

“Não havia grita...”: política e reformas urbanas no Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth (1937-1945)

“There was no shouting...”: politics and urban reform in Henrique Dodsworth’s Rio de Janeiro (1937-1945)

Rafael Lima Alves de Souza.

Mestre e doutorando em História pela PUC-Rio.
prof.rafaelima@gmail.com

RESUMO: Henrique de Toledo Dodsworth esteve à frente da prefeitura do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, entre os anos de 1937 e 1945. Carioca de nascimento, médico e bacharel em Direito, Dodsworth, que também fora professor do Colégio Pedro II e Deputado Federal pelo Distrito Federal na Constituinte de 1933, assumiu o cargo de prefeito num contexto em que a cidade vivia sob uma dupla demanda: de um lado, estava o anseio, por parte dos políticos locais, de autonomia municipal diante da intervenção em âmbito federal. De outro, estava o clamor por melhoramentos urbanos que estivessem em sintonia com um planejamento de conjunto, de acordo com discurso urbanístico da época. Sufocando o sonho autonomista, Dodsworth levou a cabo intervenções urbanas monumentais sob o pano de fundo do autoritarismo do Estado Novo. O presente artigo tem como objetivo analisar o Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth sob o prisma dessa dupla intervenção, política e urbanística.

Palavras-chave: Henrique Dodsworth; Rio de Janeiro; reformas urbanas.

ABSTRACT: Henrique de Toledo Dodsworth was mayor of Rio de Janeiro, which was then the Federal District, between 1937 and 1945. A native of Rio de Janeiro, a doctor and Bachelor of Laws, Dodsworth also taught at Colégio Pedro II and was federal deputy for the Federal District in the 1933 Constituent Assembly. He took office as mayor in a context where the city faced a twofold demand – on one hand, there was a desire by local politicians for municipal autonomy from federal intervention. On the other, there was a clamour for urban development of a systemic nature, in tune with the urbanistic discourse of that time. Dodsworth quashed the autonomist dream and undertook monumental urban reforms against the backdrop of the authoritarianism of the Estado Novo (New State). This article aims to analyse Henrique Dodsworth’s Rio de Janeiro through the lens of this twofold intervention, which was both political and urbanistic.

Keywords: Henrique Dodsworth; Rio de Janeiro; urban reforms

O sono leve da autonomia

A primeira metade da década de 1930 representou um momento decisivo para a cidade do Rio de Janeiro no tocante a sua relação com o governo federal. Como uma das mais importantes plataformas da Aliança Liberal, congregação de forças dos estados de segunda grandeza que apoiaram a candidatura de Getúlio Vargas à Presidência da República, a questão da autonomia da capital republicana inseria-se num contexto de crítica aos mecanismos clientelísticos próprios da “República Velha” e, mais do que isso, representava uma chave fundamental para a estruturação do novo regime político em sua capital.

A defesa da autonomia político-administrativa da cidade do Rio de Janeiro era uma reivindicação antiga de boa parte dos políticos locais e estava ligada à necessidade de ampliar seu espaço de atuação junto ao governo federal, o que implicava a absorção de cargos e atribuições de natureza municipal que historicamente estavam sob o domínio de uma dinâmica política que lhe era externa, por sua condição de *cidade-capital*. (Neves, 1991)

No contexto de instabilidade política dos primeiros anos de seu governo, Vargas acenou positivamente para o sonho autonomista carioca através da nomeação do médico pernambucano Pedro Ernesto para a prefeitura. Em sua “arquitetura do impossível” (Sarmiento, 2000), Pedro Ernesto conseguiu, num primeiro momento, reunir várias vertentes da política carioca em torno da bandeira autonomista, criando e conduzindo o Partido Autonomista do Distrito Federal (doravante PADF).

A estratégia de Pedro Ernesto era criar um partido local que fosse forte o suficiente para defender a autonomia do Distrito Federal nos debates da Constituinte de 1933. Para isso dispunha, além de seu carisma pessoal, do apoio do próprio presidente da República e de todo o capital político advindo da sua condição de prefeito do Rio de Janeiro. Por outro lado, Pedro Ernesto também esteve atento às transformações consumadas na sociedade brasileira a partir de 1932, com a significativa ampliação da base eleitoral e, por conseguinte, com a crise dos mecanismos de cooptação de votos da Primeira República. Dessa forma, o então prefeito trazia as massas urbanas do Rio para a política.

Aprovada a proposta autonomista em 1934, o Rio de Janeiro ganhou a oportunidade de eleger seu próprio prefeito, ainda que pelo voto indireto. Para além da conjuntura e dos interesses políticos daquele momento, o Rio optou por Pedro Ernesto, um prefeito que construiu sua plataforma e base de apoio em cima de um ponto em comum a vários políticos cariocas: a defesa da autonomia político-administrativa para o Distrito Federal. De acordo com Carlos Eduardo Sarmiento,

Pela primeira vez na história republicana, após a breve experiência executiva do Conselho de Intendentes nos primeiros anos do novo regime, as forças políticas municipais assumiam a tarefa de, elas mesmas, ocuparem os postos mais elevados na hierarquia do poder dentro do espaço municipal, o que liberava o ‘jogo político’ e a atuação dos diferentes grupos. (2000, p. 42)

É importante salientar, no entanto, que o PADF não trazia como proposta qualquer espécie de ruptura com as práticas políticas da Primeira República. Ao contrário, o resultado seria apenas um deslocamento do centro gravitacional das esferas de decisão, que passava do governo federal ao municipal.

Dispondo desse amplo capital político, Pedro Ernesto conseguiu atrair para o partido boa parcela dos políticos locais. Mesmo entre os políticos hegemônicos, durante a Primeira República, foram muitos os que migraram para o novo eixo articulador da política carioca. Contudo, logo o PADF mostrou-se uma estrutura cuja engrenagem era deveras frágil e, a partir do momento que se viu diante da necessidade de definir melhor seus princípios e contornos ideológicos, para além da defesa da autonomia do Distrito Federal, suas peças travaram e até mesmo entraram em conflito umas com as outras.

Para atender às necessidades da população, Pedro Ernesto desenvolveu uma ampla rede de escolas e hospitais que contribuiu significativamente para a empatia de sua figura junto às massas urbanas do Rio de Janeiro e, assim, também ganhava uma projeção nacional que incomodava as pretensões de Vargas de manter-se no poder. Num contexto de polarização política, e por ter relações com alguns intelectuais de esquerda, Pedro Ernesto, cada vez mais isolado politicamente, foi tachado de comunista, destituído da prefeitura do Distrito Federal e preso logo em seguida. O projeto autonomista chegava ao paroxismo e, com ele, a intervenção do governo federal retomava seu lugar.

Apesar do ostracismo imposto a Pedro Ernesto e do curto episódio da autonomia do Distrito Federal, é interessante perceber como as forças políticas locais, embora fragmentadas e ainda dependentes do jogo político capitaneado pelo governo federal, aproveitaram o pequeno espaço aberto na primeira metade dos anos 1930 para alavancar suas demandas que permaneceram latentes durante toda a Primeira República. Para Carlos Sarmiento, esse episódio mostra que

Devemos observar o período estudado [1930-45] em relação ao Rio de Janeiro da Primeira República não como antítese completa deste, mas sim como uma nova forma de lidar com as mesmas questões, apresentando novas soluções possíveis para constantes políticas aparentemente cristalizadas na vida da cidade [...] A presença das forças governativas da nação no interior do espaço urbano da cidade, interferindo também na dinâmica política e de caráter local, geraria uma das características definidoras da cultura política carioca: a radical clivagem interna entre o espaço do poder e o cotidiano da população. (*idem*, p.34)

E é levando em consideração esse ambiente de disputa política em torno da autonomia do Distrito Federal que nos deparamos com Henrique Dodsworth, que assumiria a prefeitura meses antes do advento do Estado Novo, mas em um momento em que a centralização política estava latente. A breve e inédita experiência autonomista do Rio de Janeiro se dissolveria na longa e comum intervenção política federal.

A intervenção “pelas mãos de um carioca”

Político carioca de projeção no Rio de Janeiro, Henrique Dodsworth conheceu Vargas ainda na década de 1920, quando ambos eram deputados, conforme seu próprio depoimento: “Conheci Getúlio Vargas em 1924, quando éramos deputados. Desde então mantivemos as relações mais cordiais, em tom cerimonioso, porém jovial, segundo normas invariáveis que adotava e de acordo com o meu irreduzível sentimento de independência”. (DODSWORTH, 1964, p.5)

Na década de 1930, agora politicamente em lados opostos, os dois voltariam a se encontrar em circunstâncias um tanto distintas. Se Vargas havia, por força de um golpe de Estado, se tornado presidente da República e negociava com diversos setores da sociedade delicadas questões políticas no sentido de consolidar o novo regime instaurado no país, Dodsworth se elegeu em 1933 o deputado carioca mais votado para a Constituinte.

Carioca de nascimento, médico e bacharel em Direito, Dodsworth, que também fora professor do Colégio Pedro II, estava ligado a setores conservadores da sociedade, como a associações de empresários e ao Clube de Engenharia. Sobrinho de Paulo de Frontin, “primeiro carioca a ser chamado para administrar a terra em que nasceu” (Reis, 1977, p.71), e herdeiro de boa parte de seu capital político, marcado pelas muitas obras executadas em curto espaço de tempo, sua figura representava uma tradição de prefeitos que, pelo viés tecnicista, remontava a Pereira Passos. Na contramão do projeto autonomista, ele estava convicto de que o equilíbrio entre os poderes locais poderia ser alcançado apenas pela via da intervenção no Distrito Federal:

Fui favorável à intervenção no Distrito Federal, e de público, manifestei-me por essa providência, a fim de que, pelo aspecto político, se pudessem restabelecer o equilíbrio rompido nas relações dos poderes locais, com repercussão inevitável na boa marcha dos trabalhos legislativos e, em consequência, nas do Executivo da Cidade.¹

A princípio, portanto, Dodsworth posicionava-se na oposição ao próprio projeto varguista para o Rio de Janeiro. No entanto, na medida em que as bases da política local carioca haviam se tornado uma espécie de ameaça ao poder federal, justamente por sua capacidade de se unir em torno do ideal de autonomia, Vargas mudou sua estratégia, com o que Henrique Dodsworth passou a ser visto por ele com outros olhos. Sensível à nova conjuntura política no Distrito Federal, isto é, ao esgotamento da estrutura do PADF e de sua fragmentação interna, Vargas o escolhe para assumir a prefeitura do Rio de Janeiro em 1937.

Na esfera local, a escolha de Dodsworth representava a peça perfeita para desfazer a mobilização popular e afastar qualquer sombra do ex-prefeito Pedro Ernesto. No âmbito nacional, esse movimento pode ser visto como um indício da inclinação do governo federal no sentido de ir rumo ao autoritarismo do Estado Novo, que duraria até 1945. Neste, portanto, foi retomada a disposição de fazer retornar uma política para a capital do país que partia do

princípio de que, por sua condição especial de Distrito Federal, o Rio de Janeiro deveria ter seus direitos de municipalidade devidamente tutelados e neutralizados. Em outras palavras, Dodsworth encarnava para a cidade a derrota do movimento autonomista ligado a Pedro Ernesto e ao seu eixo articulador da política carioca.

Dodsworth estava ciente da especificidade histórica daquele momento. Por isso, seu intuito de restabelecer o equilíbrio nas relações dos poderes locais por intermédio da intervenção política, e apenas dessa forma, era ressaltado em função de sua profunda discordância dos rumos políticos tomados pelo município do Rio de Janeiro durante a administração Pedro Ernesto. Mesmo que a este tivesse sido dirigida uma palavra politicamente respeitosa, Henrique Dodsworth não perdia a oportunidade para marcar sua diferença em relação ao seu predecessor:

Pela primeira vez, desde os acontecimentos que o afastaram desta Casa, desejo citar, publicamente, o nome do Sr. Pedro Ernesto.

Faço-o para dizer que dele recebia ininterruptamente as maiores demonstrações de deferência e simpatia, apesar da aguda divergência que nos colocou, permanentemente, em trincheiras adversas.²

Para além da justificativa da necessidade de equilíbrio entre as forças políticas locais, no discurso de Dodsworth havia um interessante recurso retórico que o colocava como o mais apto a realizar as alegadas necessidades do Rio de Janeiro. A tentativa era a de amenizar o peso da intervenção através da diluição da fronteira entre os interesses federais e municipais, fazendo com que um se passasse pelo outro uma vez que, notadamente, ele mesmo seria um político carioca. Nesse sentido, o limite seria a criação de uma imagem de autointervenção que coincidissem nele mesmo: “que a intervenção do Distrito Federal realize os altos objetivos administrativos que a legitimaram, e que, pelas mãos de um carioca, passe a ser o próprio Distrito Federal a realizar essa intervenção”.³

Ardiloso, Dodsworth projetava sua identidade com a da cidade para angariar confiança e apoio da opinião pública para seu projeto intervencionista. E a estratégia não passou despercebida pelos jornais. O *Correio da Manhã* destacava:

[...] o novo interventor declarou que, à frente da Prefeitura do Distrito Federal, esperava realizar, com o apoio do governo e a ajuda de Deus, a verdadeira obra de administração pela qual desde longo tempo anseia o povo carioca. Disse ainda, o Sr. Dodsworth, que, sendo carioca, tudo envidaria por realizar uma obra administrativa verdadeiramente carioca, restituindo a prefeitura do Distrito a sua verdadeira finalidade, longe das mesquinhas competições partidárias e das deturpações políticas pelas quais muitas vezes a administração do Distrito tem se deixado arrastar.⁴

Mas se, por um lado, sua própria figura era bastante respeitada e reconhecida por sua idoneidade e competência, por outro, a perda da autonomia política carioca era vista com certa resignação, como podemos ver na posição do *Jornal do Brasil*:

Embora já tenhamos externado o nosso ponto de vista adverso à intervenção, pois sempre fomos adeptos da autonomia da capital do país, assinalamos que a escolha do nosso interventor repercutiu agradavelmente, dadas as qualidades de distinção e de alto relevo mental do delegado do poder central.

De fato, o Sr. Henrique Dodsworth é uma das figuras de mais realce da Câmara Federal.

Carioca, político militante do Distrito, o novo interventor certamente prestará a sua cidade os serviços que ela merece e que se deve esperar dos seus méritos e operosidade.⁵

É interessante perceber como os políticos locais se rearranjaram nessa conjuntura política de intervenção federal sob novas bases. Se a estrutura do PADF estava minada, Vargas tratava de construir um novo eixo a partir do qual pudesse angariar o importante apoio político em sua própria capital para os novos rumos de sua empreitada. Para Sarmiento, “para alguns era até politicamente conveniente a indicação de um interventor completamente alheio aos antigos experimentos populares do período Pedro Ernesto, que não apresentasse qualquer vinculação ou guardasse a ‘mácula do agitado passado recente da vida política carioca’”. (Sarmiento, 2000, p. 219)

Coube então aos políticos que outrora engrossavam as fileiras da bandeira autonomista junto a Pedro Ernesto negociar sua inserção nessa nova conjuntura ou se lançar, mais uma vez, à margem e a contestar dali a autonomia perdida, numa disputa em que o governo federal levava clara vantagem

A esperada crise entre os elementos políticos do Distrito Federal que apóiam o atual interventor carioca [...] já está conjurada, e assim caminham em bom rumo os entendimentos que o Sr. Henrique Dodsworth dirige para promover a concentração daqueles elementos dentro da disciplina de um forte partido local.⁶

É importante que tenhamos em perspectiva que, no Rio de Janeiro, embora em certa medida entrelaçados, cidade e Distrito Federal eram esferas distintas e que sua relação era marcada muitas vezes pela tensão. De um lado, estava o sonho local de reconhecimento do valor da cidade de São Sebastião por si mesma e de suas necessidades particulares, ainda que isso não descartasse sua importância para o país como um todo. De outro, a tentativa de fazer esse valor ser absorvido pela função de Distrito Federal, isto é, fazer da cidade do Rio de Janeiro apenas um espaço de representação do nacional, vazio de iniciativas próprias. Capitaneando um processo de retroação, o advento da administração Dodsworth selou o fim de uma breve e inédita experiência autonomista da cidade do Rio de Janeiro frente ao governo federal, ao mesmo tempo que representou a retomada de uma “política republicana para a capital” (Freire e Sarmiento, 2004) na qual a municipalidade do Rio de Janeiro era suprimida pelo seu papel de Distrito Federal.

O urbanismo e a matroca

Bastaria uma breve análise dos principais jornais e revistas que circulavam no Rio de Janeiro da segunda metade da década de 1930 até a primeira de 1940 para perceber o quanto as colunas e notícias sobre a cidade batiam na mesma tecla, qual seja a necessidade de reformas urbanas a partir de um planejamento de conjunto, urbanístico. O aumento vertiginoso da população, a expansão vertical das habitações e horizontal para as Zonas Norte e Sul, o crescimento do número de veículos particulares e o inchaço de sua principal via de circulação, a avenida Rio Branco, no Centro da cidade, exigiam do poder público, mais do que providências pontuais, a elaboração de um planejamento que pudesse sanar, prever e, por conseguinte, evitar futuros tormentos.

Um dia antes da nomeação de Henrique Dodsworth para a prefeitura do Rio de Janeiro, em 3 de julho de 1937, o *Jornal do Brasil*, em sua coluna Coisas da Cidade, tratava de lembrar aos seus leitores e também, naturalmente, ao futuro prefeito, o que havia sido feito até então, ou o que não havia, em matéria de urbanismo na cidade:

Sempre vivemos à matroca em questões de urbanismo.

As administrações que passam adotam “critério pessoal”, por assim dizer, sobre tão magno assunto.

A prefeitura despendeu vultosas somas com o contrato e os estudos do arquiteto Agache, no propósito de bitolar os vultos do progresso da nossa Capital à maneira por que o fazem as mais modernas e importantes metrópoles do mundo.

Como se sabe, porém, redundou em nada o plano traçado pelo conhecido urbanista francês.⁷

E, dias depois, complementava: “Já dissemos aqui que o melhor programa de um novo prefeito seria fazer executar vários projetos de melhoramentos urbanos, deveras momentosos, mas mergulhados no fundo do tinteiro das boas intenções”.⁸

Os problemas eram inúmeros e diversos e não era preciso ser um observador atento, tampouco especialista em urbanismo, para identificá-los. Entre estes, a questão do trânsito ganhava destaque. A percepção de que a cidade já não mais comportava a quantidade crescente de carros, somada aos maus hábitos de motoristas e pedestres, os engarrafamentos cada vez mais enfadonhos e a falta de lugares para estacionar davam o tom de uma cidade em que o planejamento urbano, efetivamente, ainda era um sonho.

Percebe-se, pois, que a discussão em torno da necessidade de melhoramentos urbanos para o Rio de Janeiro estava na ordem do dia. Para que tivesse efeito, uma reforma urbana exigia a iniciativa política da prefeitura municipal, apoiada pelo governo federal, e da iniciativa privada em termos de disponibilidade de capital e investimentos. O planejamento urbano transformou-se também em questão ética, na medida em que se discutiam os problemas do tráfego, atribuídos em grande parte ao mau comportamento dos motoristas, a sujeira nas

ruas e bondes, assim como sua superlotação, e, sobretudo, na exigência de se fazer jus aos gastos que administrações anteriores haviam despendido para a elaboração de projetos que nunca chegaram a concretizar-se.

Capitalizando para si a demanda por reformas urbanas, Dodsworth mostrou-se disposto a empreender um grande projeto urbanístico, atuando em diversas regiões da cidade e levando em consideração planejamentos anteriores a sua administração. A demanda por reformas urbanas, exposta à exaustão nos principais meios de comunicação que circulavam pela cidade, transformar-se-ia em política urbana em sua administração. Com esse intuito, foi restabelecida a Comissão do Plano da Cidade por meio do Decreto-lei nº 6.092, de 8 de novembro de 1937, que havia sido criada pelo prefeito Adolfo Bergamini e, logo em seguida, destituída pelo prefeito Pedro Ernesto.

Entusiasmada, a *Revista Municipal de Engenharia*⁹ saudava o novo prefeito e antevia o novo horizonte que se abria para os cariocas a partir da retomada da Comissão:

Novamente a cidade espera grandes benefícios, com a nomeação para prefeito do Dr. Henrique Dodsworth, conhecedor que é das necessidades da cidade.

Auxiliado pelo Dr. Edson Passos, seu secretário Geral de Viação, pretende cuidar da cidade. Foi nomeada uma comissão do Plano da Cidade [...]¹⁰

Cuidar da cidade significava, nesse contexto, estar sensível às demandas por melhoramentos físicos. Retomar o projeto do Plano da Cidade era mostrar-se “conhecedor” de suas necessidades mais prementes. A prefeitura apropriava-se das expectativas da cidade.

A Comissão do Plano da Cidade estava diretamente vinculada à Secretaria Geral de Viação e Obras da prefeitura do Distrito Federal. Enquanto aquela ficava encarregada de elaborar os projetos, esta era responsável por angariar os recursos necessários e colocar em prática a execução das obras. Composta basicamente por técnicos da prefeitura, a Comissão tinha como principal atribuição avaliar o antigo Plano Agache¹¹ e, a partir daí, elaborar novos projetos para a cidade. O órgão dividia-se em duas Comissões, a Comissão de Elaboração, cujos membros eram os engenheiros da própria prefeitura, e a Comissão de Colaboração, cujos projetos eram elaborados por técnicos não ligados diretamente à prefeitura. No entanto, em suas memórias, José de Oliveira Reis, diretor da Comissão durante todo o governo Dodsworth, esclarece que, “como a Comissão de Colaboração foi se extinguindo naturalmente – por falta de colaboração, vamos dizer assim –, ficou só a de Elaboração [...]” (Freire e Oliveira, 2008, p. 17)

Ao fim e ao cabo, a concentração do poder de decisão nas mãos da prefeitura foi a regra para a elaboração dos projetos. E isso era facilitado justamente pelo momento político que vivia o Brasil. Durante o Estado Novo, a aprovação de obras para o Distrito Federal dependia, em primeira e última instância, da vontade do Executivo federal na figura do próprio presidente Getúlio Vargas. Planejamento era a palavra de ordem e instituída pela ordem. Novamente, Reis lembra que “durante o período da ditadura não tinha Câmara, não tinha

ninguém para atrapalhar – nem deputados, nem vereadores –, de modo que a obra era de mais fácil execução, só precisava da autorização do presidente da República e de dinheiro”. (*idem*, p. 19) Em suma, “como era ditadura, não havia grita. Não podia gritar coisa nenhuma, porque tudo era feito de acordo com o que o governo queria”. (*idem*, p. 24)

O papel do Estado Novo na organização das cidades e do Rio de Janeiro em especial era fundamental, pois, para esses engenheiros, a questão do planejamento urbano deveria ser resolvida a partir de uma consciência urbanística que atingiria a sociedade verticalmente, de cima para baixo. Os engenheiros chamavam a atenção do Estado até mesmo para o descaso de alguns governantes em relação à desordem da cidade. Em artigo, o engenheiro José Estelita, então diretor das Docas do Porto do Recife e professor das Escolas de Engenharia e Belas Artes do Recife, refletia: “trata-se de um problema educacional, só se podendo conseguir resultados proveitosos com uma doutrinação lenta e continuada, que tenha por fim educar em primeiro lugar os nossos dirigentes. Sem a educação dos dirigentes nacionais nada se conseguirá”. (Estelita, 1941, p. 5)

O planejamento urbano como uma questão de disciplina e ordem na cidade fica patente. Em outro artigo, novamente José Estelita chamava a atenção e convocava o Estado Novo para instituir a ordem urbana no país:

O Estado Novo precisa mudar essa situação. Antigamente, antes do golpe de 10 de novembro de 37, dominava a politicagem nas cidades, e onde a politicagem medrava e se desenvolvia não podia existir disciplina e respeito às leis. A indisciplina urbana era um reflexo da indisciplina geral da cidade. (*idem*, p. 1)

O diagnóstico da cidade feito pela Comissão tinha por base os problemas que já eram amplamente noticiados nos jornais e revistas e, portanto, do conhecimento da sociedade carioca. O Rio de Janeiro, agora visto como um organismo, padecia de males da circulação, leia-se tráfego urbano, provocados em grande medida pelo seu crescimento acelerado.

A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas tem desenvolvido sua atividade técnica e administrativa em todos os setores de suas múltiplas atribuições procurando realizar, dentro dos recursos financeiros de que dispõe, obras de caráter urgente e inadiável, tendo em vista principalmente o que diz respeito ao tráfego urbano e o crescimento rápido da cidade [...].¹²

É de se notar também que as “obras de caráter urgente e inadiável”, por mais que visassem um alvo preestabelecido, abrangiam vários outros aspectos da cidade. Aos olhos dos técnicos da prefeitura, os alvos não eram mais encarados de maneira fragmentada. Atingindo um problema urbano, alcançavam-se todos direta ou indiretamente. Era como se a cidade fosse analisada de longe, em um nível macro e, por vezes, ideal. As partes não tinham sentido a não ser como constituintes do todo. As melhorias na *urbe*, entendida como o meio físico da cidade, implicavam também melhorias no meio social e nos demais serviços públicos da prefeitura, como educação e saúde:

Pode-se dizer que a execução dos melhoramentos públicos criam os meios de manter os hospitais e escolas, dois ramos da atividade da Prefeitura – a Educação e a Saúde do povo – e de tão transcendente alcance social que é imprescindível começar por aqueles para mais depressa se atingir ao pleno desenvolvimento destes, como acertadamente o compreendeu a Alta Administração Municipal (*idem*, p. 365).

Questões de caráter histórico também constituíam aspectos importantes na análise dos urbanistas cariocas. Não havia aqui menção ao intuito de apagar da cidade seu passado colonial, embora também não houvesse nada que demonstrasse o desejo de preservá-lo, mas tinha-se plena consciência da historicidade das dificuldades pelas quais passava o Rio de Janeiro naquele momento. Em artigo, o engenheiro Jerônimo Cavalcanti, professor de Urbanismo da Universidade do Distrito Federal, analisava:

Herdamos uma cidade de gênese inteiramente alheia à realidade presente, isto é, uma cidade que se formou através de razões históricas, de necessidades estratégicas frente à ameaça do autóctone, e que, súbito teve de adaptar-se aos novos tempos – ao automóvel e ao arranha-céu – dois grandes fatores congestivos do tráfego. (Cavalcanti, 1939, p. 444-445)

Se a cidade precisava se adaptar aos novos tempos, conjunto era a palavra-chave. A prefeitura, através de seus órgãos competentes e seus técnicos, chamava para si a responsabilidade de intervir nessa situação.

Penso que só um plano de conjunto – e só um plano de conjunto – em correspondência com as correntes periferia-centro e vice-versa se poderá descongestionar o tráfego, porque não há pedestre por mais educado que seja, mesmo os dotados de paciência de Jób [sic], que possa esperar minutos e minutos, que a onda motorizada [sic] lhe dê passagem, se esta onda não pode movimentar-se, em virtude de interrupções à distância, que se refletem em toda a corrente, precisamente pela falta de coordenação entre as várias seções de escoamento – consequência inevitável da falta de um plano de conjunto. (*idem*, p. 452)

Naturalmente, críticas também surgiram. Para alguns engenheiros, muitos projetos careciam de bom senso, por isso, era preciso cautela. Planos mirabolantes e fórmulas extravagantes poderiam piorar ainda mais a situação da cidade.

Em outro artigo, publicado em 18 de janeiro de 1941, Cavalcanti, fazia ressalvas:

No Brasil, em matéria de cidades, tem havido muita fantasia e grande divagação, tal a de fazer urbanismo pirotécnico, urbanismo sumptuário e irrealizável, fogo de vista espetacular que de certo deslumbra e encanta, mas no final deixa apenas a fumaça informe e o tênue papel queimado a que se reduz. Nada de planos apressados feitos sob estímulo de uma vaidade, porque urbanismo mal feito só serve para desmerecer uma ciência e arte, que no Brasil precisa, antes de mais nada, de crédito, uma vez que nos bate à porta e, insistentemente, pede-nos licença para entrar. (1941, p. 1)

O urbanista impõe à cidade real uma cidade ideal fruto de seu próprio discurso. Ele não admite que uma cidade tenha percalços, mistérios, acaso, desordem (Pechman, 2002).

Os engenheiros que atuaram no período da administração Dodsworth também queriam eliminar não o passado, o presente ou futuro do Rio de Janeiro, mas sua historicidade. A ideia de eliminar a temporalidade da cidade é intrínseca ao discurso urbanístico da época e estaria presente no planejamento de qualquer cidade. Todavia, na capital essa pretensão ganharia proporções monumentais, sobretudo porque se interligava com um projeto político que suspendia o tempo diacrônico: “os projetos de hoje estão apenas ampliados na escala correspondente a esta época de progresso vertiginoso e dinamismo nunca sonhados no passado, nem mesmo pelos de maior visão do futuro”.¹³

As cinco obras de vulto

Os projetos eram muitos. A cidade exigia melhoras e aguardava ansiosa pelo início dos trabalhos. A prefeitura dispunha de apoio do governo federal, recursos técnicos e financeiros, profissionais capacitados e dispostos a consolidar suas posições de especialistas da cidade e a fazer do Rio de Janeiro, finalmente, uma metrópole moderna, reafirmando seu papel de vitrine da nação e, como “não havia grita”, as obras logo começaram.

Algumas obras já vinham sendo realizadas desde o início da administração Dodsworth em 1937 e davam bem o tom das intenções do novo prefeito:

Assim, de começo, nos primeiros meses da nova administração, surgiram obras de vulto que empolgaram a população, já afeita à calma dominante. Foi com estrondo, na verdadeira acepção da palavra que se iniciou o segundo período revolucionário do Rio. [...] foi com estrondos de dinamite que se demoliram os dois prédios: o Cassino e o Teatro do Passeio Público [...]. Com a demolição se liberou o Jardim do Passeio Público dos dois edifícios que o separavam da Avenida Beira-Mar, e se deu lugar à Rua Mestre Valentin, onde se desviou a linha de bonde da Rua do Passeio. Alargou-se com a nova pista a Rua Luís de Vasconcelos, que passou a ser avenida à custa do jardim privativo do Palácio Monroe, do qual se retiraram as grades. Com isso, ganhou a cidade mais uma avenida e um jardim público. (Reis, 1977, p. 110)

Quando José de Oliveira Reis entende que o Rio estava começando a viver, com Dodsworth, o “segundo período revolucionário” de sua história, ele estava fazendo uma alusão às reformas de Pereira Passos, no início do século XX. De certa forma, ele não deixava de ter razão, pois, apesar das muito diferentes circunstâncias históricas entre os dois, de acordo com Vera Resende, “reproduz-se, na época do Estado Novo, uma fase de obras comparável à do início do século, como resultado da centralização do poder de decisão e de investimento”. (2002, p. 63)

Mais do que isso, o prefeito Henrique Dodsworth deixava clara a sua intenção de completar a obra que Pereira Passos apenas começara. Os engenheiros da prefeitura estavam convictos de que transformariam a feição da cidade definitivamente. A busca pela monumentalidade e o anseio por glória davam o tom do discurso:

Do Sr. Henrique Dodsworth, que está, com patriotismo e inteligência, realizando, é lícito esperar muito, para que, daqui a quatro anos, executado o programa, parodiando os conterrâneos de Ciro, exclamar:

- Passos renovou a cidade; Frontin e Prado Junior a melhoraram. Henrique Dodsworth completou-lhe a obra. Glória a Henrique Dodsworth!¹⁴

Quanto às potenciais críticas às suas ambições, Dodsworth defendia-se reafirmando o imperativo do progresso, que, objetivo e racional, tinha que lutar para deixar para trás a censura dos críticos e o lento desenvolvimento da cidade que haviam marcado os cinquenta anos que o separavam de Pereira Passos:

A necessidade de violento surto do progresso não aboliu, ainda, no Brasil, o espírito de resistência às realizações que excedem o padrão comum.

Qualquer obra de projeção maior nasce, entre nós, como suntuária, e acaba como imperfeita.

É o tributo pago ao moroso desenvolvimento da cidade pelas iniciativas importantes, levadas a efeito com intervalo de quase meio século, sob a censura implacável dos críticos referidos por Voltaire como capazes de só falar bem dos mortos e deles mesmos. (Dodsworth, 1955, p. 3)

O prefeito deixava sua marca na cidade. O Corte do Cantagalo, ou *Avenida Henrique Dodsworth*, ligou o bairro de Copacabana à Lagoa Rodrigo de Freitas, passando pelos morros do Cabrito e do Cantagalo, na Zona Sul da cidade. O planejamento da obra era antigo, mas foi Dodsworth quem a concluiu, entre os anos de 1937 e 1938. Aqui, ele poderia desfrutar de um privilegiado lugar no panteão de políticos republicanos: *avenida Borges de Medeiros*, em homenagem ao advogado e político Borges de Medeiros, representante da primeira geração de republicanos no Brasil e opositor de Vargas na Constituinte de 1933, assim como o próprio Dodsworth, além de *avenida Epitácio Pessoa*, presidente entre os anos de 1919 e 1922, que realizou a Comemoração do Primeiro Centenário da Independência, nas imediações do Castelo. Também desfrutaria da companhia dos engenheiros Antônio e André Rebouças, este patrono do *Clube de Engenharia*, homenageados com o *Túnel Rebouças*, principal via de ligação entre as Zonas Norte e Sul, nesta última, justamente pela Lagoa, mas só inaugurado no governo Lacerda. Outra obra importante desse primeiro momento foi a abertura do acesso à praia Vermelha, até então restrito aos militares, pois ali era abrigado o 3º Regimento de Infantaria, bombardeado e incendiado por ocasião do Levante de 1935. Com Dodsworth, a praia Vermelha passaria a ser frequentada por toda a população carioca.

Também podemos citar a construção da *avenida Tijuca*, mais tarde chamada *avenida Edson Passos* em homenagem póstuma ao engenheiro-chefe da Secretaria de Viação e Obras do governo Henrique Dodsworth, importante acesso ao Alto da Boa Vista, a remodelação da Floresta da Tijuca, a duplicação do túnel do Leme, o Jardim de Alah, o Jardim Zoológico Municipal, na Quinta da Boa Vista, o Balneário de Ramos, o início da construção da estrada

Grajaú-Jacarepaguá, a retirada dos refúgios da avenida Rio Branco e da avenida Nossa Senhora de Copacabana etc.

Mas as chamadas “cinco obras de vulto”, apresentadas ao público na forma de projetos na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro¹⁵, em 1938, só foram levadas a efeito entre os anos de 1941 e 1944. Sua aprovação dependia apenas de uma resposta positiva dos governos municipal e federal. Eram elas: a urbanização da *avenida do Manguê* e seu prolongamento até o mar, que daria origem à *avenida Presidente Vargas*, a construção da *avenida Brasil*, a duplicação do túnel do Leme, a conclusão da *Esplanada do Castelo* e a demolição do *morro de Santo Antônio*. Apenas esta última não pôde ser levada a cabo.

O morro do Castelo era um dos marcos de fundação da cidade e já havia sido arrasado pelo prefeito Carlos Sampaio (1920-1922), por ocasião da comemoração do centenário da Independência. Símbolo de um passado colonial que se desejava apagar, a destruição do morro representava mais um passo na dura tentativa alçar o país à modernidade com o embelezamento de sua capital (Kessel, 2001).

No entanto, o espaço deixado pela ausência do *Castelo* ainda não havia sido devidamente urbanizado e a ideia era “estabelecer nessa região o Centro Administrativo da República, formando uma praça monumental, com edifícios projetados em blocos, com áreas abertas, sendo reservados espaços para o estacionamento e previstos jardins separando os blocos entre si”.¹⁶ O que, segundo José de Oliveira Reis, “deu vida nova a toda a área do Castelo, que até 1938 permanecia praticamente deserta. Nos anos seguintes, aumentavam o número e o volume das construções, e com isso o valor dos terrenos” (Reis, 1977, p. 111).

A construção do início da *avenida Brasil* constituiu uma importante empreitada, uma vez que facilitou o acesso rodoviário a São Paulo, antes feito por ruas tortuosas e estreitas, por um trajeto inteiramente livre às margens da baía de Guanabara. De acordo com José de Oliveira Reis, a *Brasil* “é de uma importância incontestável e graças a ela toda a zona suburbana da Leopoldina tomou um desenvolvimento extraordinário” (*idem*, p. 112).

Ainda sobre a *Brasil*, é interessante perceber como ela parte de uma região muito próxima ao cais do Porto, assinalando assim a preocupação com a vocação comercial do Rio de Janeiro, marca presente na cidade desde pelo menos o século XVIII e enfatizada com as reformas do período Pereira Passos e a construção da então avenida Central. Como nos localiza José de Oliveira Reis: “a Avenida Brasil começa na Rua São Cristóvão, junto ao cruzamento da Avenida Rio de Janeiro prolongamento do Cais do Porto e termina na bifurcação da Avenida das Bandeiras com Rio – Petrópolis, próximo ao Rio Meriti” (*idem, ibidem*, p. 112). Portanto, a *Rio de Janeiro* tornava-se um prolongamento do Cais do Porto que, por sua vez, desembocava na *Brasil*.

À região central estava reservada a parte mais substancial dos projetos, principalmente com a abertura da *avenida Presidente Vargas*, iniciada em 1941 e concluída em 1944. A ideia de estender o Canal do Manguê até o mar não era nova, e já havia sido defendida no século

XIX pelo barão de Mauá. No entanto, o projeto, que também passou por Pereira Passos e Carlos Sampaio, continuou no papel, até ser proposto mais uma vez pelo *Plano Agache* e retomado por Henrique Dodsworth através do Plano da Cidade (Lima, 1990).

Suas dimensões eram impressionantes: “a extensão do trecho efetivamente aberto da Avenida entre a Rua Santana e Avenida Perimetral, é de 2.040 metros e o comprimento total até a Praça da Bandeira, com a incorporação das Avenidas do Mangue e Lauro Muller, de 3.897 metros”.¹⁷ A nova avenida impressionava também por seu eixo longitudinal, uma vez que a outra principal avenida, a Central, estava disposta em eixo latitudinal, a exemplo da antiga rua da Direita: “a Avenida Presidente Vargas constitui, no conjunto do Plano Diretor, o mais importante eixo longitudinal da cidade” (*idem*, p. 100). De toda forma, a *Presidente Vargas* abria passagem desde o antigo cais dos Mineiros – atual Arsenal de Guerra da Marinha – até a praça da Bandeira em linha reta com intuito, agora, de ligar a Zona Norte da cidade ao Centro.

José de Oliveira Reis conta como teria sido tomada a decisão de se colocar em prática as obras de abertura da *Vargas*:

Mas vale a pena registrar um detalhe importante: Henrique Dodsworth não tinha muita convicção da execução da avenida porque o vulto da obra era realmente muito grande. Mas o presidente da República se interessou pela obra a partir de uma visita à Feira de Amostras, onde havia um estande da Secretaria de Viação e Obras com todo o projeto da Avenida Presidente Vargas, inclusive uma perspectiva muito bonita feita pelo arquiteto Nelson Muniz Nevares, como o nome da avenida. O presidente olhou para a perspectiva, virou-se para o prefeito e disse: “Dr. Henrique, vamos fazer essa avenida”. (Freire e Oliveira, 2008, p. 24)

Ainda que o ocorrido possa ter acontecido de maneira um tanto mais complexa do que sua narrativa, o “detalhe” que ele nos revela é bastante significativo para mostrar o quanto a figura do presidente intervinha diretamente nas decisões de caráter apenas aparentemente urbanístico. Nesse sentido, reafirmava-se o papel do Rio de Janeiro de cidade-capital, o que se refletia em uma preocupação recorrente de impor à cidade uma ordem local que se projetasse e confundisse com a ordem nacional.

A abertura da nova avenida implicou, naturalmente, a desapropriação e demolição de praças, igrejas e de diversas casas em uma região bastante habitada por pessoas das mais variadas classes sociais, forçadas a migrar para outras regiões. Boa parte da população mais abastada que ali vivia passou a ocupar os mais modernos arranha-céus de Copacabana e arredores, enquanto a população mais pobre fora novamente a mais afetada, de maneira que a década de 1940 assistiu ao período de maior proliferação de favelas no Rio de Janeiro. (Abreu, 2006)

Novamente, José de Oliveira Reis explica como era o trâmite entre desapropriação, indenização e realização das obras dessa e de outras avenidas.

Nós fizemos a desapropriação do eixo central, do casario que corresponde exatamente às pistas de rolamento e à parte lateral, para não ficar com aquela série de prédios com testada muito pequena. [...] Feita a desapropriação, constituímos então uma série de lotes, chamados lotes urbanizados. Para cada lote foi emitido um título, chamado de Obrigação Urbanística do Rio de Janeiro, com a caução do Banco do Brasil. O título tinha o valor do lote e não podia ser vendido separadamente. Formou-se então um grande volume, na ocasião era muito dinheiro, cerca de 500 e tantos mil contos de réis. Com esse dinheiro a prefeitura pôde pagar uma parte da desapropriação e executar as obras de viação [...]. O Banco do Brasil ficou com esses títulos caucionados, de modo que qualquer lote só era vendido por seu intermédio. O banco se ressarcia do empréstimo, e o lucro que obtivesse no leilão do lote era revertido então ao Tesouro da Prefeitura. (FREIRE; Oliveira, 2008: p.19)

Às demolições seguiu-se a especulação imobiliária, tornando muito cara a vida no Centro e arredores, até mesmo para uma população de rendimentos medianos, que se transferiu para alguns bairros da Zona Norte. No limite, a nova e caríssima mercadoria chamada solo urbano implicou, na prática, certo esvaziamento habitacional por onde a Vargas abria passagem e nas regiões localizadas em seu entorno.

Considerações Finais

O Rio de Janeiro de Henrique Dodsworth surge-nos como um ponto nodal capaz de amarrar, em dois níveis, elementos que concorriam para a legibilidade da cidade naquele momento. Em um nível horizontal, forjava, naquele presente, o passado e futuro da cidade. Em outras palavras, ali se (re)construía ao mesmo tempo, não sem tensão, o *espaço de experiência* e o *horizonte de expectativas* (Koselleck, 2006) da cidade. Por outro, em uma dimensão vertical, deparamo-nos com uma superposição hierárquica entre Distrito Federal e cidade, na medida em que se tentou vestir nesta última os curtos trajes de representação nacional.

Uma vez que se percebe claramente a arbitrariedade na elaboração dos planejamentos, somada à concentração de decisões a partir de um Estado ditatorial que tinha a “ordem” urbana como questão, em que medida poderíamos afirmar que a *Comissão do Plano da Cidade* agia de acordo com os preceitos do urbanismo? Em outras palavras, até que ponto o novo discurso sobre a cidade, dito urbanístico, da maneira como ele fora apreendido por esses engenheiros, se diferenciava das intervenções urbanas feitas sob a administração de Pereira Passos?

Se os técnicos da prefeitura se utilizavam do urbanismo e, por conseguinte, tentavam marcar sua diferença, especificidade e avanço em relação ao que havia sido proposto para a urbe do Rio de Janeiro até então, na prática as reformas empreendidas durante o período brevemente analisado neste artigo, a despeito de sua pretensão e comprometimento objetivos, parecem ter tido um efeito muito semelhante ao do início do século: a (re)afirmação da intervenção federal na cidade do Rio de Janeiro encarnada em seu próprio espaço físico.

Em suma, as reformas empreendidas por Dodsworth faziam parte de uma intervenção maior, de ordem política, que se relacionava a uma postura do governo federal de sufocar a autonomia política local, o que seria justificado junto à população através das benesses que a cidade receberia.

Notas

1 - A posse ontem do novo interventor federal. *Jornal do Brasil*, p. 4, jul. 1937.

2 - Ibid.

3 - Ibid.

4 - *Correio da Manhã*, p. 1, jul. de 1937.

5 - O novo governador da cidade. *Jornal do Brasil*, p. 7, jul. 1937.

6 - A situação política. *Jornal do Brasil*, p. 2, 9 jul. 1937.

7 - Código de Obras. *Jornal do Brasil*, p. 6, jul. 1937.

8 - O que estava no fundo do tinteiro. *Jornal do Brasil*, p. 6, jul. 1937.

9 - Em circulação desde 1932, a referida revista, cujos "artigos assinados não possuem necessariamente caráter oficial", não tinha uma periodicidade regular e continha artigos variados, de autoria de técnicos vinculados diretamente à prefeitura e também de colaboradores, que iam desde questões puramente técnicas a discussões sobre a importância do planejamento urbano para o bem-estar do homem e da sociedade, passando por comparações com o que vinha sendo feito em outras cidades no exterior. Seu público, no entanto, parecia ser composto apenas de seus próprios pares, não indo além dessa fronteira.

10 - *Revista Municipal de Engenharia*, p. 152, mar. 1939.

11 - Em 1927, sob encomenda do então prefeito Prado Júnior (1926-1930), o urbanista francês, reconhecido mundialmente entre seus pares, Alfred Agache viria ao Rio de Janeiro para fazer uma série de conferências sobre urbanismo e elaborar um plano, a partir desse novo saber urbano, para a cidade, que ficaria conhecido como *Plano Agache*. Do Plano pouca

coisa foi colocada em prática, por questões técnicas e, sobretudo, políticas. Com a Revolução de 1930, Getúlio Vargas nomeou para prefeito do Distrito Federal o médico Pedro Ernesto, que alegava que o Plano Agache não seria exequível nem em 50 anos. Entretanto, Agache apontava para a necessidade de se criar uma comissão permanente para analisar o plano e empreender possíveis alterações no projeto original, o que foi feito quase dez anos depois pelo prefeito Dodsworth, cujo governo restabeleceu a *Comissão do Plano da Cidade*, tendo como objetivo justamente analisar o referido *Plano* para, a partir daí, elaborar novos projetos para a cidade.

12 - Atividades e Realizações da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas – julho de 1937 a julho de 1939., p. 365.

13 - A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*, p. 27-28, nov. 1938.

14 - *Rio Ilustrado* – junho 1941.

15 - A *Feira de Amostras* foi criada em 1927 pelo então prefeito Prado Júnior e funcionava como "ponto de concentração da propaganda dos nossos variados produtos de toda espécie, contribuindo, praticamente, para estreitar mais as relações dos Estados entre si, e auxiliando ainda a ampliação destas relações com o estrangeiro" (Reis, 1977, p. 94).

16 - A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XI Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro. *Revista Municipal de Engenharia*, p. 28.

17 - *Revista Municipal de Engenharia*, p. 105, jul/ out. 1944.

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2006.

CAVALCANTI, Jerônimo. Idéias Gerais sobre um Plano de Descongestionamento do tráfego no Rio. *Revista Municipal de Engenharia*, p. 444-445, jul. 1939.

_____. *Jornal do Brasil*, p. 1, jan. 1941.

DODSWORTH, Henrique de Toledo. *A Avenida Presidente Vargas: aspectos urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro, 1955.

_____. *Depoimento sobre Getúlio Vargas*. Rio de Janeiro, 1964.

- ESTELITA, José. Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo: impressões do representante pernambucano. *Jornal do Brasil*, p. 5, jan. 1941.
- FREIRE, Américo; OLIVEIRA, Lúcia Lippi. (org). *Novas Memórias do Urbanismo Carioca*. Rio de Janeiro: FGV, 2008
- KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.
- KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-RIO, 2006.
- LIMA, Evelyn Furquim Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1990.
- NEVES, Margarida de Souza. *Brasil, acertai vossos ponteiros*. In: MAST (org). Rio de Janeiro: MAST, 1991.
- PECHMAN, Robert Moses. *Cidades Estreitamente Vigiyadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.
- REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade, 1977.
- RESENDE, Vera F. *Planos e regulação urbanística: a dimensão narrativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro*. In: *Cidade: História e desafios/ Lúcia Lippi Oliveira*, organizadora. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002.
- SARMENTO, Carlos Eduardo. *A arquitetura do impossível: a estruturação do Partido Autonomista do Distrito Federal e o debate autonomista nos anos 1930*. In: *Rio de Janeiro: uma cidade na História*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

Recebido em 29/04/2014

