabana¹⁸. Ao mesmo a ocupação dos bairros de Ipanema e Leblon crescia com empreendimentos voltados a setores com maior poder aquisitivo. Segundo a pesquisa de Elizabeth Cardoso a década de 1950 marca a consolidação de representações que associavam modernidade e luxo aos bairros da Zona Sul. Este fenômeno era consequência de um

14 PESSOAL consome o que a PDF deve. *Diário Carioca*. 12/09/1957. P. 1-7

15 LAGO, Luciana Corrêa do. *Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempos de crise*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Carta Capital, 2015.

16 ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4ª edição. 4ª reimpressão. Rio de Janeiro: IPP, 2013. P. 106-111

17 *Op. Cit.* P. 126

18 VELHO, Gilberto. *A utopia urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978

processo de autosegregação da classe dominante na Zona Sul que acontecia desde as primeiras décadas do século XX¹⁹.

O espaço urbano também passou por grandes transformações na década de 1950, em nível federal o governo de Juscelino Kubitschek ficou marcado pela chegada de grandes montadoras de automóveis e pelo incentivo ao rodoviarismo, no Rio de Janeiro os planos do município seguiram a mesma lógica. O governo de Negrão de Lima marcou o início da extinção das linhas de bonde, meio de transporte que serviam a população carioca mais pobre. Entre as principais justificativas para eliminar essa modalidade de transporte estava o objetivo de liberar mais vias para a circulação de automóveis²⁰.

No planejamento da circulação interna da cidade, os projetos da SGVO priorizavam a solução rodoviária muito antes da “febre viária” dos anos 1950. Desde o início da década de 1940, os planos para integrar as áreas da cidade e resolver os problemas crescentes, como os engarrafamentos, priorizavam a criação de túneis, avenidas, elevados e outras soluções voltadas ao transporte de automóveis²¹.

As obras da SGVO entre 1956 e 1957

Para investigar os investimentos municipais em obras públicas examinaremos abaixo a distribuição distrital e o valor dos contratos dos departamentos e serviços da SGVO responsáveis pela execução de obras de infraestrutura. Nosso estudo não abrange todos os investimentos da secretaria, analisaremos apenas os gastos que envolvem obras públicas.

Segundo os dados da Comissão de Reajustamento de Preços Contratuais os investimentos da SGVO entre 1956 e 1957 ultrapassavam 800 milhões de cruzeiros. O Departamento de Obras, seção mais antiga e tradicional da secretaria, era o setor que reunia os maiores investimentos que se distribuíam em uma grande quantidade de obras que totalizavam 110 contratos. Em segundo lugar estavam os Serviços Técnicos Especiais que reuniam apenas 19 contratos, mas que contavam com obras que demandavam investimentos vultosos como a construção do Elevado da Perimetral e de túneis ligando as zonas Sul e Norte da cidade. As obras de canalização, construção de reservatórios e de adutoras capitaneadas pelo Departamento de Águas consumiam mais de 21% do orçamento da secretaria. Os investimentos na construção de viadutos e estradas de rodagem eram responsáveis por quase 12% dos investimentos municipais em obras públicas, por outro lado os menores gastos se encontravam nas obras do setor de esgotos:

19 CARDOSO, Elizabeth Dezouart. *Segregação socioespacial e a invenção da Zona Sul*. Tese de Doutorado, PPGEO/UFF, 2009.

20 PESTANA, Marcos Marques. *A união dos Trabalhadores Favelados e a luta contra o controle negociado das favelas cariocas (1954-1964)*. Niterói: EDUFF, 2016. P. 35

21 SILVA, Pedro Sousa da. *O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado Novo (1937-1945)*. Niterói, 2017. 305 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017. P. 184-202

Tabela 1: Gastos com obras públicas por setor na Secretaria Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal (1957)

Distrito	Valor
Departamento de Obras	Cr\$ 299.410.742,72
Departamento de Esgotos Sanitários	Cr\$ 75.406.141,90
Departamento de Águas	Cr\$ 192.538.236,90
Departamento de Estradas de Rodagem	Cr\$ 104.849.420,40
Serviços Técnicos Especiais	Cr\$ 213.484.270,00
Total	Cr\$ 885.688.811,92

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

O Departamento de Obras

Este era o setor que contava com o maior número de empreendimentos e contratos na SGVO. As causas deste volume de intervenções se encontravam na sua grande abrangência espacial, que englobava todo o Rio de Janeiro, e na relativa simplicidade das obras que incluíam calçamentos, pavimentação, construção de galerias de águas pluviais e serviços de dragagem. A baixa complexidade das empreitadas e pouco capital exigido também era um fator que tornava este departamento ideal para as investidas das pequenas e médias construtoras.

O distrito que contou com mais gastos no Departamento de Obras foi o Centro que recebeu 16 obras que se concentraram majoritariamente em serviços no Canal do Mangue e na Avenida Francisco Bicalho. Em seguida, aparecem os distritos de Madureira e Méier com 19 e 18 obras, respectivamente. Nestes distritos do subúrbio as intervenções se concentravam em serviços de pavimentação. A predileção da Prefeitura por serviços de pavimentação nestas áreas ia de encontro ao estado das vias daqueles bairros, segundo artigo do geógrafo Pedro Geiger, no final dos anos 1950 a maioria dos caminhos suburbanos tinham como principal característica casarios baixos e ruas sem calçamento²². Os gastos totais e cobertura dos investimentos em cada distrito de obras pode ser conferida nos dados da Tabela 2:

22 GEIGER, Pedro Pichas. Ensaio para estrutura urbana do Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, ano XXII, n° 1, jan-jul, 1960. p. 3-45

Tabela 2: Distribuição das intervenções urbanísticas do Departamento de Obras por Distritos da Cidade

Distrito	Valor
Centro	Cr\$ 67.901.741,00
Madureira	Cr\$ 54.345.094,80
Meier	Cr\$ 52.031.408,76
Ilha do Governador	Cr\$ 35.005.030,30
Campo Grande	Cr\$ 20.042.468,00
Estácio de Sá	Cr\$ 18.566.516,70
Botafogo	Cr\$ 15.934.357,30
Jacarepaguá	Cr\$ 12.860.594,90
Copacabana	Cr\$ 9.523.529,46
São Cristóvão	Cr\$ 7.258.706,00
Bangu	Cr\$ 4.849.709,00
Laranjeira	Cr\$ 757.620,00
Santa Cruz	Cr\$ 333.966,50
Total	Cr\$ 299.410.742,72

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

A relativa cobertura dos investimentos do Departamento de Obras por toda a cidade, com investimentos nos distritos mais populosos pode ter relação com as forças que atuavam na definição de seu programa de obras. Como demonstrou a pesquisa de Maria da Glória Leal, a intervenção sobre a localização e os rumos deste tipo de obras era uma das principais demandas dos vereadores do Rio no final dos anos 1950²³.

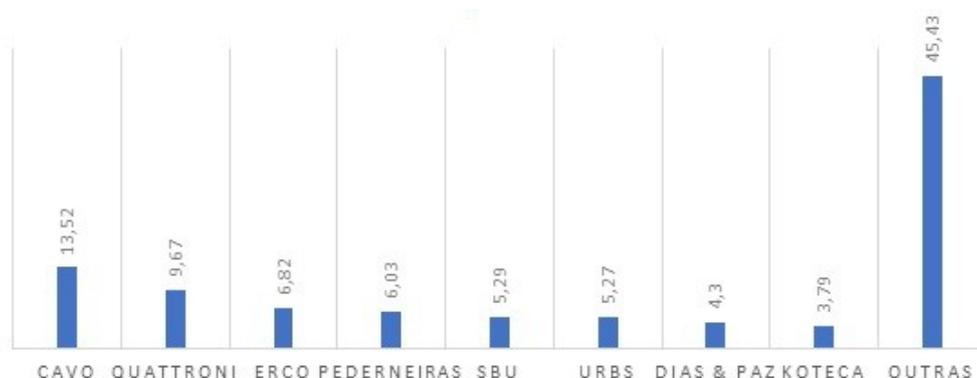
Os 110 contratos assinados pelo Departamento de Obras eram distribuídos entre 49 construtoras. Entre estas empreiteiras se destacam um conjunto de pequenas e médias construtoras que são responsáveis pelas intervenções de menor valor. 24 empresas atuam em apenas uma obra do Departamento enquanto outras 25 executam duas ou mais empreitadas. Contudo, um grupo de empresas (CAVO, L. Quatroni, SBU, ERCO, Pederneiras, URBS, Dias & PAZ e Koteca) concentra um grande faturamento: estas oito empreiteiras

23 LEAL, Maria da Glória de Faria. *O processo decisório na política urbana de Carlos Lacerda*. Niterói, 1997. Tese (Doutorado em História). Centro de Estudos Gerais: Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1997.

são responsáveis por 54,57% dos quase 300 milhões de investidos no Departamento de Obras. Outras 41 empreiteiras repartem os 45,43% do faturamento restante.

Seguindo as características do setor, não há um grande empreendimento que garantiu o destaque de alguma empresa; a liderança do volume de contratos da CAVO se deu por conta de um vasto conjunto de obras de calçamento e construção de galerias na Ilha do Governador e no Centro. A mesma característica se repetiu nas obras da L. Quatroni e ERCO, segunda e terceira colocadas respectivamente. A distribuição do faturamento pode ser vista no gráfico abaixo:

Figura 1 – distribuição do faturamento no Departamento de obras da SGVO



Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

As obras dos Serviços Técnicos Especiais

Desde a década de 1940 o poder público municipal passou a adotar os Serviços Técnicos Especiais (STE) como estratégia para executar as grandes obras viárias do Plano Diretor da SGVO. Os STE possuíam uma grande autonomia podendo fiscalizar e realizar suas próprias licitações. Durante o Estado Novo os STE foram utilizados para executar as obras de abertura da Avenida Brasil, duplicação do túnel do Leme, abertura da Av. Presidente Vargas e urbanização da região do Castelo²⁴. Em 1953, durante o mandato de Dulcídio Cardoso, a Prefeitura retomou o uso dos Serviços Técnicos Especiais para organizar as obras de demolição do Morro de Santo Antônio e para construir as avenidas Perimetral e Radial Oeste.

De maneira geral, os STE reuniam uma pequena quantidade de obras que mobilizava um grandioso montante de investimentos devido a sua extensão e complexidade. As intervenções também caminhavam em ritmo menos acelerado que as demais, pois constantemente as empreiteiras precisavam trabalhar em áreas que continuavam a ser utilizadas

24 SILVA, Pedro Sousa da. O Governo Dodsworth. *Op. Cit.* P. 215-235.

durante as obras. A execução dos empreendimentos também era afetada por disputas judiciais devido à necessidade de desapropriações.

O distrito que contou com mais investimentos nesse setor foi o de Laranjeiras onde se encontravam uma das bocas do túnel Catumbi – Laranjeiras e os aterros criados com a terra do Morro de Santo Antônio. As obras de construção de túneis também geravam gastos nos distritos de Botafogo e Estácio de Sá. No centro, as obras dos STE se concentravam na construção da Avenida Perimetral. A distribuição espacial das intervenções pode ser observada na tabela 3:

Tabela 3: Distribuição das obras dos Serviços Técnicos Especiais por Distrito da cidade

Distrito	Valor
Laranjeiras	Cr\$ 137.190.388,30
Botafogo	Cr\$ 39.571.087,60
Centro	Cr\$ 20.377.034,80
Estácio	Cr\$ 10.282.941,20
São Cristóvão	Cr\$ 3.915.836,10
Copacabana	Cr\$ 2.146.982,00
Total	Cr\$ 213.484.270,00

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

De maneira geral, as obras dos STE apresentam uma grande concentração de investimentos e localização no Centro e, principalmente, na Zona Sul. Os gastos em distritos da Zona Norte ou são de obras de ligação com a Zona Sul, o caso dos investimentos no Estácio, ou com o Centro, cuja Radial Oeste, construída no distrito de São Cristóvão, é o maior exemplo. Apesar do vulto dos investimentos, a maioria das obras dos STE estavam paralisadas durante o Governo Negrão de Lima. A falta de verbas interrompeu o arrasamento do Santo Antônio e a perfuração túnel entre Catumbi e Laranjeiras. As obras da Radial Oeste e Perimetral, além da supressão de verbas também enfrentavam paralisações devidos a impasses nos processos de desapropriação de terrenos²⁵.

A distribuição das obras no setor se caracterizou por uma única empresa quase monopolizar os contratos de cada STE. A Superintendência de Obras do Santo Antônio, SOST, tinha seus contratos em vigor concentrados nas mãos do consórcio STEC – CIVILHIDRO que era responsável pelas obras de arrasamento do Morro de Santo Antônio, no Centro, e

25 REIS, José de Oliveira. *Op. Cit.*

pela construção do aterro na orla dos bairros da Glória e Flamengo. Em igual sentido caminhavam as obras do STE da Radial Oeste, controladas pela CAVO, e da Avenida Perimetral, nas mãos da SBU. A construção dos grandes túneis entre Norte e Sul da cidade ficaram em grande parte com a L. Quatroni que concentrou 21,3% do valor em contratos dos STE:

Tabela 4: Distribuição do faturamento por empreiteira nos Serviços Técnicos Especiais

Empreiteira	Porcentagem
STEC – CIVILHIDRO – saneamento e portuária	46%
Construtora L. Quatroni	21,3%
SBU	15%
Estacas Franki Ltda.	6%
Construtora Irmãos Breves Ltda.	5%
CAVO	4%
Carvalho & Hosken	2%
Euclides Janot de Matos	0,5%
Freyhoffer, Almeida & Cia. Ltda.	0,2%

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

As obras para o abastecimento de água

A crise no abastecimento de água era um dos problemas urbanos mais antigos do Rio de Janeiro. A cidade, erguida entre o mar e as montanhas, não contava com rios grandes e caldosos em suas cercanias e desde o século XIX precisou buscar em mananciais distantes suas fontes de água²⁶.

Até a primeira metade dos anos 1940 os serviços de abastecimento de água e esgotos eram de responsabilidade federal. Em 1945 o Serviço Federal de Águas e Esgotos (SFAE) foi transferido para o poder municipal. Naquele momento o sistema já apresentava um déficit diário de 180 milhões de litros²⁷. Subordinado a municipalidade, o SFAE foi integrado a SGVO e se transformou no Departamento de Águas e Esgoto (DAE)²⁸.

²⁶ ABREU, Maurício de Almeida. *A cidade, a montanha e a floresta*. In FRIDMAN, Fania; HAESBAERT, Rogério (org.). In Maurício de Abreu. *Escritos sobre espaço e história*. 1ª edição. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.

²⁷ PEREZ, Maurício. *Op. Cit.* P. 100

²⁸ MARQUES, Eduardo Cesar. *Redes sociais e permeabilidade do Estado: Instituições e Atores Políticos na produção da infraestrutura urbana do Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado, IFCH/UNICAMP, 1998.

O crescimento populacional em toda a cidade e a verticalização dos edifícios na área central e, principalmente, em Copacabana ampliou o consumo de água e potencializou o problema de escassez hídrica. Na segunda metade dos anos 1950 ainda era comum nos edifícios de Copacabana a suspensão do abastecimento de água durante a noite²⁹.

Na década de 1950 o DAE passou por importantes transformações. Em 1953 os serviços foram desmembrados em Departamento de Águas e Departamento de Esgotos Sanitários³⁰. Para garantir o fornecimento de um volume significativo de água, a Prefeitura investiu na construção de reservatórios, canais, no aperfeiçoamento das adutoras Henrique de Novaes e nos estudos sobre a captação do Rio Guandu, que após diversos projetos e ampliações se tornou o principal manancial para o abastecimento da cidade³¹.

Com apoio da Caixa Econômica Federal a Prefeitura conseguiu fundos para executar um grande programa de obras no setor de águas a partir de 1955³². Durante o Governo Neirão de Lima a construção da adutora e de parte da rede continuava em execução. A obra de maior destaque no setor foi a construção do túnel-canal Engenho Novo – Jardim Botânico que garantiria fornecimento de água para os distritos de Botafogo, Copacabana, Méier e a grande Tijuca³³. Outra obra de destaque foi a construção de uma sub-adutora em Jacarepaguá e sua rede de distribuição que garantiu a esse distrito o segundo lugar entre os investimentos do Departamento de Águas. A inexistência de fontes próximas da área central e a necessidade de construção de uma ampla rede de reservatórios e canais, levou as obras deste setor a ter uma grande concentração nos distritos suburbanos:

Tabela 5: Distribuição das obras do Departamento de Águas por distrito

Distrito	Valor
Méier	Cr\$ 80.710.005,20
Jacarepaguá	Cr\$ 29.658.862,00
Tijuca	Cr\$ 23.907.478,80
Campo Grande	Cr\$ 14.138.792,00
Madureira	Cr\$ 14.062.628,30
Bangu	Cr\$ 10.266.999,90
Laranjeiras	Cr\$ 5.808.445,30

29 VELHO, Gilberto. A utopia urbana. *Op. Cit.*

30 MARQUES, Eduardo Cesar. *Op. Cit.* P. 92

31 LEAL, Maria da Glória de Faria. *Op. Cit.* P.146

32 MELLO JUNIOR, Donato. Rio de Janeiro: planos, plantas e aparências. Rio de Janeiro: Galeria de Artes do Centro Empresarial Rio, 1988.

33 KLEIMAN, Kleiman. Construtores do moderno Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994

Estácio	Cr\$ 5.229.095,50
Copacabana	Cr\$ 4.333.404,00
Santa Cruz	Cr\$ 3.787.913,10
Ilha do Governador	Cr\$ 634.612,80
Total	Cr\$ 192.538.236,90

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

Os 28 contratos em vigor no Departamento de Águas estavam distribuídos entre doze empresas. A complexidade dos serviços e volume de capital e tecnologia necessários para executar as obras limitava o grupo de empresas capacitadas para os grandes projetos do setor. Por conta disso, a Companhia de Estudos e Execução de Obras liderava com folga o faturamento por comandar as empreitadas do túnel-canal Engenho Novo – Macaco e dos reservatórios Santa Clara e Sacopan na Zona Sul. Em segundo lugar se destacava a TETRACAP responsável pelas obras na adutora Henrique Lages. A empreiteira Construções Populares fechava o grupo dos grandes investimentos com um amplo conjunto de obras de tubulações e reservatórios nos subúrbios. Outras nove empresas repartiam intervenções menores como pode ser visto na tabela abaixo:

Tabela 6: Distribuição do faturamento por empreiteira no Departamento de Águas

Empreiteira	Porcentagem
Cia. Estudos e Execução de Obras	33,83%
TETRACAP – indústria e comércio S/A	21,90%
Construções Populares Ltda.	13,53%
Escritório Técnico e Comercial Laury Antunes Conceição	6,78%
Empresa Brasileira de Águas S/A e S/A Industrial de tubos	6,14%
Cia. Construtora Pederneiras S/A	5,31%
Empresa Brasileira de Engenharia S/A e Comp. Bras. M. Elétrico	2,79%
Construtora ARCO S.A.	1,08%
Camilo Michalka	0,96%
Construtora Tavares Fernandes Ltda.	0,93%
ITAPEMA comércio e Engenharia	0,36%
Empr. Metropolitana de construções Metrocon S/A	0,30%

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

As intervenções do DER

O Departamento de Estradas de Rodagem da cidade do Rio de Janeiro foi inaugurado em 1948. Suas obras tinham a peculiaridade de não depender totalmente do orçamento municipal, a legislação federal garantia ao DER repasses do Fundo Rodoviário Nacional³⁴. Contando com uma autonomia financeira incomum aos outros departamentos da SGVO, as obras do DER sofriam com outro tipo de limitação. As exigências técnicas federais obrigavam os investimentos a se destinarem a estradas de rodagem, sem bloqueios como cruzamentos e semáforos³⁵.

Devido aos parâmetros que os investimentos do DER deviam seguir, suas obras se concentravam nos distritos com áreas capazes de comportar aquele tipo de via. A principal obra do DER nesse período foi a construção de um viaduto no centro de Madureira iniciadas em 1956, futuramente o viaduto recebeu o nome de Negrão de Lima³⁶. A construção de estradas no interior de Jacarepaguá e intervenções na Avenida Brasil garantiram que os distritos Jacarepaguá, Bangu e Penha recebessem investimentos superiores a 10 milhões de cruzeiros.

Tabela 7: Distribuição das obras do Departamento de Estradas de Rodagem por Distrito

Distrito	Valor
Madureira	Cr\$ 34.361.620,00
Jacarepaguá	Cr\$ 22.217.301,90
Bangu	Cr\$ 15.195.326,60
Penha	Cr\$ 12.349.065,40
Tijuca	Cr\$ 9.229.617,10
Campo Grande	Cr\$ 6.995.938,50
Laranjeiras	Cr\$ 4.500.550,90
Total	Cr\$ 104.849.420,40

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

A distribuição do faturamento nas obras do DER apresentava uma concentração dos empreendimentos de maior valor entre um grupo restrito de empresas, uma situação similar ao encontrado em outros setores da SGVO. A construtora Genésio Gouveia concentrou

34 ACCORSI, Antônio Carlos. Estado e grupos econômicos. A política de expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930. São Paulo, 1996. Dissertação. EAESP, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1996

35 PEREZ, Maurício Dominguez. *Op. Cit.* P. 230

36 REIS, José de Oliveira. *Op. Cit.*

40% do valor empenhado nas obras do DER ao comandar a construção do viaduto Negrão de Lima e outras empreitadas na Estrada das Bandeiras. A construção e reforma de vias no Alto da Tijuca garantiram o segundo lugar em faturamento a SBU enquanto a terraplanagem e pavimentação de vias em Jacarepaguá garantiram o terceiro lugar para a KOTECA. A distribuição do faturamento no DER do Rio de Janeiro pode ser vista na tabela abaixo:

Tabela 8: Distribuição do faturamento por empreiteira nas obras do DER – DF

Empreiteira	Porcentagem
Construtora Genésio Gouveia	40,7%
SBU	22,3%
Cia. Construtora KOTECA S/A	19%
Materiais e Construções ESTEVES Ltda.	7,8%
CAVO	4,5%
Empresa Brasileira de Terraplanagem e Escavações	3,4%
ETEC – empresa terraplanagem e engenharia câmara ltda.	1,8%
Soc. Tec. De Eng. E Construções STEC ltda	0,5%

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

As obras no Departamento de Esgotos Sanitários

O Rio de Janeiro foi uma das primeiras cidades do mundo a construir um sistema para tratamento de esgotos ao conceder este serviço para a empresa *City Improvents*, de capital inglês, ainda no início da segunda metade do século XIX³⁷. A partir do início do século XX, os serviços da concessionária de esgotos passaram a receber duras críticas. Segundo Eduardo Cesar Marques a City não se articulou com outros capitais presentes na produção da cidade naquele momento e não realizava novos investimentos devido a perspectiva de não os recuperar até o fim do seu contrato³⁸.

A rede da City atendia prioritariamente parte do centro e os bairros da Zona Sul, a preferência por esta parte da cidade fica claro na construção da rede de esgotos de Copacabana, inaugurada em 1906, período em que o bairro ainda era pouquíssimo ocupado. Desde a década de 1920 o governo quebrou o monopólio da City e começou a realizar suas próprias obras no setor de esgotos, contudo, estas intervenções não alteraram o padrão de dis-

37 ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana. Op. Cit.* p. 42

38 MARQUES, Eduardo César. *Op. Cit.* p. 147

tribuição espacial das obras concessionária: os sistemas construídos nos anos 1930 atenderam os bairros do Leblon, Ipanema, Lagoa e Urca³⁹.

A extensão dos investimentos em redes de tratamento de esgotos no governo de Negão de Lima mostra como este setor ainda ocupava um lugar de pouco destaque nas obras do município. O maior investimento do setor em execução no período foi a reforma e ampliação da Estação de Tratamento da Penha. Segundo a pesquisa de Eduardo César Marques este incomum investimento sanitário nos subúrbios se deu devido à proximidade da área com a Avenida Brasil e a necessidade de dar certa infraestrutura para um espaço de expansão industrial. O segundo maior investimento deste departamento atendia a Copacabana, espaço muito cobiçado pelo mercado imobiliário no período. Mais de 10 milhões de cruzeiros investidos no setor não puderam ter sua localização espacial definida devido a lacunas nos dados do Diário Oficial.

Tabela 9: Distribuição das obras do Departamento de Esgotos Sanitários por Distrito

Distrito	Valor
Penha	Cr\$ 43.663.117,50
Copacabana	Cr\$ 18.230.795,00
Botafogo	Cr\$ 2.962.014,80
Não especificado	Cr\$ 10.550.214,60
Total	Cr\$ 75.406.141,90

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

As obras de reforma e ampliação da Estação de Tratamento da Penha garantiram uma liderança folgada para a empresa Construções Populares na divisão do faturamento do setor de esgotos. As empresas que ficaram entre segundo e quarta posição na divisão do faturamento atuaram prioritariamente em obras da Zona Sul: a Yamagata construiu redes de esgoto em Copacabana, mesmo distrito em que atuou a SBU e a Laury Antunes Conceição:

39 Idem, P. 148

Tabela 10: Distribuição do faturamento por empreiteira no Departamento de Esgotos Sanitários

Empreiteira	Porcentagem
Construções Populares Ltda.	67 %
Yamagata	13%
SBU	12%
E.T.C. Laury Antunes Conceição	4%
Serviço aero fotográfico Cruzeiro do Sul	4%

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

Considerações finais

Nas páginas anteriores nosso trabalho pretendeu analisar a distribuição das obras da Prefeitura do Rio de Janeiro pelos bairros da cidade, o valor investido pela SGVO nestas intervenções urbanísticas e as principais empreiteiras que atuavam no município. A base de nossa análise espacial foram os distritos utilizados pela administração municipal de obras públicas.

O estudo da distribuição espacial dos empreendimentos, dirigidos pelos departamentos subordinados a SGVO, revelou uma situação diferenciada entre cada serviço. Embora o Centro seja o distrito com mais investimentos do Departamento de Obras, uma soma significativa de valores e contratos se espalhavam pelos distritos suburbanos. Esta tendência do deslocamento de intervenções para fora do Centro e Zona Sul também se mostrou presente no setor de esgotos. As particularidades que envolviam os trabalhos do Departamento de Águas e o DER também levavam suas obras para fora do Centro e Zona Sul. Por outro lado, os vultosos investimentos dos STE mantinham a tendência histórica de priorizar obras na área central e na Zona Sul.

Se adotarmos como parâmetro o valor empenhado em cada distrito da cidade, veremos que a Zona Sul e Centro, ainda aparecem com grande destaque entre as áreas com maior investimento devido, principalmente, as vultosas obras dos STE. Contudo, os subúrbios dos distritos Méier e Madureira também aparecem com grande volume de investimentos e variedade de intervenções urbanísticas como se pode observar na **figura 2**.

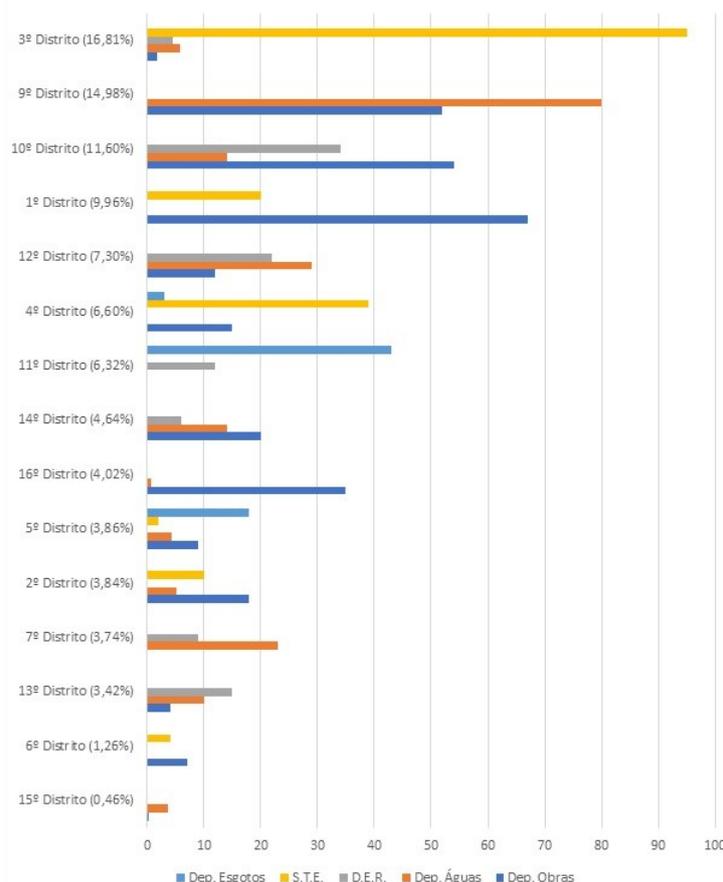
O acelerado crescimento da população e da área construída tem levado diversos estudos a estabelecer a década de 1950 como um período fundamental para a formação da região metropolitana do Rio de Janeiro⁴⁰. Seguindo os critérios do geógrafo Maurício de Abreu, os bairros da cidade reuniram o centro, a periferia imediata e uma pequena parte

40 LAGO, Luciana Corrêa do. Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempos de crise. 2ª edição. Rio de Janeiro: Carta Capital, 2015.

da periferia intermediária da região metropolitana. Se dividirmos os distritos aqui analisados dentro das faixas propostas por Maurício de Abreu, veremos que as periferias concentrarão um valor de obra superior ao do núcleo como podemos observar no **quadro 2**.

Esta divisão entre núcleo e periferia não está isenta de diversidade em seu interior, com a presença de bairros de classe média em áreas da Periferia Imediata e distritos inteiros do núcleo, São Cristóvão e Estácio, excluídos da valorização e investimentos presentes na Zona Sul e vistos socialmente como parte da periferia⁴¹. De uma maneira geral, o exame dos contratos em vigor da SGVO em 1956 e 1957 levou nosso trabalho a compactuar com uma série de estudos, como os de Mauro Kleiman, que indicam o período JK como uma época em que o poder público municipal ambicionou realizar uma distribuição menos desigual das disposições de obras pelas regiões da cidade.

Figura 2: distribuição dos investimentos da SGVO pelos distritos da cidade:



Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

41 CARDOSO, Elizabeth. Estrutura urbana e representações: a invenção da Zona Sul e a construção de um novo processo de segregação espacial no Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XX. GeoTextos: Salvador, vol. 6, nº 1, p. 73-88, 2010.

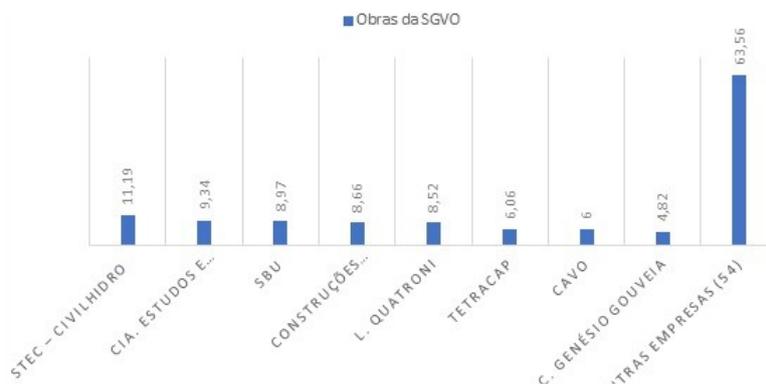
Quadro 2: Distribuição dos investimentos da SGVO na cidade do Rio de Janeiro (1956-1957)

Região	Investimentos
Núcleo: (Distritos Centro, Estácio, Botafogo, Laranjeiras, Copacabana, São Cristóvão, Tijuca)	46,07%
Periferia Imediata; (Distritos Méier, Madureira, Penha, Jacarepaguá, Ilha do Governador)	44,22%
Periferia Intermediária (Distritos Bangu, Campo Grande e Santa Cruz)	8,52%
Não identificado	1,19%
Total	100%

Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

O exame dos dados da Comissão de Reajustamento Contratuais, demonstram que 62 empreiteiras possuíam contrato com os departamentos subordinados a SGVO entre 1956 e 1957. A maioria das empresas detinha mais de um contrato, apenas 24 empresas atuaram em apenas uma obra. Se por um lado existia variedade na distribuição de contratos por empresa, o mesmo não ocorria quando se examina a distribuição do faturamento entre as empreiteiras. Os dados apontam que um seleto grupo de construtoras são responsáveis por um importante percentual dos investimentos da SGVO: apenas oito empresas detêm mais de 35% do faturamento, enquanto outras 54 empreiteiras dividem o restante como pode ser observado no gráfico abaixo:

Figura 3: distribuição do faturamento entre as empreiteiras da SGVO



Fonte: PREFEITURA, 1957, p. 8567-8574

As empresas que controlavam as principais obras do Distrito Federal também apareciam na lista de fundadoras e nas primeiras direções da associação nacional de empreiteiros fundadas no início da década⁴². Ainda que as obras municipais enfrentassem problemas orçamentários que dificultavam sua execução, os trabalhos da SGVO se mostram importantes para garantir a consolidação de uma estrutura monopolizada no mercado de obras públicas municipais.

Referências

1- Fontes

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). *Decreto 6.958 de 7 de maio de 1941*. Fixa os limites de cada um dos quinze distritos criados pelo decreto 6.041 de 14 de março de 1940. Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, vol. VII, julho 1940, p. 348-359.

PREFEITURA do Distrito Federal – SGVO. *Comissão de Reajustamento de Preços Contratuais*. Diário Oficial da União – Seção 2 – 04/09/1957, P. 8567 - 8574

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

2- Periódicos

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

PDF: *empréstimo no B. Brasil para pagar empreiteiros*. Diário Carioca. 12/02/1957, p.1

PESSOAL consome o que a PDF deve. *Diário Carioca*. 12/09/1957. P. 1-7

Referências Bibliográficas

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

_____. A cidade, a montanha e a floresta. In FRIDMAN, Fania; HAESBAERT, Rogério (org.). In Maurício de Abreu. *Escritos sobre espaço e história*. 1ª edição. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.

ACCORSI, Antônio Carlos. *Estado e grupos econômicos. A política de expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930*. São Paulo, 1996. Dissertação. EAESP, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1996

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

- ALMEIDA, Monica Piccolo. *O Rio de Janeiro como hospedaria do poder central: luta autonomista, elite política e identidade carioca (1955-60)*. Rio de Janeiro, 1997. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.
- CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Editora da UFF, 2014.
- CARDOSO, Elizabeth Dezouart. *Segregação socioespacial e a invenção da Zona Sul*. Tese de Doutorado, PPGEO/UFF, 2009.
- _____. Estrutura urbana e representações: a invenção da Zona Sul e a construção de um novo processo de segregação espacial no Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XX. *GeoTextos*: Salvador, vol. 6, nº 1, p. 73-88, 2010.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.
- FERREIRA, Marieta de Moraes; DANTAS, Camila Guimarães. Os apaziguados anseios da terra carioca: lutas autonomistas no processo de redemocratização pós-1945. In FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. 2ª edição. Rio de Janeiro: FGV, 2015.
- GEIGER, Pedro Pichas. Ensaio para estrutura urbana do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano XXII, nº 1, jan-jul, 1960. p. 3-45
- KLEIMAN, Kleiman. *Construtores do moderno Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994
- LAGO, Luciana Corrêa do. *Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempos de crise*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Carta Capital, 2015.
- LEAL, Maria da Glória de Faria. *O processo decisório na política urbana de Carlos Lacerda*. Niterói, 1997. Tese (Doutorado em História). Centro de Estudos Gerais: Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1997.
- MARQUES, Eduardo Cesar. *Redes sociais e permeabilidade do Estado: Instituições e Atores Políticos na produção da infraestrutura urbana do Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado, IFCH/UNICAMP, 1998.
- MELLO JUNIOR, Donato. *Rio de Janeiro: planos, plantas e aparências*. Rio de Janeiro: Galeria de Artes do Centro Empresarial Rio, 1988.
- PEREZ, Maurício Dominguez. *Lacerda na Guanabara: a reconstrução do Rio de Janeiro nos anos 1960*. Rio de Janeiro: Odisseia Editorial, 2007.
- PESTANA, Marcos Marques. *A união dos Trabalhadores Favelados e a luta contra o controle negociado das favelas cariocas (1954-1964)*. Niterói: EDUFF, 2016.
- 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, 1978.
- SANTOS, Leonardo Soares dos. Zona, sertão ou celeiro? A construção do cinturão verde da cidade do Rio de Janeiro e seus impasses, 1890-1955. In SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira; SIQUEIRA, José Jorge. *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.
- SILVA, Pedro Sousa da. *O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado Novo (1937-1945)*. Niterói, 2017. 305 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.
- VELHO, Gilberto. *A utopia urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978