

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**AS INTERVENÇÕES URBANAS NA CIDADE DO RIO DE
JANEIRO E O GOVERNO CARLOS LACERDA NO RECÉM
CRIADO ESTADO DA GUANABARA (1960/65)**

EDUARDO COELHO MAXNUCK SOARES
matrícula nº 105041484

ORIENTADOR: Professor Almir Pita Freitas Filho

JANEIRO DE 2010

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**AS INTERVENÇÕES URBANAS NA CIDADE DO RIO DE
JANEIRO E O GOVERNO CARLOS LACERDA NO RECÉM
CRIADO ESTADO DA GUANABARA (1960/65)**

EDUARDO COELHO MAXNUCK SOARES

matrícula nº 105041484

ORIENTADOR: Professor Almir Pita Freitas Filho

JANEIRO DE 2010

As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade do autor.

AGRADECIMENTOS

À minha família, pelo apoio e ternura durante toda a minha vida.

À Larissa, pelo carinho e companheirismo durante a faculdade.

Ao Joli, que sempre me entendeu.

A todos os meus amigos do Instituto de Economia da UFRJ, do Pedro II e da vida, pelos momentos felizes.

Ao meu orientador Almir Pita, por sua paciência, dedicação e disponibilidade.

À professora Maria Silvia Possas, pela compreensão.

Aos meus companheiros de BNDES, pelo aprendizado e pela amizade.

Ao Colégio Pedro II, pela formação do meu caráter.

Ao Flamengo, pelo hexa e por todas as conquistas que ainda não de vir.

RESUMO

O objetivo deste trabalho é discutir a política de reforma urbana desenvolvida pelo Governo Carlos Lacerda no Estado da Guanabara. Esta estava atrelada a uma série de mudanças administrativas do recém criado Estado, assim como aos planos de Carlos Lacerda em se promover politicamente em nível nacional para concorrer às eleições presidenciais de 1965, que acabaram por não ocorrer por conta do golpe militar ocorrido em 1964. São investigados também os instrumentos que viabilizaram as verbas necessárias para colocar ao menos parcialmente o plano governamental em prática. Para melhor compreensão das intervenções urbanas e de seus motivos, analisa-se ainda a evolução urbana da Cidade do Rio de Janeiro, desde o início do século com a reforma Pereira Passos até o período em si estudado. Para também viabilizar o entendimento da conjuntura política da época, que influiria diretamente no sucesso do plano de desenvolvimento urbano, se destina um capítulo à descrição da conjuntura política regional e nacional nos anos anteriores à eleição de Lacerda.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO 1 – UM PANORAMA DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RIO DE JANEIRO, DE PEREIRA PASSOS A 1960	9
1.1 – <i>O Rio de Janeiro durante o século XIX</i>	9
1.2 – <i>O Período Pereira Passos e as primeiras duas décadas do século XX</i>	11
1.3 – <i>Os governos Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, e o início da década de 20</i>	13
1.4 – <i>O Plano Agache e o Rio de Janeiro durante as décadas de 30 a 50</i>	14
1.5 – <i>A primeira gestão Negrão de Lima e o governo Sá Freire</i>	16
CAPÍTULO 2 – O CONTEXTO POLÍTICO	18
2.1 – <i>Carlos Lacerda até a década de 50</i>	18
2.2 – <i>O Governo JK e a transferência da capital do País para Brasília</i>	19
2.3 – <i>As transformações do antigo Distrito Federal em Cidade-Estado</i>	21
2.4 – <i>As eleições em 1960 para Presidência da República e para o Governo da Guanabara</i>	23
CAPÍTULO 3 - A ADMINISTRAÇÃO CARLOS LACERDA À FRENTE DO ESTADO DA GUANABARA, ENTRE 1960 E 1965	26
3.1 – <i>A reforma administrativa</i>	26
3.2 – <i>As origens das verbas</i>	28
3.3 – <i>As principais obras</i>	30
3.4 – <i>O Plano Doxiadis</i>	34
CONCLUSÃO	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	39

INTRODUÇÃO

O presente trabalho faz algumas reflexões acerca da política de reforma urbana implementada no mandato de Carlos Lacerda como governador do Estado da Guanabara, durante os anos de 1960 a 1965. O foco principal é investigar os instrumentos que viabilizaram a execução do plano governamental e as intervenções feitas durante o mesmo. Estas obras eram avaliadas como necessárias para o reaparelhamento urbano da cidade que, de acordo com o governo da época, havia sido abandonado pela administração federal nas últimas décadas de uso da cidade como capital federal.

Do ponto de vista da organização, o trabalho está dividido em três capítulos. O primeiro mostra a evolução urbana na cidade do Rio de Janeiro a partir de meados do século XIX, com maior enfoque para os primeiros 60 anos do século seguinte, demonstrando as principais obras implementadas, bem como as reformas urbanas mais importantes. A cidade do Rio de Janeiro, em sua condição de núcleo administrativo e comercial do Brasil a partir do século XIX, havia sido o local escolhido por muito tempo para as principais intervenções urbanas feitas no País.

O segundo capítulo trata das questões políticas envolvidas durante o período estudado. A princípio, é exposta uma retrospectiva de Carlos Lacerda neste tema até a década de 50, bem como o seu vínculo com o quadro político nacional, a chegada de Juscelino Kubitschek à Presidência da República e a decisão pela transferência da capital para Brasília. Ainda, apresenta-se a transição do Rio de Janeiro enquanto Distrito Federal para Estado da Guanabara e sua mudança institucional, e as eleições para governo federal e estadual. No fim, retratam-se os embates políticos que acompanharam essas eleições, mostrando a importância de Carlos Lacerda e da articulação para sua candidatura à presidência na eleição seguinte

O último capítulo analisa os esforços empreendidos pela administração Carlos Lacerda no sentido de aprimorar o recém criado Estado da Guanabara. A princípio, será exposta a importante reforma administrativa necessária para um ajuste da máquina pública

e a origem das verbas usadas para as inúmeras intervenções de infraestrutura e de serviços. A partir daí, serão comentadas as principais obras e seus motivos. Finalmente, será apresentado o Plano Doxiadis, mostrando o que ele representou, no que ele se baseava e o quanto do estudo foi colocado em prática.

CAPÍTULO 1 – UM PANORAMA DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RIO DE JANEIRO, DE PEREIRA PASSOS A 1960

Este primeiro capítulo tem como objetivo traçar um panorama das intervenções urbanas mais significativas ocorridas na Cidade do Rio de Janeiro. Busca-se apresentar os motivos da importância nacional desse território nesse tema, apresentando primeiramente as principais características urbanas do Rio de Janeiro durante o século XIX. Após isto são apresentadas as principais obras de acordo com seu período, bem como são indicados quais foram governos que também se preocuparam em fazer com que todas as obras fizessem parte de um plano mais amplo, planejando urbanisticamente a cidade.

1.1 – O Rio de Janeiro durante o século XIX

Por ter sido a capital do Brasil por quase 2 séculos (1763 a 1960), a cidade do Rio de Janeiro sempre teve papel de destaque no cenário nacional. Durante estes quase 200 anos, foi não apenas o centro político e ideológico, mas também de divulgação de costumes, tendências urbanísticas etc. Era, em suma, uma referência para as demais cidades brasileiras. E, justamente por ser visto como uma referência, os governantes passaram a se preocupar cada vez mais com a apresentação da própria cidade. A imagem de cidade suja e insalubre, com morros e cortiços, ruas estreitas, mal traçadas e com iluminação precária precisava ser modificada. “Neste momento, urbanização não é apenas um problema de reorganização do espaço físico, mas é, principalmente, um problema de saúde pública” (FRITSCH, 1986, p. 76). Era, enfim, necessário deixar seu aspecto colonial e se modernizar.

Houve então um processo gradual de transformação do espaço urbano da cidade. Durante o século XIX, e com a ajuda de grande disponibilidade de capitais internacionais, os serviços públicos foram implementados e ampliados, tais como serviços de esgoto e gás. Foi a partir da expansão de outro serviço público, o transporte, que se deu início ainda à expansão do tecido urbano da cidade. Como dito em Abreu (1988), “Até então, o Rio era umas cidades apertadas, limitadas pelos Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição. (...) Além dos morros, havia apenas alguns tentáculos, que se dirigiam aos ‘sertões’ do sul, do oeste e do norte.”

Assim, a grande maioria da população da cidade, ricos e pobres, convivia na mesma região da cidade. Conforme descrito em Abreu (1988), com a implantação paulatina de linhas de bondes e de trens, os mais ricos e os mais pobres começaram a se distanciar, agora de forma geográfica: as freguesias atendidas pelos bondes, notadamente a do Engenho Novo e as da região hoje conhecida como a Zona Sul da cidade, passaram a ser demandadas pelas classes mais abastadas, enquanto que as classes com menor poder aquisitivo, assistidas por trens, se deslocavam rumo ao subúrbio. Já os membros de classes mais baixas que seguiam tentando morar perto das regiões mais economicamente desenvolvidas da cidade seguiram em velhos cortiços no Centro.

Além do interesse burguês de se separar territorialmente das classes mais baixas, havia um outro motivo que impulsionava a expansão territorial da capital do País: a alta taxa de crescimento demográfico nas freguesias. Existem dois fatores, além do crescimento natural da população carioca, que explicam este crescimento, a saber: i) as imigrações de diversos povos estrangeiros; e ii) as migrações internas, notadamente de Minas Gerais e do Nordeste do Brasil. A população do Rio em 1821 (13 anos após a data da chegada da Família Real, um dos primeiros motivos de atração populacional) era 112.695, em 235.291 em 1870 e 522.651 em 1890 (ABREU, 1988, p. 39 e 54).

Outro movimento interessante ao longo do século XIX, e que impulsionou ainda mais o deslocamento populacional das camadas mais pobres rumo ao Subúrbio, foi o das indústrias. Com a crescente valorização do solo das Zonas Norte e Sul da cidade e o adensamento territorial do Centro, elas se deslocaram rumo ao Subúrbio, e as camadas mais pobres passaram a se estabelecerem na região dessas indústria visando diminuição nos seus custos, pois gastariam menos dinheiro com a locomoção casa-trabalho e com habitação.

Em virtude de todos os motivos supracitados, não era apenas necessária certas intervenções na infraestrutura urbana, mas sim um completo plano diretor para a cidade. Diversos esboços foram sendo implementados ao longo da segunda metade do século XIX, sendo que o primeiro plano conjunto da cidade foi o primeiro relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, datado de 1875, no qual o Estado era aconselhado a realizar melhoramentos na área central. Essa Comissão tinha como objetivo

estudar e propor melhorias nas condições higiênicas da cidade, bem como contribuir para seu embelezamento. Entretanto, devido ao alto investimento necessário para implementar as obras sugeridas, as transformações propostas por esses relatórios só viriam a ocorrer a partir de 1903, na administração Pereira Passos (ABREU, 1988, p. 49).

1.2 – O Período Pereira Passos e as primeiras duas décadas do século XX

O processo de reforma urbana no Rio de Janeiro foi iniciado com o Engenheiro Pereira Passos, indicado como prefeito da cidade pelo então Presidente da República Rodrigues Alves. Pereira Passos, que havia sido um dos responsáveis pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, realizou, durante o seu governo (1902-1906), a maior transformação urbana já verificada na cidade até então.

Além de resolver problemas citados anteriormente, havia a preocupação com o embelezamento da cidade. Era preciso criar uma nova capital, que simbolizasse a importância do País como principal produtor de café do mundo, e que expressasse os valores cosmopolitas e modernos das elites econômicas e políticas nacionais, conforme a seguir:

“(…) a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condizia com a existência de uma área central ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços. Não condiziam, também, com a ausência de obras suntuosas, que proporcionavam ‘status’ às rivais platinas. Era preciso acabar com a noção de que o Rio era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do novo Brasil.” (ABREU, 1988, pp. 60)

Sendo assim, as principais realizações da gestão de Passos foram:

- Alargamento, iluminação e pavimentação de diversas ruas do Centro e da Zona Sul, como Uruguaiana, Carioca etc, que modificaram a fisionomia da região;
- Abertura de novas vias de circulação;
- Calçamento asfáltico de várias ruas do Centro, Catete, Glória, Botafogo e Laranjeiras, o que adquiriu importância por ser a primeira vez que este tipo de calçamento era utilizado no Brasil;
- Demolição de inúmeras moradias na cidade, o que criou um sério problema social;

- Construção de importantes vias de ligação entre o Centro e as Zonas Norte e Sul, como as ruas Mem de Sá e Estácio de Sá (sentido Zona Norte) e Avenida Beira Mar (sentido Zona Sul), todas essas com larguras superiores às das antigas vielas e becos da cidade;
- Construção do Túnel do Leme, importante para a ligação com o “novo” bairro de Copacabana;
- Embelezamento e arborização de diversas praças do Centro e Zona Sul;
- Início da construção do Theatro Municipal;
- Junto com Oswaldo Cruz, a implementação de uma vigorosa campanha de saúde pública, erradicando da cidade doenças como a febre amarela; e
- Abertura da Avenida Central (hoje Avenida Rio Branco), a obra mais importante de Passos, pois esta avenida cortava, de lado a lado, a parte mais importante e valiosa do velho centro urbano. Esta era necessária para fazer a comunicação entre a Avenida Beira Mar e o Cais do Porto, também construído na época.

Em virtude da demolição de diversas moradias, foi neste período que se deu início ao processo de favelização da cidade. Também intensificou-se a estratificação espacial da cidade, com os bairros burgueses – principalmente o Centro e a Zona Sul – tendo acesso à maioria dos recursos públicos, e os bairros proletários distantes sendo deixados de lado. Esse processo se manteve nas administrações seguintes.

A maioria dos governos que sucederam o de Pereira Passos, até a administração Paulo de Frontin, seguiu as consequências da reforma implementada por Passos, seja terminando obras inacabadas e estabilizando o orçamento da prefeitura (governos Souza Aguiar – 1906/1909 - e Serzedelo Correia – 1909/1910), seja mantendo a concepção da reforma, fazendo obras semelhantes (governos Bento Ribeiro - 1910/1914 – e Rivadávia Correia – 1914/1916). As únicas administrações que foram um pouco diferentes da tônica supracitada foram a de Antônio Sodré (1916/1917), que inaugurou a Avenida Niemeyer, e a de Amaro Cavalcanti (1917/1918), que realizou obras que beneficiaram os moradores da zona rural e subúrbios, como com a pavimentação das estradas da Penha e a Deodoro-

Anchieta¹. Muitos dos governos acima citados enfrentaram também problemas de escassez de divisas, em razão da 1ª Guerra Mundial.

1.3 – Os governos Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, e o início da década de 20

Após o governo de Peregrino da Silva (1918/1919), o engenheiro Paulo de Frontin foi indicado como prefeito do Rio de Janeiro. Embora tenha ficado apenas 6 meses no cargo (de janeiro a julho de 1919), Frontin realizou uma administração muito dinâmica em termos de intervenções urbanas. Após a situação econômica no Brasil e no mundo ter melhorado, o Distrito Federal pôde retomar obras de melhorias urbanas, continuando a privilegiar as zonas mais ricas da cidade.

As principais realizações do primeiro carioca a ser prefeito da cidade foram o alargamento e pavimentação da Avenida Atlântica; a construção da Avenida Meridional (atual Delfim Moreira) no então desabitado bairro do Leblon; a abertura de grande parte da Avenida Rio Comprido (atual Paulo de Frontin); o prolongamento da Avenida Beira Mar, dando o nome deste novo trecho de Avenida Presidente Wilson; o alargamento da Avenida Niemeyer; e a construção do Cais da Urca, no bairro que estava sendo criado – em aterro – por uma imobiliária²

Da mesma forma que ocorreu na administração imediatamente posterior ao período Pereira Passos, o governo seguinte ao de Paulo de Frontin, liderado pelo prefeito Sá Freire (1919/1920), limitou-se a reordenar as finanças da cidade, bem como continuar obras da gestão anterior.

Sucedeu Sá Freire no cargo de prefeito do Distrito Federal o engenheiro Carlos Sampaio, que teve como principal responsabilidade preparar a cidade para as comemorações do 1º Centenário da Independência do Brasil, em 1922. Para isto, resolveu implementar uma ação à altura do evento: o desmonte do Morro do Castelo. Sampaio,

¹ Entretanto, de acordo com Abreu (1988), o que à primeira vista parece ser uma certa mudança na determinação de prioridades urbanas na cidade é, na verdade o contrário. Em razão de uma crise de abastecimento que a cidade do Rio de Janeiro enfrentava, era preciso incentivar a atividade agrícola nas zonas rurais da cidade, e melhorar seu acesso ao centro.

² É importante ressaltar que diversos bairros, sobretudo na Zona Sul da cidade, foram criados e/ou desenvolvidos como fruto de parcerias entre poder público e iniciativa privada, como neste caso.

desde o final do século anterior, vinha defendendo a destruição do Castelo, tendo inclusive fundado uma firma sob o nome de “Companhia de Arrazamento do Morro do Castelo”, em 1891, projeto este que não foi à frente em virtude de dificuldades financeiras. Logo após sua posse, então, mandou retirar do centro da cidade, “em nome da aeração e da higiene”, o local que dera origem à urbe no século XVI (ABREU, 1988, p. 76).

Além do desmonte do Morro do Castelo, que só foi concluído na gestão Dodsworth (1937/1945), as principais intervenções urbanas de Carlos Sampaio à frente da prefeitura do Rio de Janeiro foram sobretudo concentradas na zona sul da cidade, com a construção da Avenida do Contorno do Morro da Viúva (atual Rui Barbosa); o saneamento e embelezamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, construindo também parte da Avenida Epitácio Pessoa; a construção do antigo Cais da Glória; e a reconstrução da Avenida Atlântica, que havia sido demolida por uma ressaca ocorrida em setembro de 1921. Ainda, foram feitas algumas intervenções na zona norte do Rio, como a canalização de rios na Tijuca; a construção da Avenida Maracanã; e a construção da Avenida do Exército, em São Cristóvão.

Mais uma vez, as melhorias eram concentradas nas localidades mais importantes economicamente da cidade, que ao mesmo tempo dotavam essas regiões de melhor infraestrutura e a remoção de populações pobres não desejadas que residiam no local em que as obras teriam curso. Isto valorizaria essas regiões e liberaria esses mesmos terrenos para construção de edifícios que, vendidos mais tarde, cobririam os custos das obras.

O sucessor de Carlos Sampaio foi Alaor Prata (1922/1926), e em sua gestão procurou-se realizar, mais uma vez, o saneamento das finanças públicas, como após gestões com grandes obras. A gestão de Prata ficou meio que esquecida, ou melhor espremida (entre duas gestões cujas características principais seriam a reforma urbana), na história do Rio de Janeiro. (STUCKENBRUCK, 1996, p. 58).

1.4 – O Plano Agache e o Rio de Janeiro durante as décadas de 30 a 50

O recém empossado Presidente da República Washington Luís, que governou entre 1926 e 1930, indicou para o cargo de prefeito do Distrito Federal o empresário Antônio

Prado Júnior. Este era até então um industrial paulista, sem nenhuma experiência em administração além de um clube de futebol.

De acordo com Stuckenbruck (1996), havia uma grande demanda pela remodelação urbana da Cidade. Assim sendo, Prado Júnior contratou o arquiteto e urbanista francês Alfred Hubert-Donat Agache como chefe do plano de remodelação, extensão e embelezamento da cidade, o chamado Plano Agache. Este plano não apenas buscava abranger todos os problemas urbanísticos da cidade, mas também fixar orientações para um crescimento natural. Estabelecia também, de fato, critérios de estratificação social do espaço urbano da cidade: ricos deveriam viver na Zona Sul, classe média na Zona Norte e pobres nos subúrbios, além de dividir a cidade entre bairros com funções comerciais, residenciais e industriais. Ainda, havia a preocupação de estabelecer um plano de habitação para as populações faveladas, ao invés de apenas expulsá-las. O Plano Agache é o mais importante exemplo da tentativa das classes dominantes de controlar o desenvolvimento urbano da cidade.

Porém, o Plano Agache só ficou pronto após a Revolução de 1930, sendo engavetado pelo governo seguinte e só posto em prática em administrações subsequentes.

As principais obras realizadas durante o governo de Prado Júnior foram a continuação do desmonte do Morro do Castelo; a pavimentação de estradas de rodagem, como a Rio-Petrópolis e a antiga Rio-São Paulo; e a pavimentação de ruas em diversas regiões da cidade, como em áreas suburbanas.

Após 3 governos (Adolfo Bergamini – 1930/1931; Pedro Ernesto – 1931/1936; e Olímpio de Melo – 1936/1937), coube a Henrique de Toledo Dodsworth, indicado pelo Presidente Getúlio Vargas, retomar os estudos e planos urbanísticos de Agache. A gestão do sobrinho do ex-prefeito Paulo de Frontin, de 1937 à 1945, foi uma das mais operosas e ativas no Distrito Federal. Entre tantas obras efetuadas, a maioria proposta pelo Plano Agache, destacam-se novamente intervenções nas principais localidades da cidade, como o alargamento da Rua 13 de Maio, prolongamento da Avenida Almirante Barroso e aumento do Largo da Carioca, a demolição do Cassino e Teatro do Passeio Público, permitindo

assim o alargamento da Rua do Passeio; a urbanização da Esplanada oriunda do desmonte do Morro do Castelo; construção da ligação entre as avenidas Nilo Peçanha e Rio Branco; construção do Corte do Cantagalo e do Jardim de Allah; a remodelação da Floresta da Tijuca e da Praia Vermelha; e o início da duplicação do Túnel do Leme.

Entretanto a mais importante obra da administração Dodsworth foi a abertura da Avenida Presidente Vargas., tendo esta implicado a demolição de 525 prédios e 3 igrejas. Também é importante ressaltar a construção da Avenida Brasil, outra obra importante, que era uma nova via de entrada e saída da cidade, e que atendia áreas menos nobres da cidade. Ainda nesta mesma condição iniciaram-se outras obras, como a da Estrada Grajaú-Jacarepaguá.

Entre 1946 e 1956, algumas obras foram implementadas durante os governos de Hildebrando Góis (1946-1947), Ângelo de Moraes (1947-1951), João Vital (1951-1952), Dulcídio Cardoso (1952-1954), Alim Pedro (1954-1955) e Francisco de Sá (1955-1956). Destacam-se a construção da Avenida Princesa Isabel; o Túnel do Pasmado, as obras de desmonte do Morro de Santo Antônio, tanto para a criação de terrenos bastante valorizados em plena área central da cidade como para servir de “matéria prima” para a construção do Aterro do Flamengo, ainda em fase de estudos; e a primeira adutora do Guandu.

1.5 – A primeira gestão Negrão de Lima e o governo Sá Freire

Após Juscelino Kubitschek ser eleito Presidente da República em 1956, Francisco Negrão de Lima foi indicado como prefeito do Distrito Federal. Segundo Abreu (1988), além de completar obras em andamento de administrações anteriores, a primeira gestão de Negrão de Lima também buscou realizar melhoramentos de grande porte, além de resolver problemas nas finanças municipais. A partir do Plano de Realizações e Obras, implementado por Negrão de Lima, as principais obras executadas foram o início da construção da Avenida Perimetral; a conclusão da perfuração do Túnel-Canal Engenho Novo – Macacos, para melhor abastecimento de água na cidade; e a construção de estação elevatória de esgoto em Copacabana e no Leblon. No que tange a transporte público, foi durante o governo Negrão de Lima que o prazo de concessão do serviço de bondes da Cia

Jardim Botânico não foi renovado pois de acordo com a visão da época, este tipo de transporte, além de prejudicar o tráfego de automóveis e ônibus, há muito tinha perdido a importância que lhe fora característica no início do século. (ABREU, 1988, p. 132).

A maioria das obras sugeridas pelo Plano de Realizações e Obras foi, de fato, implementada no governo sucessor, de Sá Freire Alvim, entre 1956 e 1960. Foi durante seu governo que foram concluídos os trabalhos do Túnel Barata Ribeiro/Raul Pompéia (que hoje leva o seu nome); o primeiro trecho da Avenida Perimetral; a conclusão da Avenida Borges de Medeiros; e a Avenida Chile.

Apresentou-se assim o panorama urbano da cidade do Rio de Janeiro a partir da sua indicação como capital do Brasil, em meados do século XVIII. Como visto, a primeira metade do século seguinte apresentou significativas mudanças urbanas no tecido da cidade, com maior atenção a obras de infraestrutura e de embelezamento. A seguir destaca-se o panorama político do País durante a segunda metade da década de 50, a importância do jornalista Carlos Lacerda na política do Brasil e a transição do Distrito Federal para Cidade-Estado.

CAPÍTULO 2 – O CONTEXTO POLÍTICO

Para uma melhor análise do Governo Lacerda, além da compreensão do histórico recente da cidade do Rio de Janeiro, com suas intervenções urbanas e mudanças administrativas, também é de suma importância entendermos o contexto político da então Capital Federal em vias de perder este posto para se tornar o Estado da Guanabara.

Por se tratar da então capital federal, muitas vezes a política nacional e a local se confundiam. Sendo assim, é importante atentar-nos também aos fatos políticos da época e em como estes poderiam trazer consequências à cidade do Rio de Janeiro e aos interesses de Lacerda, haja vista também sua pretensão de utilizar seu possível governo na Guanabara como trampolim a uma candidatura à presidência da República, o que ia de encontro aos interesses do então presidente Juscelino Kubitschek, eleito em 1955 e de grupo político opositor ao de Lacerda.

A questão política esta também está relacionada com a formulação de leis e direitos para o futuro Estado da Guanabara. Isto irá impactar nas finanças deste território, já que pela primeira vez este não teria uma substancial cooperação financeira do Governo Federal, o que acontecia quando era capital do País.

2.1 – Carlos Lacerda até a década de 50

Carlos Frederico Werneck de Lacerda nasceu em Abril de 1914 na cidade do Rio de Janeiro. Iniciou sua carreira como jornalista em 1929, no jornal *Diário de Notícias*. Anos depois, em 1935, participou do grupo político “Aliança Nacional Libertadora” (ANL), fechada posteriormente pelo então presidente Vargas. Logo após a instauração do Estado Novo, em 1937, Lacerda foi preso, sendo solto dias depois. No ano seguinte, voltou à função de jornalista, mas seguindo paralelamente com a carreira política.

Em 1947 foi eleito vereador do Distrito Federal pela União Democrática Nacional (UDN), e seguia escrevendo agora na seção “Na Tribuna da Imprensa”, pelo jornal *Correio da Manhã*. Após ser afastado do jornal em 1949, decide lançar seu próprio jornal, com o

mesmo nome de sua antiga seção. Lacerda utilizava seu jornal como propagador de seus ideais políticos, onde criticava implacavelmente a política de Vargas e de seus seguidores, conforme exemplificado posteriormente. Inclusive ele é considerado como o maior responsável pelo suicídio de Getúlio Vargas, em função dos violentos ataques proferidos ao então presidente através do *Tribuna de Imprensa*. Pairavam sobre Vargas suspeitas tanto de uso indevido de dinheiro público quanto de indireta participação no chamado “Atentado da Toneleiros”, quando Lacerda sofreu uma tentativa de homicídio na porta de sua casa (KELLER, 2001)

Apesar de sua juventude comunista, tornou-se um dos mais influentes porta-vozes das forças conservadoras brasileiras, pela UDN. Era uma pessoa com perfil de liderança, grande carisma - o que o fazia ter grande apoio junto às camadas populares – e que proferia discursos avassaladores. Segundo Perez (2007), San Tiago Dantas certa vez arriou na poltrona da Câmara após uma exaustiva alteração com Lacerda e exclamou “Com esse homem não posso!”

2.2 – O Governo JK e a transferência da capital do País para Brasília

Os anos de 1954 e 1955 foram conturbados politicamente. Nos meses que se seguiram à morte de Getúlio Vargas, em 24 de agosto de 1954, houve intensa movimentação nos bastidores entre varguistas, notadamente o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), e antivarguistas, estes capitaneados por Carlos Lacerda, em busca de aliança com o Partido Social Democrata (PSD) para a candidatura ao cargo vago na Presidência da República. Apesar de alguns importantes membros do PSD serem antivarguistas e preferirem apoiar um candidato de direita, isto é, da UDN, o partido, no início de 1955, homologou a candidatura de JK, indicando também João Goulart, anterior Ministro do Trabalho durante o Governo Vargas, como candidato à Vice Presidência.

Lacerda, mesmo com seu partido sem o apoio do PSD, segue em confronto com Juscelino, com a divulgação de carta através do *Tribuna da Imprensa*, na qual mencionados supostos contatos entre João Goulart e o então presidente da Argentina, Juan Domingo Perón, para a possível implantação de uma república sindicalista no Brasil. Mesmo assim,

garantidas pelas tropas do exército, as eleições acontecem e Juscelino Kubitschek é eleito em votação apertada, com apenas 33,82% dos votos válidos. Mesmo após a divulgação dos resultados, a UDN deu início a uma batalha judiciária para impedir a posse de JK, por conta da pequena margem de votos e por não ter conseguido maioria simples.

Além disso, Lacerda segue participando de protestos. Ele conspirava ativamente para impedir que Juscelino e Goulart tomassem posse, considerando que estes seriam herdeiros de Vargas e instaurariam uma ditadura no País. Mais uma vez, não obteve sucesso.

De acordo com Oliveira (1992), Juscelino firmava durante sua candidatura o lema “Cinquenta anos de progresso em cinco anos de governo”. Ao chegar ao poder, onde ficaria entre 1956 e 1961, este apresenta o chamado “Plano de Metas”, que havia sido elaborado com base em estudos em conjunto do então Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico com a Comissão Econômica para a América Latina e com a Comissão Mista Brasil-EUA. Esse Plano de Metas apresentava 30 metas, que se agrupavam em cinco grandes áreas: Energia, Transporte, Alimentação, Indústria de Base e Educação. Ainda, JK apresentava mais uma meta, a meta-síntese de seu Governo: A construção de Brasília, futura Capital Federal do País. E era esta meta-síntese que iria alterar toda a condição institucional e financeira da então Capital Federal, a Cidade do Rio de Janeiro.

A mudança da Capital Federal já estava prevista desde a primeira Constituição Republicana, em seu artigo 3º (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010). Ao longo da primeira metade do século XX, o aumento da frequência e a intensidade das manifestações populares fizeram com que essa ideia de um novo local para capital do País fosse sendo amadurecida. A transferência para Brasília, do ponto de vista federal, seria duplamente benéfica, pois primeiramente daria ao governo a segurança necessária para tomar decisões sem possíveis pressões populares e também representaria a integração com o interior do País, o que marcaria uma nova fase do desenvolvimento nacional (OLIVEIRA, 1992).

2.3 – As transformações do antigo Distrito Federal em Cidade-Estado

Como dito no capítulo I, o Rio de Janeiro não é apenas a capital política, mas também o “cartão postal” do Brasil e, para tal, buscava-se desenvolver seu aspecto urbano. “A prioridade era fazer com que a cidade funcionasse, que a ‘sala de visitas’ do país estivesse em boas condições. A prioridade era o investimento em urbanismo” (PEREZ, 2007, p. 85). Por outro lado, por conta deste foco, gastos visando uma estrutura econômica sólida do Rio de Janeiro estavam sendo comparativamente preteridos pelo governo federal. Ainda, grande parte dos gastos das prefeituras cariocas era custeada com transferências oriundas do orçamento nacional.

É importante frisar também que, segundo Perez (2007), apesar desta prática de colaboração federal no orçamento carioca, por muitas vezes a prefeitura tinha problemas até de custeio, devido à intensa “captura” orçamentária dos vereadores cariocas e do inchaço da máquina pública, ambas com anuência de prefeitos, vereadores e senadores. Apresentava-se assim um quadro de calamidade financeira em conjunto com uma má infraestrutura urbana³. Entretanto, cabe ressaltar que pelo menos durante a década de 50 houve uma grande diminuição na dívida fundada do Rio de Janeiro - passou de 30% em 1952 para 9% em 1959 – impactando assim menos o novo estado que viria a surgir (PEREZ, 2007, p. 97)

Ainda na avaliação de Perez (2007), toda esta desordem financeira era o resultado de uma situação institucional ímpar. Enquanto Distrito Federal, o prefeito do Rio de Janeiro era nomeado pelo Presidente da República, sancionado em seguida pelo Senado Federal. Os vereadores eram eleitos pelos cariocas, que também elegiam seus representantes para o Senado Federal e para a Câmara dos Deputados. Ainda, de acordo com a Lei Orgânica de 1947⁴, seria de competência do Senado Federal julgar os vetos do Prefeito às resoluções da Câmara dos Vereadores. Este *modus operandi sui generis* propiciava a “captura” orçamentária do Rio de Janeiro pelos políticos locais, pois o prefeito tinha que fazer acordo

³ A situação do abastecimento de água, por exemplo, era tão crítica que se previu a necessidade de reforçar a adução da cidade com 120 milhões de litros diários para que ela não faltasse durante o XXXVI Congresso Eucarístico Internacional, em Julho de 1955 (PEREZ, 2007, p. 91)

⁴ Até então era a Câmara de Vereadores que analisava os vetos do prefeito.

com senadores em troca da indicação de cargos públicos locais para que aprovassem alguns vetos, e vereadores também faziam acordos similares com senadores, configurando-se uma cultura clientelista na política.

“A articulação da Câmara Municipal com o Senado era uma articulação-chave. Tanto que alguns vereadores entravam em acordo com senadores e apresentavam determinados projetos meio absurdos, que obrigavam o prefeito a vetar. O veto ia então para o Senado, e lá a sua manutenção era negociada. Essa negociação muitas vezes era a oportunidade para distribuição de cargos e empregos. (...) Grande parte dos bons cargos – delegacia federal, tabelionato e cartórios do antigo Distrito Federal – era ocupada por filhos de senadores ou parentes de senadores” (PEREZ, 2007 p. 81)

Sendo assim, o término do Rio de Janeiro enquanto Capital Federal poderia cessar esta cadeia de troca de favores, propiciando melhor uso da máquina pública.

As discussões sobre o futuro da cidade do Rio de Janeiro marcaram o final da década de 50. Havia duas opções: a fusão da cidade com o Estado do Rio de Janeiro ou a manutenção do status de Cidade-Estado com a criação do Estado da Guanabara. A opção pela fusão apresentava algumas complicações de cunho político. Destacavam-se entre elas o temor de Juscelino Kubitschek de que seu adversário Carlos Lacerda se tornasse governador de um fortalecido e influente Estado do Rio de Janeiro, mudanças jurídicas e tributárias que deveriam ser analisadas em um curto espaço de tempo e a impossibilidade de encontrar dois terços dos deputados federais para que fosse aprovada uma emenda autorizando a fusão (o que era um requerimento constitucional). Já a opção pelo surgimento do Estado da Guanabara também encontrava apoio na tradição da cidade do Rio de Janeiro como Cidade-Estado.

Sendo assim, a opção pelo Estado da Guanabara foi escolhida com a edição da Lei 3.752, conhecida como Lei San Thiago Dantas, de Abril de 1960. Com isto, o futuro governador da Guanabara seria eleito através de voto popular, o que já era uma demanda antiga da população. O mandatário do Rio de Janeiro passaria a ter estabilidade política e não seria mais refém deste jogo político então existente entre vereadores e senadores. Precisava-se agora melhorar a eficiência administrativa do serviço público local e acabar com a cultura clientelista profundamente enraizada na política carioca.

Além da procura por esta maior eficiência administrativa, vislumbrava-se também um melhor cenário orçamentário para a cidade, embora haja divergências quanto às suas origens. Segundo Santos (2003) e Rezende (2002), como a área da cidade confundia-se com a do Estado da Guanabara, estava apresentada a possibilidade de dupla arrecadação fiscal para o mesmo território, pois a Cidade-Estado receberia tributos de origem estadual e municipal. Este privilégio, num contexto de descentralização financeira subjacente à constituição então vigente, poderia viabilizar o financiamento de um grande montante de investimentos então necessários na infraestrutura da cidade, o que se confirmou posteriormente.

Todavia, de acordo com Perez (2007), a principal vantagem de ser uma Cidade-Estado encontrava-se no direito do Estado da Guanabara de receber a cota municipal e estadual das transferências da União referentes a alguns impostos federais como o Imposto de Energia Elétrica e Imposto de Combustíveis. Ainda, o Governo Federal comprometeu-se a seguir contribuindo para o pagamento de alguns serviços locais, como polícia e corpo de bombeiros, por alguns anos após a criação da Guanabara.

2.4 – As eleições em 1960 para Presidência da República e para o Governo da Guanabara

Carlos Lacerda, então representante do Rio de Janeiro como deputado federal entre 1955 e 1960⁵, volta a participar efusivamente do cenário político regional e nacional. Em 1959 ele deu início à articulação política da UDN com o Partido Trabalhista Nacional (PTN) para a candidatura o do ex-governador de São Paulo e então deputado federal pelo Paraná, Jânio Quadros, à presidência da República. Ainda, usava o seu *Tribuna de Imprensa*, onde desenvolveu intensa campanha em favor do seu candidato, tendo como eixo o combate ao governo Juscelino, acusado de corrupto e responsável pela inflação e a alta do custo de vida em virtude dos gastos com a construção da nova capital em Brasília (KELLER, 2001). Paralelamente, o PSD lançava a candidatura do Marechal Lott, um dos responsáveis pela fuga rumo ao exílio de Carlos Lacerda anos antes, à presidência da

⁵ Cabe ressaltar que, entre 1955 e 1956, Carlos Lacerda esteve exilado nos Estados Unidos e em Portugal, após problemas com os militares durante a eleição presidencial de 1955.

República, sendo apoiado, ainda que à distância, por Juscelino Kubitschek (OLIVEIRA, 1992).

As campanhas da UDN visando o governo da Guanabara e a presidência da República estavam baseadas sobre temas comuns, como o combate aos políticos tradicionais e à corrupção, assim como a promessa de governar em prol da estabilização, da moralização e do desenvolvimento econômico. Ainda, na esfera federal, o compromisso de Jânio era reduzir o desequilíbrio das contas públicas e a crescente inflação, que seriam derivadas das políticas adotadas por Juscelino Kubitschek, tendo como exemplo a construção de Brasília (KELLER, 2001).

No âmbito municipal, Lacerda visava a implantação de uma reforma urbana que dinamizasse a economia carioca, revertendo sua presente estagnação que, com a perda do *status* de Distrito Federal, poderia acentuar-se. Apesar da cadeia de favores citada anteriormente, Lacerda afirmava que romperia este quadro, preenchendo os altos cargos da administração pública com técnicos qualificados, e que seriam indicados agentes identificados com as populações locais para os cargos de administrações regionais, isto é, as chamadas regiões administrativas, de acordo com Perez (2007).

Lacerda participava da campanha presidencial da UDN à distância. Segundo depoimento seu, em Paiva (1978), “Primeiro, porque ele [Jânio Quadros] não precisava de mim, pois falava direto ao povo, e não precisava realmente de mim; segundo porque eu próprio me retraí um pouco. Além disso, eu também era candidato, disputava a eleição para Governador da Guanabara.”

Enquanto isso, no Rio de Janeiro, ele já era, em tese, favorito por conta do amplo apoio que sempre teve entre os cariocas, tendo sido o mais votado deputado federal da cidade nas eleições de 1955. O quadro carioca era, segundo Perez (2007), de polarização entre Lacerda e o candidato do PTB, Sérgio Magalhães.

Em 1960, a população da cidade do Rio de Janeiro finalmente poderia escolher, pela primeira vez, seu representante no poder executivo. Esta possibilidade fez com que

houvesse ampla participação popular nas eleições. Chegadas as eleições, tanto Carlos Lacerda quanto Jânio Quadros (que viria a ter João Goulart como vice, cargo que também era nomeado através de voto popular) foram eleitos governador da Guanabara e presidente da República, respectivamente. No caso de Lacerda, apesar de sua popularidade ele foi eleito com uma pequena margem de votos sobre Magalhães (35,7% dos votos contra 33,4% - MOTTA, 2001, p. 83), por conta de toda a força da máquina política que o PTB controlava, sobretudo nos bairros de classe C e D, e que foi angariando votos para seu candidato, segundo Perez (2007).

Assim chegava ao cargo de governador da Guanabara o udenista Carlos Lacerda. De acordo com as principais fontes da época - o que pode ser considerado como um retrato da opinião da população carioca⁶ - os principais problemas que este teria que enfrentar ao assumir o cargo, além da ineficiência da máquina pública já comentada, eram o déficit elevado em quase todos os serviços públicos como água, esgoto, telefone, luz, escolas e hospitais; a ausência de um banco ou de uma caixa estadual mais bem estruturados que oferecessem crédito; a falta de uma política clara e consistente para a favela e o favelado; e a necessidade de expandir uma malha viária que se encontrava completamente saturada (PEREZ, 2007, p. 109).

⁶ A saber: uma pesquisa recolhida pelo último prefeitura da cidade do Rio de Janeiro como Capital Federal, do Prefeito Sette Câmara, a série de reportagens “O que será do Rio?” e o evento Fórum Guanabara, sendo estes dois últimos organizado pelo jornal *Correio da Manhã*.

CAPÍTULO 3 – A ADMINISTRAÇÃO CARLOS LACERDA À FRENTE DO ESTADO DA GUANABARA, ENTRE 1960 E 1965

Quando Carlos Lacerda foi eleito Governador da Guanabara, a cidade do Rio de Janeiro possuía 3,3 milhões de habitantes sendo 10% destes moradores das 147 favelas da cidade. Era a cidade com menor índice de analfabetos no País (12%, sendo a média nacional de 46%) e com o segundo maior parque industrial, mesmo levando-se em conta o ideal de capital que o Governo Federal aplicava na cidade enquanto Distrito Federal. Este perfil delineado ao longo de 200 anos como capital se refletia no quadro trabalhista da cidade: 73% da mão-de-obra pertencia ao setor terciário, sendo 17% destes no setor público, e o setor primário representava apenas 1,2% da renda gerada (PEREZ, 2007, p. 111). A população carioca demandava mudanças no rumo que a cidade tomava, até por conta do alto nível educacional que esta tinha. Para ela era preciso aperfeiçoar a qualidade dos serviços públicos, dotar a cidade de melhor infraestrutura e desenvolver o desempenho da administração pública.

Mas para que se conseguisse colocar em prática todas as intervenções necessárias para reformar por completo a cidade, Lacerda precisava antes atacar dois pontos importantes: a falta de verbas para que fosse possível implantar estas obras e a estrutura administrativa vigente até então na cidade. Neste capítulo serão abordados a forma como se deu a reforma administrativa implementada e as fontes de recursos obtidos. Posteriormente, serão expostos as principais intervenções urbanas do Governo Lacerda e em seguida o Plano Doxiadis.

3.1 – A reforma administrativa

As mudanças implementadas por Lacerda na esfera administrativa do Estado da Guanabara pode ser dividida em dois momentos, ou seja, os primeiros dois anos de governo e os três últimos, a partir da aprovação da lei 263/62, sobre a reestruturação administrativa do Estado da Guanabara.

Tão logo chega ao governo, Lacerda inicia, de acordo com Perez (2007) o processo de montagem de uma máquina administrativa racional para o Estado, dando-lhe um perfil

capaz de colocar em prática um novo conceito, intitulado *Novo Rio*. Já em Maio de 1961, foi promulgada a Nova Constituição do Estado⁷. Com a articulação da bancada da UDN, foram estabelecidas algumas regras de interesse do governo, como por exemplo a possibilidade do governador poder vetar não só integralmente mas também por itens projetos aprovados pela Assembléia Legislativa do Estado. Ainda, era de competência exclusiva do governador a criação de novos cargos ou funções a partir de projetos de lei. Essa diretriz procurava impedir a costumeira troca de favores por empregos que existia anteriormente.

Para Lacerda, dois dos principais responsáveis pelo estado em que o território carioca se encontrava eram *os maus políticos e suas más políticas*. Com esta nova atribuição do governador pretendia-se combater o problema das *más políticas*. Para enfrentar os *maus políticos*, ele formou uma equipe técnica, com juristas, administradores e engenheiros, sem nomes de importância na política local ou nacional, e sem mesmo atender as reivindicações partidárias.

Também em 1961 foi implantada uma nova divisão administrativa da cidade, com as regiões administrativas, sendo cada uma responsável por um conjunto de bairros. Este conceito de região administrativa visava não só combater o poder político local, principalmente no subúrbio, onde os cargos estariam ocupados por petebistas (PEREZ, 2007, p. 165), mas principalmente implementar o plano de descentralização do poder público. Em 1962 já existiam 20 regiões⁸ (ALEM, 2007, p. 5).

Com a Lei 263/62, o governo poderia combater os problemas apontados pelo relatório “Exposição dos motivos sobre a Reforma Administrativa”, elaborado em 1961, que buscava, além de combater a centralização administrativa, diminuir os conflitos de

⁷ Esta Nova Constituição foi elaborada pelos deputados estaduais constituintes eleitos nas eleições de 1960. Este cargo foi criado através da Lei San Tiago Dantas. A estes deputados estaduais também foi delegada a função legislativa após a extinção da Câmara dos Vereadores do Rio de Janeiro, o que ocorreu em Março de 1961. Novas eleições para deputados estaduais foram indicadas para o ano seguinte.

⁸ I – Portuária ; II – Zona Comercial (Zona Central); III – Rio Comprido, Santa Teresa e Catumbi (Zona Residencial Alta e Intermediária); IV – Botafogo; V – Copacabana; VI – Lagoa; VII – São Cristóvão; VIII – Tijuca; IX – Vila Isabel; X – Ramos (Zona da Leopoldina); XI – Penha; XII – Méier (Zona da Central); XIII – Engenho Novo; XIV – Irajá (Zona do Rio D’Ouro); XV – Madureira; XVI – Jacarepaguá; XVII – Bangu; XVIII – Campo Grande; XIX – Santa Cruz; e XX – Santa Teresa.

atribuições e planejamento existentes e reordenar a estrutura regional do Estado. A centralização foi atacada na lei com a criação de diversas companhias públicas⁹. Esta estrutura de administração paralela ainda tinha como positivo poderem elaborar um orçamento próprio, sem passar pelo excessivo controle estadual (PEREZ, 2007, p. 182). Com esta reforma administrativa, o governo pôde, finalmente, implementar a maioria de seus empreendimentos e realizações.¹⁰

É interessante ressaltar que, apesar de estar situada em um período de intensa polarização ideológica e do discurso liberal dos udenistas, o Governo Lacerda implementou um modelo intervencionista, com forte atuação na provisão de bens públicos e na prestação de serviços. Isso se percebe, por exemplo, com a estatização de alguns serviços públicos, como o abastecimento, o transporte e a telefonia. No discurso de aceitação da candidatura pela UDN à Presidência da República, Lacerda explicita a sua busca pela soluções dos problemas existentes, independentemente da arcabouço ideológico: “Idealista prático, sou por uma política econômica eclética. Desconfio cada vez mais das receitas padronizadas de um Almanaque de Fórmulas para a organização da democracia, a luta contra o subdesenvolvimento ou a defesa contra a inflação” (PEREZ, 2007 p. 184)

3.2 – As origens das verbas

Conforme Perez (2007), do lado fiscal, as principais receitas do Rio de Janeiro na época da implantação do Estado da Guanabara eram o Imposto de Vendas e Consignações – IVC (similar ao atual ICMS), que representava 75% do total da receita tributária, o Imposto Predial e o Imposto sobre Indústrias e Profissões. Juntos, os três respondiam por 90% do total da receita do novo Estado. O fato de ser uma Cidade-Estado trazia o benefício do mesmo território receber impostos municipais e estaduais, conforme explicado no Capítulo II.

⁹ Companhia de Habitação Popular (Cohab), Companhia Estadual de Águas da Guanabara (Cedag), Companhia Estadual de Telefones (Cetel) e Companhia de Limpeza Urbana (Celurb), que se somariam as já existentes Companhia Progresso do Estado da Guanabara (Copeg), Companhia Central de Abastecimento (Cocea) e Companhia Estadual de Transportes Coletivos (CTC).

¹⁰ Para se ter uma ideia, em 1961, os investimentos via administração descentralizada correspondiam a menos de 50% do total; já em 1964 esses mesmos investimentos representavam 86,6% do total.

Apesar de não ser algo característico unicamente deste governo, pois o processo de aumento da arrecadação tributária pelo aumento de sua carga começou na década anterior, houve também ajustes em algumas alíquotas tributárias. Ainda segundo Perez, o aumento da taxa de água – que foi a principal alíquota ajustada – apesar de não afetar muito as finanças de sua população, contribuiu para a redução do déficit operacional do setor, já que ela se encontrava muito defasada em virtude da inflação ocorrida desde o seu último reajuste, em 1947.

Além da tributação, o governo possuía outras fontes como a negociação de títulos do Tesouro Estadual, com a permissão da Assembléia Legislativa. Esse tipo de operação extra-orçamentário visava principalmente diminuir o déficit previsto no orçamento e conter os efeitos inflacionários. Segundo Perez (2007), o recém criado Banco do Estado da Guanabara¹¹ foi igualmente importante, funcionando como um agente financiador do setor público.

Por conta da polarização política internacional, era de agrado dos Estados Unidos ajudar os governos que apoiavam as suas posições. E isso se refletia na Guanabara, já que Lacerda era opositor a Goulart¹², presidente que não agradava aos estadunidenses. Assim como outros governadores hostis a Goulart, Lacerda recebeu auxílios financeiros através da chamada “Aliança para o Progresso”. Segundo Perez (2007), paralelamente, o Estado da Guanabara, por algumas vezes, obteve empréstimos através do Banco Interamericano de Desenvolvimento, em condições bastante favoráveis, sendo 60% do volume total dos empréstimos destinado à construção da adutora do Rio Guandu e 20% à ampliação do sistema de esgotos. Somam-se a esses empréstimos algumas doações por intermédio de órgãos estadunidenses, como o Fundo do Trigo¹³. A composição de ajuda externa direta à Guanabara efetivamente recebida é a seguinte:

¹¹ Anterior Banco da Prefeitura

¹² Sucessor de Quadros na Presidência da República, em 1961, em razão de sua renúncia

¹³ Recursos originados da comercialização dos excedentes agrícolas estadunidenses.

Ajuda externa direta efetivamente recebida (Jan. 1961/Dez. 1964)			
Entidade beneficiada	Natureza do Projeto	Agência beneficiadora	Quantia (em Cr\$ 1.000.000)
Sursan	Sist. de água e esgoto	Fundo do Trigo	848.650
Cohab	Construir casas populares	Fundo do Trigo	1.000.000
Cocea	Construir mercados	Fundo do Trigo	97.319
Secretaria de Educação	Construir escolas	Fundo do Trigo	2.300.000
Cohab	Construir casas populares	AID	1.750.000
Fundação Leão XIII	Melhorar favelas	AID	424.000
Sursan	Sist. de água e esgoto	BID	21.922.096
Total			28.342.065
Fonte: Estado da Guanabara (1965, 225) <i>apud</i> MOTTA, 2001, p. 102			

Todavia, apesar de todas as ajudas externas recebidas durante o governo, 90% dos recursos tiveram como fonte o próprio Estado da Guanabara (PEREZ, 2007, p. 144). Não só a tributação foi relevante. Foi igualmente importante a melhor utilização dos recursos com o aumento da eficiência administrativa, através do processo de reforma na administração estadual explicado anteriormente.

3.3 – As principais obras

Ao chegar ao governo, Lacerda tinha como objetivo desenvolver economicamente a cidade, dotá-la de uma melhor infraestrutura urbana (sobretudo viária) e de serviços públicos mais eficientes – especialmente abastecimento de água e esgoto – e incrementar a qualidade da educação existente, conforme Perez (2007). Esta visão pode ser verificada na participação de cada setor no total de investimentos feitos entre 1961 e 1964, que representam 80% da duração do governo em questão, conforme quadro a seguir:

Consolidação dos Investimentos - 1961/1964	
Projetos e Programas	%
Abastecimento de Água	20,64
Esgotos	10,49
Urbanização, Viação e Comunicações	34,37
Educação	8,43
Outros	26,07
Total	100,00
Fonte: Mensagem à Assembléia: 5 anos de Governo, 1965a <i>apud</i> PEREZ, 2007, p.203/204	

Ainda que seja compreensível que gastos com túneis, viadutos e tubulações de água e esgoto sejam demasiado altos, é notória a importância destes itens acima no plano de governo. Isto fazia sentido pela condição que a cidade do Rio de Janeiro se encontrava. De acordo com Célio Borja, secretário do governo da Guanabara, em Motta (2001), “Não havia água sequer para beber. (...) Além disso, havia o problema da circulação de carros. Ninguém andava mais na hora do rush. (...) Em matéria de escola, ou de saneamento, ou de abastecimento de água, ou de assistência médica, era a mesma coisa”. Ainda, como dantes descrito, nas duas décadas anteriores foram poucos os investimentos em transportes, urbanização e água, dentre tantos outros. Paralelamente a contínua chegada de novos moradores acentuava o descompasso entre infraestrutura e demanda de serviços. Para se ter uma ideia do quanto impactava a imigração na cidade, a população da Cidade do Rio de Janeiro passou de 1.764.00 em 1940 para 3.307.163 em 1960 (PEREZ, 2007, p. 111)

O setor de energia é um exemplo disto. Por conta dos poucos investimentos neste setor desde 1945, uma crise energética poderia ser esperada. A característica geográfica da cidade do Rio de Janeiro e a inadequação do sistema energético carioca ao nacional também contribuíam para este quadro. Por conta das rixas que tinha com Lacerda, o Governo Federal não ajudou para melhorar a situação. Apenas enviava à Guanabara o que correspondia a este da arrecadação do Imposto sobre Energia Elétrica. Mesmo assim, conseguiu-se adequar um pouco as especificações das linhas de energia elétrica cariocas, permitindo comunicação destas com as de São Paulo, a construção de novas linhas de transmissão e o andamento na construção de uma termoelétrica e uma hidroelétrica (PEREZ, 2007, p.221-223).

Talvez o mais audacioso empreendimento do Governo Lacerda tenha sido a solução encontrada para o provimento de água na cidade, com a construção da adutora do Guandu, que até hoje é a maior responsável pelo abastecimento da cidade. De acordo com Perez (2007), trata-se da construção de um túnel de 43 quilômetros por dentro da rocha para levar água ao centro urbano. Com sua inauguração - o que ocorreu apenas no primeiro trimestre de 1966 - a adução total de água dobrou de volume, fornecendo mais 2,4 bilhões de litros por dia (FIGUEIRÓ; NETTO, 2008, p. 19). Ainda de acordo com o autor, a parte investida que cabia ao governo, de 58%, foi aplicada através dos recursos obtidos com o aumento da

taxa de água, sendo o restante do valor financiado com empréstimos do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

A rede de esgoto sanitário seguia a mesma tendência. Até 1960 a rede contava com expansões datadas, em sua maioria, do início do século e se encontrava em frágil estado de conservação. Durante seu governo foram construídos mais de 600 quilômetros de rede de esgoto, o que representava 60% de tudo que já havia sido feito até então (PEREZ, 2007, p. 237).

Outro importante – e desta vez polêmico – marco do Governo Carlos Lacerda foi a política de remoção de favelas e a construção de conjuntos habitacionais para os favelados. Das 147 favelas catalogadas pelo governo, 40% se localizavam no subúrbio, 17% no Centro e na Tijuca e 22% na Zona Sul. Alardeado por partidos e jornais de oposição ao udenista como uma política desumana por colocar favelados para locais afastados da cidade, Lacerda na verdade não buscava uma limpeza social, tanto é que este se colocava contrário à remoção destas populações para locais distantes da onde trabalhavam e residiam (PEREZ, 2007, p. 250). Contudo, muitos foram os casos de conjuntos habitacionais construídos longe das comunidades de origem de seus moradores. Mesmo ficando distante, a promessa de desfrutarem de infraestrutura básica, combinada com a chance de ter a propriedade da casa após seu pagamento em condições facilitadas, foi um importante atrativo. Segundo Lacerda, muitas remoções eram necessárias também porque não havia como urbanizá-las, como o caso da Favela Getúlio Vargas, no Leblon:

“Ficava a dois passos do Jockey, exatamente em frente à praça onde está o campo do Flamengo e ao Hospital Miguel Couto. Toda manhã, mas toda manhã – ninguém contou, eu vi – aparecia uma criança para se tratar no hospital com a cara roída por rato. Tinha ratazanas desse tamanho, assim! Você, para chegar a um barraco, tinha que passar por dentro de outros dois ou três. A promiscuidade era total: dormia o casal com quatro ou cinco filhos pequenos na mesma cama. Como é, então, que você vai urbanizar no local um negócio desse.” (PAIVA, 1978, p. 233)

De acordo com MOTTA (2001), a construção de conjuntos habitacionais também era julgada interessante para reativar o setor da construção civil, importante para a economia carioca. Ainda segundo Motta, diziam na época que Lacerda estava atendendo

aos interesses da especulação imobiliária, com remoção de favelas em áreas nobres e valorizadas da Zona Sul.

O projeto para as favelas da cidade colocado em prática em junho de 1962, com a implementação de três projetos-piloto: a construção do conjunto habitacional na Rua Álvaro Ramos, em Botafogo, próximo a comunidades; a urbanização completa da Favela da Vila da Penha; e a construção de um conjunto habitacional em Bangu, no terreno onde funcionava a Fábrica de Tecidos Bangu. Com o passar dos anos, durante a administração de Carlos Lacerda a política de remoção de favelas e construção de conjuntos habitacionais foi incrementada. Passou-se a elaborar um plano conforme a localidade das comunidades: a população das comunidades localizadas na Zona Norte seria deslocada para conjuntos ao longo da Avenida Brasil; as que se encontravam na Zona Sul seriam deslocadas para o eixo onde se encontrava a expansão viária da Zona Sul rumo à Barra como a Cidade de Deus, em Jacarepaguá¹⁴. De acordo com Perez (2007), até 1965 o programa tinha conseguido remover 42 mil moradores de 30 favelas, sendo 75% destas localizadas na Zona Norte.

A tentativa de conter a expansão populacional desenfreada na cidade também tinha como pressuposto melhorar a condição viária da cidade. Assim como ocorreu em antigas gestões da cidade desde o meio do século XIX, com a construção de linhas férreas, era necessário fazer melhoramentos no transporte público. Soma-se a isso o senso de modernidade atrelada ao automóvel e aos ônibus, em detrimento dos trens e bondes, o que refletia os interesses da classe média da cidade. Os bondes, inclusive, foram retirados de circulação nesta época. Os bondes eram considerados lentos, o que atrapalhava o fluxo dos automóveis pela cidade, além do péssimo estado de conservação em que se encontravam. Em substituição a estes, foram introduzidos no sistema de transporte 600 novos ônibus e trólebus. Com os transportes públicos sendo preteridos em relação ao automóvel, acabou-se por apresentar-se o efeito contrário com relação as favelas, pois intensificou-se nesta época o processo de favelização nos morros próximos às áreas central e sul da cidade (SANTOS, 2003, p. 170).

¹⁴ Apesar de que os moradores desta comunidade acabaram sendo favelados afetados pelas enchentes de Janeiro de 1966.

As intervenções viárias representavam vários projetos que haviam sido engavetados pelas prefeituras anteriores, seja por falta de verbas ou por mudanças políticas. Destacam-se entre os empreendimentos os Túneis Rebouças e Santa Bárbara (ligação Zona Norte-Zona Sul), a finalização do Aterro do Flamengo (ligação Centro-Zona Sul), a ampliação das Avenidas Brasil (ligação Subúrbio-Centro), Radial Oeste e Marechal Rondon (ligação Zona Norte-Centro), além da construção do Trevo das Forças Armadas. Estava assim sendo atendida a revolução que estava ocorrendo por conta do automóvel: de 1957 a 1964 o número de automóveis na cidade dobrou de 63 mil a 140 mil. Também começou-se a pensar numa futura expansão da cidade rumo à Zona Oeste, com a abertura do Túnel Dois Irmãos e a implementação do Plano Lúcio Costa. Cabe ressaltar que houve ainda projetos que não puderam ser colocados em prática, como ocorreu nas outras administrações, como o projeto do Metrô carioca e o desenvolvimento da telefonia local. Segundo Perez (2007), isto deve-se a tensa relação entre Lacerda e o Governo Federal, que não as financiava através do BNDE, por exemplo.

Havia igualmente a preocupação com os impactos sociais das obras, já que a maioria das intervenções feitas pela cidade se localiza principalmente no Subúrbio. Foram construídos parques, cerca de 16 viadutos que faziam ligações internas – como o Viaduto Lobo Júnior, na Penha - e diversas escolas primárias. Essa mesma preocupação social nas obras da Zona Sul, como com o Parque do Flamengo, ao redor das autopistas inauguradas. Buscava-se trazer melhores espaços para lazer da população e, além do parque em si, isto também se demonstra, segundo Perez (2007) na área destinada à nova Praia do Flamengo, pois aquela areia servia também para ocultar o interceptador oceânico do esgoto, implantado com a expansão da rede de esgoto da cidade.

3.4 – O Plano Doxiadis

No início de 1964, Lacerda firmou contrato com o escritório grego de arquitetura e urbanismo *Doxiadis Associates*, conforme Perez (2007). O intuito era traçar um completo plano diretor para a cidade, indicando caminhos a serem tomados até o ano 2000. Para fazer a interface entre o Governo do Estado e o escritório, é criado paralelamente a Comissão Executiva para o Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara – Cedug.

Este estudo teve início com a elaboração de um complexo banco de dados, já que muitas informações necessárias para o plano não estavam disponíveis. Este buscava analisar a cidade de forma muito abrangente, buscando relações entre a habitação, a saúde, a estrutura econômica, a infraestrutura e as barreiras topográficas, entre outros campos.

De acordo com as explicações de Perez (2007) sobre o Plano Doxiadis, havia também a procura de uma descentralização espacial e econômica da cidade, para uma melhoria no nível de circulação dos transportes, coletivos e individuais, e melhor aproveitamento de terrenos para habitação. Com novos centros econômicos em diferentes partes da cidade, as pessoas teriam mais oferta de trabalho, habitação e lazer, e menos necessidade de deslocamentos rumo às áreas centrais da cidade (Centro e Zona Sul), formando-se verdadeiras comunidades autônomas. Isto também combateria o desenvolvimento de favelas próximas a esta região central. Esse planejamento de ocupação espacial da cidade obedeceria regras hierarquizadas, seguindo os níveis de renda possíveis de cada comunidade, tipo de solo ocupado etc.

O desenvolvimento da cidade a partir do Plano Doxiadis apresentava um problema: a questão da não fusão com o Estado do Rio de Janeiro. Argumentava-se que o progresso do Estado da Guanabara estava intimamente atrelado ao do estado vizinho, seja por questões viárias ou econômicas. Sendo assim, o plano, argumentava Doxiadis, poderia atingir maior ou menor grau de eficiência dependendo do futuro da cidade com relação a uma possível fusão (PEREZ, 2007, p. 232).

Como visava integrar diferentes regiões de uma cidade dispersamente ocupada, e considerando a opção da época pelo automóvel, foram planejadas seis vias, que vieram a ser conhecidas como as Linhas Policromáticas em virtude de serem destacadas com diferentes cores nos mapas do Plano Doxiadis. As linhas buscavam seguir eixos idealizados para o desenvolvimento da cidade com trajetórias transversais, integrando-se com outras diferentes vias radiais da cidade, como os ramais dos trens e outras opções viárias da cidade. Essas linhas também aproveitavam projetos já desenvolvidos anteriormente pelas administrações passadas da cidade. As mais conhecidas do conjunto policromático são a

Linha Vermelha¹⁵ e Linha Amarela¹⁶, que só vieram a ser construídas e implementadas décadas depois do Plano Doxiadis ter sido elaborado. Contudo, havia quatro outras linhas:

- Linha Lilás, que na verdade foi feita, com algumas alterações, ainda na década de 60. Esta linha faz a ligação entre os bairros de Laranjeiras e Santo Cristo, com a ampliação da Rua Pinheiro Machado, a construção do Túnel Santa Bárbara e do Elevado Trinta e Um de Março, que segue em paralelo ao que é hoje o Sambódromo (BRAGA, 2003);
- Linha Verde, que ligaria a Via Dutra à Gávea, passando pela Tijuca e seguindo por debaixo do Maciço da Tijuca. A antiga Avenida Automóvel Clube – hoje Avenida Pastor Martin Luther King – e o Túnel Noel Rosa são os únicos trechos já construídos;
- Linha Azul, que ligaria a Zona Sul à Barra da Tijuca; e
- Linha Marrom; que ligaria os bairros do Rio Comprido e de Santa Cruz, passando por bairros do centro geográfico da cidade.

O Plano Doxiadis acabou por não alcançar, de imediato, seus resultados. Foi um plano que ficou pronto já no fim do mandato de Carlos Lacerda, não haviam recursos o suficiente para colocar em prática todas as suas propostas (até por ter sido idealizado como um plano a ser seguido pelos 35 anos seguintes) e não foi de interesse do Governo de Negrão de Lima, sucessor de Lacerda, vincular-se a planos de seu adversário político, de acordo com Perez (2007). Mesmo assim, foi importante por ser o primeiro plano baseado em planejamento urbano feito em décadas.

Lacerda é comumente lembrado por suas obras viárias, como a conclusão do Túnel Rebouças. Entretanto a contribuição desta administração na Cidade do Rio de Janeiro abrange muito mais do que isso. Representa também a expansão da rede educacional pública, na rede de esgoto e água, e na integração dos serviços na cidade. Ainda, cabe ressaltar que embora não tão imponentes, a maioria das obras viárias ocorreu na região

¹⁵ Nome da RJ-071, que foi parcialmente inaugurada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em 1992 e completada dois anos após

¹⁶ Como é conhecida a Avenida Governador Carlos Lacerda, inaugurada em 1997 pela Prefeitura do Rio de Janeiro.

suburbana da cidade, o que somado ao aumento da qualidade dos outros serviços proporciona melhoria nas condições de vida da população de baixa renda. Para que tudo isto acontecesse, era necessário porém uma requalificação da administração pública da cidade e um aumento na quantidade de recursos disponíveis, o que ocorreu. Foi importante também o Plano Doxiadis que, embora não tenha atingido seu potencial, pelo menos mostrou mais uma vez a importância de se pensar na cidade como um todo, integrando as questões urbanas de cada região, além do seu legado viário com as linhas policromáticas.

CONCLUSÃO

O espaço da Cidade do Rio de Janeiro foi um local de intensas modificações durante a sua história, especialmente a partir do século XIX. Foram implementadas diversas obras que mudaram por completo o perfil da cidade. Muitas destas eram possíveis por conta do interesse federal, já que os prefeitos da cidade, indicados pelas presidências que se seguiram, buscavam atender o perfil de capital federal idealizado, buscando a beleza urbana como exemplificação da importância do País.

Com a chegada da década de 50, vislumbrou-se um intenso período político no País. Paralelamente, discutia-se o futuro da então capital federal. A implantação posterior do Estado da Guanabara foi uma das mais singulares experiências da história brasileira. O fato de ter sido o Estado a absorver o território do antigo Distrito Federal quando houve a mudança da capital para Brasília lhe fez herdar os seus principais atributos, que eram a alta renda per capita e a reduzida área territorial, equivalente ao município do Rio de Janeiro. A peculiaridade da Guanabara deveu-se também à polarização política e o eterno conflito entre política nacional e política local dentro de uma mesma cidade. O passado político e as características pessoais do governador Carlos Lacerda contribuíam para o acirramento desta atmosfera.

A possibilidade de arrecadar tributos de competência municipal e estadual permitiu que o governo da Guanabara lançasse um ambicioso plano de desenvolvimento. Além de reformá-lo administrativamente era necessário fazer uma intensa mudança na cidade, para melhorar os serviços, até então deficientes e deficitários, e a condição de infraestrutura urbana apresentada. Havia uma preocupação também em manter o status de “capital federal de fato” e, para isso, o estado em que a cidade se encontrava era deplorável. Carlos Lacerda estava focado nisso, até para que pudesse usar os resultados de sua administração para sua futura candidatura à presidência da República em 1965, e, para isto, estava disposto a comandar a cidade de outra forma, sem os favores políticos de outrora. Os resultados são evidentes, até se levarmos em conta a utilidade até hoje das principais obras feitas na época.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Marcelo de Paiva (org.). A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana. Rio de Janeiro: Campus, 1992.
- ABREU, Maurício de A.. Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO / ZAHAR, 1988.
- ALEM, Adriano. Breve relato sobre a formação das divisões administrativas na Cidade do Rio de Janeiro: período de 1961 a 2007. Rio de Janeiro: IPP/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2007.
- ARQUIVO PÚBLICO DO RIO DE JANEIRO. Memoria do Estado do Rio de Janeiro – História Administrativa (1975-1998) – Volume I. Rio de Janeiro: FAPERJ/CPDOC-FGV/APERJ, 2001. Acesso em 27 de Abril de 2009. Disponível em: <http://www.aperj.rj.gov.br/instpesq.htm>
- BRAGA, Andrea da Costa. Morfologia, Transformação e Co-presença em centros urbanos: o caso do Centro do Rio de Janeiro. 2003. Trabalho de Conclusão de Curso (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul.
- FIGUEIRÓ, Adriano Severo; NETTO, Ana Luiza Coelho. *Das nascentes da Tijuca às águas do Paraíba do Sul: uma história de dependência no abastecimento urbano de água da região metropolitana do Rio de Janeiro*. In: Revista Geografia: Ensino & Pesquisa. Santa Maria: vol. 12, n.02, p. 1-21, 2008.
- FRITSCH, L. De A. *Palavras ao vento: a urbanização do Rio Imperial*. In: Revista do Rio de Janeiro. Niterói: vol.10, n.03, maio-agosto 1986, p. 76.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL (Org.). História do Centro-Oeste. Acesso em: 17 de Fevereiro de 2010. Disponível em: <<http://www.gdf.df.gov.br/045/04501020.asp>>.
- KELLER, Vilma. Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930 - 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001
- MENEZES, André Vicente Santos. Urbanização do Rio de Janeiro no período do Estado Novo: a gestão do Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945). 2002. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MOTTA, Marly Silva da. Rio de Janeiro: de cidade-capital a Estado da Guanabara. Rio de Janeiro: FGV, 2001.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. Dossiês Navegando na História: Os Anos JK. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 1992. Acesso em 04 de Janeiro de 2010. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/Meta-sintese>.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. Revolução de 30. In: Dossiês Navegando na História: A Era Vargas: dos anos 20 a 1945. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 1997. Acesso em 01 de Fevereiro de 2010. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20/Revolucao30>.

PAIVA, Cláudio Lacerda. Depoimento: Carlos Lacerda. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.

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

RESENDE, Vera F. Planos e regulação urbanística: a dimensão narrativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi. CIDADE: história e desafios. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2002. p. 256-281.

SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

SILVA, Felipe Araújo Ferreira da. A evolução urbana do Rio de Janeiro na administração do prefeito Ângelo Mendes de Moraes (1947-1951). 2003. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

STIEL, Waldemar Corrêa. História do Transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus. São Paulo: Ed. PINI, 1984.

STUCKENBRUCK, Denise Cabral. O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20. Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Públicas e Gestão Urbana/IPPUR/FASE, 1996.