

# AVENIDA PRESIDENTE VARGAS:

a Fúria Demolidora da Reforma Urbana do Estado Novo na Cidade do Rio de Janeiro (1938-1945)

**PEDRO SOUSA DA SILVA\***

## RESUMO

O artigo aborda o planejamento e a construção da Avenida Presidente Vargas, uma das partes principais do programa de obras públicas realizado pela Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro no início da década de 1940. Tendo como base o exame dos contratos publicados nos Boletins da Prefeitura do Distrito Federal, investigaremos o valor investido na implementação dos trabalhos em cada ano e a divisão do faturamento total entre cada empresa.

**Palavras-chave:** Empreiteiras; Estado Novo; Reforma Urbana.

## ABSTRACT

The article addresses the planning and construction of Avenida Presidente Vargas, one of the main parts of the public works program carried out by the Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro in the early 1940s. With the contracts published in the Boletins da Prefeitura do Distrito Federal as a base document, we will investigate the amount invested into the implementation of the works during each year and the division of the whole income between the enterprises.

**Keywords:** Contractors; Estado Novo, Urban Reform.

\*Doutorando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense.  
Email: pedrosousadasilva13@gmail.com

## Introdução

A construção da Avenida Presidente Vargas foi o empreendimento símbolo da reforma urbana conduzida pela gestão de Henrique Dodsworth na cidade do Rio de Janeiro durante a ditadura do Estado Novo. Planejada como eixo principal do novo sistema de circulação viária do centro da cidade a obra também foi responsável por um altíssimo custo social, com a derrubada de mais de 500 prédios. Além de remover diversos setores populares da área central a reforma urbana estado-novista destruiu diversos ícones da história carioca como o bairro da Praça Onze, local onde ocorreram os primeiros desfiles de escolas de samba no início da década de 1930<sup>1</sup>.

Entretanto, a construção da via não foi um empreendimento isolado, junto com a urbanização da Esplanada do Castelo, abertura da Avenida Brasil e a duplicação do Túnel do Leme, a nova avenida era parte principal do Plano de Transformação e Extensão da Cidade<sup>2</sup>. Tal plano marcou o surgimento de uma política de planejamento urbano voltada para a circulação de automóveis; tendência que foi reforçada nas décadas seguintes<sup>3</sup>.

Nas próximas páginas temos como objetivo compreender um momento histórico em que, graças à Ditadura, a Prefeitura, apoiada pelos principais órgãos representes de engenheiros e construtores, teve liberdade para redesenhar a forma urbana do Rio de Janeiro. Para isso, analisaremos o processo de elaboração, as principais justificativas para execução do projeto e as empresas envolvidas na execução das obras da Avenida Presidente Vargas. Respeitando a forma dos editais na época, nossa análise das demolições e outras obras também incluiu os serviços realizados na Esplanada do Castelo que eram dirigidos pelo mesmo órgão responsável pelas obras da nova avenida; o Serviço Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas e da Esplanada do Castelo. Para evitar os problemas de análise que a troca de moedas e a inflação do período poderiam causar, nosso trabalho converteu todos os valores examinados para o valor médio anual do câmbio oficial do dólar.

## Gestão Dodsworth: Tempos de Reforma Urbana no Rio de Janeiro

A chegada de Henrique de Toledo Dodsworth ao Executivo Municipal, em julho de 1937, tem ligação direta com o processo de aumento da repressão que culminou no golpe de Estado de novembro de 1937 que instalou a ditadura do Estado Novo. A escalada repressiva seguinte ao fracasso do levante promovido pela Aliança Nacional Libertadora, no final de 1935, não se restringiu aos agrupamentos de esquerda ou simpatizantes do movimento<sup>4</sup>. O popular prefeito do Rio de Janeiro, o médico Pedro Ernesto, visto como uma possível alternativa política a Getúlio Vargas, teve sua carreira interrompida de forma drástica ao ser encarcerado acusado de ter ligações com os insurgentes<sup>5</sup>. Para apaziguar o cenário político na capital federal, Vargas apostou em uma solução conservadora ao designar como interventor um quadro distante do

---

1 FRIDMAN, Fania. *Paisagem estrangeira: memórias de um bairro judeu no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

2 SILVA, Pedro Sousa da. *O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado Novo (1937-1945)*. Niterói, 2017. 305 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017, p.215-240.

3 LESSA, CARLOS. *O Rio de todos os brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2001, p.258-281.

4 LEVINE, Robert M. *O Regime de Vargas, 1934-1938: os anos críticos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980, p.207-210.

5 MOURELLE, Thiago Cavaliere. *O Trabalhismo de Pedro Ernesto*. Curitiba: Juruá, 2010.

---

---

grupo político do antigo prefeito, mas capaz de dialogar com parte de sua base: o Deputado Federal Henrique Dodsworth, figura tradicional da política carioca que desfrutava de amplo diálogo com os grupos empresariais do Rio de Janeiro<sup>6</sup>. Fiel aos laços políticos que herdara de seu tio Paulo de Frontin, engenheiro e empresário com negócios no ramo da construção, Henrique Dodsworth alinhava seu governo às aspirações dos empreiteiros cariocas ao estabelecer um grande programa de obras públicas como carro-chefe de sua administração.

Para chefiar a Secretaria Geral de Viação e Obras, Dodsworth nomeou o engenheiro Edison Junqueira Passos, figura de prestígio no meio técnico que permaneceu no cargo durante todo o Estado Novo<sup>7</sup>. O apoio ao prefeito e seu secretário tinha raízes sólidas nas entidades que reuniam engenheiros e empresários da cidade como o Clube de Engenharia<sup>8</sup>, no qual o secretário era figura próxima das lideranças<sup>9</sup>. Em jantar promovido pela entidade, em homenagem à posse de Edison Passos, em 28 de agosto de 1937, Maurício Joppert, em nome da direção do Clube de Engenharia, saudou o novo prefeito e seu secretário destacando a necessidade da administração municipal se debruçar sobre os problemas de tráfego tendo em conta a nova situação gerada pela crescente presença de automóveis na cidade:

Um dos que mais se destacam é o do tráfego urbano é hoje quase impossível andar de automóvel no Rio de Janeiro em certas horas para um número relativamente pequeno de veículos que possui o Distrito. Ruas estreitas e maldispostas, tráfego de bondes planejado e contratado em épocas que não existia o automóvel, entopem e engarrafam o tráfego frequentemente desafiando a inteligência, [...] Depois tem de se cuidar do alargamento das ruas que deve ser estudado desde já para um programa de 20 a 25 anos<sup>10</sup>.

O exacerbado caráter bonapartista assumido pelo aparelho de Estado após o golpe do Estado Novo eliminava o sinuoso caminho que as intervenções urbanísticas passariam até sua execução em outros tipos de regime. Tais circunstâncias políticas eram ressaltadas por Edison Passos em palestra aos seus pares:

Sejamos francos e sinceros, isso só se tornou possível, maximé se tratando de Rio de Janeiro, graças ao regime político nacional inaugurado em 10 de novembro de 1937, conservando na máxima magistratura do Brasil o Presidente Getúlio Vargas<sup>11</sup>.

Apesar disso, uma apresentação sistemática do plano de intervenções urbanísticas da gestão de Dodsworth só ocorreu em dezembro de 1940 através do discurso de Edison Passos na Semana do Engenheiro. Em palestra patrocinada pelo Clube de Engenharia, o Secretário Geral de Viação e Obras expôs o novo modelo de circulação viária para o Centro da cidade e as principais propostas de obras para todo o Distrito Federal. Além de publicado na edição de julho de 1941 da *Revista Municipal de Engenharia*, a exposição de Edison

---

6 CONNIFF, M. L. *Política urbana no Brasil: ascensão do populismo 1925-1945*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2006, p.214.

7 PASSOS, Edison Junqueira. In: ABREU, Alzira Alves de et al. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro (DHBB)*. Disponível em < <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/edson-junqueira-passos> > acesso 4/07/2017.

8 Tema amplamente discutido nas obras de HONORATO, Cezar Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida no Brasil*. Rio de Janeiro: Venosa, 1996; e MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888*. 387 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós-Graduação em História, Niterói, 2008.

9 PASSOS, Edison. Clube de Engenharia (Discurso inaugural pelo Eng. Edison Passos. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, ano 10, v. IX, n. 2, abril. 1943, p.93.

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

11 PASSOS. *Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro*, p.213.

Passos foi reproduzida integralmente nas revistas do *Clube de Engenharia* e *Rio Ilustrado*<sup>12</sup>.

Inicialmente chamada de Avenida 10 de Novembro<sup>13</sup>, em homenagem a data do golpe que instaurou o Estado Novo, o prolongamento da Avenida do Mangue até o mar teve seu nome alterado para Presidente Vargas. Segundo Henrique Dodsworth tal alteração se deu pelo apoio incondicional do presidente à realização do projeto<sup>14</sup>. Além de desafogar a área do centro bancário da Avenida Rio Banco, e lhe oferecer uma nova possibilidade de expansão, a Avenida Presidente Vargas seria o eixo central do novo sistema de circulação do Centro. Além disso, em seu trajeto, a nova via se conectaria a Diagonal Lapa-Praça da República e, em seu extremo, com a Radial Oeste, via de ligação com os subúrbios que seguiria através do leito da Estrada de Ferro Central do Brasil<sup>15</sup>.

Dos 3.600 metros previstos para a via, cerca de 1.500 já estavam representados na Avenida do Mangue. Apesar disso, o volume de gastos para a construção da avenida foi alto com custo previstos de US\$ 15.935.845,00 o que equivalia a 84% das receitas da prefeitura em 1939<sup>16</sup>.

Em seu trecho inicial, perto das Docas da Alfandega, o projeto da avenida previa uma via com 70 metros de largura até atingir a Igreja da Candelária. Com a igreja no centro, se formaria uma praça com 120 metros de largura da qual a via seguiria em direção a Cidade Nova até a altura da Ponte dos Marinheiros. Neste trajeto, as pistas da avenida assumem uma largura de 80 metros, tamanho que a tornava a maior via do centro urbano<sup>17</sup>. Sua abertura envolveu o arrasamento de quarteirões na rua General Câmara e São Pedro além da destruição de parte do Campo de Santana, justificada pela necessidade de manter o traçado reto da via<sup>18</sup>. Na mesma área, o Governo Federal levava a cabo duas obras grandiosas: o novo prédio da Central do Brasil e o suntuoso Palácio Duque de Caxias, sede do Ministério da Guerra, inaugurado em 1944 juntamente com o trecho da Avenida Presidente Vargas<sup>19</sup>.

Segundo Passos, a obra contribuiria para “melhorar a massa edificada da cidade, levando para a zona que atravessa e dela tributária, novos conjuntos arquitetônicos e gabaritos de maior altura”<sup>20</sup>. A confiança na atração de investimentos imobiliários e no preenchimento dos espaços vazios a médio prazo era tanta que os construtores da via dispensaram a arborização das calçadas pois a proteção contra os rigores do tempo seria assegurada pelos passeios cobertos exigidos dos edifícios a serem construídos<sup>21</sup>. A falta de árvores também foi agravada com a decisão do Serviço Técnico Especial responsável pelas obras da via que

12 PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, ano 9, v. IX, n. 3, maio-junho 1941, p.3-22; PASSOS, Edison. Melhoramentos do Rio de Janeiro. *Rio Ilustrado*. Rio de Janeiro, Ano XIV, n. 1, p.13.

13 COMISSÃO do Plano da Cidade. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, ano 8, v. VIII, n. 4, julho 1940, p.255.

14 LACERDA, Maurício Caminha de. Testemunhos de nosso tempo (XXVII): O Frontin Henrique Dodsworth. O jornal. Rio de Janeiro, 28 de abril, 1968. *Apud* LEAL, Maria da Glória de Faria. *A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo: a indústria da construção civil*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Centro de Estudos Gerais, Niterói, 1987, p.138.

15 COMISSÃO do Plano da Cidade. O Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, ano 11, v. XI, n.3, julho 1943.

16 RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). *Relatório da Prefeitura do Distrito Federal 1940-1943*. Departamento de Geografia e Estatística, 1943.

17 REIS, José de Oliveira. Uma síntese sobre as principais vias do Plano Diretor. *Revista Municipal de Engenharia*. Rio de Janeiro, ano 10, v. X, n. 5, p.205.

18 PASSOS. *Plano de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro*, p.221.

19 LIMA, E. F. W. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990, p.37-53.

20 PASSOS. *Plano de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro*, p.225.

21 DOSWORTH, Henrique de Toledo. *Avenida Presidente Vargas: aspectos urbanísticos, jurídicos e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio. 1955, p.42-43.

---

---

eliminou os refúgios centrais inicialmente presentes no projeto para aumentar as pistas de velocidade destinada aos automóveis<sup>22</sup>.

Contudo, restava a questão do financiamento como um último entrave para a realização das obras. Segundo dados da administração municipal o total da receita arrecadada em 1940 foi US\$ 25.474.085,55, um valor inferior aos 30 milhões de dólares planejados para gastos com desapropriações e empreiteiras<sup>23</sup>. Para solucionar este impasse o apoio do Governo Federal foi fundamental: com base em aporte financeiro do Banco do Brasil, o Governo Vargas promulgou o Decreto-lei nº 3.983 que aprovou empréstimos que totalizavam US\$ 37.258.458,00<sup>24</sup>. Deste total US\$ 19.746.376,82 eram destinados a pagar desapropriações e obras da Avenida Presidente Vargas e Castelo; US\$ 1.509.661,84 para os trabalhos da Avenida Brasil; US\$ 1.509.661,84 para a duplicação do Túnel do Leme e o restante para as obras do Morro de Santo Antônio.

## O Início das Obras

As obras da Avenida Presidente Vargas iniciaram em abril de 1941, a partir do mês de novembro a via passou a ter trechos inaugurados anualmente, nos aniversários do golpe do Estado Novo, com grandes festejos que enalteciam a gestão de Dodsworth e a figura de Getúlio Vargas<sup>25</sup>. Contudo, alguns estudos destacaram a modesta cobertura jornalística da execução do projeto fora dos dias entorno do 10 de novembro<sup>26</sup>. A ausência de citações sobre o cotidiano dos trabalhos tem sua raiz na situação ditatorial em que se encontrava o país. Com a publicação do Código de Imprensa, em dezembro de 1937, a ditadura estado-novista reforçava a censura ao tornar ilegal a publicação de qualquer menção desrespeitosa as autoridades<sup>27</sup>. Nesta situação, a não cobertura da obra, que em todas as etapas de execução exigia um elevado número de remoções, é evidência do impacto social das demolições causadas pela abertura da Presidente Vargas.

Para chefiar os trabalhos do STE da Avenida Presidente Vargas e da Esplanada do Castelo foi designado o engenheiro Hélio de Alves Brito que em anos anteriores chefiou o Departamento de Obras da Prefeitura. A demolição do conjunto de quadras ao redor do Canal do Mangue e a construção de novos logradouros no local era uma recomendação presente desde o Plano Agache<sup>28</sup>. A necessidade de valorização destes terrenos limítrofes ao Centro também estava presente nos argumentos do chefe da STE que justificava destruição das quadras por conta das características das construções existentes naquele espaço:

Papel de relevante importância representa, também, a Avenida Presidente Vargas na transformação que será operada com o desaparecimento de velhas construções no centro urbano, levantadas em acanhados terrenos,

---

22 BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, ano 14, v. XIV, n. 2, julho 1944, p.100.

23 RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal 1940. Departamento de Geografia e Estatística, 1940.

24 BRASIL. Decreto-lei n. 3.983 – de 30 de dezembro de 1941. Abre na Prefeitura do Distrito Federal o crédito especial de 617.000.000\$0 (seiscentos e dezessete mil contos de réis) para atender durante os exercícios de 1941 a 1943, inclusive, à despesa com os empreendimentos que menciona, ligados ao Plano de Realizações.

25 LIMA, *op. cit.*, p.32-26.

26 SILVA, Lúcia Helena Pereira da. *Luzes e Sombras na cidade: no rastro do Castelo e da Praça Onze: 1920/1945*. Rio de Janeiro: Secretaria Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006 (coleção biblioteca carioca), p.212.

27 LEVINE, *op. cit.*, p.215-240.

28 AGACHE, Alfred D. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento*. Paris: Foyer Bresilien, 1930. Disponível em < <https://goo.gl/oaZmGY> > acesso em 5/5/2015. p.179-180.

com testadas extremamente exíguas e nas quais se aliou a mesquinhez da composição arquitetônica das fachadas a ausência quase completa de espaços livres, acarretando não só o desagradável aspecto das edificações, mas ainda condições extremamente precárias de iluminação e ventilação<sup>29</sup>.

A construção da avenida acarretou na demolição de igrejas do período colonial como as de São Pedro dos Clérigos, São Domingos, do Bom Jesus e de Nossa Senhora do Calvário<sup>30</sup>. Dos marcos arquitetônicos no trajeto da avenida, somente a igreja da Candelária, no trecho da via próximo ao mar, foi preservada. A manutenção desta igreja, com sua grandiosidade reforçada pelas demolições ao redor, estava prevista em todas as exposições de planos para o prolongamento da Avenida do Mangue até o mar<sup>31</sup>. Nem o edifício do Paço Municipal, construído no final do século XIX, ou o emblemático Campo de Santana foram poupados. Alegando a preservação do traçado reto da via, a Prefeitura demoliu seu edifício sede e parte do Campo de Santana, em 1944, durante a última etapa dos trabalhos da avenida.

Outro marco histórico da cidade desfigurado com as obras da grande avenida foi a Praça Onze. Por conta das remoções da reforma urbana de Pereira Passos, a região da Praça Onze aumentou sua densidade demográfica ao absorver os contingentes populacionais expulsos da zona central pelas demolições das casas de pensões e cortiços<sup>32</sup>. Marco da cultura negra, a praça também era símbolo do carnaval carioca sendo palco, a partir do início dos anos 1930, do desfile das Escolas de Samba<sup>33</sup>. Os arredores da Praça Onze também possuíam uma alta concentração de imigrantes com uma forte presença de judeus<sup>34</sup>.

Segundo o cronograma divulgado por Edison Passos, a empreitada se dividiria em duas etapas: a primeira envolveria a realização das obras entre a Praça Onze e o Campo de Santana de maneira simultânea a execução do trecho final entre a Avenida Rio Branco e a Visconde de Itaboraí. Na segunda etapa ocorreriam as demolições e demais obras no trecho entre a Avenida Rio Branco e a Praça da República<sup>35</sup>.

Contudo, os trabalhos iniciais da nova artéria adotaram o sentido único partido da Praça Onze em direção a Candelária. A escolha pelo início dos trabalhos nos territórios com “edifícios de menor valor e habitando por pessoas menos influentes”<sup>36</sup> foi uma estratégia adotada por Henrique Dodsworth para atestar o caráter irreversível do empreendimento e facilitar o enfrentamento dos interesses de comerciantes e banqueiros instalados no trecho entre a Rua Uruguaiana e a Candelária<sup>37</sup>. As obras não seguiriam uma execução linear. Apesar de iniciarem as demolições em 1941, nas ruas posteriores a Praça Onze, a praça, propriamente dita, só foi demolida dois anos depois o que permitiu a realização dos desfiles carnavalescos de 1942 e 1943 no seu local tradicional<sup>38</sup>. A demolição do Paço Municipal, das principais igrejas e a terraplanagem do trecho do Campo de Santana também ocorreram em 1944, na etapa final da obra<sup>39</sup>.

29 BRITO, Hélio Alves de. Obras da Avenida Presidente Vargas. Revista Municipal de Engenharia. Rio de Janeiro, v. XI, p. 100-112, julho 1944.

30 LIMA, *op. cit.*, p.37-46.

31 A SECRETARIA Geral de Viação Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro, p.27-28; PASSOS. *Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*, p.218-222.

32 SILVA, Lúcia. *Luzes e Sombras na cidade.... op. cit.*, p. 223.

33 LIMA, *op. cit.*, p.49-53.

34 FRIDMAN, *op. cit.*, p.82-90.

35 PASSOS, Edison J. *Plano de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro*, p.222.

36 GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. 6ª edição. Rio de Janeiro: Bem-te-vi. 2013, p.209-215.

37 *Idem*.

38 SILVA, Lúcia. *Luzes e Sombras na cidade.... op. cit.*, p.15-221.

39 *Idem*, p.215-221.

---

---

O início dos trabalhos ocorreu com a demolição do edifício de número 52 na Rua Visconde Itaúna em abril de 1941. Com a aproximação da data de inauguração, marcada para 10 de novembro, as obras do primeiro trecho entre Praça Onze-Campo de Santana foram aceleradas com turnos diurnos e noturnos para o cumprimento do cronograma de demolições. Escrevendo quatro anos após a queda do Estado Novo, o arquiteto Alberto Szilard, que participou das obras do Elevador Lacerda em Salvador e da construção do novo prédio da Central do Brasil, criticou a condução dos trabalhos da avenida e o tratamento dispensado aos removidos:

Na abertura da avenida, não foi democrático o processo de desapropriação. A Prefeitura, em vez de começar a construção de blocos modernos de apartamentos com jardins grades, piscinas e lagos num local cuja população podia ser acomodada provisoriamente e cujo saneamento seria premente – como, por exemplo, nas imediações das ruas Júlio do Carmo e Benedito Hipólito –, pôs todos os moradores das casas entre as ruas General Câmara e São Pedro simplesmente na rua, indenizando somente proprietários. Não foi muito democrático. Pelo menos não foram tratados democraticamente os inquilinos das casas demolidas<sup>40</sup>.

A inauguração do primeiro trecho da Presidente Vargas ocorreu no aniversário do regime e contou com a presença de Getúlio Vargas e um grande número de autoridades. Dodsworth fez um discurso carregado de louvores a engenharia nacional e a sua própria administração:

Permita V. Ex. <sup>a</sup> que eu guarde desta cerimonia apenas lembranças de nela ter tido a honra de ser o interprete do governo de V. Ex. <sup>a</sup> nos agradecimentos e louvores devidos aos operários de todas as categorias e officios desta obra, que enaltece o valor da engenharia brasileira e do trabalho nacional. Exceção feita da maquinaria, tudo aqui nos rodeia é brasileiro. Os projetos da nova urbanização da cidade são da autoria dessa maravilhosa floração de engenheiros que trabalham na Prefeitura e que alvorecem para as responsabilidades dos largos públicos, técnicos, escritórios, capital e mão-de-obra brasileiros<sup>41</sup>.

Os louvores nacionalistas do Prefeito não se estendiam somente aos engenheiros da Prefeitura. As empresas que executaram os serviços do STE da Avenida Presidente Vargas e da Esplanada do Castelo também eram todas brasileiras. As obras do primeiro trecho da Presidente Vargas foram basicamente serviços de demolição, contando com expressiva presença do empreiteiro Luiz Koatz que venceu todas licitações para demolições de prédios nas ruas Visconde de Itaúna, Senador Euzébio, General Caldwell e Barão de Santana<sup>42</sup>. Por conta de lacunas nas coleções de decretos municipais consultados não foi possível estabelecer o valor dos contratos vencidos por Luiz Koatz.

Durante a execução do primeiro trecho da grande avenida, o STE também coordenou os trabalhos na Esplanada do Castelo. As obras iniciais de urbanização da esplanada foram divididas entre as empreiteiras Irmãos Breves e Cavalcanti Junqueira S/A com gastos totais de US\$ 65.055,00. A distribuição dos ganhos entre as empresas pode ser conferida no gráfico abaixo:

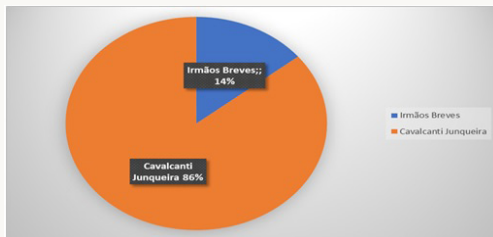
---

40 SZILARD, Adalberto; REIS, José de Oliveira. *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: O Construtor, 1950, p.66.

41 INAUGURAÇÃO do primeiro trecho da Avenida Getúlio Vargas. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1941, primeira secção, p.9.

42 Termos de Contrato da Comissão Técnica Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1941.

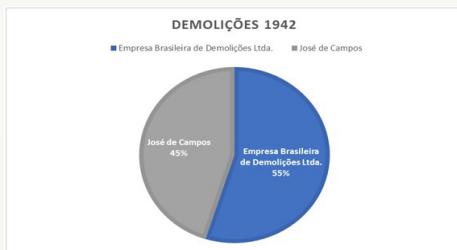
Gráfico 1: Obras na Esplanada do Castelo 1941



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1941.

Com a injeção de crédito proporcionada pelo Decreto-lei nº 3.893, as obras da Esplanada do Castelo progrediram durante o ano de 1942. Nos trabalhos da Av. Presidente Vargas, o Serviço Técnico Especial definiu que o trecho inaugurado em novembro seria o compreendido entre a Praça da República e a Rua Uruguaiana. Os serviços de demolição na avenida foram novamente realizados em sua maioria por Luiz Koatz que consegue contratos no total de US\$ 74.885,52. A partir de meados do ano, este empreiteiro passou a participar das concorrências sob a pessoa jurídica de Empresa Brasileira de Demolições Limitada. Por conta disto, consideramos os ganhos de Koatz e da Empresa Demolidora de forma unificada. As demolições também foram realizadas pelo empreiteiro José de Campos que arrematou contratos no total de US\$ 61.475,89. Estas duas empresas dividiriam todos os serviços de demolição da Avenida Presidente Vargas. Outras empreiteiras só apareceriam, em anos posteriores, nos serviços de demolição das obras da Esplanada do Castelo.

Gráfico 2: Faturamento nos Serviços de Demolição 1942



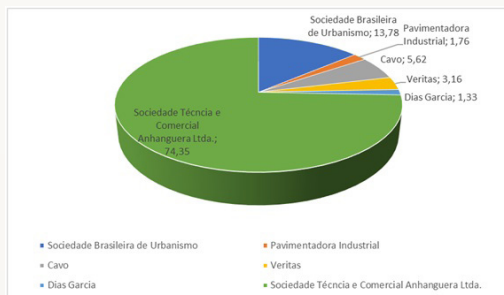
Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1942.

Os demais serviços do Serviço Técnico Especial apresentaram uma maior variedade de empresas. Nas obras da Esplanada do Castelo, a Sociedade Brasileira de Urbanismo executou serviços de pavimentação na Avenida dos Aviadores ao custo de US\$ 52.557,36. Os melhoramentos na Avenida Graça Aranha e Rua Pedro Lessa ficaram a cargo da Pavimentadora Industrial por cerca de US\$ 6.726,44. Nas obras da Avenida Presidente Vargas, o contrato mais vultoso ficou a cargo da Sociedade Técnica e Comercial Anhanguera Ltda., que arrematou os serviços de construção de galerias subterrâneas no trecho compreendido entre a Avenida do Mangue e o lado ímpar da Praça da República por US\$ 283.449,18. A relação completa



das empreiteiras que atuaram na Avenida Presidente Vargas e na Esplanada do Castelo, em 1942, e sua divisão quanto ao faturamento de cada uma, se encontra no gráfico abaixo:

Gráfico 3: faturamento nos demais serviços Presidente Vargas/Castelo 1942



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1942.

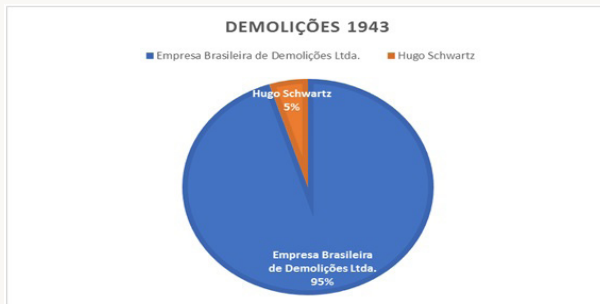
As dificuldades impostas pela guerra também afetaram as obras da Avenida Presidente Vargas. Em 1943, a impossibilidade de importar asfalto dos Estados Unidos alterou os planos originais de pavimentação da via que passou a ser pavimentada com concreto hidráulico para manter suas características próximas ao projeto original<sup>43</sup>. O Serviço Técnico Especial também alterou outras particularidades da avenida: para aumentar a capacidade de tráfego dos automóveis na via os refúgios centrais, planejados para terem quatro metros de largura e serem arborizados, foram substituídos por outros menores, com 2 metros de largura, que deveriam conter apenas postes de iluminação. Com isso, a via inaugurada em 1944 não possuía árvores em nenhum trecho, pois a proteção aos pedestres nas margens da avenida, segundo o plano de ocupação, deveria ser feita pelas galerias das futuras edificações laterais<sup>44</sup>.

A pavimentação a concreto hidráulico, a construção de galerias de águas pluviais e as obras complementares, no trecho entre a avenida São Tomé de Souza e a rua Uruguaiana; e a execução de obras complementares entre a Rua de Santana e a Praça da República foram realizadas pela construtora Genésio Gouveia por um custo de US\$ 308.399,03. O ano de 1943 foi o mais lucrativo para os empreiteiros que atuavam nas obras de demolição com obras que totalizaram custos de US\$ 245.962,00. Os serviços de demolição na Presidente Vargas foram arrematados pela Empresa Brasileira de Demolições que obteve contratos totalizando US\$ 233.694,98. As concorrências da Esplanada do Castelo foram limitadas a um único edital sobre demolições nas Ruas Santa Luzia e Misericórdia vencido pelo empreiteiro Hugo Schwartz. A comparação entre o faturamento de cada empresa no ramo das demolições é expressa no gráfico abaixo:

43 Além da Presidente Vargas, a pavimentação em concreto hidráulico foi utilizada pela PDF em diversas obras como, entre outras, Avenida Tijuca, Cantagalo e Delfim Moreira. BRITO, *Obras da Avenida Presidente Vargas*, p.109.

44 *Idem*.

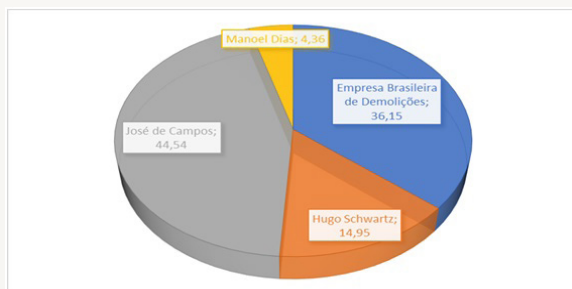
Gráfico 4: Faturamento do Setor de Demolições no Ano de 1943



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1943.

Durante o ano de 1944 os serviços de demolição sofreram uma queda no custo em relação ao ano anterior, e atingiram o total de US\$ 124.469,84, uma despesa inferior a realizada em 1942. Contudo, neste ano ocorrem demolições simbólicas como as das igrejas de São Pedro dos Clérigos e Bom Jesus do Calvário que foram demolidas por José de Campos além de um hospital situado na rua General Câmara. As demolições do último trecho da Presidente Vargas ficaram a cargo da Empresa Brasileira de Demolições por um custo de US\$ 52.907,67. Ao passo que as demolições para as obras da Esplanada do Castelo foram executadas por Manoel Dias e Hugo Schwartz com custos de US\$ 6.389,00 e US\$ 21.884,00 respectivamente. A divisão quanto ao faturamento das empresas pode ser conferida no gráfico 5:

Gráfico 5: Serviços de Demolição Presidente Vargas/Castelo 1944



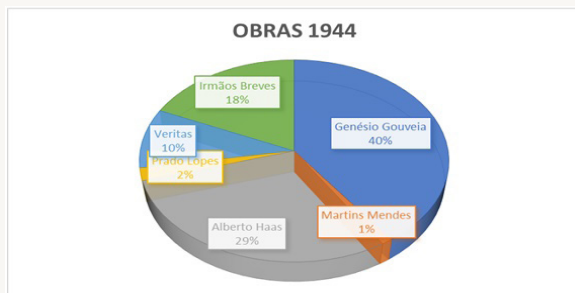
Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, 1944

Se os gastos com as demolições caíram ao longo de 1944 o mesmo não ocorreu com os outros custos. O valor atingido pelas licitações no ano de abertura da Avenida é de US\$ 1.169.677,24. Custo superior em mais de US\$ 400.000,00 a soma dos gastos com serviços que não envolviam demolição entre 1941 e 1943. A terraplanagem da área do Campo de Santana atingida pela avenida foi realizada pela Engenharia Indústria Padro Lopes & Cia. Ltda. As obras da Presidente Vargas entre as avenidas Rio Branco e Visconde de Itaboraí ficaram a cargo da construtora Alberto Haas por um custo de US\$ 416.199,39.

Já os trechos entre a Rio Branco e Rua Uruguaiana e entre a Av. Tomé de Souza e a Praça da República foram executados pela construtora Genésio Gouveia por US\$ 573.304,53.

As obras complementares continuaram após a inauguração oficial da avenida em setembro de 1944. Menos de uma semana após a abertura da via a empreiteira Irmãos Breves venceu a licitação para a construção de galerias pluviais entre a Praça da República e os terrenos planejados para a Avenida Diagonal. Enquanto na Esplanada do Castelo, a construtora Veritas atuou em serviços de urbanização que custaram US\$ 136.642,23. A divisão do faturamento por empresa no último ano de trabalhos do Serviço Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo é expressa no gráfico 6:

Gráfico 6: faturamento por empresa Presidente Vargas/Castelo 1944



Fonte: Boletim da Prefeitura do Distrito Federal.

Apesar do impacto causado pelas remoções e do elevado custo das desapropriações, o gasto com demolições foi relativamente baixo. A soma dos serviços de demolição realizados entre 1942 e 1945 atinge US\$ 403.750,94 enquanto os demais serviços de execução da via somavam custos de US\$ 2.182.889,00. A empreiteira Genésio Gouveia foi a empresa da construção civil que mais lucrou a abertura da via reunindo serviços que totalizaram US\$ 881.703,56 ou 34% total dos custos de execução que pudemos registrar. Em segundo lugar no faturamento estava a construtora Alberto Haas que, com apenas a construção do trecho final da Presidente Vargas, conseguiu um contrato de US\$ 416.200,00.

Com a inauguração da Avenida Presidente Vargas em 7 de setembro de 1944, o governo disponibilizou uma nova área de expansão para negócios e atividades administrativas. Logradouros tradicionais como a Visconde de Itaúna, Senador Euzébio e o Largo de São Domingos foram praticamente varridos do mapa<sup>45</sup>. Segundo dados apresentados pelo Serviço Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas, foram desapropriados 426 prédios para a abertura da via e outros 96 para lotear as quadras laterais. A destruição dos edifícios gerou mais 190.000 m<sup>3</sup> de entulho<sup>46</sup>. O volume de terrenos disponibilizados abria espaço para planos de utilização imobiliária da área surgida com a destruição dos arredores da Praça Onze. Nos últimos momentos de seu mandato, o prefeito Henrique Dodsworth esperava que, em poucos anos, os terrenos disponíveis da Praça da República até a Praça da Bandeira fossem ocupados por empreendimentos imobiliários dos Institutos de Aposentadoria e Pensão<sup>47</sup>.

45 GERSON, *op. cit.*, p.209-215.

46 SERVIÇO Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo. Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, julho 1945, p.85.

47 DODSWORTH, Henrique. *Avenida Presidente Vargas: aspectos urbanísticos, jurídicos e administrativos de sua*

## Conclusão

O destino da Avenida Presidente Vargas não concretizou as promessas de rápida ocupação das margens da via por meio de empreendimentos imobiliários e centros de negócios. O aumento da área comercial se limitou aos arredores do Centro Bancário, zona de contato entre a nova via e a Avenida Rio Branco, uma expansão modesta frente aos projetos elaborados pela Comissão do Plano da Cidade<sup>48</sup>. Como destacado por diversos estudos, o grande vazio criado pela cirurgia urbanística da Presidente Vargas perdurou por décadas, ao ponto de, nos anos 1950, as pistas centrais da via, nos arredores da Avenida Rio Branco, ainda serem utilizadas como estacionamento<sup>49</sup>. Após a queda do Estado Novo proliferaram críticas ao projeto dos tempos ditatoriais. Os detratores do projeto apontavam o tamanho excessivo do empreendimento, a falta de árvores e o alto número de atropelamentos, devido a inexistência de passarelas, como os maiores legados da obra<sup>50</sup>. A ocupação efetiva das margens da maior avenida do Centro ocorreria de forma gradual ao longo das décadas seguintes principalmente através da construção de edifícios de órgãos governamentais<sup>51</sup>. Para o geógrafo Maurício de Abreu, a frustração dos planos da Prefeitura tinha ligação direta com o *boom* do mercado imobiliário na Zona Sul da cidade o crescimento da ocupação de Copacabana atraiu os capitais, o comércio de luxo e os serviços que a municipalidade esperava que se concentrassem nas cercanias da nova artéria do Centro da cidade<sup>52</sup>.

Todavia, a construção da Avenida Presidente Vargas deixou um legado imediato para o planejamento urbano no Rio de Janeiro: o prestígio dos planos que viários que privilegiavam a circulação de automóveis. Uma década antes da instalação das primeiras fábricas de carros no Brasil, e da consequente “febre rodoviária” dos anos 1950 e 1960<sup>53</sup>, as políticas públicas para circulação urbana no Rio de Janeiro já planejavam uma cidade moldada para a circulação de carros particulares. As construtoras de maior destaque no governo de Dodsworth, como a Sociedade Brasileira de Urbanismo e a Genésio Gouvêia, continuariam próximas aos mandatários do município após a redemocratização e atuariam em grandes obras da década seguinte – como o arrasamento do Morro de Santo Antônio e a construção da Avenida Perimetral<sup>54</sup>. Além de uma radical cirurgia urbana dos tempos ditatoriais, as obras da Avenida Presidente Vargas ditaram a tendência do planejamento urbano carioca nos decênios seguintes, um rumo que nem a redemocratização do cenário político foi capaz de contrariar.

Recebido em: 03/08/2018

Aprovado em: 21/01/2019

---

realização. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio. 1955, p.51.

48 SERVIÇO Técnico Especial da Avenida Presidente Vargas e Esplanada do Castelo. Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, julho 1945, p.85.

49 ALVES, REZENDE, Vera F. *A comissão do Plano da Cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro*. Disponível em <goo.gl/hNgbZ2> acesso em 13/12/2015.

50 SZILARD & REIS, *op.cit.*, p.67.

51 LIMA. Do teatro do poder a centro financeiro e administrativo. Sete décadas de transformações na Avenida Presidente Vargas. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, nº 10, 2016 p.158-172.

52 ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2013, p.112-113. 53 *Idem*, p.129-139.

54 KLEIMAN, Mauro. *Construtores do moderno Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994, p.49-107.