

**CONSTRUINDO UM NOVO ESPAÇO URBANO NO ESTADO
NOVO: A PARTICIPAÇÃO DAS EMPREITEIRAS CARIOCAS
NAS OBRAS DA GESTÃO DE HENRIQUE DODSWORTH
(1937-1945).**

Pedro Sousa da Silva*

Resumo: As empresas cariocas da indústria da construção civil ao longo do Estado Novo (1937-1945) constituem o objeto de estudo deste trabalho. Examinaremos o estágio de desenvolvimento do setor neste período e as principais políticas da gestão do prefeito Henrique Dodsworth para o setor. Em seguida, examinaremos o conjunto de empresas contratadas pela Secretaria Geral de Viação e Obras para realizar obras de infraestrutura. Tendo como base o exame dos contratos publicados nos Boletins da Prefeitura do Distrito Federal, investigaremos o valor investido na implementação do programa municipal de obras públicas em cada ano e a divisão do faturamento total entre as empresas.

Palavras-chave: Empreiteiras; Estado Novo; indústria da construção.

**BUILDING A NEW URBAN SPACE DURING ESTADO NOVO: THE
PARTICIPATION OF CARIOCA'S CONTRACTORS IN THE WORKS
OF HENRIQUE DODSWORTH'S MANAGEMENT (1937-1945).**

Abstract: The cariocas' companies of building sector during the period in which last the Estado Novo are the subject of study of this paper. We will examine the phases of development of that sector in this period and the most important policies of the administration

* Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense.
Contato: pedrosousadasilva13@gmail.com.

of the Mayor Henrique Dodsworth for this section. Afterward we will go over the set of enterprises that were hire by the Secretaria Geral de Viação e Obras in order to make the infrastructure works in the city. With the contracts published in the Boletins da Prefeitura do Distrito Federal as a base document, we will investigate the amount invested into the implementation of the municipal program of public works during each year and the division of the whole income between the enterprises.

Keywords: Contractors; Estado Novo; Construction industry.

Introdução

Em outubro de 1944, numa das praças mais valorizadas da área central do Rio de Janeiro, foi inaugurado um hotel em homenagem a Francisco Serrador, empresário com negócios na construção civil e dono da maior rede de cinemas do Rio de Janeiro entre as décadas de 1920 e 1950. Com vista para o Pão de Açúcar, o prédio, de 23 andares, considerado um arranha-céu na época, logo se tornou um ponto frequentado por políticos e membros da alta sociedade¹. Na fachada do edifício, ao lado de uma placa em homenagem ao patriarca do Grupo Serrador, encontrava-se outra com os dizeres “Ao dinâmico Prefeito do Distrito Federal Henrique Dodsworth entusiasta de todas as medidas de progresso da Cidade Maravilhosa. Homenagem e admiração da Empresa Serrador”. A expressão de deferência ao político que administrou a Prefeitura do Rio de Janeiro entre os anos de 1937 e 1945 não era exclusividade do grupo empresarial Serrador, sendo compartilhada por diversos membros do empresariado carioca, em especial por representantes do setor da construção civil, como Eduardo Vasconcelos Pederneiras². Tal apoio, tinha suas raízes no ambicioso programa de reforma urbana executado pelo prefeito: graças a ditadura do Estado Novo, Henrique Dodsworth pôde acomodar interesses de diversas frações da classe dominante e instaurar seu

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

²LEAL, Maria da Glória de F. *A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo: a indústria da construção civil*. Niterói, 1987. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1987. P. 55-91.

projeto de grandes intervenções urbanísticas livre dos obstáculos de um Poder Legislativo ativo³.

A reforma urbana implementada pelo prefeito remodelou a estrutura viária da cidade, suas grandes marcas foram a duplicação do Túnel do Leme, no bairro de Copacabana, e a abertura de duas grandes artérias: as avenidas Presidente Vargas e Brasil. Além disso, a administração estado-novista retomou obras como a urbanização da Esplanada do Castelo, na área central, e abertura do Corte de Cantagalo, entre a Lagoa Rodrigo de Freitas e Copacabana, paralisadas desde a década de 1920⁴. Além de fomentar o mercado para as empreiteiras cariocas, a administração municipal também incentivou outros segmentos da atividade construtora ao facilitar o processo de fiscalização dos empreendimentos imobiliários, instalando uma divisão responsável pela emissão de guias e permissões para obras em cada distrito da cidade⁵. Além disso, Dodsworth garantiu espaço cativo aos representantes das construtoras nos órgãos incumbidos de revisar a legislação responsável pela regulamentação do uso do solo⁶.

A execução do plano de obras da gestão de Henrique Dodsworth tem um papel fundamental como fonte de demanda para as empreiteiras na cidade do Rio de Janeiro⁷. Nas próximas páginas analisaremos o estágio de desenvolvimento do mercado carioca da construção civil durante o Estado Novo e as principais políticas da gestão de Henrique Dodsworth para o setor. Em seguida, examinaremos o conjunto de empresas contratadas para a realização intervenções urbanísticas nas licitações da Secretaria Geral de Viação e Obras entre os anos de 1938 e 1945. Nossa análise não incluiu os quatro grandes empreendimentos do Planos de Transformação e Extensão da Cidade⁸, pois tais intervenções

³SARMENTO, Carlos Eduardo. (Des) construindo Frontin: Em busca de uma memória perdida. In: FRONTIN, Paulo: Discursos parlamentares. FREIRE, Américo (org.). Rio de Janeiro: ALERJ, 2003. P. 31-33.

⁴SOUZA, Rafael Lima Alves de. No coração da urbe: política, cultura e memória no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945). Rio de Janeiro, 2009, 97 f. Dissertação (mestrado em história). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. P. 42-66.

⁵RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.040 de 18 de agosto de 1937. Cria na Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas as diretorias de obras públicas e fiscalização de obras e instalações e extingue a Diretoria de Engenharia e dá outras providencias. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, 1937, p. 412-416.

⁶Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth. Cx:219

⁷KLEIMAN, Mauro. Construtores do moderno Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994. P. 27

⁸A urbanização da Esplanada do Castelo, a duplicação do Túnel do Leme e abertura das avenidas Brasil e Presidente Vargas tiveram licitações comandadas diretamente pelo Prefeito através da Comissão Coordenadora da Execução dos Planos de Urbanização e Obras Complementares. A realização das obras foi viabilizada pelo

contaram com organização e financiamento específicos e foram analisadas extensivamente em outro trabalho⁹. Tendo como base o exame dos contratos publicados nos Boletins da Prefeitura do Distrito Federal, investigaremos o valor investido na implementação do programa municipal de obras públicas em cada ano e a divisão do faturamento total entre as empresas.

A política de Henrique Dodsworth para a construção civil carioca

Ao longo das primeiras décadas do século XX, o Rio de Janeiro perdeu o posto de principal núcleo industrial do país para São Paulo. A industrialização acelerada, graças ao impulso causado pelo “complexo cafeeiro”, garantiu a liderança nacional do parque industrial paulista¹⁰. A competitividade da indústria carioca era afetada por maiores gastos com transportes e energia que resultaram na queda para a segunda posição no cenário industrial ainda nos anos 1920¹¹. Contudo, a perda de participação no cenário nacional não significou a decadência ou que a cidade ficou à margem do processo de industrialização. Centro político e financeiro do país, o Rio de Janeiro tinha uma participação expressiva na produção de ramos como a indústria da construção civil, bebidas, química e farmacêutica¹². Ainda que declinante no início da década de 1920¹³, a construção civil se tornou um dos ramos mais importantes da indústria carioca na década seguinte. Os principais fatores que proporcionaram esta mudança de rumos no setor foram as novidades técnicas, como a disseminação da construção de prédios com concreto armado, e as transformações no planejamento e venda de edifícios, com

crédito especial concedido pelo Decreto-lei n. 3.983 – de 30 de dezembro de 1941. Abre na Prefeitura do Distrito Federal o crédito especial de 617.000:000\$0 (seiscentos e dezessete mil contos de réis) para atender durante os exercícios de 1941 a 1943, inclusive, à despesa com os empreendimentos que menciona, ligados ao Plano de Realizações.

⁹SILVA, 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. 215-240.

¹⁰CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1977. P. 121-195.

¹¹LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994. P. 195-213.

¹²FREITAS FILHO, Almir Pita. *A industrialização no Rio de Janeiro, 1930-1945: indústria e industriais no antigo Distrito Federal*. Niterói, 1986. 397 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, 1986. P. 157-209.

¹³LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro do capital comercial ao industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. P. 519

o aparecimento da incorporação imobiliária. Além disso, a cidade vivia um período de rápido crescimento populacional ganhando um milhão de habitantes entre 1930 e 1945¹⁴.

O censo de 1940 já explicitava a importância nacional do Rio de Janeiro para o mercado da construção civil: dos 53.000 trabalhadores recenseados no setor, 28.000 exerciam suas atividades no Distrito Federal¹⁵. A cidade também concentrava 58% do total de capital aplicado; 60% da força motriz e possuía 64% do valor nacional da produção¹⁶. Em comparação com outros ramos da indústria local, a construção civil ocupava a segunda posição no consumo de matérias-primas e no valor da produção, em ambos atrás da indústria de produtos alimentares. A construção civil local também ocupava a sexta colocação no quesito capital realizado e sétima em capital aplicado¹⁷. Ainda que a metodologia do censo não apresentasse indicadores discriminados para os diversos ramos do setor, como construção de edifícios, construção industrial e obras rodoviárias, os historiadores que analisaram o setor durante o Estado Novo destacam o papel das obras capitaneadas pelo prefeito Henrique Dodsworth no impulso das atividades da construção civil¹⁸.

Quando os efeitos da Segunda Guerra-Mundial abalaram o crescimento do setor, com a crise no fornecimento de matérias-primas, a política da gestão de Henrique Dodsworth em aliança com o SINDUSCON, Sindicato da Indústria da Construção Civil, priorizou os interesses do setor junto aos órgãos como a Coordenação da Mobilização Econômica¹⁹. Os laços estabelecimentos entre a municipalidade e o sindicato, através de seu presidente, Eduardo V. Pederneiras, garantiram uma série de vantagens para a compra de materiais como cimento e pinho para as empresas cariocas, além da concessão de facilidades burocráticas,

¹⁴LEAL, Maria da Glória de Faria. A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo. Op. Cit. P. 40-45; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: civilização Brasileira/ IPPUR, 1997.

¹⁵FREITAS FILHO, Almir Pita. Op. Cit. P. 207

¹⁶Idem, p. 207-213.

¹⁷LEAL, Maria da Glória de Faria. A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo. Op. Cit. P. 50-57

¹⁸FREITAS FILHO, Almir Pita. Op. Cit. P. 208-210; LEAL, Maria da Glória de Faria. Op. Cit. P. 40

¹⁹Órgão criado em 1942 pelo Executivo Federal para coordenar a atuação do Estado sobre a economia na situação de guerra. A coordenação contava com um Serviço de Licenciamento de Despachos de Produtos Importados encarregado de licenciar nas repartições alfandegárias os despachos de importação de matérias-primas e produtos acabados, em cotas predeterminadas. LAMARÃO, Sérgio. Coordenação da Mobilização Econômica. In: ABREU, Alzira Alves de et al. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB). 2. Ed. Ver. E atual. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001 v. III

como emissão de habite-se temporários, pela administração municipal²⁰. As intervenções do poder público também beneficiavam algumas das maiores empresas da construção imobiliária, como demonstram os esforços do prefeito Henrique Dodsworth para conceder caráter de interesse público à demanda de compra de cimento, realizada pela Construtora Pederneiras, empresa de Eduardo Pederneiras, junto à Coordenação de Mobilização Econômica para a finalização das obras de expansão no Hotel Copacabana Palace em 1944²¹.

Os representantes das construtoras da Capital Federal também tiveram espaço cativo nos órgãos incumbidos de revisar a legislação responsável pela regulamentação do uso do solo. Em nossa pesquisa, encontramos ofícios do Gabinete do Prefeito sobre a formação de comissão para revisão do Código de Obras da cidade: além de representantes da Secretaria de Viação e Obras, o secretário Edison Passos também convidava Augusto Vasconcelos, representante do Instituto de Arquitetos do Brasil, e Eduardo Vasconcelos Pederneiras, presidente da SINDUSCON para contribuírem com o trabalho²².

O apoio ao plano de obras da Prefeitura do Distrito Federal e ao Secretário Edison Passos também era expresso em entidades tradicionais que reuniam engenheiros e empresários como o Clube de Engenharia, no qual o secretário de viação e obras era figura próxima das lideranças²³. Em jantar promovido pelo Clube de Engenharia, em homenagem à posse de Edison Passos, em 28 de agosto de 1937, Maurício Joppert, em nome da direção da entidade, saudou o prefeito e o secretário Edison Passos e destacou a necessidade da administração municipal se debruçar sobre os problemas de tráfego e para a nova situação gerada pela crescente presença de automóveis na cidade:

(...)Um dos que mais se destacam é o do tráfego urbano é hoje quase impossível andar de automóvel no Rio de Janeiro em certas horas para um número relativamente pequeno de veículos que possui o Distrito. Ruas estreitas e maldispostas, tráfego de bondes planejado e contratado em épocas que não existia o automóvel, entopem e engarrafam o tráfego frequentemente desafiando a inteligência, a atividade e a competência indiscutível do meu prezado amigo Edgard

²⁰LEAL, Maria da Glória de F. A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo: a indústria da construção civil. Niterói: ICHF/UFF, 1987 (Dissertação de mestrado). P. 55-91.

²¹Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth. Cx:219

²²Fundo Gabinete do Prefeito. Série Gestão Henrique Dodsworth. Cx. 237

²³PASSOS, Edison. Clube de Engenharia (Discurso inaugural pelo Eng. Edison Passos. Revista Municipal de Engenharia. Nº 2, Vol. IX, abril. 1943. P. 93

Estrela. (...). Depois tem de se cuidar do alargamento das ruas que deve ser estudado desde já para um programa de 20 a 25 anos.²⁴

A reforma administrativa da Secretaria Geral de Viação e Obras também tinha a finalidade de incentivar a atividade construtora na cidade através da criação de novos órgãos como a Comissão de Obras Novas. Desde o seu início, este novo órgão da Secretaria Geral de Viação e Obras representou uma instância do aparelho de Estado que atenderia aos interesses das empresas da construção civil. Conforme destacava o relatório de atividades da SGVO de 1940, “todos os serviços realizados pela Comissão de Obras Novas foram executados por empreitada, mediante concorrência pública²⁵”. Em seus quatro anos de atividades, o órgão foi dirigido pelo engenheiro Carlos Soares Pereira, que, após a extinção da comissão, passou pela direção do Departamento de Obras nos anos finais da gestão de Dodsworth. Posteriormente, o engenheiro participaria da criação e direção do Departamento de Estradas de Rodagens do Distrito Federal no final dos anos 1940²⁶.

Os primeiros serviços da Comissão de Obras Novas consistiam em estudar, preparar orçamentos e decidir os locais que receberiam obras. Com o aumento das atribuições da Comissão, em 1940, o órgão ficou responsável não só por projetar e fiscalizar as obras que lhe fossem atribuídas pelo Secretário de Viação e Obras, como também passou a ser responsável por emitir avisos, ordens de serviços e multas às empreiteiras. A relação do órgão com a contratação de empreiteiras também era aumentada por conta da presença de Carlos Soares Pereira na direção da Comissão de Concorrências Públicas, instância do poder municipal responsável por habilitar as empresas para concorrerem as licitações²⁷. A Comissão de Obras Novas também era responsável pelo entendimento com as empresas de serviços de utilidade pública e Repartições Fiscais sobre qualquer empecilho que atrapalhasse a realização das empreitadas²⁸.

²⁴ENGENHEIRO Edison J. Passos. Revista do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro, Nº 36, setembro de 1937

²⁵COMISSÃO de Obras Novas. Revista Municipal de Engenharia, julho de 1940. P. 283

²⁶COSTA, Renato Gama Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”: a história da Avenida Brasil (1906-1954). Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2006 (Tese de Doutorado). P. 244

²⁷Além do diretor da Comissão de Obras Novas, a Comissão de Concorrências Públicas contava com a participação do engenheiro Luiz Onofre Pinheiro Guedes e do oficial administrativo Moacyr da Cunha Barbosa PEREIRA, Carlos Soares. Relatório da Comissão de Obras Novas. Revista Municipal de Engenharia, Vol. VIII, Nº 1, janeiro 1941. P. 99

²⁸PEREIRA, Carlos Soares. Relatório da Comissão de Obras Op. Cit. P. 85

Os dois maiores empreendimentos sob comando da comissão foram a Avenida Tijuca, posteriormente renomeada como Edison Passos, cujo trajeto adentrava na Serra da Tijuca, e os trabalhos iniciais da Variante Rio-Petrópolis, futura Avenida Brasil, estrada que se converteria na principal via de comunicação com os demais estados e com a periferia da cidade. Com mais de quatro quilômetros de extensão, a Avenida Tijuca foi a obra mais cara sob responsabilidade da Comissão de Obras Novas. Sua construção era justificada pelo precário estado de conservação da Estrada Nova e da Estrada Velha da Tijuca e pelo potencial turístico da área²⁹. As concorrências para as obras da Avenida Tijuca foram vencidas por uma única empreiteira: a Sociedade Brasileira de Urbanismo³⁰.

Poucos meses após o surgimento da Comissão de Obras Novas, a reforma dos serviços da Secretaria de Viação e Obras ganhou um novo capítulo com a promulgação do Decreto 6.092, de novembro de 1937, no qual o Governo Dodsworth criou a Comissão do Plano da Cidade. As atribuições do órgão cobriam um amplo leque de atividades, que incluíam todas as particularidades da elaboração de um plano de melhoramentos da cidade, o poder de revisão sobre o zoneamento de qualquer área do município, resolver os casos omissos do Código de Obras, cooperar com projetos de obras da União que ocorressem no Rio de Janeiro e planejar um programa de realizações sistemáticas dentro do Plano da Cidade³¹.

A Comissão do Plano da Cidade era dividida em duas subcomissões, uma de colaboração e outra de elaboração. A Subcomissão de Elaboração devia ser composta por elementos oriundos da administração municipal indicados tanto pelo Prefeito quanto pelo Secretário de Viação e Obras³². Por outro lado, a Subcomissão de Colaboração teria um caráter consultivo e informativo e devia ser composta, preferencialmente, por elementos, indicados pelo secretário e prefeito, escolhidos nos “Departamentos oficiais da União (...) associações e empresas que, pela natureza das suas atividades, mais diretamente possam opinar sobre o Plano da Cidade³³.” Em nossa pesquisa nos arquivos da gestão de Henrique Dodsworth notamos que a grande maioria dos indicados para colaborar com os trabalhos da Comissão do Plano da Cidade era composta por engenheiros que possuíam vínculos com o

²⁹LANE, Francisco. Avenida Tijuca. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 3, maio de 1938.

³⁰Dados retirados dos Boletins da Prefeitura do Distrito Federal 1937-1941.

³¹COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

³²Idem

³³Ibidem

Clube de Engenharia. Os nomes sugeridos pelo engenheiro da prefeitura José Oliveira Reis, indicado por Edison Passos para chefiar os trabalhos da Comissão, incluíam: Sampaio Correia, presidente da entidade na ocasião, e outros associados como o empresário Guilherme Guinle, Maurício Joppert, Marcelo de Teixeira Brandão e Raul Caracas. Além de filiados à tradicional entidade da engenharia carioca, a maioria dos indicados possuíam laços com empresas que exploravam serviços urbanos ou com agentes alocados no aparelho de Estado. Raul Caracas era engenheiro da Light³⁴, Marcelo Brandão ocupava o cargo de engenheiro-chefe no Serviço Federal de Águas e Esgotos do Distrito Federal e Maurício Joppert, além de próximo a Henrique Dodsworth e Edison Passos, foi nomeado pela Prefeitura para avaliar os trabalhos de construção da Avenida Tijuca entre 1938 e 1940³⁵.

Segundo dados apresentados no Relatório da Prefeitura do Distrito Federal de julho de 1945, último da gestão de Dodsworth, a Comissão do Plano da Cidade foi responsável pela revisão do gabarito de várias quadras e lotes do Centro, em atualização das premissas do Código de Obras³⁶. Nesta zona, a comissão também foi responsável pelas plantas e projetos do Calabouço e da Esplanada do Castelo³⁷. Nas obras da Avenida Presidente Vargas, a comissão elaborou projetos e anteprojetos de gabaritos e loteamentos diversos, estudo do tráfego e refúgios, o projeto da Praça da Candelária e de remoção das Igrejas de São Pedro e do Bom Jesus do Calvário. No Centro, a Comissão ainda elaborou a urbanização do Largo de São Francisco e adjacências; o Entreposto Geral de Gêneros, na Zona Portuária; anteprojetos sobre a ligação da Avenida Brasil com a Rua Santo Cristo e Quadra da Polícia Civil e o prolongamento das Ruas D. Geraldo e Primeiro de Março³⁸.

Na Zona Sul, além da remodelação do Túnel do Leme e do zoneamento de Copacabana, bairro onde também ocorreu a urbanização do Bairro Peixoto e alargamento da Rua Figueiredo de Magalhães, a Comissão também elaborou planos entre os quais se

³⁴Revista Urbanismo e Viação, Nº13, op. Cit.

³⁵ENGENHEIRO Edison J. Passos. Revista do Clube de Engenharia, Nº 36, setembro de 1937; SILVA, Maurício Joppert; AYRES, A. Junqueira; RODRIGUES, Philuio. Avenida Tijuca. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, Vol. VIII, set. 1940

³⁶RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 86-97.

³⁷FREIRE, Américo; Oliveira Lúcia Lippi (org.). Capítulos da Memória do Urbanismo carioca. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002. P. 14-48.

³⁸RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 86-97.

destacam: a urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas e do bairro de Botafogo; obras na escadaria de acesso à igreja de Nossa Senhora da Glória do Outeiro, e o alargamento das Ruas Pedro Américo, Gago Coutinho e Bento Lisboa nos arredores do Catete. Na região da Tijuca, a CPC elaborou melhoramentos na Rua Haddock Lobo, no Rio Trapicheiros e elaborou projetos para a construção do Canal Interceptor Paulo de Frontin que deveria combater as inundações nos Rios Maracanã, Joanna e Trapicheiros³⁹. Na mesma região, a comissão foi responsável pelo projeto de localização do Estádio Nacional⁴⁰, construído alguns anos depois com o nome popular de Maracanã.

O exame dos trabalhos realizados pela Comissão do Plano da Cidade demonstra que o objetivo de “organizar um programa de realizações sistemáticas (...) cujas várias etapas sejam determinadas anualmente⁴¹” concentrou seus trabalhos no Centro, Zona Sul e arredores do bairro da Tijuca. Com exceção das obras paralelas à Avenida Brasil e do projeto para as áreas dos Rios Faria e Timbó que nas palavras dos próprios autores era uma área que “permanece até hoje em hiato, sem construções e repletas de terrenos baldios⁴²”, os bairros da periferia que apresentavam maior crescimento demográfico e de construções não receberam projetos de zoneamento detalhado ou grandes intervenções urbanísticas. Os trabalhos realizados pela SGVO, definidos como “obras de caráter urgente e inadiável, tendo em vista principalmente o que diz respeito ao tráfego urbano e o crescimento rápido da cidade⁴³”, se concentravam nas zonas da cidade que historicamente haviam se beneficiado com intervenções urbanísticas e que eram foco de atuação das incorporadoras imobiliárias no final dos anos 1930. A busca por um paralelo entre as obras da gestão de Dodsworth com as intervenções da Primeira República também eram tema comum em periódicos que apoiavam o regime, como a revista *Rio Illustrado* propriedade de Belmiro de Souza Sobrinho. Em caráter ufanista, o editorial da edição de 1941 louvava as realizações da administração do Distrito Federal: “Passos renovou

³⁹REIS, Jose de Oliveira; ALCANTARA, Ulysses. Canal interceptor Paulo de Frontin. Revista Municipal de Engenharia, Nº1, Vol. XI, jan. 1943. P. 4

⁴⁰RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 86-87

⁴¹COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938, p. 22

⁴²REIS, José de Oliveira. Notícias sobre o Parkway Faria-Timbó. Revista Municipal de Engenharia, Nº 2, Vol. XI, abril 1943. P. 94

⁴³ATIVIDADES e realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – julho de 1937 a julho de 1939. Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, Vol. VII, julho 1939. P. 365

a cidade. Frontin e Prado Junior melhoraram. Dodsworth completou-lhes a obra. Glória a Dodsworth!⁴⁴ ”.

Apesar do discurso defendido pela gestão Dodsworth pregar que o planejamento urbano englobava todos os bairros da cidade, nossa pesquisa sobre a distribuição de intervenções urbanísticas conduzidas pela Secretaria Geral de Viação e Obras demonstrou outra realidade. Seguindo o critério de divisão do espaço metropolitano proposto pelo geógrafo Maurício de Abreu em que a Zona Central seria formada pelos bairros do Centro, Zonal Sul e parte da Zona Norte; constatamos que estes espaços foram os que mais passaram por intervenções urbanísticas, um total de 45 de todas as obras, o que lhes garantiu uma maior oferta de serviços como pavimentação, saneamento entre outros⁴⁵. Os bairros dos subúrbios cresceram com menos intervenções e uma estrutura precária de serviços públicos e contaram com uma distribuição menor das obras do Governo Dodsworth recendo apenas 43% enquanto os 10% restantes ocorreram na Zona Rural formada pelos distritos de Campo Grande, Santa Cruz e Jacarepaguá.

A distribuição espacial das obras de Henrique Dodsworth, ao ocorrer, em sua maior parte, em um território que já passara por melhorias prévias, contribuiu com a valorização dos terrenos de alto valor dos bairros da Zona Sul, e demonstrou que o programa de obras de Henrique Dodsworth, em última instância, reforçou a disparidade entre os serviços públicos nos bairros da cidade e fomentou a atividade das empresas da construção civil.

A participação das empreiteiras cariocas nos trabalhos da Secretaria Geral de Viação e Obras

Nossa pesquisa, abrangeu as obras públicas de infraestrutura urbana contratadas pelo Estado através de concorrências efetuadas pela Secretaria Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal. Em nosso período de estudo diversos serviços públicos da cidade do Rio de Janeiro eram realizados por concessionárias ou por órgãos do Governo

⁴⁴GETÚLIO Vargas o administrador. Rio Ilustrado. Ano XIV, p. 1

⁴⁵ABREU, Maurício de Almeida. Evolução urbana do Rio de Janeiro. 4ª edição. 4ª reimpressão. Rio de Janeiro: IPP, 2013. P.18-32.

Federal. As grandes obras de Saneamento ficavam a cargo do DNOS que realizou a macrodrenagem na Baixada de Jacarepaguá e nos leitos dos rios Jacaré, Faria e Timbó⁴⁶. As obras de saneamento básico estavam a cargo da companhia inglesa *City Improvements* e do Serviço Federal de Águas e Esgotos, este último municipalizado no final de 1945⁴⁷.

Por conta disso, nossa análise englobou as obras de águas pluviais e o conjunto de intervenções viárias como terraplanagem, pavimentação e construção de pontes e viadutos, que estiveram a cargo do município. Entre 1938 e 1945, foram coletados dados sobre 255 contratos executados com verbas do orçamento corrente da Secretaria Geral de Viação e Obras⁴⁸. Com exceção dos trabalhos da Avenida Tijuca, executada por trechos, a grande maioria dos contratos refere-se a uma determinada obra.

O ano de 1938 marcou o primeiro grande investimento do Governo Dodsworth em obras públicas com a assinatura de 33 contratos e gastos de US\$ 1.406.960,00⁴⁹. Nos dois anos seguintes haveria um aumento no número de intervenções urbanísticas contratadas pela Prefeitura, que sobem para 37 e 55 contratos, enquanto os custos caem para US\$ 1.262.189,89 e US\$ 1.040.503,35 respectivamente. O espaço de tempo entre 1941 e 1943 marcaria uma queda acentuada no número de contratos assinados e nos gastos com obras ordinárias da Secretaria Geral de Viação e Obras que atingiram seu patamar mais baixo em 1943 quando são realizadas apenas 14 obras ao custo de US\$ 288.442,94. Os gastos aumentaram no ano seguinte, quando atingiram seu maior valor com US\$ 1.993.915,54 dispendidos em 54 obras. A queda nos investimentos em intervenções urbanísticas nos primeiros anos da década de 1940 coincidiu com o início das obras do Plano de Transformação de Transformação e Extensão da Cidade. O alto custo das obras da Avenida Presidente Vargas; Esplanada do Castelo; duplicação do Túnel do Leme e Avenida Brasil, equivalentes a 86,69% do total empenhado ao longo do Estado Novo nas demais obras realizadas pela Secretaria, e o esforço

⁴⁶Idem P. 107-111.

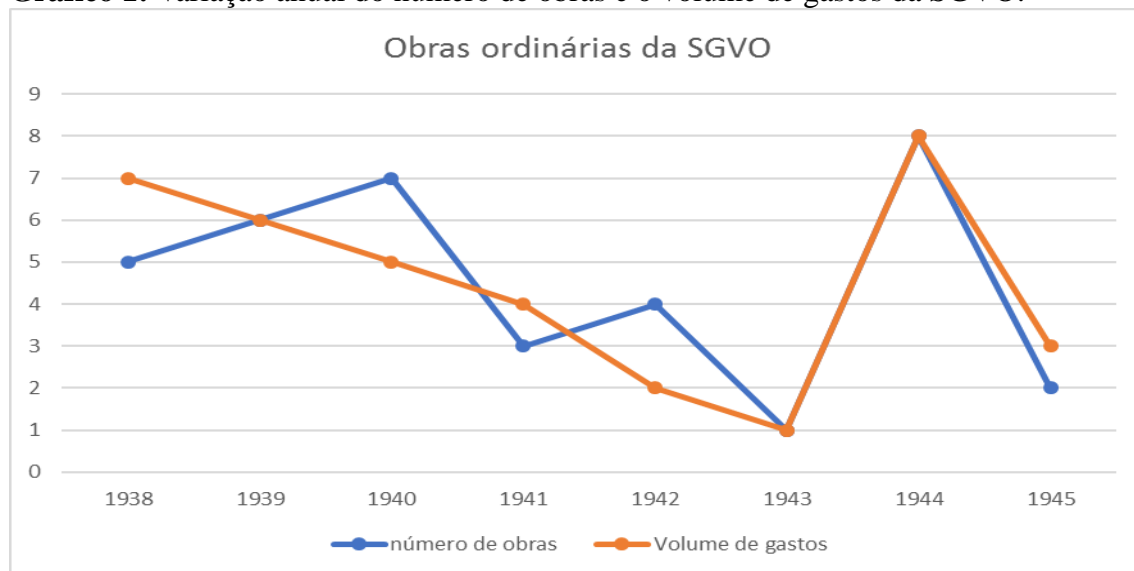
⁴⁷DECRETO-LEI Nº 7.459, DE 12 DE ABRIL DE 1945. Dispõe sobre a transferência dos serviços públicos de águas e esgotos na Capital Federal, da União para a Prefeitura do Distrito Federal. Diário Oficial da União - Seção 1 - 14/4/1945, Página 6689

⁴⁸A Gestão Dodsworth tem seu início em julho de 1937, todavia, não foram encontrados nos Boletins da Prefeitura do Distrito Federal contratos para obras públicas assinados nos seis primeiros meses de governo.

⁴⁹Todos os valores coletados entre 1938 e 1942 foram convertidos de mil réis para a média anual do câmbio oficial do dólar dos Estados Unidos da América segundo os valores publicados no Anuário Estatístico da Prefeitura; de 1942 em diante os valores foram convertidos de cruzeiro para dólar. ANUÁRIO Estatístico do Distrito Federal. Prefeitura Do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1947, Vol. 2

administrativo necessário para sua realização, inibiram momentaneamente os investimentos em obras ordinárias da secretaria.

Gráfico 1: Variação anual do número de obras e o volume de gastos da SGVO.



Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística 1938-1945.

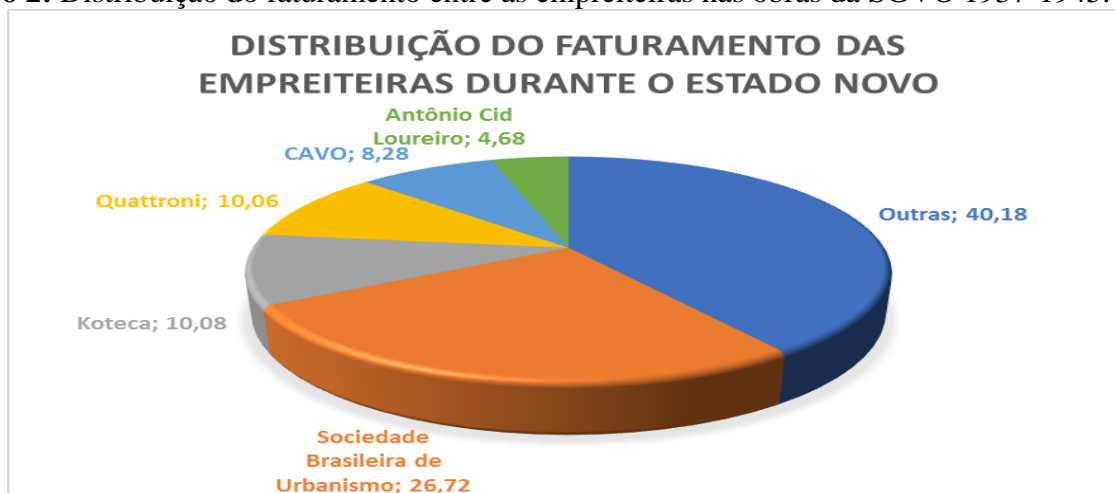
Ao longo da gestão de Henrique Dodsworth a Secretaria Geral de Obras e Viação dispendeu US\$ 8.422.124,18 em concorrências ganhas por um total de 43 empresas. Mais de metade das empreiteiras atuam por mais de um ano, seguidos ou não, o que demonstra um grau de regularidade das empresas no setor. O conjunto de construtoras que atuam apenas um ano nas obras da Prefeitura não era restrito a pequenas empresas: a empreiteira sulina Dahne & Conceição, contratada pelo Governo Federal para construção da Adutora de Ribeirão das Lages⁵⁰, é a empresa com maior lucro individual nas obras da SGVO de 1940 ao realiza obras de recuperação na Estrada Rio-Petrópolis; enquanto a dinamarquesa Christiani-Nielsen, responsável pelas obras do Elevador Lacerda em Salvador⁵¹, constrói uma ponte sobre o Canal do Mangue em 1940. O exame da distribuição do faturamento revelou uma grande concentração ao redor de um pequeno grupo de empresas: dez empreiteiras aglutinam 78,46%

⁵⁰ Segundo dados reunidos pelo arquiteto Mauro Kleiman, as obras no setor de águas, no total de US\$ 7.668.883, tornavam a Dahne & Conceição a empreiteira com maior faturamento em obras públicas no Rio de Janeiro entre 1937 e 1945. KLEIMAN, Mauro. *Construtores do moderno Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994

⁵¹ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Editora da UFF, 2014. P. 69

do faturamento enquanto outras 33 dividem os 21,54% restantes. O grupo das empreiteiras com maior faturamento se torna ainda mais limitado quando analisamos as quatro empreiteiras com maior faturamento que são responsáveis por mais de 55% do gasto total em obras como pode ser observado no gráfico 2:

Gráfico 2: Distribuição do faturamento entre as empreiteiras nas obras da SGVO 1937-1945.



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

Durante o ano de 1938, treze empresas foram responsáveis pelos 33 contratos assinados pela Secretaria Geral de Viação e Obras. O faturamento é concentrado principalmente pela empreiteira Sociedade Brasileira de Urbanismo que englobou quase 49%, principalmente por conta das obras da Avenida Tijuca. A SBU também foi responsável por obras nos bairros de Ipanema e Tijuca. A Companhia Industrial Construtora do Rio de Janeiro garantiu a segunda colocação ao ser responsável por obras na Avenida Rodrigues Alves, na Zona Portuária, e pelo ajardinamento da Praça General Tibúrcio, na Praia Vermelha, área militar aberta ao público durante a gestão de Dodsworth⁵². O terceiro lugar ficou com a Koteca que aglutinou 14,72% do faturamento ao realizar obras no bairro de Copacabana. A Companhia Auxiliar de Viação e Obras, CAVO, foi responsável por obras na área central e em ruas dos bairros de Ipanema e Leblon que totalizaram US\$ 88.216,39 e lhe garantiram o quarto maior faturamento.

⁵²RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945.

Tabela 1: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1938 (total de gastos: US\$ 1.406.960,00).

Empresa
Sociedade Brasileira de Urbanismo
Companhia Industrial Construtora do Rio de Janeiro
Koteca
CAVO
Antônio Cid Loureiro
Alberto Haas
Daudt & Durão
O. M. Pena
Companhia Fornecedora de Materiais
A. Martins Mendes e Cia Ltda.
Luiz Nazzi
Construtora Brandão
Agenor Moreira

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro-dezembro 1938.

No ano seguinte, um novo trecho e aditamentos nos valores do contrato da Avenida Tijuca manteriam a SBU em primeiro lugar ao ser responsável por obras no valor de US\$ 475.845,59. A segunda colocação ficou com a Koteca responsável por obras em Santa Teresa, Tijuca e Copacabana. A Construtora Brandão garantiu a terceira posição ao realizar obras de urbanização nos bairros da Urca e Penha no valor total de US\$ 125.083,00.

Tabela 2: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1939 (total de gastos: US\$ 1.262.189,89).

Empresa
Sociedade Brasileira de Urbanismo
Koteca
Construtora Brandão
Pacheco Jordão e Armando Ramos Ltda.
Daudt & Durão
Alberto Haas
A. Martins Mendes e Cia Ltda.
Companhia Industrial Construtora do Rio de Janeiro
CAVO
Mario Chagas Doria
Antônio Cid Loureiro

Tavares Sousa & cia. Ltda.

Luiz Nazzi

O Demolidor

Joaquim Moreira Mota

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro-dezembro 1939.

Em 1940, a realização de obras na Estrada Rio Petrópolis, no valor de US\$ 278.855,00, garantiu que a empreiteira Dahne & Conceição fosse a única empresa sediada fora da cidade a alcançar o posto de empresa de maior faturamento anual. Por conta de obras na Avenida Niemeyer, em Ipanema e na região da Tijuca, que custaram US\$ 199.776,64, a segunda colocação ficou com a SBU. A CAVO ficou em terceiro lugar ao ser responsável por obras na região do Castelo, na área central, no Meier e em Vila Isabel com valor total de US\$ 98.952,00. A Koteca realizou obras no distrito rural de Campo Grande e nos bairros de Laranjeiras e Santa Teresa que lhe garantiram o quarto maior faturamento.

Tabela 3: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1940 (total de gastos: US\$ 1.040.503,35).

Empreiteiras
Dahne Conceição & Cia.
Sociedade Brasileira de Urbanismo
CAVO
Koteca
Pacheco Jordão e Armando Ramos Ltda.
Daudt & Durão
Antônio Cid Loureiro
A. Martins Mendes e Cia Ltda.
Construções e Transporte Veritas Ltda.
Companhia Industrial Construtora do Rio de Janeiro
Joaquim Moreira Mota
Resende Costa & Cia. Ltda.
Construtora Brandão
S. Alvares
Benedito Neto
Tavares de Sousa & Cia. Ltda.
Lauro Coelho
Alberto Haas
Imper Ltda.

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro-dezembro 1940.

Durante o ano de 1941, a Secretaria Geral de Viação e Obras assinou 26 contratos com 14 empresas diferentes. A Sociedade Brasileira de Urbanismo conseguiu o maior faturamento ao ser responsável por obras no Forte de Copacabana, pela construção de uma ponte no distrito rural de Guaratiba e por novas intervenções na Avenida Tijuca. As obras melhoramentos na Avenida Geremário Dantas, no distrito de Jacarepaguá, garantiram a segunda posição para a construtora Daudt & Durão enquanto a CAVO ficou na terceira posição assumir obras no valor total de US\$ 94.124,00. A empreiteira Tavares de Sousa conseguiu a quarta posição ao realizar obras de melhoramentos nas cercanias no Canal de Benfica ao custo de US\$ 70.137,00.

Tabela 4: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1941 (total de gastos: US\$ 1.012.082,65).

Empreiteira
Sociedade Brasileira de Urbanismo
Daudt & Durão
CAVO
Tavares de Sousa & Cia. Ltda.
Construções e Transporte Veritas Ltda.
Cristian & Nielsen
Joaquim Moreira Mota
Construtora Brandão
Pavimentadora industrial S/A
Imper Ltda.
Alberto Haas
Sociedade Construtora Industrial Brasileira
Benedito Neto

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro-dezembro 1941.

Em 1942, a construtora Genésio Gouvêia ganhou seu primeiro contrato com a Prefeitura do Distrito Federal, para a realização de obras no bairro da Penha, que lhe garantiu o principal faturamento no ano. A SBU ganhou contratos para obras no Corcovado, na Estrada da Gávea, no Leblon e na Avenida Tijuca, ao custo total de US\$ 142.040,50, que garantiu o posto de segunda empreiteira de maior faturamento no ano. Na terceira posição, estava o engenheiro Joaquim Moreira responsável por obras no bairro de Madureira. A CAVO

conseguiu o quarto maior faturamento ao realizar obras na Avenida Beira-Mar e no Canal do Mangue.

Tabela 5: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1942 (total de gastos: US\$ 696.277,08).

Empreiteira
Genésio Gouveia & Cia. Ltda.
Sociedade Brasileira de Urbanismo
Joaquim Moreira Mota
CAVO
Antônio Cid Loureiro
Construções e Transporte Veritas Ltda.
Koteca S/A
Meridional S/A
Companhia Construtora Nacional
Tavares de Sousa & Cia. Ltda.
Gastão Urbano Maia

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro – dezembro 1942.

Em 1943 a Secretaria Geral de Viação e Obras realizou seu menor investimento em obras de infraestrutura com catorze contratos ao custo de US\$ 288.442,94. O faturamento ficou concentrado nas empresas CAVO e Delta⁵³ responsáveis por quase 70% dos investimentos no ano. A CAVO realizou obras na Praça Cardeal Arcoverde e na Rua Toneleiros em Copacabana enquanto a Delta foi responsável pela construção de pontes nos distritos de Campo Grande e Santa Cruz. A terceira posição ficou com a construtora Tavares de Sousa responsável por obras em Ipanema ao custo de US\$ 28.123,18.

Tabela 6: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1943 (total de gastos: US\$ 288.442,94).

Empreiteira
CAVO
Delta
Tavares de Sousa & Cia. Ltda.
Meridional S/A
Antônio Cid Loureiro

⁵³Não confundir com empresa homônima que é fundada no estado de Pernambuco em 1961 e que possui expressiva participação nas obras tocadas na cidade do Rio de Janeiro durante os governos do PMBD no início do século XXI. CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais...* op. Cit. P. 104

A. Cardos e Cia. Ltda.
Gastão Urbano Maia
Empresa Auxiliar de Construções e Saneamento Ltda.

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro – dezembro 1943.

Em 1944 ocorreu o maior investimento da Secretaria Geral de Viação e Obras durante a reforma urbana da gestão de Dodsworth com um investimento de US\$ 1.993.915,54 dividido em 54 contratos assinados com 17 empresas. A construtora com maior faturamento é a L. Quattroni que realizou obras em Jacarepaguá; Penha, Ilha do Governador e na região do Meier ao custo total de US\$ 611,135,00. Contudo, este ano não foi a primeira vez que Luigi Quattroni participou das obras da Prefeitura; em anos anteriores, o empreiteiro já assinava contratos com a municipalidade através da construtora Tavares de Sousa. A segunda posição ficou com a SBU que realizou obras de terraplanagem, construção de galerias, muralhas de arrimo, bueiros, pontilhões no Caminho da Canoa. A construtora Delta garantiu a terceira colocação ao faturar US\$ 218.134,35 com sua especialidade: a construção de pontes nos distritos de Campo Grande e Santa Cruz. A quarta posição ficou com a empresa Veritas que realizou obras em São Cristóvão e Centro por um custo total de US\$ 168.485,80.

Tabela 7: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1944 (total de gastos: US\$ 1.993.915,54).

Empreiteira
L. Quattroni
Sociedade Brasileira de Urbanismo
Delta Ltda.
Construções e Transporte Veritas Ltda.
CAVO
Antônio Cid Loureiro
Joaquim Moreira Mota
Daudt & Durão
Benjamin Cunha Junior
J. Ribeiro & Cia.
Armando Ramos & Cia. Ltda.
Construtora Canazio
Koteca S/A
Irmãos Breves
N. Rodrigues e Cia.
Gastão Urbano Maia
Darci A. Deremusson

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro – dezembro 1944.

O último ano da gestão Dodsworth apresentou uma redução drástica no número de novas obras. Entretanto, as intervenções contratadas tiveram um valor superior ao gasto nos anos de 1942 e 1943. A empreiteira Koteca garantiu o maior faturamento ao realizar obras na Avenida Cesário de Melo, no bairro de Campo Grande, e nos distritos de Penha e Madureira. A segunda posição ficou com a L. Quattroni responsável por obras no Canal do Jardim de Alá ao custo de US\$ 242.436,75. O empreiteiro Antônio Cid Loureiro ficou com a terceira posição por conta de obras na Ilha do Governador e nos bairros de Ipanema e Estácio.

Tabela 8: Distribuição do faturamento por empreiteiras nas obras ordinárias da SGVO em 1945 (total de gastos: US\$ 721.752,73).

Empreiteira
Koteca S/A
L. Quattroni
Antônio Cid Loureiro
N. Rodrigues & cia. Ltda.
Lauro Coelho
Construtora Canázio
S. Alvares
Sociedade Brasileira de Urbanismo

Fonte: *Boletins da Prefeitura do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, janeiro – dezembro 1945.

Considerações finais

A gestão de Henrique Dodsworth representou a volta de um mandato em que a realização de grandes intervenções urbanísticas era definida como solução para os problemas da cidade. Da mesma forma que nas gestões dos “prefeitos engenheiros” Pereira Passos e Paulo de Frontin, a prefeitura estado-novista privilegiou a reprodução e ampliação dos interesses dos setores ligados ao mercado da construção civil. O volume atingido por despesas com obras públicas na gestão de Henrique Dodsworth também era um grande incentivo as empresas do setor, pois além de disponibilizar serviços públicos, que valorizavam os

empreendimentos das empresas que atuavam no mercado imobiliário, a forma da realização das obras, através de licitações, gerava um mercado ativo para as empreiteiras cariocas.

A ditadura do Estado Novo proporcionou que Henrique Dodsworth governasse sem oposição consentida, tal liberdade de atuação permitiu que o Executivo Municipal a implantasse um ambicioso programa de obras que atendeu as demandas das empreiteiras cariocas. As intervenções urbanísticas elaboradoras durante este período continuariam a ser executadas na década seguinte através das obras de duplicação da Avenida Brasil – realizada entre o final dos anos 1940 e início dos anos 1950 –; o arrasamento do Morro de Santo Antônio e a construção da Avenida Perimetral na área central⁵⁴. A implementação destes grandes projetos de infraestrutura garantiu que a cidade do Rio de Janeiro continuasse a ser um mercado aquecido para as empresas da construção pesada após a queda da ditadura de Getúlio Vargas.

A nossa pesquisa constatou que embora houvesse um número elevado de empreiteiras atuando nas obras da municipalidade, o faturamento era concentrado em poucas empresas. Das 43 empreiteiras que executaram obras no orçamento ordinário da Secretaria Geral de Viação e Obras, somente as empresas Sociedade Brasileira de Urbanismo, Koteca, L. Quattroni, CAVO e Antônio Cid Loureiro concentraram 59.82% do faturamento. Em cada ano de análise, um grupo restrito de duas ou três monopolizavam as obras de maior custo. Por conta disso, acreditamos que a execução deste amplo programa de obras públicas, comparável somente ao realizado no Governo Rodrigues Alves, no início do século XX⁵⁵, teve papel decisivo na formação e ampliação do mercado para as grandes empreiteiras cariocas.

Fontes

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

ATIVIDADES e realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – julho de 1937 a julho de 1939. Revista Municipal de Engenharia, Nº 4, Vol. VII, julho 1939.

⁵⁴KLEIMAN, Mauro. Construtores do moderno Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994. P. 20-40.

⁵⁵REZENDE, Vera F. Planos e regulamentação urbanística: a dimensão narrativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. In OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). Cidade: história e desafios. Rio de Janeiro: FGV, 2002. P. 263

Boletins da Prefeitura do Distrito Federal. Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, 1937-1945.

COMISSÃO do Plano da Cidade. Revista Municipal de Engenharia. Vol. V, Nº 1, 1938. Decreto-lei n. 3.983 – de 30 de dezembro de 1941. Abre na Prefeitura do Distrito Federal o crédito especial de 617.000:000\$0 (seiscentos e dezessete mil contos de réis) para atender durante os exercícios de 1941 a 1943, inclusive, à despesa com os empreendimentos que menciona, ligados ao Plano de Realizações

DECRETO-LEI Nº 7.459, DE 12 DE ABRIL DE 1945. Dispõe sobre a transferência dos serviços públicos de águas e esgotos na Capital Federal, da União para a Prefeitura do Distrito Federal. Diário Oficial da União - Seção 1 - 14/4/1945, Página 6689

ENGENHEIRO Edison J. Passos. Revista do Clube de Engenharia, Nº 36, setembro de 1937; SILVA, Maurício Joppert; AYRES, A. Junqueira; RODRIGUES, Philuvio. Avenida Tijuca. Revista Municipal de Engenharia, Nº 5, Vol. VIII, set. 1940.

Fundo Prefeitura do Distrito Federal. Série Gabinete do Prefeito Henrique Dodsworth. Cx:219 REIS, José de Oliveira. Notícias sobre o Parkway Faria-Timbó. Revista Municipal de Engenharia, Nº 2, Vol. XI, abril 1943.

REIS, Jose de Oliveira; ALCANTARA, Ulysses. Canal interceptor Paulo de Frontin. Revista Municipal de Engenharia, Nº1, Vol. XI, jan. 1943.

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

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.040 de 18 de agosto de 1937. Cria na Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas as diretorias de obras públicas e fiscalização de obras e instalações e extingue a Diretoria de Engenharia e dá outras providencias. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, 1937, p. 412-416.

Referências bibliográficas

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

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

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1977

FREITAS FILHO, Almir Pita. *A industrialização no Rio de Janeiro, 1930-1945: indústria e industriais no antigo Distrito Federal*. Niterói, 1986. 397 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, 1986.

GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bem-te-vi, 2013

KLEIMAN, Mauro. *Construtores do moderno Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994

LEAL, Maria da Glória de F. *A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo: a indústria da construção civil*. Niterói, 1987. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1987

LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978

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

SARMENTO, Carlos Eduardo. *(Des) construindo Frontin: Em busca de uma memória perdida*. In: FRONTIN, Paulo: *Discursos parlamentares*. FREIRE, Américo (org.). Rio de Janeiro: ALERJ, 2003

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