



“FINANCIAR PARA URBANIZAR” O RIO DE JANEIRO: José de Oliveira Reis entre o Departamento de Urbanismo e a Superintendência de Urbanização e Saneamento na implementação do Plano de Realizações – o caso da Avenida Perimetral (1956-1960)

*“Financing for urbanizing” Rio de Janeiro: José de
Oliveira Reis between the Department of Urban Planning
and the Superintendency of Urban Planning and Sanitation
in the implementation of the Plano de Realizações –
the case of Avenida Perimetral (1956-1960)*

Rodrigo Santos de Faria

Professor Doutor do Departamento de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília (DTHAU-FAU-UnB), Pesquisador do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade (CIEC-IFCH-Unicamp), Campinas, SP - Brasil, e-mail: rodrigof@unb / rs-dfaria@uol.com.br

Resumo

O presente artigo caracteriza-se pela análise da inserção do engenheiro José de Oliveira Reis num momento específico (não o único) do processo de construção continuada das instâncias administrativas municipais responsáveis pelo planejamento urbano e planos urbanísticos no Rio de Janeiro. Entre 1956 e 1960, José de Oliveira Reis reassume pela última vez o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal, participando ativamente do referido processo institucional de construção-criação-aprimoramento de órgãos municipais responsáveis pelo planejamento, financiamento e execução de obras públicas urbanas. No caso, pela criação da Superintendência de Urbanismo e Saneamento (SURSAN), do Fundo Especial de Obras Públicas e implementação do Plano de Realizações a partir das deliberações da Lei n. 899, de 28 de novembro de 1957. O entendimento do contexto nacional – no âmbito do Movimento Municipalista Brasileiro - de todo este processo de criação de instâncias municipais do setor de urbanismo, durante a década de 1950, é também fundamental para compreender os posicionamentos do engenheiro José de Oliveira Reis, como diretor do Departamento. Centrado nos preceitos básicos da autonomia política e financeira, o Municipalismo brasileiro preconiza um conjunto importante de deliberações resultantes dos Congressos Nacionais de Municípios Brasileiros - especialmente os quatro primeiros congressos -, entre elas a necessidade de implementação de mecanismos e instrumentos para ampliar os orçamentos municipais para a realização das obras, ou seja, “financiar para urbanizar”. No caso do Plano de Realizações, pelo foco na problemática do sistema viário compreendido pelo Departamento de Urbanismo, explicitar os debates sobre a construção da Avenida Perimetral.

Palavras-chave: José de Oliveira Reis. Trajetória profissional. Administração municipal. Planejamento urbano. Financiamento urbano.

Abstract

The present article is characterized by the analysis of the insertion of engineer José de Oliveira Reis in a specific moment (not the only one) of the continued construction process of the municipal administrative instances in charge of urban planning and urban plans in Rio de Janeiro. From 1956 through 1960, José de Oliveira Reis reassumes, for the last time, the Department of Urban Planning of Distrito Federal City Hall, actively taking part in the ascribed institutional construction-creation-improvement process of municipal organs responsible for the planning, financing and execution of public urban works. In this case, for the creation of the Superintendency of Urban Planning and Sanitation (SURSAN) of the Special Fund for Public Works, and for the implementation of the Execution Plan issued in deliberations in Law no. 899, of November 28th 1957. The understanding of the national context – in the scope of the Brazilian Municipalist Movement – of this whole process of the creation of municipal instances in the urban planning sector, during the 1950s, is also fundamental for comprehending engineer José de Oliveira Reis's positions as the director of the Department. Centered in the basic precepts of political and financial autonomy, Brazilian Municipalism preconizes an important set of deliberations resulting from National Congresses of Brazilian Municipalities – especially from the four first ones -, among which the need for the implementation of mechanisms and instruments for increasing municipal budgets in the execution of works, that is, “financing for urbanizing”. In the case of the Execution Plan, through the focus in the road system problematics undertaken by the Department of Urban Planning, explicating debate on the construction of the Perimetral Avenue.

Keywords: *José de Oliveira Reis. Professional trajectory. Municipal administration. Urban plans. Urban financing.*

INTRODUÇÃO: UM URBANISTA EM DESLOCAMENTO INSTITUCIONAL¹

Poucos meses separaram a palestra *Urbanismo e sua Influência no Município* (REIS, 2001) proferida por José de Oliveira Reis em Ribeirão Preto no ano de 1955, e seu retorno ao cargo de Diretor de Urbanismo do Distrito Federal, pelo Decreto P-8 do dia 11 de janeiro de 1956. Por um período de quatro anos e até o último dia do mês em que o Rio de Janeiro fora regulamentado como Estado da Guanabara, ele foi responsável pelo Departamento; sua exoneração ocorreria pela Portaria 7000463 do dia 30 de abril de 1960.

Concretizada a transferência da Capital Federal do Rio de Janeiro para Brasília no dia 21 de abril de 1960, completou-se um processo de discussões e reflexões urbanísticas muito particulares no Brasil, iniciado com a criação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital no dia 19 de setembro de 1956. O mesmo dia em que foi aprovado edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, e publicado no Diário Oficial da União no dia 30 de setembro, colocando fim aos trabalhos da *Comissão de Localização da Nova Capital Federal* e sua *Subcomissão de Planejamento Urbanístico* (que entre os profissionais constava o próprio José de Oliveira Reis) responsável pelo plano de *Vera Cruz – Futura Capital do Brasil*.²

¹ Toda a documentação primária (Leis, Cartas, Relatórios, entre outros) utilizada neste artigo é originária do Fundo José de Oliveira Reis – manuscritos e biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, por ser o artigo parte da tese de doutorado “José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)”, defendida no Departamento de História do IFCH/Unicamp, 2007.

² Para análise mais detalhadas de *Vera Cruz – Futura Capital do Brasil*, ver: (FARIA, 2007), (FICHER; SCHELLE, 2006). Referência Oficial dos trabalhos de Vera Cruz – Futura Capital do Brasil: “Nova Metrópole do Brasil – Relatório Geral de sua Localização”. Pelo Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. Presidente da Comissão. Mapas e Ilustrações do Gabinete Fotocartográfico. SMG, Imprensa do Exército. Rio de Janeiro, 1958. Fundo José de Oliveira Reis OR/170 – manuscritos e biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Especificamente para José de Oliveira Reis, o final das atividades da Subcomissão de Planejamento Urbanístico de Vera Cruz representou, também, o fim de mais *um* processo de saída do seu lugar institucional do setor de urbanismo da administração municipal do Rio de Janeiro. Assim como a consultoria em 1955 ao Plano Diretor de Ribeirão Preto e a elaboração do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú pelo Consórcio Técnico de Planejamento, a partir de 1952, os trabalhos no plano de Vera Cruz ocorreram nos momentos posteriores às exonerações de José de Oliveira Reis do cargo de Diretor de Urbanismo do Rio de Janeiro.³ Por outro lado, em relação às temáticas trabalhadas e ao próprio pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, o retorno ao Departamento de Urbanismo representou um (re)início-continuação de estudos entre o sistema viário e os planos urbanos para o Rio de Janeiro.

Pensamento explicitado em importantes congressos nacionais e internacionais durante a década de 1950 no âmbito do movimento municipalista ibero-americano, como II Congresso Ibero-americano de Municípios, realizado em Lisboa no ano de 1959, o VII Congresso Interamericano de Municípios realizado no Rio de Janeiro no ano de 1958 e, o I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros realizado em Petrópolis em 1950. Neste último como autor de um artigo para a Associação Brasileira de Planejamento sobre os “elementos principais necessários à urbanização das cidades”, entre eles o sistema viário, considerado como categoria de reflexão e intervenção de todo e qualquer plano urbano municipal: “tem por finalidade o plano diretor estabelecer um sistema de vias principais de tráfego, discriminar e limitar as diferentes zonas da cidade, orientar o desenvolvimento e expansão da cidade dentro de um programa preestabelecido” (REIS, 1950).

Uma finalidade mantida nos trabalhos do Departamento de Urbanismo após seu retorno ao cargo de Diretor, como ele mesmo apresentou, na carta enviada ao Secretário Geral de Viação e Obras no dia 19 de julho de 1956. Nesta carta José de Oliveira Reis submeteu “a elevada apreciação de V. Excia., o programa de obras urbanas mais

urgentes compreendidas no Plano Diretor de Vias Arteriais”. Entretanto, na maior parte da carta se limita a indicar o nome das vias e seus respectivos P.As., seguido de uma descrição do percurso na cidade. A única informação apresentada que pode ser considerada de relevância está na parte final do texto, porém, surge sem maiores explicações ou detalhamentos. Ele se referiu à SURSAN: Superintendência de Urbanização e Saneamento.

FINANCIAR PARA URBANIZAR: A (CONTÍNUA) CONSTRUÇÃO DO SETOR MUNICIPAL DE URBANISMO

Conforme a passagem na parte final do texto da carta escrita por José de Oliveira Reis (1959, p. 2):

A entrosagem dessas pistas no centro é ponto principal do plano de urbanização, pois o projeto aprovado prevê o tráfego contínuo sem cruzamento com as seguintes avenidas: Norte-Sul, Rio Branco, Antonio Carlos e Perimetral, por meio de elevados e passagens inferiores. Sem dúvida as obras de urbanização programadas e que vem sendo executadas pela SURSAN mudarão por completo o aspecto dessa parte da cidade.

Contudo, a relevância da informação ultrapassa a menção da execução das obras pela SURSAN, ou, ainda, a constatação de que o *Plano Diretor de Vias Arteriais* passou da etapa da concepção para a sua realização efetiva. A relevância da informação passa necessariamente pela associação da SURSAN a outras deliberações dos poderes executivo e legislativo do Distrito Federal, definidas na Lei n. 899, de 28 de novembro de 1957, que “Institui um Fundo Especial de Obras Públicas, aprova o Plano de Realizações e cria uma Superintendência de Urbanização e Saneamento e instituição e arrecadação da Contribuição de Melhoria.”

Por esta lei criada durante a gestão do Prefeito Negrão de Lima (1956-1958) articulou-se, no Distrito Federal, três intrínsecas dimensões de toda intervenção na cidade: o Plano Urbano, a

³ Entre o final da década de 1940 e durante a década de 1950, José de Oliveira Reis alternou a chefia do Departamento de Urbanismo com Affonso Eduardo Reidy (BONDUKI, 2000).

Execução do Plano e os Recursos Financeiros para a intervenção. Entre as três, a que certamente significou um aprimoramento no processo de intervenção na cidade, objetivando melhorias em infraestrutura, sistema viário, edificações, etc., foi a criação do Fundo Especial de Obras Públicas. Esta criação recuperou um pressuposto considerado primário por vários profissionais na solução dos problemas urbanos das municipalidades: *financiar para urbanizar*. Conforme o Art. 1º do CAPÍTULO I da Lei n. 899,⁴ “fica instituído na Prefeitura do Distrito Federal, o Fundo Especial de Obras Públicas, destinado a prover e financiar a execução do Plano de Realizações.”

O Fundo Especial foi também uma alternativa à escassez orçamentária da prefeitura municipal, determinada, prioritariamente, pelos gastos com o funcionalismo público; tendo sido esboçado como instrumento de geração de finanças ainda no ano de 1956. Segundo José de Oliveira Reis (1977, p. 145),

[...] uma vez que os recursos normais eram escassos e que com os mesmos nada poderia fazer, procurou o Prefeito Negrão de Lima uma fórmula para sair do impasse. Foi o que realmente conseguiu através da Mensagem n. 77, de 3 de dezembro de 1956, na qual, justificando as mais prementes necessidades urbanísticas da cidade, para atender ao seu crescimento demográfico, e a um mínimo de obras figuradas no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, propunha a conveniência da aprovação de um Plano de Realizações a ser custeado pelo Fundo Especial de Obras Públicas. Esse fundo seria obtido essencialmente pela venda dos terrenos urbanizados, e pela arrecadação da receita de um adicional a ser criado pelo prazo de dez anos sobre os impostos de vendas e consignações e transmissão de propriedade enter-vivos (sic).

A esses mecanismos de arrecadação de finanças, outras formas foram incorporadas a partir

da regulamentação do Fundo pela Lei n. 899. Vê-se no documento denominado *SURSAN: Criação, Finalidades, Regulamentação, Estrutura*, produzido pelo Serviço de *Documentação da Divisão de Administração da Secretaria de Obras* do Estado da Guanabara, em seu *Capítulo I – Da Finalidade*, o *Fundo Especial de Obras Públicas*, que será também constituído por,

[...] b- dotações orçamentárias ou subvenções constantes dos Orçamentos do Distrito Federal; [...] d- juros de depósitos bancários de disponibilidades do Fundo Especial; e - dividendos e outras participações em sociedades de economia mista, relativos a capital formado com recursos do Fundo Especial; f- produto da contribuição de melhoria e de pedágio ou de quaisquer outras taxas existentes ou que vierem a ser criadas, decorrentes das obras do Plano de Realizações, ou referentes a serviços incorporados nos termos desta lei.⁵

Por estas especificações do Fundo Especial de Obras Públicas, definindo sua implementação e respectivos instrumentos de arrecadação de divisas para financiar o Plano de Realizações, era de se esperar um encaminhamento imediato da etapa executória que caberia à SURSAN. Recai nesse ponto, entretanto, um problema gerado pelos próprios dispositivos da Lei n. 899, especialmente em seu *Art. 5º do Capítulo II – Da Administração*, ao determinar que “A administração do Fundo Especial e a execução do Plano de Realizações referidas nesta Lei são delegadas à SURSAN”. Em verdade, nenhum tipo de problema está relacionado à delegação da SURSAN como gerenciadora da captação de recursos e aplicação das verbas nas obras projetadas. Numa análise mais geral, a responsabilidade pela administração dos recursos financeiros concentrados no mesmo órgão executor da obras poderia significar maior agilidade no processo, diminuindo tramitações

⁴ Distrito Federal, Lei n. 899 de 26 de novembro de 1957. In: Estado da Guanabara, Secretaria de Obras Públicas, Superintendência de Urbanização e Saneamento. “SURSAN: criação, finalidades, regulamentação, estrutura”. Rio de Janeiro: Divisão de Administração, Serviço de Documentação, [19__?]. p. 1. Fundo José de Oliveira Reis – manuscritos e biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁵ Distrito Federal, Lei n. 899 de 26 de novembro de 1957. In: Estado da Guanabara, Secretaria de Obras Públicas, Superintendência de Urbanização e Saneamento. “SURSAN: criação, finalidades, regulamentação, estrutura.” Rio de Janeiro: Divisão de Administração, Serviço de Documentação, [19__?]. p. 1-2. Fundo José de Oliveira Reis – manuscritos e biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

na própria administração pública. O problema passou pela SURSAN, sem caracterizar, no entanto, qualquer tipo de irregularidade em suas finalidades, mas na regulamentação dessas mesmas finalidades e da própria Superintendência. Somente no dia 10 de setembro de 1958 – já na administração Sá Freire Alvin (1958-1960) (REZENDE, 1999), iniciada em julho de 1958 – , pelo Decreto n. 14.054⁶, praticamente um ano após aprovação da Lei n. 899, ocorrida em novembro de 1957, que a regulamentação definidora de toda a organização da SURSAN foi implementada. Conforme o Art. 1º do Decreto n. 14054 (BRASIL, 1958):

A Superintendência de Urbanização e Saneamento, autarquia com personalidade jurídica de direito público e autonomia financeira, criada pela Lei n. 899, de 28 de novembro de 1957, terá a seguinte organização: ADMINISTRAÇÃO GERAL: I – Conselho de Administração; II – Presidência; DEPARTAMENTOS ESPECIALIZADOS: III – Departamento de Urbanização; IV – Departamento de Esgotos Sanitários; ÓRGÃOS DE CONTROLE: V – Junta de Controle; VI – Comissão Especial das Classes Contribuintes.

Antes mesmo de adentrar na análise da própria estrutura da SURSAN, sobretudo do Departamento de Urbanização, pela relação imediata ao Departamento de Urbanismo que estava sendo dirigido por José de Oliveira Reis, convém elaborar uma pergunta: se existiu essa

disparidade temporal entre a Lei que criou (Lei n. 899) e o Decreto que regulamentou a organização da Superintendência de Urbanização e Saneamento, não foram imediatamente executadas as obras definidas no Plano de Realizações apresentado por José de Oliveira Reis ao Secretário Geral de Viação e Obras (juntamente com carta do dia 19 de julho de 1956)⁷ – e não eram poucas, ou de reduzidas dimensões, as obras apresentadas por José de Oliveira Reis no Plano de Realizações Urbanísticas. Elas também foram, posteriormente à carta de 19 de julho de 1956, especificadas no *Art. 3º do CAPÍTULO I – Da Finalidade* da Lei n. 899, aprovada no dia 28 de novembro de 1957⁷ (a Figura 1 ilustra o trecho comentado na citação a seguir):

O Plano de Realizações previsto no artigo 1º desta Lei abrangerá o início, prosseguimento ou término das seguintes obras: Avenida Beira-Mar; Avenida Norte-Sul; Avenida Perimetral; Avenida Presidente Vargas; Avenida Radial-Oeste; Avenida Radial-Sul; Desmonte do Morro de Santo Antônio e consequente aterro da orla marítima do Flamengo e da Glória; Ligação do Cais do Porto-Copacabana, através do Túnel Catumbi-Laranjeiras; Saneamento e urbanização da zona suburbana do Distrito Federal e obras complementares, inclusive redes de abastecimento d'água e de esgoto sanitário; Túnel General Glicério-Avenida Radial-Sul; Túneis locais de Copacabana (Barata Ribeiro-Raul Pompéia, Toneleros-Pompoeu Loureiro e Sá Ferreira-Nascimento Silva).

⁶ BRASIL, Decreto n. 14.054 de 10 de setembro de 1958. In: Estado da Guanabara, Secretaria de Obras Públicas, Superintendência de Urbanização e Saneamento. "SURSAN: criação, finalidades, regulamentação, estrutura". Rio de Janeiro: Divisão de Administração, Serviço de Documentação, [19__?]. p. 11. Fundo José de Oliveira Reis – manuscritos e biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁷ BRASIL, Lei n. 899 de 26 de novembro de 1957. In: Estado do Guanabara, Secretaria de Obras Públicas, Superintendência de Urbanização e Saneamento. "SURSAN: criação, finalidades, regulamentação, estrutura". Rio de Janeiro: Divisão de Administração, Serviço de Documentação, [19__?]. p.2. Fundo José de Oliveira Reis – manuscritos e biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.



FIGURA 1 - Plano dos Túneis de Copacabana - Departamento de Urbanismo. Segundo José de Oliveira Reis “a primeira grande obra concluída e executada em tempo recorde foi o Túnel Barata Ribeirão-Raul Pompéia, inaugurado em 31 de janeiro de 1960 pelo Presidente Juscelino Kubitschek” (REIS, 1977, p. 153)

Fonte: Acervo José de Oliveira Reis - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

A resposta sobre o início da execução de todas essas obras, em função da problemática jurídica que regulamentava a SURSAN, perpassa outro dispositivo determinado pelo Prefeito Francisco Negrão de Lima. Segundo José de Oliveira Reis (1977), o funcionamento da Superintendência de Urbanização e Saneamento foi autorizado pelo Decreto Municipal n. 13790 de 18 de janeiro de 1958 (REIS, 1977, p. 153). Portanto, se realmente a SURSAN iniciou a execução das obras que constavam do Plano de Realizações Urbanísticas, isso ocorreu antes da regulamentação que estruturou administrativamente a autarquia, qual seja, o Decreto Municipal n. 14054 do dia 10 de setembro de 1958. Decreto enunciado pelo prefeito que sucedeu Francisco Negrão de Lima, José Joaquim de Sá Freire Alvim, cuja administração ocorreu entre o dia 4 de julho de 1958 e 21 de julho de 1960. Por outro lado, ainda que exista o aspecto positivo da continuidade administrativa⁸ no processo de regulamentação da estrutura funcional da SURSAN, fica a dúvida sobre o próprio processo

⁸ O primeiro número da Revista Brasileira dos Municípios (1948, p. 49) da Associação Brasileira dos Municípios já abordava o problema da descontinuidade administrativa nas municipalidades brasileiras. Segundo o artigo ‘A’ Administração Municipal, “Múltiplas são as funções de um Prefeito Municipal, dependendo do êxito de sua gestão: a) da organização criteriosa de um programa de trabalho; b) da execução firme do programa adoptado. Com relação ao primeiro item, duas hipóteses podem dar-se. Se o Prefeito encontra um programa deixado por seu antecessor, não deve, mesmo que se trate de um adversário político, mudá-lo de chofre, salvo se tratar-se dum plano evidentemente absurdo. Deve, ao contrário, prosseguir-lo, enquanto lhe estuda as modificações e acréscimos. É que um programa menos perfeito, mas executado, como continuidade por Prefeitos sucessivos, traz mais benefícios ao Município do que uma série de programas muito bonitos, mas muito diversos, aos quais a relativa brevidade dos mandatos dos Prefeitos não permita dar execução. Uma das grandes mães do Brasil tem sido a descontinuidade administrativa. Não raro, no afã de se notabilizarem, relegam os administradores ao abandono e, às vezes, até à destruição, as criações de seus antecessores. Nada mais mesquinho. É humano, e até útil, que cada administrador procure suplantá-lo e acrescentar-lhe novas criações.”

das ações que essa autarquia realizou entre janeiro e setembro de 1958, respectivamente, entre o início do seu funcionamento (Decreto n. 13790) e sua estruturação interna (Decreto n. 14054); importante salientar que até a criação da SURSAN pela Lei n. 899, tanto a elaboração dos projetos como a execução das obras estava sob a responsabilidade direta da Secretaria Geral de Viação e Obras, pelos seus Departamentos Técnicos, como de Urbanismo dirigido por José de Oliveira Reis.

Se foi esse o encaminhamento mantido naqueles meses (janeiro a setembro) de 1958 - que efetivamente se mantinha desde 1945, quando o Departamento de Urbanismo foi criado -, é certo que no âmbito administrativo interno da Secretaria, ou mesmo externo, da execução das obras que vinham sendo estudadas e discutidas desde 1945, não ocorreram problemas que atrapalhassem o encaminhamento dos trabalhos: um conjunto de realizações denominadas por José de Oliveira Reis de *Plano Diretor de Vias Arteriais*, que na verdade é o mesmo Plano Diretor orientador dos trabalhos do Departamento de Urbanismo. Tanto que é o próprio José de Oliveira Reis quem confirma serem tais obras apresentadas por ele no *Plano de Realizações Urbanísticas*, as mesmas que desde a criação do Departamento de Urbanismo⁹ e, porque não, desde os tempos da Comissão do Plano da Cidade,¹⁰ estavam sendo planejadas pelos profissionais do setor municipal de urbanismo. Conforme o documento “Sínteses de Obras Necessárias à Urbanização da Cidade do Rio de Janeiro, Preparando para o 4º Centenário – 1965”, apresentado por José de Oliveira Reis no dia 15 de outubro de 1956:

Somente serão consideradas as principais vias arteriais desse plano, muito embora figurem outras que, também necessárias dentro do planejamento de conjunto, poderão ter execução programada para futura mais remoto [...] Uma descrição mais detalhada do traçado dessas vias encontra-se na publicação “Urbanismo no Rio de Janeiro”- (SZILARD; REIS, 1949, p. 79).

Ou seja, é praticamente o mesmo conjunto de obras que vinham sendo planejadas e que pautaram, a partir do Decreto n. 13790 de 18 de janeiro de 1958 – ou o Decreto n. 14054 de 10 de setembro de 1958 -, os trabalhos da SURSAN, cujos recursos financeiros foram solicitados na Mensagem n. 53 do dia 20 de setembro de 1957, enviada pelo Prefeito Francisco Negrão de Lima para a Câmara dos Vereadores, solicitando crédito de até \$ 3 bilhões de cruzeiros. No entanto, como esta solicitação de recursos financeiros ocorreu ainda em 1957 (portanto não somente antes da Lei n. 899, aprovada em novembro desse mesmo ano, como anterior ao Decreto que autorizou o funcionamento e o Decreto que regulamentou a organização da SURSAN, ambos de 1958), certamente eles seriam – caso tenham sido liberados – aplicados pela Secretaria de Viação e Obras Públicas. Provável, porém, que até o encaminhamento e aprovação final para uso dos recursos solicitados da Mensagem n. 53, a definição dos valores tenha sido elaborada e administrada por outra entidade da administração municipal, a Superintendência do Financiamento Urbanístico (SFU), cuja finalidade era “estudar e preparar os meios de financiar a execução das obras urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro” (REIS, 1977, p. 123).

É importante salientar que essa Superintendência do Financiamento Urbanístico – criada gestão do Prefeito Hildebrando de Góes (1946-1947) – estava subordinada à Secretaria Geral de Finanças, mesmo que ligada diretamente aos programas da Secretaria Geral de Viação e Obras por ser ela, segundo José de Oliveira Reis, a responsável pelos cálculos e pelos meios de implementação financeira para as obras públicas. Uma característica estrutural que permite elaborar duas perguntas importantes e relacionadas ao Departamento de Urbanismo, à Superintendência de Urbanização e Saneamento e seu Departamento de Urbanização e, por fim, à Superintendência de Financiamento Urbanístico. Se já existia uma Superintendência responsável

⁹ Conforme informação indexada ao Diário Oficial – Seção II – n.282, de sexta-feira, 14 de dezembro de 1945, em Atos do Governo Federal, o Decreto-Lei N. 8034 de 6 de dezembro de 1945, “transforma a Comissão do Plano da Cidade em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal”. In: Acervo José de Oliveira Reis – Série Manuscritos – do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

¹⁰ Criada pelo Decreto n. 6092, de 8 de novembro de 1937. Para análise detalhada de vários aspectos da atuação da Comissão do Plano da Cidade convém leitura dos trabalhos desenvolvidos por Vera Rezende (1999, 2000, 2002, 2004).

pela questão financeira para execução das obras do Plano Diretor elaborado pelo Departamento de Urbanismo, qual a justificativa de criação de uma autarquia, que além da administração orçamentária seria responsável pela execução das obras? A criação do Departamento de Urbanização na estrutura funcional da Superintendência de Urbanização e Saneamento não poderia significar uma sobreposição de funções e conflitos na administração municipal com o Departamento de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras?

Para uma resposta à primeira pergunta é necessário ampliar o espectro de análise e constatar que não surgiram informações (no acervo documental do engenheiro José de Oliveira Reis) sobre a destituição da Superintendência de Financiamento Urbanístico. Corroborar com essa premissa significa empreender uma interpretação que não passa pela noção de *oposição* de uma Superintendência em relação à outra, de destituição de uma instância funcional para a criação de outra com as mesmas funções ou acrescidas de outras. A interpretação plausível passa pela noção de *aprimoramento* do funcionamento da máquina administrativa pública, num processo que, por mais lento e truncado, sempre ocorreu nos setores de urbanismo das prefeituras municipais. Partindo, portanto, dessa noção de aprimoramento podemos explicitar algumas particularidades que, se corretamente encaminhadas, representariam melhor exequibilidade do processo geral dos planos urbanos municipais: o processo da elaboração passando pela captação de recursos até a execução das obras.

Uma primeira mudança (aprimoramento?) que a criação da SURSAN representou, pois previamente definida na Lei n. 899, foi sua definição como personalidade jurídica autárquica de direito público, portanto, autônoma em suas funções públicas; outra característica distinta e certamente de primeira importância quando se trata de problemas urbanos, de intervenção na cidade, é a questão financeira. Também pela Lei n. 899, à SURSAN foi delegada autonomia financeira para a realização das suas atividades, no caso, com recursos advindos daquele Fundo Especial de Obras Públicas criado pela mesma Lei. Particularidades que possivelmente não perfaziam as atividades da Superintendência

de Financiamento Urbanismo, porque ela foi criada como instância administrativa subordinada à Secretaria Geral de Finanças. Não tinha, nesse sentido, nenhuma autonomia que um órgão autárquico tem na esfera administrativa, como também ficava atrelada financeiramente às determinações da Secretaria Geral de Finanças.

É certo, porém, como apresentou José de Oliveira Reis, que a Superintendência de Financiamento Urbanístico era responsável apenas por “estudar e preparar os meios de financiar a execução das obras urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro”, e que, talvez, sua subordinação técnica e financeira não tenha acarretado maiores entraves para o encaminhamento do processo para o qual ela foi criada: o processo geral do plano urbano do município do Rio de Janeiro. E isso desde a elaboração do plano pelo Departamento de Urbanismo, passando pela captação de recursos orçamentários pela Superintendência do Financiamento Urbanístico, até a execução das obras pela Secretaria Geral de Viação e Obras Públicas. Entretanto, se essa suposta inexistência da autonomia técnica e financeira não representava nenhum tipo de entrave ao processo do planejamento urbano no Rio de Janeiro, por que criar outra instância funcional autônoma técnica e financeiramente da administração executiva? Uma possível resposta relacional deve (pode) passar pelas discussões e encaminhamentos das Comissões Técnicas dos Congressos Nacionais de Municípios Brasileiros, especialmente aquelas que debatiam a intrínseca relação entre o urbanismo-planejamento urbano e os municípios.

A Superintendência de Financiamento Urbanístico foi criada na administração do Prefeito Hildebrando de Góes - entre janeiro de 1946 e junho de 1947 -, ou seja, antes do *I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros*, realizado em Petrópolis no ano de 1950. Portanto, dos vários pressupostos municipalistas, especialmente dois deles que fizeram parte dos debates já no I Congresso, não perfizeram a criação da Superintendência de Financiamento Urbanístico: a autonomia *financeira e autonomia política, ambas explicitadas de diversas formas na Carta de Princípios, Direitos e Reivindicações Municipais* declarada pela Associação Brasileira dos

Municípios.¹¹ Diferentemente, a Superintendência de Urbanização e Saneamento, criada em 1957, foi gerida no momento em que a autonomia financeira e política estavam na crista das reivindicações e anseios municipalistas intensamente discutidos nos quatro primeiros Congressos Nacionais de Municípios: Petrópolis (1950), São Vicente (1952), São Lourenço (1954), Rio de Janeiro (1957). Contudo, não é possível afirmar que o tema da autonomia política recairia diretamente na gestão administrativa da SURSAN, tornando-a totalmente independente dos encaminhamentos do poder executivo municipal. Nem mesmo pensar na existência de uma autonomia político-partidário da SURSAN ao mesmo poder público. O que parece oportuno relacionar aos debates Municipalistas dos Congressos Nacionais de Municípios está focado no pressuposto da autonomia da gestão. No caso da SURSAN, uma autonomia técnica responsável pela administração do Fundo Especial de Obras Públicas e execução das obras projetadas pelo Departamento de Urbanismo, que continuaria também autônomo em relação ao processo de discussão e elaboração do Plano Diretor do Rio de Janeiro.

O próprio José de Oliveira Reis (1977, p. 146) reconheceria a importância da autonomia da SURSAN, independentemente da cautela ao mencionar uma total desvinculação dela com a Secretaria Geral de Viação e Obras pelo que ele definiu como "*subordinada tecnicamente*":

[...] Com o correr dos tempos, tornou-se esse fato uma realidade e, embora subordinada tecnicamente à Secretaria de Viação, a autonomia de ação facultada à SURSAN, bem como os recursos financeiros também abundantes postos à sua disposição, permitiram a Administração resolver um dos angustiantes problemas da cidade.

Para complementar a interpretação convém, neste ponto, retomar aquela segunda pergunta: a criação do Departamento de Urbanização na estrutura funcional da Superintendência de Urbanização e Saneamento não poderia significar uma sobreposição de

funções e conflitos na administração municipal com o Departamento de Urbanismo da Secretaria Geral de Viação e Obras? Segundo José de Oliveira Reis (1977, p. 153), "[...] São obras projetadas pelo Departamento de Urbanismo, incluídas no plano prioritário de execução para o atendimento imediato de problemas da cidade, e atribuídas, portanto, à SURSAN." Uma outra parte, ou complementação da resposta está no Art. 4º do Decreto n. 14054 do dia 10 de setembro de 1958, que baixou o Regulamento da Superintendência de Urbanização e Saneamento: "O Departamento de Urbanização é órgão incumbido da execução das obras compreendidas no Plano de Realizações previsto no art. 3º da Lei n. 899, de 28 de novembro de 1957." A resposta para a pergunta é, portanto, negativa, não existiu sobreposição.

Estavam, assim, precisamente delimitadas as ações dos vários órgãos do setor de urbanismo da prefeitura municipal do Rio de Janeiro, conferindo total autonomia ao Departamento de Urbanismo na elaboração dos planos urbanísticos. Claramente um processo de especialização interna de todo o setor de urbanismo, com órgãos específicos desenvolvendo trabalhos característicos das suas exclusivas determinações, que no conjunto atuavam no processo maior do planejamento urbano municipal, entre o estudo e a concepção dos planos e projetos até a execução das obras.

AVENIDA PERIMETRAL: entre discordâncias institucionais e concepções urbanísticas

Dentre essas obras podemos destacar a da Avenida Perimetral. Uma obra que ficou longo tempo sem solução em função de problemas gerados pelo Clube da Aeronáutica, o Lóide Brasileiro e o Mercado Municipal, que por questões específicas a cada entidade, obstruíam sua execução definitiva, concluída após criação da SURSAN.

A Avenida Perimetral seria ainda motivo de alteração da proposta que o Departamento de Urbanismo elaborou para a

¹¹ Os documentos sobre os Congressos Nacionais e as suas respectivas cartas de conclusão integram o acervo da biblioteca do Instituto Brasileiro de Administração Municipal, IBAM.

localização da Boca do Túnel Rio-Niterói. Este sistema de ligação entre as duas cidades separadas pela Bahia da Guanabara foi aprovado pela Lei Federal n. 1783-A,¹² do dia 26 de dezembro de 1952. Segundo o engenheiro Mauro Vieira, representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a Lei n. 1783-A autorizava “[...] o Poder Executivo a abrir concorrência pública para os estudos e projetos de concessão da construção e exploração de um túnel submarino entre as cidades do Rio e Niterói.” A Figura 2 ilustra essa situação:

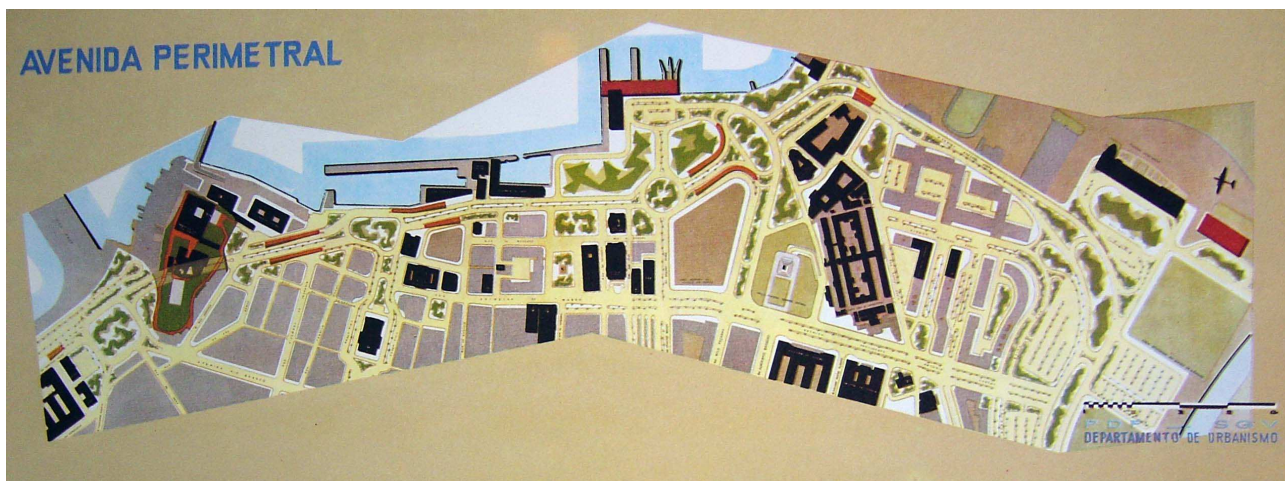


FIGURA 2 - Plano Urbanístico da Avenida Perimetral elaborado pelo Departamento de Urbanismo. A execução já estava sob a responsabilidade da Superintendência de Urbanização e Saneamento. PA n. 4375, 7642

Fonte: REIS, 1977.

No relatório denominado de “Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói” (VIEIRA, 1961)¹³ apresentado no dia 7 de agosto de 1961 ao Presidente da Comissão de Concorrência Pública do Túnel, o engenheiro Mauro Vieira menciona também a existência do Decreto n. 47168¹⁴ do dia 4 de novembro de 1959, em seu Art. 1º, que determinara a elaboração da implantação do sistema rodoviário e não ferroviário para o túnel. O Decreto foi expedido pelo Presidente Juscelino Kubitschek em decorrência da inexistência na Lei Federal n. 1783-A, de qualquer determinação sobre o sistema que deveria ser implantado: autopista ou ferrovia.

Pela dimensão das obras necessárias para a abertura da boca do túnel no lado do Rio de Janeiro, assim como as interferências que esse projeto acarretaria nos planos elaborados pelo Departamento de Urbanismo, o seu diretor, engenheiro José de Oliveira Reis, encaminhou uma manifestação oficial ao Secretário Geral de Viação e Obras sobre o caso. No documento elaborado no dia 16 de julho de 1959, José de Oliveira Reis apresentou considerações exatamente sobre a localização da saída do túnel na cidade do Rio de Janeiro, na área do Calabouço, da Praça 15 ou Praça Mauá. Segundo o Diretor do Departamento de Urbanismo (a figura 3 ilustra o comentário a seguir),

¹² Presidência da República, Lei Federal n. 1783-A de 26 de dezembro de 1952. In: VIEIRA, Mauro. “Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói”, 1961. Fundo José de Oliveira Reis – série Manuscritos e Biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

¹³ VIEIRA, Mauro. “Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói”, 1961. Fundo José de Oliveira Reis – série Manuscritos e Biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Os documentos sobre o Túnel (incluindo o relatório elaborado pelo engenheiro Mauri Vieira) e as referidas leis integram o acervo do Fundo José de Oliveira Reis do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

¹⁴ Presidência da República. Decreto n. 47168 do dia 04 de novembro de 1959. in: VIEIRA, Mauro. “Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói”. Fundo José de Oliveira Reis – série Manuscritos e Biblioteca – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Não é de hoje que [...] o Departamento de Urbanismo mais de uma vez tem se interessado pelo mesmo. Daí várias soluções terem sido focalizadas para a saída do túnel no Rio de Janeiro na orla marítima que vai do Calabouço à Praça Mauá. Todavia, novas condições urbanísticas surgiram no decorrer do tempo e que vieram modificar profundamente a concepção primitiva com relação à saída nessa orla marítima. Face a essas novas condições as quais figura a Avenida Perimetral com a pista elevada no eixo da mesma, e, por outro lado, a necessidade de separação do tráfego rodoviário peculiar do túnel, do tráfego de veículos inerentes à cidade do Rio de Janeiro, tornou-se obrigatório encarar o problema de ligação Rio – Niterói através do túnel em termos diferentes do até então considerado. (REIS, 1959, p. 1).



FIGURA 3 - Identificação das áreas consideradas que o Departamento de Urbanismos considerava inapropriadas para a localização da boca do túnel Rio-Niterói

Fonte: REIS, 1977.

Essa posição do Departamento de Urbanismo sobre a locação da boca do túnel não foi desconsiderada naquele relatório - *Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói* - apresentado pelo engenheiro Mauro Vieira, em agosto de 1961. No entanto, ao abordar neste relatório o posicionamento institucional do engenheiro José de Oliveira Reis sobre a proposta de locação da boca do túnel na Praça Salgado Filho, afirma que ele (José de Oliveira Reis)

[...] discordou da sua implantação nesse local, apresentando justificativa que me escuso de cometa-las para não entrar em considerações que não cabem no julgamento da concorrência e, também, por desconhecer os planos urbanísticos e a situação atual e futura do tráfego no centro da cidade do Rio de Janeiro. (VIEIRA, 1961, p. 2).

O engenheiro Mauro Vieira certamente não teve nenhum interesse em envolver-se nas discussões sobre a interferência do túnel no planejamento urbanístico do Rio de Janeiro. Afinal, os motivos da discordância que escusou comentar já haviam sido apresentados por José de Oliveira Reis na carta do dia 16 de julho de 1959, encaminhada ao Secretário Geral de Viação e Obras.

A discordância era mesmo do Departamento de Urbanismo, que segundo seu diretor, José de Oliveira Reis, na carta de 16 de julho de 1959:

[...] pelo projeto do DUR prevê-se a saída do túnel cerca de 400 metros além da Praça Mauá [...] Deste modo, a Estação Pedro II que é o centro natural da irradiação de todos os transportes coletivos do Distrito Federal, ficará acrescido de mais essa ligação com Niterói [...] Em termos urbanísticos a solução proposta pelo DUR é a que melhor consulta os interesses da cidade do Rio de Janeiro e maioria dos passageiros de Niterói. [...] Daí a insistência deste DUR na proposição de afastar a saída no Rio de Janeiro além da Praça Mauá que, pelas suas dimensões exíguas não comportaria o desafogo do tráfego complicado com a da própria cidade. (REIS, 1959, p. 2).

Por fim, considerando que o elevado da Avenida Perimetral foi inaugurado na administração do Prefeito José de Sá Freire Alvim – gestão ocorrida entre julho de 1957 e abril de 1960 – e que já em 1961, no dia 19 de junho, o Comandante Raul de Andrade Figueira apresentou o documento “*Ligação Rio-Niterói: um viaduto e duas pontes rotativas*”, certamente as discussões sobre a saída do túnel deixaram de ser consideradas, porque a alternativa para a ligação entre as duas cidades não mais seria submarina. Segundo a justificativa do Comandante Raul de Andrade:

A engenharia nacional domina com invejável capacidade as construções de qualquer espécie em concreto armado sendo a primeira no mundo conforme afirmação repetida dos maiores técnicos estrangeiros. [...] Foi dentro desta sadia orientação que imaginamos um novo tipo de ligação toda em concreto armado pretendido respeitando as leis e regulamentos da Aeronáutica, da Marinha de Guerra, do Exército, da Marinha Mercante, do Departamento de Portos, do Departamento de Urbanismo, do Departamento de Tráfego, da Sursan, etc, com apenas 6.500 a 6.700 metros. (FIGUEIRA, 1961, p. 2).

Nesse sentido, tão importante quanto a justificativa do Comandante Raul de Andrade ter se pautado pela capacidade técnica da engenharia brasileira, foi a proposição de uma mudança no sistema de ligação entre o Rio de Janeiro e Niterói: não mais um túnel, mas, uma ponte. Proposição também consubstanciada na referida capacidade técnica. Mas seriam apenas as variáveis construtivas responsáveis pela proposta de mudança no sistema de ligação? Considerando que não, seria o caso de ampliar as variáveis mediante incorporação das justificações e alegações do Departamento de Urbanismos e da Comissão de Engenharia de Tráfego? Justificativas que influenciaram na escolha, alterando a proposta de um túnel por um sistema elevado? Complementadas por outras variáveis, por exemplo, financeiras, são plausíveis considerações que tenham conjuntamente desarticulado as pessoas e entidades defensoras do sistema submarino. Fato é que em documento do dia 08 de setembro de 1966, da Comissão Executiva para a Elaboração dos Projetos Definitivos da Ponte Rio-Niterói, está considerado a formação de um Consórcio

determinado “*nos termos do AEQ da USAID*”, em que surgem os seguintes membros: SPL – Serviço de Planejamento Ltda; Themag Engenharia Ltda; José Luis Cardodo; Edwaldo Moreira de Vasconcelos; Cadima Engenharia e Planejamento S.A; José de Oliveira Reis (REIS, 1959).

Uma pergunta final: a criação dessa Comissão evidencia uma possível “vitória” do Departamento de Urbanismo (de seus profissionais, em especial seu Diretor, José de Oliveira Reis) nos embates políticos e técnicos sobre as concepções urbanísticas no Rio de Janeiro? *Uma* (não a única) resposta deve perpassar uma análise ao mesmo tempo particular e relacional (deste caso) ao processo de construção-concepção do urbanismo na administração municipal – a resposta ficará aberta.

BREVE CONSIDERAÇÃO FINAL: O URBANISTA PERMANECE EM MOVIMENTO INSTITUCIONAL

Este documento (sobre a Comissão Executiva para a Elaboração dos Projetos Definitivos da Ponte Rio-Niterói) permite enunciar duas conclusões distintas, mas associadas à trajetória de José de Oliveira Reis: ocorreu a efetiva alteração do sistema submarino para o sistema elevado, inclusive com a participação de José de Oliveira Reis como membro do consórcio integrante da Comissão Executiva para a Elaboração dos Projetos Definitivos. Uma constatação intimamente relacionada com suas atividades na Prefeitura do Rio de Janeiro após a exoneração do cargo de Diretor do Departamento de Urbanismo pela Portaria do dia 30 de abril de 1960 (não mais no âmbito da Prefeitura do Distrito Federal, mas do Governo do Estado da Guanabara): assumiria a chefia da Divisão de Engenharia de Tráfego - criada pelo Decreto n. 14847 do dia 03 dezembro de 1959 -, conforme Portaria n. 354 do Boletim n. 99¹⁵. Existe, portanto, um processo complementar e associado entre essas atividades que o funcionário público José de Oliveira Reis desenvolveu e desenvolveria na própria máquina administrativa pública. Ou seja, mais um movimento que empreendeu em sua trajetória pelos diversos órgãos públicos que trabalham com a intervenção na cidade, no caso, a intervenção delineada pela Avenida Perimetral.

¹⁵ Decreto n. 14847, do dia 03 de dezembro de 1959 incluído na Portaria n. 354 do Boletim n. 99. Fundo José de Oliveira Reis – manuscritos e biblioteca – Arquivo Geral da Cidade.

REFERÊNCIAS

- BONDUKI, N. **Affonso Eduardo Reidy, arquitetos brasileiros**. São Paulo: Blau/ Instituto Lina Bo, P. M. Bardi, 2000.
- BRASIL. Decreto-Lei n. 8034 de 6 de dezembro de 1945, transforma a Comissão do Plano da Cidade em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 12 dez. 1974. p. 3, 1945. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon/ExecutaPesquisaBasica.action>>. Acesso em: 20 set. 2008.
- BRASIL. Lei n. 899 de 28 de novembro de 1957. Institui um Fundo Especial de Obras Públicas, aprova o Plano de Realizações e cria uma Superintendência de Urbanização e Saneamento e instituição e arrecadação da Contribuição de Melhoria, Capítulos I, II, III, IV. **Fundo José de Oliveira Reis (série manuscritos) - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 1957. p. 2.
- BRASIL. Decreto n. 14.054, 10 de setembro de 1958, Estado da Guanabara, Secretaria de Obras Públicas, Superintendência de Urbanização e Saneamento. **Fundo José de Oliveira Reis (série manuscritos) - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 1958.
- FARIA, R. **José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926-1965/1966)**. 2007. 516 f. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. p. 390-458.
- FIGUEIRA, R. de A. Ligação Rio-Niterói: um viaduto e duas pontes rotativas. **Fundo José de Oliveira Reis (série manuscritos) - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 1961.
- FICHER, S.; SHELLE, A. V. Cruz, futura capital do Brasil. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO 9., 2006, São Paulo. **Anais...** São Paulo: FAU-USP, 2006.
- REIS, J. de O. Problemas técnicos. **Revista Brasileira dos Municípios**, Rio de Janeiro, ano III, n. 11, p. 665-672, 1950.
- _____. Avenida perimetral. **Revista de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal**, Brasília, DF, n. 2, p. 59-70, 1958.
- _____. Documento oficial enviado ao secretário geral de viação e obras avenida perimetral. **Fundo José de Oliveira Reis (série manuscritos) - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, 1959. p. 1.
- _____. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade**. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1977.
- _____. Urbanismo e sua influência no Município (manuscrito), 1955. **Espaço & Debates: Revista de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 17, n. 41, p. 96-101, 2001.
- REVISTA BRASILEIRA DOS MUNICÍPIOS. São Paulo, Associação Brasileira dos Municípios, 1948.
- REZENDE, V. Evolução da produção urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1992. In: LEME, M. C. da S.(Org.). **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FUPAM, 1999. p. 74-75.
- _____. Transferências internacionais e o urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6., 2000. Natal. **Anais...** Natal: UFRN, 2000. p. 35-6.
- _____. Planos e regulação urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. In: LIPPI, L. (Org.). **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2002. p. 256-281.

_____. A comissão do plano da cidade, reflexões sobre um modelo e a contribuição à cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8., 2004. Niterói. **Anais...** Niterói: IPPUR-UFRJ/PROURB-UFRJ/IGEO-UFRJ,ARQ-URB-UFF, 2004. p. 224-234.

SZILARD, A.; REIS, J. de O. **Urbanismo no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: O Construtor, 1950.

VIEIRA, M. **Julgamento da concorrência pública e exploração do túnel Rio-Niterói**. Rio de Janeiro: [s.n.], 1961. 5 p. Relatório.

Recebido: 06/11/2008

Received: 11/06/2008

Aprovado: 20/11/2008

Approved: 11/20/2008

Revisão: 25/06/2009

Review: 06/25/2009