

**A SUPERINTENDÊNCIA DE URBANIZAÇÃO E SANEAMENTO – SURSAN –
DO RIO DE JANEIRO; UM ESTUDO SOBRE SUA FORMAÇÃO E ATUAÇÃO
(1957-1960)**

Pedro Sousa da Silva¹

Doutorando do PPGH- Universidade Federal Fluminense

e-mail: pedrosousadasilva13@gmail.com

Resumo: A nomeação do embaixador Francisco Negrão de Lima para o cargo de prefeito do Rio de Janeiro, em março de 1956, incentivou a retomada de grandes obras de infraestrutura na cidade quando o governo de Juscelino Kubistchek construía a nova capital federal no Planalto Central. Atendendo a uma antiga pauta dos técnicos da Secretaria Geral de Viação e Obras e dos empreiteiros locais, a gestão de Negrão de Lima criou um órgão municipal dotado de autonomia financeira e encarregado de realizar uma série de empreendimentos urbanísticos que estavam paralisados ao longo da primeira metade dos anos 1950. As verbas da Superintendência de Urbanização e Saneamento – SURSAN – tinham origem no imposto sobre vendas e consignações que destinava 10% de sua arrecadação para o novo órgão. Com base na análise de relatórios e outros materiais produzidos pela entidade, nosso trabalho examinará a formação, estruturação e as diversas alterações sofridas pelo plano de obras da SURSAN em seus primeiros anos de existência.

Palavras-chave: obras públicas; Rio de Janeiro; SURSAN

Introdução

A segunda metade dos anos 1950 foi de intensas transformações no Rio de Janeiro. No campo político, a cidade logo perderia a condição de capital da República, com o governo de Juscelino Kubitschek construindo Brasília de forma acelerada, enquanto acalorados debates na Câmara e na sociedade constatavam que o futuro dos cariocas estava indefinido (MOTTA, 2000, p. 19-35). Entretanto, as transformações da malha urbana eram ainda maiores: o Rio de Janeiro – um dos centros de atração da força de trabalho migrante do país – ganhou 1 milhão de novos habitantes ao longo dos anos 1950 ultrapassando a marca de 3 milhões de moradores no início da década de 1960. Tal situação não se restringia a expansão da região metropolitana ou na multiplicação das

¹ A elaboração desta pesquisa contou com uma bolsa de estudos oferecida pelo CNPq

favelas das áreas de ocupação mais antiga; os bairros da zona sul também cresceram vertiginosamente na década de 1950, com Copacabana aumentando sua população em 86% enquanto a Gávea cresceu 48% (ABREU, 2013, p. 115-130).

A expansão da cidade também multiplicou os problemas que há tempos atormentavam os cariocas: a debilidade da rede abastecimento tornava a falta d'água tão constante quanto as enchentes que chegavam após cada temporal. O crescimento populacional associado crescente número de veículos particulares saturava o sistema viário e demonstrava a necessidade de novas obras de infraestrutura. Entretanto, as finanças municipais não contribuíam para resolver os problemas da cidade, na receita orçada para 1957 cerca de 90% do gasto estava comprometido com o pagamento de pessoal (COLEÇÃO, 1958, p. 8). A tramitação legal para execução de obras também era alvo de críticas de técnicos da própria Prefeitura, que a consideravam lenta e com longos tramites no Tribunal de Contas que paralisavam e descontinuavam as obras (FREIRE; OLIVEIRA, 2008, p. 20). A criação de políticas públicas que impulsionassem os trabalhos da Secretaria de Obras também era uma pauta constante nas declarações dos representantes dos construtores, como revela a entrevista de Antônio de Siqueira Cavalcanti, proprietário da empreiteira Sociedade Brasileira de Urbanismo e presidente da Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas, ABEOP:

O Prefeito não pode, no entanto, lutar com eficiência contra a falta de recursos, embora procure concluir obras começadas em administrações anteriores, iniciar outras e descobrir um método de pagamento que não inclua o aumento de impostos. Libertar sua ação dos entraves da burocracia e da precariedade de verbas. Pereira Passos teve alterada a Lei Orgânica do Distrito Federal; Carlos Sampaio utilizou autorizações de obras obtidas em administrações anteriores; Henrique Dodsworth criou a Comissão de Obras Novas e, para construir a Presidente Vargas, obteve facilidades do Banco do Brasil; o general Mendes de Moraes construiu o Maracanã com financiamento do Banco da Prefeitura. Uma solução dessa ordem, que não prejudique a população e beneficie a Cidade, é o que pretendemos (PESSOAL, 1957, p. 1-7).

A criação da SURSAN

Para escapar das limitações do orçamento municipal, o prefeito Francisco Negrão de Lima enviou a Mensagem Nº 53 para a Câmara de Vereadores, em setembro de 1957, propondo a criação de um Fundo Especial de Obras Públicas financiado por um aumento de impostos. Não era a primeira vez que um mandatário da cidade recorria a este tipo de manobra para gerar recursos ao programa de obras: seis anos antes, o prefeito João Carlos

Vital (1951-1952) fracassou ao enviar um projeto semelhante ao Legislativo Municipal. Na época a oposição dos vereadores, patrocinada pelos protestos das entidades representantes do comércio e indústria, barrou o projeto de lei e levou à renúncia do prefeito (REIS, 1977, p. 127).

O anteprojeto de lei proposto por Negrão de Lima defendia a criação de uma superintendência subordinada ao prefeito, com liberdade para realizar operações de crédito para executar um plano de obras. A principal fonte de financiamento ao fundo, a ser administrado pela nova superintendência, seria um acréscimo de 10%, durante dez anos, sobre o Imposto sobre Vendas e Consignações; o principal tributo arrecadado pela municipalidade (PLANO, 1957, p.10)

O prefeito apresentava o Plano Diretor da cidade como fruto de quase trinta anos de detalhadas pesquisas e cuidadosos trabalhos, mas que pouco dele foi feito até aquele momento. A necessidade de eleger um conjunto de obras prioritárias tinha base no vultoso valor dos empreendimentos, pois como declarava Negrão de Lima somente “as principais obras de viação, isto é, vias arteriais das zonas norte e sul da cidade, com suas avenidas radiais e perimetrais, previstas no Plano Diretor, tem um custo aproximado de vinte bilhões e quatrocentos milhões de cruzeiros. Só as obras viárias!” (PLANO, 1957, p.11). Utilizando a previsão de arrecadação do município em dez anos, o alcaide solicitava uma liberdade para contratar empréstimos no total de 13 bilhões de cruzeiros, para atrair grandes construtoras aos editais do plano de obras:

Desejando realizar o maior número possível de obras, tentando também conseguir o interesse de grandes companhias nacionais, ou estrangeiras em consórcio com firmas nacionais, que se disponham a executar, mediante financiamento, algumas das obras constantes no Plano de Realizações. Com esse objetivo, incluí no anteprojeto de lei que ora submeto à apreciação dessa Egrégia Câmara dispositivo que me permita obter, durante a vigência do adicional, financiamento cujo valor total não ultrapasse 13 bilhões de cruzeiros, quantia prevista a ser arrecada com o adicional durante dez anos. (PLANO, 1957, p.15)

Ainda que Negrão de Lima não contasse na Câmara Municipal com um apoio estável dos partidos que constituíam a base do Governo Kubitschek no Legislativo Federal (ALMEIDA, 1997, p. 165), o anteprojeto de 1957 recebeu um destino diferente do proposto por João Carlos Vital. Uma resposta para isso pode ser encontrada na maior

capacidade de conciliação e constituição de trocas clientelistas do Governo Federal o que permitiu ao projeto de seu representante na capital ser aprovado, apesar da tradicional oposição de parte dos vereadores e das entidades da indústria e comércio.

A Lei N. ° 899, de 28 de novembro de 1957, instituiu um Fundo Especial de Obras Públicas, criou a Superintendência de Urbanização e Saneamento – SURSAN – para administrar tais recursos e aprovou seu Plano de Realizações. Ao contrário das pretensões do prefeito, a fonte das verbas não veio de um aumento nos tributos, mas de 10% da *previsão de arrecadação* dos impostos sobre Vendas e Consignações, Territorial, Predial, Indústrias e Profissões e outras pequenas taxas do Rio de Janeiro (COLEÇÃO, 1958, p. 30). A SURSAN possuía liberdade para contratar e executar obras sem prévia autorização do Tribunal de Contas e seria fiscalizada por uma Junta de Controle e por um órgão com participação da sociedade civil que seria criado posteriormente. Na prática, a superintendência atuava com uma liberdade que a Secretaria de Viação e Obras jamais possuiu (REIS, 1977, p. 154).

No âmbito da sociedade civil, a criação da SURSAN contou com apoio imediato das entidades que reuniam engenheiros e construtores da cidade, como o tradicional Clube de Engenharia. O plano de obras da entidade também contou com apoio de alguns dos maiores jornais da cidade como o Correio da Manhã e o Jornal do Brasil (RESPONSABILIDADE, 1957, P. 6). Por outro lado, a Federação das Indústrias do Distrito Federal (FIRJ) e o Centro Industrial do Rio de Janeiro (CIRJ) continuavam o ataque a SURSAN acusando a entidade de ser apenas “cabide de empregos” a serviço do presidente da República (RESPONDE, 1957, p. 2).

O plano de obras da SURSAN previa a retomada de uma série de obras paralisadas nos anos anteriores como a construção do túnel entre Catumbi e Laranjeiras, da Avenida Perimetral, no centro, o desmonte do Morro de Santo Antônio e a construção do aterro na Praia do Flamengo e uma série de obras de saneamento nos subúrbios:

Art. 3º O Plano de Realizações previsto no artigo 1º desta lei abrangerá o início, prosseguimento ou término das seguintes obras:

- a) Avenida Beira-Mar;
- b) Avenida Norte-Sul;
- c) Avenida Perimetral;

- d) Avenida Presidente Vargas;
- e) Avenida Radial Oeste;
- f) Avenida Radial Sul;
- g) Desmorte do Morro de Santo Antônio e consequente aterro da orla marítima do Flamengo e Glória;
- h) Ligação Cais do Porto-Copacabana, através do túnel Catumbi-Laranjeiras (inclusive com sua terminação);
- i) Saneamento e urbanização da zona suburbana do Distrito Federal e obras complementares, inclusive redes de abastecimento de água e de esgoto sanitário, referente a: Avenidas-Canais Rio Faria, Rio Jacaré, Rio Joana, Rio Maracanã, Rio das Pedras, Rio Ramos, Rio Timbó e Rio Trapicheiro; Canais de Lucas e do Mangue; Rio Acari, dos Cachorros, Dom Carlos, Faleiro, Irajá, Méier, Nunes, Piraquara e Tingüi;
- j) Túnel General Glicério-Avenida Radial Sul;
- l) Túneis locais de Copacabana (Barata Ribeiro-Raul Pompéia, Toneleiros-Pompeu Loureiro e Sá Ferreira-Nascimento Silva). (COLEÇÃO, 1958, p. 31-32).

Para presidir a SURSAN o governo escolheu um nome com bom trânsito entre o campo da Engenharia e os membros da cúpula de Juscelino Kubitschek: o engenheiro João Augusto de Maia Penido. Irmão de Oswaldo Maia Penido, subchefe da Casa Civil do Governo JK, o engenheiro João Augusto era funcionário de carreira da Prefeitura do Rio de Janeiro e possuía em seu currículo, na Secretaria Geral de Viação e Obras, passagens pela Comissão de Obras Novas na administração de Henrique Dodsworth (entre 1940 e 1942) e a direção do Departamento de Edificações durante o mandato do engenheiro Alim Pedro (1955). Além disso, João Augusto de Maia Penido era membro do Conselho Diretor do Clube de Engenharia na gestão de Maurício Joppert (1954-1961), entidade que ofereceu um jantar em homenagem a sua posse e o convidou para palestrar sobre o plano de obras (CLUBE, 1958, p. 13). O apoio da cúpula do Governo Federal e de entidades da sociedade civil carioca garantiram a permanência de Maia Penido na presidência da SURSAN até a eleição de Carlos Lacerda em novembro de 1960.

Os primeiros anos de atividade

Na segunda semana de 1958 Negrão de Lima tomou providências para o imediato funcionamento da SURSAN com a transferência do Departamento de Esgotos para a nova autarquia municipal. Além disso, o Departamento de Urbanização, os serviços técnicos especiais da Avenida Perimetral (STEAP), de Túneis da Cidade (STETC), e da Avenida

Radial Oeste (STERO), e a Superintendência das Obras do Santo Antônio (SOST) saíram da Secretaria de Obras e passaram a ser controlados pela SURSAN (SURSAN, 1965, p.40).

Apesar do orçamento municipal para 1958 apresentar um déficit de 4 bilhões de cruzeiros, a Prefeitura prometia um repasse de 2 bilhões de cruzeiros para a SURSAN (MAIS, 1958, P. 6). Para combater a sonegação fiscal e gerar os recursos para o município, Nelson Mufarrej, Secretário de Finanças, iniciou a campanha “*seu talão vale um milhão*” para aumentar a arrecadação do Imposto de Vendas e Consignações (OSÓRIO, 2005, p. 181).

Enquanto a SURSAN anunciava uma série de concorrências para obras de saneamento nos subúrbios, os grandes empreendimentos retomados após a paralisação dos anos anteriores foram mantidos com as mesmas construtoras que constituíam o grupo das maiores empreiteiras da cidade e com maior ingerência sobre as entidades representativas do setor. Com isso, as obras da Perimetral permaneceram controladas pela Sociedade Brasileira de Urbanismo, o túnel Catumbi-Laranjeiras pela L. Quattroni, o desmonte do Morro de Santo Antônio e aterro na Praia do Flamengo divididas pela BATAM e CAVO (SURSAN, 1958, p.3). Negrão de Lima também buscava angariar o apoio das frações da classe dominante que inicialmente apresentavam resistência ao projeto de criação da superintendência ao declarar que o Clube dos Dirigentes Lojistas teria um representante na comissão que fiscalizaria a SURSAN, organização que a Prefeitura criaria no segundo semestre de 1958 (LOJISTAS, 1958, p.3).

No início de julho de 1958 Negrão de Lima passou a prefeitura a seu Secretário de Administração, José Joaquim de Sá Freire Alvim, para assumir o Ministério das Relações Exteriores do Governo JK (MALIN, 2014, p. 676). De maneira geral, Sá Freire Alvim deu continuidade ao programa de obras iniciado na gestão anterior (REIS, 1977, p. 153). Juscelino também demonstrava apoio público ao novo alcaide pedindo prioridade para as obras do túnel Barata Ribeiro – Raul Pompéia, à Perimetral e ao desmonte do Santo Antônio declarando que no centro das terras no antigo morro, parcialmente demolido, surgirá uma nova via, Avenida Chile, que ele inauguraria até janeiro de 1959 (O PRESIDENTE, 1958, p. 6).

Nos primeiros meses de seu mandato, Sá Freire Alvim criou a Comissão de Fiscalização prometida por Negrão de Lima. Ao gosto da tradição conciliatória pessedista a Comissão das Classes Contribuintes era composta por entidades que inicialmente contrariavam a forma de financiamento dos novos planos de obras da prefeitura. A comissão possuía uma nítida maioria patronal em sua composição como pode ser observada no quadro 1:

Quadro 1: Comissão das Classes Contribuintes

Membros	Entidades de origem
José Inácio Caldeira Versiani (presidente)	Federação das Indústrias do Rio de Janeiro Federal (FIRJ) / CIRJ
Jesuíno Lourenço	Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ)
Afif Fiani	Clube dos Dirigentes Lojistas
Floriano Maciel	Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria (CNTI)
Silvio Magalhães Couto	Sindicato dos Empregados do Comércio do Rio de Janeiro

Fonte: Prefeitura. Correio da Manhã, 25/09/1958; KLEIMAN, 1994

Infelizmente, nossa pesquisa não conseguiu detectar dados sobre o funcionamento cotidiano do órgão, somente obtendo algumas citações na imprensa de membros da Comissão das Classes Contribuintes. Em agosto de 1958, em plena campanha eleitoral, o Clube dos Dirigentes Lojistas lançou uma nota pública acusando, sem citar nomes, candidatos ao Legislativo de querer dar “usos políticos aos recursos da SURSAN” e ao perigo que um “aumento irresponsável do funcionalismo” causaria aos trabalhos da superintendência. Segundo a entidade:

A execução da lei da SURSAN, nos seus moldes atuais, não pode ser reputada ideal e, sem embargo, garante a todos – comerciantes, industriais, empregados de empresas privadas, operários e ao próprio funcionalismo público – que o sacrifício que farão, poderá ser compensado em algum tempo (AMEAÇA, 1958, p.2).

Além de buscar apoio entre os representantes das frações da classe dominante, o governo patrocinava as grandes obras em Copacabana e na área central da cidade, pois a intenção de Juscelino era mostrar ao povo carioca que ao mesmo tempo os trabalhos na nova capital avançavam, os problemas de infraestrutura do Rio de Janeiro também mereciam

atenção de seus governantes. A destruição do Morro de Santo Antônio seguia acelerada mesmo com os protestos de moradores por despejos sem indenizações da favela que ainda existia no morro (CÂMARA, 1958, p.14). A lama e a poeira da remoção trouxe transtornos para o centro da cidade e provocou a reação de populares e dos comerciantes dos arredores, inclusive com a montagem de barreiras aos caminhões das empreiteiras em alguns dias e constantes pedidos de reunião com o Prefeito e a SURSAN. Ao contrário das remoções, os protestos dos comerciantes foram amplamente cobertos por jornais como o Correio da Manhã (BATALHA, 1958, p.2).

O estágio atual de nossa pesquisa não nos permitiu apresentar um balanço completo, dos contratos assinados pela SURSAN em seu primeiro ano de existência. Todavia, as declarações públicas do Presidente da autarquia João Augusto de Maia Penido, confrontadas com dados de autores que estudaram o período, nos autorizaram a tecer algumas considerações sobre o funcionamento da entidade. Em primeiro lugar, destacamos que a previsão orçamentária não foi cumprida: a SURSAN recebeu meio bilhão a menos do que foi prometido pela prefeitura. As obras de saneamento foram as que receberam menos verbas, somente o que foi gasto com o novo túnel de Copacabana quase alcançou o que foi gasto com todo o setor. Ainda que apresentassem poucos avanços, os repasses ao futuro Túnel Santa Bárbara e a Perimetral monopolizavam os gastos anuais da SURSAN. A divisão das transferências da superintendência para suas obras se encontra no quadro 2:

Quadro 2: Obras contratadas pela SURSAN no ano de 1958

Obra	Empreiteira responsável	Valor:
Av. Perimetral	Sociedade Brasileira de Urbanismo	Cr\$ 169.610.100,00
Desmorte Morro de Santo Antônio	Batam engenharia	Cr\$ 156.455.255,00
Túnel em Copacabana (Barata Ribeiro-Raul Pompéia)	L. Quattroni	Cr\$ 138.604.000,00
Túnel Catumbi-Laranjeiras	L. Quattroni	Cr\$ 472.529.970,00
Demais empreendimentos do Departamento de Urbanização	Diversas	Cr\$ 391.815.541,00

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

Obras de Saneamento		146.624.168,00
Total: CR\$ 1.475.639.034,00		

Fonte: Mais de um bilhão em obras públicas. Correio da Manhã. 07/01/1959. P. 2, KLEIMAN, 1994

Após inaugurar o túnel Barata Ribeiro – Raul Pompéia, que posteriormente receberia o nome do prefeito, e a Avenida Chile, no final de janeiro de 1959, em cerimônias com a presença da cúpula do governo, as atenções da SURSAN se voltaram para as obras do Aterro do Flamengo, da Perimetral e da Radial Oeste (ATERRO, 1959, p.3). A previsão de verbas para a superintendência seguiu semelhante ao que foi efetivamente disponibilizado ao órgão no ano anterior com um orçamento de 1,2 bilhões de cruzeiros:

Quadro 2: Previsão de Gastos para o ano de 1959 nas obras da SURSAN

Obras	Empreiteiras	Valores
Av. Perimetral	Sociedade Brasileira de Urbanismo (SBU)	CR\$ 190.000.000,00
Túnel Catumbi-Laranjeiras	L. Quattroni	Cr\$ 450.000.000,00
Desmorte do Morro de Santo Antônio/Aterro do Flamengo	Batam / CAVO	Cr\$ 170.000.000,00
Av. Radial Oeste	CAVO	Cr\$ 40.000.000,00
Saneamento e outras obras	Diversas	Cr\$ 155.000.000,00
Desapropriações		Cr\$ 243.000.000,00
Total:		Cr\$ 1.248.000.000,00

Fonte: Os Planos da SURSAN para 1959. Correio da Manhã, 27/01/1959

No Aterro do Flamengo as obras prosseguiram após a concorrência para a construção das pistas provisórias e o aterro da praia até o Morro da Viúva. Com isso, foi possível a construção de uma pista nova ligando a Av. Oswaldo Cruz à Esplanada do Castelo, no centro (REIS, 1977, p. 154). A obra que gerou maiores dificuldades para a Prefeitura ao longo de 1959 foram os trabalhos na Perimetral. A via foi concebida no início dos anos 1940 durante a existência da Comissão do Plano da Cidade na gestão de Henrique Dodsworth (SILVA, 2017, p. 184-195). No início da década de 1950 o projeto foi alterado para uma via elevada e as obras do trecho General Justo – Presidente Vargas iniciaram e

logo foram paralisadas. Ao retomar as obras a SURSAN enfrentou uma série de dificuldades devido as necessidades de desapropriação de diversos prédios, incluído a sede do Clube de Aeronáutica, do Lóide Brasileiro e outras repartições do poder público (PEDRAS, 1959, p.3).

As negociações com os proprietários dos prédios e os pedidos de desapropriação na justiça se prolongaram ao longo do ano. Uma das tratativas mais tensas foi com o Clube de Aeronáutica, a falta de acordos e desentendimentos com os brigadeiros da Força Aérea, levaram Maia Penido a demitir Arnaldo Monteiro do Departamento de Urbanismo (PREFEITURA, 1959, P. 13). Os entendimentos só foram alcançados no início do ano de 1960, quando a Prefeitura pagou uma indenização de 20 milhões de cruzeiros ao Clube de Aeronáutica (SURSAN, 1960, P. 11).

No ano de 1959 também circularam as primeiras notícias sobre atraso no pagamento aos empreiteiros da autarquia municipal. Em abril, Jesuíno Lourenço, representante da Associação Comercial na Comissão das Classes Contribuintes, acusou a Secretaria de Finanças de reter verbas da SURSAN e acusava a municipalidade de desviar o dinheiro da autarquia municipal “Não se iluda o governo com alguma bacia de Pilatos aja neste caso da SURSAN. Se o povo vir imobilizados monstrenhos necessários ou obras já iniciadas e inadiáveis, sua revolta será imensa” (SOS, 1959, p.6). Rebatendo as declarações de Lourenço, Nelson Mujarref, declarava que as “obras não vão parar em hipótese alguma” e que os repasses a SURSAN de 10% do que for arrecado recomeçariam no início do mês seguinte (AS OBRAS, 1959, p.1). As acusações na imprensa entre membros da Comissão das Classes Contribuintes e a Prefeitura cessaram no restante do ano. As reclamações dos empreiteiros por atraso nos pagamentos e ameaças de paralisação de obras só retornariam em março de 1960 (EMPREITEIROS, 1960, p.8)

Em setembro de 1959, Sá Freire Alvim editou a Lei N° 935 que autorizava a Prefeitura a pagar os 20 milhões em indenização ao Clube de Aeronáutica e alargava drasticamente o Plano de Obras da SURSAN incluindo uma série de obras viárias nos subúrbios e o túnel entre a Rua 24 de Maio e Vila Isabel nos trabalhos anuais da autarquia Municipal:

Art. 1º - Fica incluída no Plano de Obras da Cidade instituído para a SURSAN, a construção de um viaduto na rua São Cristóvão sobre o leito da Estrada de Ferro Leopoldina;

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

Viaduto sobre a linha férrea na Estação de Padre Miguel, em frente à rua Limites;

Túnel ligando Vila Isabel à rua 24 de Maio, de acordo com os estudos técnicos existentes;

Passagem sobre a linha férrea, na Estação de Cordovil;

Construção de um viaduto sobre o leito da linha auxiliar, na Estação de Rocha Miranda e execução das obras de Parque Uruçumirim;

Construção do viaduto do Méier ligando a Avenida Amaro Cavalcanti ao Jardim do Méier;

Construção de rede de esgotos nos Parques Proletários 1, 2, 3 e 4 do Departamento de Assistência Social, respectivamente, à rua Marques de São Vicente nº 147 – Gávea, rua Bonfim s/n – Caju, rua Adalberto Ferreira s/n – Leblon e Estrada de Manguinhos, Estação de Vieira Fazenda;

Construção de uma ponta [sic] sobre o rio Irajá, no fim da rua Tomaz Lopes – Vila da Penha;

Continuação da construção do viaduto Cintra Vidal;

Construção de um viaduto ligando a Avenida João Ribeiro à rua Mário Ferreira – Engenho da Rainha;

Túnel para a passagem de veículos sob o leito da – EFCB na cabeceira da Estação Marechal Hermes, entre a estação e Deodoro;

Construção de Estação e Rede de Esgotos no Parque da Boa Esperança em Honório Gurgel;

Abertura de uma rua que ligue o Largo dos Arcos (Lapa) com a rua Bento Lisboa, aproveitando parte da rua Joaquim Silva, rua Fialho e abrindo um corte entre as ruas Fialho e Bento Lisboa;

Obra de ligação Pavuna – Vigário Geral;

Construção de um viaduto em Bonsucesso da Praça Lopes Ribeiro à rua Uranos, sobre o leito da E. F. Leopoldina, inclusive desapropriações;

Construção de uma ponte sobre o Rio São Francisco, em Santa Cruz, na Estrada de Itaguaí;

(vetado)

Construção de um viaduto ligando a rua Araújo Leitão à rua Martins Fontes, no Engenho Novo e canalização do rio Escorre Mão, no trecho correspondente à rua Belisário Pena na Penha;

Construção de um viaduto em Benfica, ligando a Avenida Suburbana no trecho do Regimento;

Rede e Estação de esgotos para o bairro de Jacarepaguá;

Estação e Rede de Esgotos para o bairro de Turiaçu;

Construção de uma via de acesso preferencialmente túnel, ligando diretamente a Praia Vermelha ao Leme;

Construção urgente de rede de esgotos na Favela de Jacarezinho e saneamento da rua Guaiuba, em Acari;

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

Construção do túnel Uruguai – Gávea;

Construção do Túnel Rio Comprido – Cosme Velho – Lagoa, e construção de uma ponte sobre o Rio Comprido ligando a rua Sampaio Viana à Travessa da Luz;

Construção de um elevador para o Morro da Conceição, na Saúde, com acesso pela rua Major Daemon;

Passagem subterrânea de Ricardo de Albuquerque sob o leito da Central do Brasil, e canalização do córrego que corta a rua Uron, no 10º D.O. (Anchieta);

(vetado)

(vetado)

Canalização e obras complementares do Rio Escorre Mão, na rua Engenheiro Francisco Passos no 11º D. O. Penha;

Urbanização da Praça da Taquara (Jacarepaguá);

Construção de uma ponte ligando a Ilha do Governador ao Continente fora da jurisdição e dos limites dos terrenos da Aeronáutica;

Abertura de uma Avenida paralela à Presidente Vargas, aproveitando a rua General Pedra de forma a ligar a Praça da República à Ponte dos Marinheiros;

Continuação das obras de construção de passagem subterrânea para veículos e pedestres e viaduto sobre o leito da EFCB na Estação de Padre Miguel, nas ruas Coronel Tamarindo e Ubatuba, e canalização do Rio Catarino, na extensão das ruas Mesquita, Barão do Triunfo, Petrópolis e Favela do Vintém;

Construção de uma passagem sobre o leito da EFCB (linha auxiliar) na Estação de Pavuna;

Construção de um viaduto ligando a rua Senador Nabuco à Estrada Grajaú – Jacarepaguá;

Construção de Rede de Esgotos na Estrada Velha da Pavuna, nº 1.207 – conjunto residencial da Capfesp;

Retificação do Rio Trapicheiro, entre a rua Sabóia Lima e a Praça Saens Peña (inclusive desapropriações), remoção das pedras, construção de muralhas de arrimo, na estrada Grajaú – Jacarepaguá;

(vetado)

Construção de viaduto e obras complementares ligando a rua Lucília à rua Aurélio de Figueiredo, em Campo Grande;

Construção de um viaduto na Avenida Suburbana, sobre o leito da EFCB (Linha Auxiliar), em Del Castilho;

Construção de uma passagem subterrânea na Avenida Suburbana, sobre o leito da EFCB (linha auxiliar), em Del Castilho;

Construção de um viaduto ligando os dois trechos da rua Viúva Cláudio com acesso à Avenida Suburbana (inclusive desapropriações);

Construção de uma passagem subterrânea na Avenida Presidente Vargas, na altura da Avenida rio Branco (SURSAN, 1965, P. 36-39)

O alargamento do Plano de Obras indica que o governo municipal buscou algum grau de composição com as demandas dos vereadores que estavam preocupados com suas bases eleitorais. Vale lembrar que na passagem entre 1958 e 1959 a cidade foi atormentada pelas tradicionais enchentes e tanto a imprensa quanto a Câmara de Vereadores acusaram a SURSAN de não priorizar os subúrbios. (REIS, 1977, p.155).

Contudo, até o final do ano, a superintendência continuou a priorizar as obras da Radial Oeste (pista Oswaldo Aranha) que faria parte da cerimônia anual de inaugurações na cidade que Juscelino promoveria no início de 1960. Com isso, as obras da Radial no trecho entre Praça da Bandeira e Maracanã, tomaram um ritmo acelerado, inclusive com a canalização de um trecho do Rio Maracanã, sobre o qual foi construída uma ponte para aguentar o tráfego pesado de veículos em direção aos subúrbios (REIS, 1977, p. 155).

Ao contrário do ano anterior, não conseguimos dados na imprensa sobre que foi efetivamente gasto com as obras da SURSAN em 1959. Em 1960, ano em que a cidade perderia a condição de capital da República, as previsões de orçamento para obras anunciavam um vultoso aumento nas verbas para a SURSAN que chegariam a 2,5 bilhões de cruzeiros com: 170 milhões destinados a Perimetral; 250 milhões ao Túnel Catumbi – Laranjeiras; 280 ao desmonte do Santo Antônio/Aterro do Flamengo e 700 milhões para o saneamento em geral (PREFEITURA, 1960, p. 10).

Conclusão

A SURSAN foi criada em um momento de indefinição política do futuro do Rio de Janeiro e grande expansão da cidade e, conseqüentemente, multiplicação dos problemas de infraestrutura e oferta de serviços públicos. Sua peculiar forma de financiamento, compostas por 10% da previsão de arrecadação dos impostos sobre Vendas e Consignações, Territorial, Predial, Indústria e Profissões e Transmissão de Propriedade, garantiu um início imediato das obras transferidas pela Lei Nº 899 da Secretaria de Viação e Obras. Livre das amarras da burocracia, a nova autarquia municipal realizou um volume de obras muito superior ao executado pela Secretaria de Obras.

As escolhas do Plano de Obras e a prioridade nos repasses não podem ser entendidas sem analisarmos as peculiaridades do período. Além de atender as demandas dos construtores

cariocas, a preferência pela execução de grandes empreendimentos como os túneis de Copacabana e Catumbi – Laranjeiras, Av. Perimetral e Radial Oeste, iam de encontro aos anseios de toda a classe política que gostaria de demonstrar publicamente atenção a então maior cidade do país. Não Por acaso, Juscelino e toda a cúpula de seu governo compareceram as inaugurações anuais em janeiro. Por outro lado, as frações da classe dominante local também viam as obras como reafirmação do Rio de Janeiro como “capital de fato” do Brasil. Isso é constatado nas declarações dos membros da Comissão das Classes Contribuintes que sempre classificavam os trabalhos da SURSAN como “prioritários e inadiáveis” e defendiam que qualquer crítica as obras era demagogia.

Referências

1- Fontes:

Coleção de Leis do Distrito Federal de 1957 – volume III Leis e Decretos de setembro a dezembro. Superintendência de Urbanização e Saneamento. Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1958.

Plano de Realizações na Cidade do Rio de Janeiro. Fundo Especial de Obras Públicas. Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, 1957.

SURSAN: Criação, Finalidade, Regulamentação e Estrutura. Rio de Janeiro: Estado da Guanabara/Secretaria de Obras Públicas, 1965.

2- Periódicos

AMEAÇA à cidade. Correio da Manhã, 15/08/1958, p. 2

As OBRAS da SURSAN não param em hipótese alguma. Correio da Manhã, 26/04/1959, p.1

ATERRO estará terminado antes do final deste ano. Correio da Manhã, 27/05/1959, p.3

BATALHA do pó: SURSAN inicia Blitz para extinguir poeira. Correio da Manhã, 18/11/1958, p.2

CÂMARA dos Vereadores. Correio da Manhã, 18/07/1958, p. 14

CLUBE de Engenharia. Correio da Manhã, 27/02/1958, p. 13

EMPREITEIROS param segunda-feira dizem que a PDF não paga o que deve. Correio da Manhã, 05/03/1960, p.8

LOJISTAS acompanharão as grandes obras que a Prefeitura executará na cidade. Correio da Manhã, 12/06/1958, p. 3

MAIS de 4 bilhões o déficit da Prefeitura para 1958. Correio da Manhã, 28/02/1958 P. 6

O PRESIDENTE no morro. Correio da Manhã. 13/07/1958, p. 6

PEDRAS no caminho da Av. Perimetral: talvez não seja concluída este ano. Correio da Manhã, 07/03/1959, p. 3

PREFEITURA, Correio da Manhã, 27/02/1959, P. 13

PREFEITURA. Correio da Manhã, 12/01/1960, p.10

PESSOAL consome o que a PDF deve. Diário Carioca. 12/09/1957. P. 1-7

RESPONDE o Prefeito à nota dos industriais. Correio da Manhã, 22/12/1957, p. 2

RESPONSABILIDADE do Prefeito. Correio da Manhã, 22/12/1957, P. 6

SOS para a SURSAN. Correio da Manhã, 25/04/1959, p. 6

SURSAN dispensa concorrência. Correio da Manhã, 01/04/1958, p. 2

SURSAN indenizou o Clube de Aeronáutica. Correio da Manhã, 07/01/1960, p. 11

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4ª edição. 4ª reimpressão. Rio de Janeiro: IPP, 2013

ALMEIDA, Monica Piccolo. *O Rio de Janeiro como hospedaria do poder central: luta autonomista, elite política e identidade carioca (1955-60)*. Rio de Janeiro, 1997. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Editora da UFF, 2014.

FARIA, Rodrigo dos Santos. *O urbanista e o Rio de Janeiro: José de Oliveira Reis, uma biografia profissional*. São Paulo: Alameda, 2013.

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

KLEIMAN, Kleiman. *De Getúlio a Lacerda: um “rio de obras” transforma a cidade do Rio de Janeiro. As obras públicas de infraestrutura urbana e a construção do novo Rio no período 1938-1965*. Tese. FAU/USP: São Paulo, 1994

_____. *Construtores do moderno Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1994

LESSA, CARLOS. *O Rio de todos os brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MALIN, Marco. *Francisco Negrão de Lima*. In: ABREU, Alzira Alves PAULA, Christiane Jalles de (coords.). *Dicionário da política republicana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV/CPDOC, 2014.

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

MOTTA, Marly Silva da. *Saudades da Guanabara: o campo político da cidade do Rio de Janeiro (1960-75)*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000

OSORIO, Mauro. *Rio nacional Rio local: mitos e visões da crise carioca e fluminense*. Rio de Janeiro: Editora SENAC RIO, 2005.

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

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.

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

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.