

Financiar para urbanizar: as obrigações urbanísticas e o plano de melhoramentos do governo Dodsworth (1937-1945)

Pedro Sousa da Silva¹

Resumo

Este artigo se propõe a examinar o financiamento do programa de obras públicas realizado pela Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro no início da década de 1940. Neste período, a gestão de Henrique Dodsworth criou as Obrigações Urbanísticas, instrumento fiscal que prometia reduzir os custos do programa de obras da municipalidade. Neste trabalho analisaremos o porquê da curta duração deste instrumento de financiamento.

Palavras-chave: urbanismo, reforma urbana, Rio de Janeiro

Abstract

This article proposes to examine the financing of the public works program carried out by the City Hall of Rio de Janeiro in the early 1940s. During this period, Henrique Dodsworth's management created the Obeigações Urbanísticas, a fiscal instrument that promised to reduce the costs of Program of works of the municipality. In this paper we will analyze the reason for the short duration of this financing instrument.

Key Words: Urbanism, urban reform, Rio de Janeiro.

Introdução

Ao longo dos oito anos da ditadura do Estado Novo a cidade do Rio de Janeiro, governada pelo prefeito-interventor Henrique Dodsworth, foi palco de um grande programa de intervenções urbanísticas que transformaram a paisagem da então Capital Federal. Sobrinho e herdeiro político do ex-prefeito Paulo de Frontin, Henrique Dodsworth deu continuidade à tradição das administrações ao estilo dos “prefeitos-engenheiros”, na qual um grande programa de obras seria a solução para os problemas da cidade (SARMENTO, 2015, p. 31-33). São deste período a conclusão do arrasamento do Morro do Castelo e a abertura da Avenida Presidente Vargas, na área central, a duplicação do Túnel do Leme, no bairro de Copacabana, e o início da construção da Avenida Brasil, via que transformou a comunicação da Zona Portuária e do Centro com os subúrbios e os demais estados do país (LEAL, 1987, p. 128-139). Além de alterar

¹ Mestre em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Esta pesquisa contou com financiamento do CNPq e seu resultados totais encontram-se na dissertação “O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado Novo”. Disponível em <https://goo.gl/tLjJdP> Contato: pedrosousadasilva13@gmail.com

profundamente a circulação viária da cidade, a execução deste conjunto de obras demandava a mobilização de uma grande quantidade de recursos; nas próximas páginas, analisaremos a principal estratégia utilizada pela Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro para financiar o programa de obras executado entre 1937 e 1945.

O financiamento das intervenções urbanísticas na Primeira República (1889-1930)

A arrecadação de receitas sempre foi um problema para as administrações do Distrito Federal². O recurso a empréstimos para a execução de serviços de rotina era um expediente comum nas diversas administrações do Rio de Janeiro. Da Proclamação da República até o golpe do Estado Novo somente quatro exercícios fiscais da municipalidade não foram deficitários (RIO DE JANEIRO, 1945). Situação que se agravava com a implantação de grandes projetos de intervenção urbanística que exigiam grandes aportes de capitais. Obras vultuosas cujo ônus, via de regra, caía sobre as administrações seguintes.

Para executar as intervenções a cargo da municipalidade, na reforma urbana realizada entre 1903 e 1906, o Prefeito Francisco Pereira Passos recorreu a um empréstimo de 4 milhões de libras que tinham como garantia a arrecadação do imposto predial (BENCHIMOL, 1990, p. 251-255). No início da década de 1920, a gestão de Paulo de Frontin recorreu a empréstimos de 10 milhões de dólares da Equitable Trust Company de Nova York para garantir seu acelerado programa de realizações (PINTO, 2008, p. 171). Dois anos depois, o mandato de Carlos Sampaio também seria marcado por grandes empréstimos empregados principalmente no arrasamento do Morro do Castelo, obra símbolo das comemorações do Centenário da Independência do Brasil (KESSEL, 2001, p. 57-62). Segundo o estudo realizado por Roberto de Macedo, ao assumir o poder, Henrique Dodsworth tinha a quitar dois empréstimos de Pereira Passos; três da Gestão Bento Ribeiro; um de Paulo de Frontin; sete de Carlos Sampaio; cinco de Alaor Prata; quatro de Prado Junior e um do governo de Adolfo Bergamini (MACEDO, 1955, p. 38).

Graças ao apoio do Governo Federal, a administração de Henrique Dodsworth reverteu o histórico déficit orçamentário através de uma série de medidas que geraram novas fontes de renda para a municipalidade; a mais significativa destas políticas foi o repasse de 60%

² Ao utilizarmos o termo distrito federal neste trabalho nos referimos exclusivamente ao espaço ocupado pela cidade do Rio de Janeiro que em nosso período de estudo exerce a função de capital do Brasil.

da arrecadação do imposto sobre circulação de mercadoria na cidade do Rio de Janeiro, recolhimento que até então era de exclusividade da União (RIO DE JANEIRO, 1945, p. 138). Esta reforma financeira que garantiu exercícios superavitários a partir de 1939. Por conta disto, Henrique Dodsworth se vangloriava ao afirmar em seus primeiros anos foram devotados a recuperação financeira do Rio de Janeiro: “Em dois períodos distintos se divide a minha administração: o primeiro de 37 a 39, destinado à reorganização financeira da Prefeitura. O segundo de o das realizações propriamente ditas, iniciado em 1940 (RIO DE JANEIRO, 1945, p. 139-140)”.

Contudo, se, por um lado, as grandes obras estiveram presentes desde o início da gestão, como exemplifica a reforma do Largo da Carioca, no Centro, e a construção da Avenida Tijuca, na Zona Norte, por outro lado, os recursos da municipalidade não eram capazes de sustentarem os projetos apresentados no Plano de Melhoramentos elaborado pela Secretaria Geral de Viação e Obras. Segundo o projeto divulgado em 1941 pelo Secretário Edison Junqueira Passos, as obras da Avenida Presidente Vargas custariam US\$ 16.304.347,82, o desmonte do Morro de Santo Antonio US\$ 14.492.753,62; a urbanização da região do Castelo US\$ 6.884.057,97. A soma dos custos destas grandes obras com o restante das realizações previstas pela secretaria geraria uma despesa total de US\$ 47.041.063,00 (PASSOS, 1941). Contudo, o somatório de todas as receitas da Prefeitura em 1941 atingia apenas US\$ 30.499.859,00; situação que se agravava quando se verificava que as despesas realizadas no mesmo período totalizavam gastos de US\$ 29.565.871,00 (ANUÁRIO, 1947, p. 21).

Financiar para urbanizar: as Obrigações Urbanísticas

Apesar dos gastos onerosos, o discurso oficial propagava que a abertura da Avenida Presidente Vargas, o desmonte do Morro de Santo Antônio e a conclusão das obras do Castelo seriam exequíveis, pois estes três planos eram autofinanciáveis (PASSOS, 1941, p. 314-318). De forma similar ao que ocorrera trinta anos antes, no “bota abaixo” do Prefeito Pereira Passos, a administração estado-novista buscava na venda de lotes urbanizados a base para seu programa de reforma urbana. Através do Decreto-lei 2.722, de 30 de outubro de 1940, a Presidência da República instituiu as Obrigações Urbanísticas cuja aplicação seria regulamentada pelo Prefeito Henrique Dodsworth através do Decreto 6.897 de 29 de dezembro de 1940 (BRASIL, 1940).

As Obrigações Urbanísticas eram títulos vinculados ao domínio pleno de um pedaço de terreno urbanizado cujo valor nominal era igual ao valor de venda prefixado para lote. A legislação estabelecia que estes títulos podiam ser transferidos pela Prefeitura a terceiros, sem a cobrança de impostos, ou usados como garantia para empréstimos destinados a realização das grandes obras. No caso de empréstimos, o terceiro artigo do Decreto-lei 2.722 dizia que a Prefeitura estava autorizada a contrair compromissos até no máximo 80% do valor das Obrigações Urbanísticas caucionadas. No mesmo artigo, o Governo Federal estabelecia um teto de 200 mil contos de reis, cerca de US\$ 12.000.000,00 no câmbio da época, para os empréstimos a serem contraídos pela municipalidade (BRASIL, 1940).

Os títulos eram destinados, preferencialmente, aos proprietários de terrenos atingidos pelas desapropriações das grandes obras do Governo Dodsworth. Além deste público, a municipalidade desejava atrair capitais voltados ao mercado imobiliário, segundo Evelyn Lima: “Vargas sabia que, de certa forma, o investimento em terras urbanas poderia representar uma alternativa de aplicação de recursos” (LIMA 1990, p. 29). Para atrair tais investimentos, a regulamentação baixada por Henrique Dodsworth no Decreto 6.896 estabelecia que a Prefeitura pagaria aos proprietários das Obrigações Urbanísticas; no resgate realizado na primeira década de emissão e no ato de alienação em leilão do lote, o valor nominal do título acrescido de prêmio de valorização igual a metade do excedente do preço de alienação sobre o valor do título (RIO DE JANEIRO, 1940). Para os resgates realizados na segunda década de emissão, o poder público garantia um acréscimo de 15% do valor nominal do título. Além disso, a prefeitura também se comprometia a pagar juros anuais fixados nos planos de urbanização originários de cada obrigação. Todos os pagamentos aos possuidores seriam feitos em moeda corrente.

Ao mesmo tempo em que regulamentou o Decreto-lei 2.772 a Prefeitura do Distrito Federal aprovou os planos de urbanização da Avenida Presidente Vargas e da Esplanada do Castelo seguindo os preceitos da nova legislação. O valor venal dos lotes urbanizados da área da Avenida Presidente Vargas foi estipulado em US\$ 20.335.232,00, os gastos com desapropriações e indenizações custariam US\$ 14.864.720,36 e as obras de construção da via foram orçadas em US\$ 984.985,00. Como prova de seu processo de autofinanciamento, as obras apresentariam um saldo de US\$ 4.484.527,00. A estimativa de juros das Obrigações Urbanísticas era de US\$ 3.243.244,00 (RIO de JANEIRO, 1941a).

O plano de urbanização da Esplanada do Castelo também compartilhava números bastante otimistas: o gasto com desapropriações seria de US\$ 2.793.778,00, as obras custariam US\$ 270.270,27 enquanto o valor de venda dos terrenos urbanizados chegaria a US\$ 9.544.927,00. Com isso, o empreendimento apresentaria saldo de US\$ 6.480.878,80 e a estimativa para os juros das Obrigações chegaria US\$ 720.721,00(RIO DE JANEIRO, 1941b). O plano de desmote do Morro de Santo Antônio e abertura da Avenida Diagonal, aprovado em julho de 1941, apresentava custos de US\$ 21.238.606,00 enquanto o valor dos lotes urbanizados era estimado em US\$ 28.358.575,00(RIO DE JANEIRO, 1941c).

Do autofinanciamento ao empréstimo do Banco do Brasil

No entanto, os planos de arrecadação da Prefeitura não se concretizaram. Segundo o estudo realizado por Fernanda Furtado e Vera Rezende, os dados do orçamento da municipalidade para 1941 apresentam uma grande disparidade entre previsão e arrecadação de receitas extraordinárias (FURTADO; REZENDE 2016, p.182). No ano seguinte, com a maioria dos projetos em execução, a arrecadação com vendas de terrenos urbanizados proporcionou apenas US\$ 496.027,00 aos cofres da prefeitura (ANUÁRIO... 1947, p.22). Escrevendo uma década após o fim de sua gestão, Dodsworth culpou a incompreensão geral pelos resultados inesperados na venda das Obrigações Urbanísticas:

“A grandiosidade do empreendimento, cuja realização importara na completa remodelação da cidade do Rio de Janeiro, exigindo extraordinária energia administrativa para sua efetivação, e ainda a circunstância de ser a “Obrigação Urbanística” título de dívida novo, fora do comum, tornariam ambos, o Plano e seu complemento, a “Obrigação”, sujeitos à incompreensão, não só dos leigos, mas até dos técnicos” (DODSWORTH, 1955, p.22).

A baixa procura pelos títulos levou a modificações na finalidade dos títulos dos lotes de terrenos urbanizados, realizada no Decreto-lei nº 3.532. Esta transformação também tem ligação com a mudança na legislação nacional sobre desapropriações que obrigou a uma revisão nos planos já aprovados da Avenida Presidente Vargas e do Castelo. O anteprojeto, publicado pelo Ministério da Justiça no Diário Oficial para receber sugestões, em agosto de 1940, pretendia substituir a legislação presente no Decreto 1.021 de 1903.

A lei aprovada pelo Governo Rodrigues Alves tinha como finalidade facilitar a execução das desapropriações requeridas pela Prefeitura do Distrito Federal. Segundo o

decreto, a decisão do valor da indenização seria tomada por três árbitros sendo indicados: um pelo governo, um pelo proprietário do imóvel e outro pelo juiz. O valor decidido por maioria entre os arbitradores era entregue ao juiz que homologava a sentença (FURTADO; REZENDE 2016, p. 184-189). As indenizações não poderiam ser inferiores a 10 nem superiores a 15 vezes o valor locativo tendo por base o valor do imposto predial lançado no ano anterior a desapropriação. Segundo Jayme Benchimol, o decreto trouxe imensas vantagens ao poder público por basear o cálculo das indenizações no imposto predial, tributo cujo valor declarado pelo proprietário era tradicionalmente subestimado para lesar o fisco (BENCHIMOL, 1990, p. 246-250).

Segundo Henrique Dodsworth, a maioria dos grandes projetos de urbanização foram estabelecidos segundo os critérios da Lei de 1903 (DODSWORTH, 1955, p. 3-5). Em depoimento, algumas décadas após o fim da ditadura do Estado Novo, o engenheiro José de Oliveira Reis, chefe da Comissão Plano da Cidade³, afirmou que a Prefeitura aproveitou do cenário imposto pela ditadura estado-novista e o valor locativo rebaixado, declarado pelos proprietários a municipalidade, para executar as desapropriações:

“(...) a prefeitura aproveitou-se disso para fazer a avaliação do valor locativo – que coincidia ser de 10 a 15 vezes esse valor, de acordo com o estado do prédio, menos o valor do imposto, ainda por cima tinha de tirar 12% disso. Então, os coeficientes eram 8,8 ou 11 e 13,2 para multiplicar pelo valor locativo anual, o que dava um valor realmente baixo. Isso favoreceu inclusive a execução da Avenida Presidente Vargas. Além disso, como era ditadura, não havia grita. Não podia gritar coisa nenhuma, porque tudo era feito de acordo com o que o governo queria” (FREIRE; OLIVEIRA 2008, p. 19).

A proposta do anteprojeto pretendia mudar profundamente o expediente sobre desapropriações. A nova proposta estabelecia o método de pericias no qual um juiz indicaria um perito de sua livre escolha para avaliar o valor da indenização. Caberia o expropriante e ao expropriado o direito de indicar assistentes técnicos do perito. De posse das conclusões do técnico, o juiz poderia estabelecer livremente o valor da indenização a ser paga (DODSWORTH, 1955, p. 3-8). Segundo a opinião da Prefeitura, o liberalismo desta proposta volta os critérios aos parâmetros do Século XIX e elevaria extraordinariamente as indenizações.

³ Instância da Secretaria Geral de Viação e Obras responsável por elaborar e supervisionar a execução dos planos de intervenção urbanística da gestão de Henrique Dodsworth.

Em apoio aos projetos do Governo Dodsworth o Clube de Engenharia⁴ também se manifestou contra os novos critérios sugeridos no anteprojeto do Ministério da Justiça. Em parecer da comissão presidida por Miranda Valverde, a associação se alinhava com a posição da Prefeitura na grito contra o método de perícias:

“De maneira nenhuma pode a Comissão concordar com os dispositivos (arts. 15 e 27), em que o anteprojeto aplica o arbitramento nas desapropriações os preceitos daquele Cód., relativo as perícias (arts. 129 e 132, e 254 a 258). Não é razoável que se faça perder ao proprietário a sua propriedade, por um preço para fixação do qual não concorreu. A tradição de nosso direito e a legislação dos demais países atribuíram sempre aos arbitradores, nas desapropriações, as funções de verdadeiros árbitros, juízes de fato” (DODSWORTH, 1955, p. 14).

Além de atacar o método das perícias, pois ofereceria “obstáculos internáveis e inseguranças a faculdade de desapropriar”, as sugestões da Comissão do Plano da Cidade ao anteprojeto parecem procurar concordâncias com as propostas do Ministério da Justiça, ao julgar conveniente a atualização dos coeficientes utilizados para calcular as desapropriações.

“Além de obstar a Administração Pública de ter uma estimativa orçamentária prévia e segura sobre o vulto da desapropriação que um determinado plano de urbanização pode acarretar, bem como sua visibilidade econômica, pois ficará ao arbítrio de um perito estranho à sua organização, tem o grande inconveniente das delongas judiciais, apontado acima. Seria conveniente manter o método da lei de 1903 modificando apenas os coeficientes de modo a atualizá-los. Será mais técnico e mais rápido, além disso constitui um hábito com o qual o público já se amoldou. Por esse motivo a Comissão do Plano da Cidade sugere que o cálculo da indenização dos imóveis para desapropriação amigável ou judicial seja feito por uma das alternativas:

1ª) nos moldes da lei vigente aumentando os coeficientes dos limites inferior e superior respectivamente para 12 e 18 vezes o valor locativo do ano anterior ao decreto de desapropriação, sem deduzir a importância do imposto.

2ª) avaliar separadamente o terreno e dos prédios da seguinte forma:

a) O preço do terreno será determinado adotando-se métodos racionais de avaliação baseados nos valores padronizados federais, estaduais ou municipais quando existentes;

b) O preço dos prédios será determinado de modo a não ser inferior a 6 e nem superior a 10 vezes o valor locativo anual, no ano anterior ao decreto de desapropriação” (DODSWORTH, 1955, p.5).

⁴ Entidade tradicional da cidade do Rio de Janeiro que além de representação corporativa também reunia representantes das empresas do ramo da engenharia entre outros empresários. Sobre a trajetória do Clube de Engenharia ver (HONORATO, 1996) e (ROCHA, 1995).

O aumento dos coeficientes também era posição compartilhada nos artigos publicados no *Jornal do Comércio* por jurista Philadelpho de Azevedo, membro sugerido por Oliveira Reis para a colaboração com a Comissão do Plano da Cidade e sucessor de Dodsworth na Prefeitura (REIS, 1977). Valendo-se da posição da centralidade adquirida pela Capital Federal no Estado Novo (MOTTA, 2004), a posição do Governo Dodsworth visava excluir os planos em andamento do alcance da nova legislação, usando como exemplo histórico o apoio demonstrado pelo Governo Federal a prefeitura durante o período de Pereira Passos:

“(...) empreendimento do porte das obras que se projetam na cidade do Rio de Janeiro, exige, ad instar do que ocorreu em 1903, uma legislação especial que, sem deixar em desamparo o interesse privado, trate de acautelar o interesse superior da coletividade e faculte a execução de obras que redundam em proveito de todos, em benefício não só da cidade como do país, com sua capital, que é a sede do Governo Nacional” (DODSWORTH, 1955, p. 18).

A nova lei sobre desapropriações foi sancionada por Vargas em julho de 1941 através do Decreto-lei 3.365. Para contragosto dos interesses da Gestão Dodsworth o artigo 41º da nova legislação determinava sua aplicação aos processos em curso “As disposições desta lei aplicam-se aos processos de desapropriação em curso, não se permitindo depois de sua vigência outros termos e atos além dos por ela admitidos, nem o seu processamento por forma diversa da que por ela é regulada” (BRASIL, 1941a). O método de perícias, tão criticados pela municipalidade e aliados, foi mantido no artigo. Apesar disto, a livre determinação dos valores presentes no anteprojeto foi vetada com o estabelecimento de novos coeficientes para cálculo no artigo 27º:

“Parágrafo único. Se a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o "quantum" da indenização não será inferior a 10, nem superior a 20 vezes o valor locativo, deduzida previamente a importância do imposto, e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no ano anterior ao decreto de desapropriação” (BRASIL, 1941a).

Outra vitória dos interesses da municipalidade se expressou no artigo 32 que abriu brechas para o Poder Público autorizar que os pagamentos, que deviam ser feitos em moeda corrente, em casos especiais, pudessem ser feitos em títulos da dívida pública federal, admitidos na bolsa de valores, segundo a cotação do dia anterior ao depósito. Tal dispositivo foi aproveitado no Decreto-lei 3.532 que alterava a legislação sobre as Obrigações Urbanísticas:

“Art. 6º As indenizações relativas às desapropriações de que trata o artigo anterior serão pagas, metade em títulos da dívida pública federal, e o restante em moeda corrente.

Parágrafo único. Nos casos de urgência da desapropriação, ou quando o preço for fixado por sentença, a Prefeitura depositará no Banco do Brasil, em títulos da dívida pública federal, a importância correspondente à totalidade da indenização” (BRASIL, 1941b).

As determinações do Decreto-lei 3.532, de 21 de agosto de 1941, adaptavam as Obrigações frente a nova legislação sobre desapropriações e ao desapareço dos investidores pelos títulos municipais. Os títulos não poderiam mais ser transferidos a terceiros e seriam usadas como caução para empréstimos realizados pelo Banco do Brasil com a finalidade de executar os planos de urbanização. A partir daquele momento, o leilão dos terrenos vinculados as Obrigações Urbanísticas caucionadas seriam feitos em concorrência comandada pelo Banco do Brasil (BRASIL, 1941b).

A parte mais importante do Decreto-lei 3.532 era a remoção do inciso terceiro do artigo 3º e do artigo 6º da legislação de 1940. O limite de gastos das obras foi liberado com a revogação do teto de concessão de empréstimos, anteriormente fixado em US\$ 12.000.000,00, e do limite da utilização das Obrigações Urbanísticas em 80% do valor do título (BRASIL, 1941b). No final de 1941, com base no aporte financeiro do Banco do Brasil, o Governo Vargas através do Decreto-lei nº 3.983 concedeu o empréstimo que possibilitaram a implementação do Plano de Melhoramentos da gestão de Henrique Dodsworth. Os novos empréstimos totalizavam US\$ 37.258.458,00, dos quais US\$ 19.746.376,82 eram destinados a pagar desapropriações 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 (BRASIL, 1941c).

Considerações finais

A concessão do vultoso empréstimo presente no Decreto-lei 3.983 demonstrou a disposição do Governo Federal em patrocinar o grande programa de obras da Prefeitura Distrito Federal. Por mais que estudos tenham apontado algumas desvantagens aos proprietários das Obrigações Urbanísticas como a obrigatoriedade de edificar em dois anos para manter a isenção fiscal (FURTADO; REZENDE, 2016, p. 183), é necessário ponderar que tais títulos surgem em um momento de crise dos investimentos no mercado imobiliário por conta da Segunda Guerra

Mundial (LEAL,1987, p. 59-66). Ao fim da gestão de Henrique Dodsworth a fisionomia do espaço urbano carioca estava profundamente transformada. Como no início do século, uma grande avenida rasgou o centro e provocou uma nova onda de remoções. A Avenida Brasil, grande via de comunicação entre os subúrbios, continuaria a ser expandida nas gestões seguintes tendo seu trecho final inaugurado somente em meados da década de 1950. Com a duplicação do Túnel do Leme, o governo melhorou o acesso de automóveis particulares e transportes coletivos rodoviários aos bairros mais cobiçados pela indústria da construção civil para empreendimentos de alto valor. Como analisamos, a execução deste conjunto de empreendimentos seguiu a tradicional via de vultuosos empréstimos endossados pelo Governo Federal. A contragosto do discurso da gestão de Henrique Dodsworth, o financiamento do programa de obras do Estado Novo guardava mais semelhanças com o realizado na Primeira República do que admitia o Prefeito.

Referências bibliográficas

ANUÁRIO Estatístico do Distrito Federal. Rio de Janeiro. Departamento de Geografia e Estatística, 1947, p. 21-29.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Secretária Municipal de Cultura, 1990.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.722, de 30 de outubro de 1940. Dispõe sobre a execução de planos de urbanização da cidade do Rio de Janeiro e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/11/1940, Página 20510;

BRASIL.DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Diário Oficial da União - Seção 1 - 18/7/1941a, Página 14427

BRASIL. DECRETO-LEI Nº 3.532, DE 21 DE AGOSTO DE 1941. Altera dispositivos do Decreto-Lei n. 2.722, de 30 de outubro de 1940, e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 23/8/1941b, Página 16635

BRASIL. Decreto-lei n. 3.983 – de 30 de dezembro de 1941c. 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.

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

FREIRE, Américo, OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Novas memórias do Urbanismo carioca*. Rio de Janeiro: FGV, 2008.

FURTADO, Fernanda; REZENDE, Vera. “O financiamento da abertura da Avenida Presidente Vargas: estratégias institucionais e legais”. In: *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Nº 10, 2016. P. 175-192.

HONORATO, Cezar Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida no Brasil*. Rio de Janeiro: Venosa, 1996.

KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho: O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria de Cultura, 2001

LEAL, Maria da Glória de Faria. *A construção do espaço urbano carioca no Estado Novo: a indústria da construção civil*. Dissertação de mestrado – ICHF, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1987.

LIMA, Evelyn F. Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990

MACEDO, Roberto. Henrique Dodsworth. Departamento Administrativo do Serviço Público. 1955

MOTTA, Marly. Rio, cidade-capital. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

PASSOS, Edison. *Plano de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro*. Revista Municipal de Engenharia, Rio de Janeiro, v. 8, n. 4, p. 213-224, julho 1941.

PINTO, Surama Conde Sá. O prefeito da varinha de condão: A engenharia política de Paulo de Frontin na Prefeitura do Distrito Federal-1919. Revista do Mestrado em História da Universidade Severino Sombra, Vassouras, v. 10, 2008. p. 171.

REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

RIO DE JANEIRO (DISTRITO FEDERAL). Relatório da Prefeitura do Distrito Federal. Departamento de Geografia e Estatística, 1945. P. 138

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6896 de 28 de dezembro de 1940. Regulamenta a execução do Decreto-Lei 2.722 de 30 de outubro de 1940. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro, outubro-dezembro, 1940, p. 88-91.

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto Nº 6.897 de 28 de dezembro de 1940. *Aprova o plano de urbanização da Avenida do Mangue para abertura da Avenida Presidente Vargas e das outras providências*. Revista Municipal de Engenharia, v. 8, n. 5, novembro 1941a, p. 330

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto n. 6898 de 28 de dezembro de 1940. *Aprova o plano de urbanização da Esplanada do Castelo e pelo prolongamento da Avenida Nilo Peçanha e dá outras providências*. Revista Municipal de Engenharia, v. 8, n. 5, nov. 1941b, p. 335

RIO DE JANEIRO (Distrito Federal). Decreto n. 7.064 de 31 de julho de 1941. *Aprova o plano de urbanização da esplanada resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio e áreas adjacentes, e do prolongamento da avenida Diagonal*. Boletim da Prefeitura do Distrito Federal, Rio de Janeiro: Secretaria do Prefeito, julho a setembro, 1941c. p. 35-50.

ROCHA, Oswaldo Porto; CARVALHO, Lia Aquino. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920*. In: Contribuição ao estudo das habitações populares, 1866-1906. 2ª edição. Rio de Janeiro: Secretaria municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1995. (Biblioteca carioca)

SARMENTO, Carlos Eduardo. *A arquitetura do impossível: a estruturação do Partido Autonomista do Distrito Federal e o debate autonomista nos anos 1930*. In: FERREIRA, Marieta de Moraes. Rio de Janeiro: uma cidade na história. Rio de Janeiro: FGV, 2011, p. 55-58