

Eu te amo meu Brasil: O projeto da ponte Rio Niterói como símbolo do desenvolvimento e aniquilação da Guanabara

Autoria

Marcos Lopez Rego - marcos.rego@fgv.br

Mestr e Dout em Admin de Empresas/IAG-A Esc de Negócios da PUC-Rio – IAG / PUC-Rio - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

José Ernesto Mattoso Faillace Junior - faillace.jose@gmail.com

Prog. de Pós-Grad. em Admin/Esc. de Ciências Sociais Aplicadas - PPGA/ECSA / UNIGRANRIO - Universidade do Grande Rio

Prog de Mestr Prof em Admin/IAG-A Esc de Negócios da PUC-Rio - IAG / PUC-Rio - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

Resumo

A pesquisa tem como objetivo analisar o megaprojeto de construção da ponte Rio Niterói segundo as notícias publicadas na imprensa brasileira entre 1960 e 1975. Como base teórica foram utilizadas as teorias dos sublimes de megaprojetos e das dimensões de simbolismo intensivo, sob o ponto de vista dos estudos históricos reorientacionistas. A obra de construção da Ponte Rio-Niterói se inclui nas grandes obras voltadas para o desenvolvimento do Brasil, iniciadas na década de 1960, época do “milagre econômico” e da ditadura militar-civil, implantada em 1964. Foram selecionadas 403 matérias jornalísticas sobre o projeto e construção, que foram analisados segundo os sublimes tecnológico, político, econômico e estético, além das dimensões redentora, missionária, aniquiladora, heróica e ilusória. Ainda que a imprensa estivesse sob censura, o material permite compreensão do projeto de reificação do governo militar e sua chancela progressista no desenvolvimento. A análise confirmou os sublimes bem como o simbolismo intensivo, e a aniquilação do Estado da Guanabara, a qual se consubstanciou na fusão, no ano seguinte.

Eu te amo meu Brasil: O projeto da ponte Rio Niterói como símbolo do desenvolvimento e aniquilação da Guanabara

Resumo

A pesquisa tem como objetivo analisar o megaprojeto de construção da ponte Rio Niterói segundo as notícias publicadas na imprensa brasileira entre 1960 e 1975. Como base teórica foram utilizadas as teorias dos sublimes de megaprojetos e das dimensões de simbolismo intensivo, sob o ponto de vista dos estudos históricos reorientacionistas. A obra de construção da Ponte Rio-Niterói se inclui nas grandes obras voltadas para o desenvolvimento do Brasil, iniciadas na década de 1960, época do “milagre econômico” e da ditadura militar-civil, implantada em 1964. Foram selecionadas 403 matérias jornalísticas sobre o projeto e construção, que foram analisados segundo os sublimes tecnológico, político, econômico e estético, além das dimensões redentora, missionária, aniquiladora, heróica e ilusória. Ainda que a imprensa estivesse sob censura, o material permite compreensão do projeto de reificação do governo militar e sua chancela progressista no desenvolvimento. A análise confirmou os sublimes bem como o simbolismo intensivo, e a aniquilação do Estado da Guanabara, a qual se consubstanciou na fusão, no ano seguinte.

Introdução

O Brasil iniciou a década de 1960 sob o epíteto do desenvolvimento, desdobramento do cenário da Guerra Fria, no qual foram criados o Plano de Metas, o grupo misto BNDE-CEPAL, entre outros (Wanderley, 2015). O golpe militar de 1964 instaurou uma ditadura que privou os cidadãos de eleições diretas para presidente, censurou a imprensa, e criou atos institucionais, os quais foram cerceando cada vez mais a oposição e endurecendo o regime.

Em 1972, o I Plano Nacional de Desenvolvimento, elencou metas ambiciosas expressas em megaprojetos: Transamazônica, Angra I, Hidroelétrica de Itaipu e a conclusão da Ponte Rio-Niterói, objeto deste estudo, cuja construção começara quatro anos antes. Durante os primeiros anos de sua execução, as metas de crescimento econômico, inflação e reservas cambiais do plano foram cumpridas, ocasionando o micro período denominado “milagre econômico”. A partir de 1973 a primeira crise do petróleo, alterou a economia, e impediu a consecução dos objetivos do plano (Campos, 2014).

Megaprojetos de pontes contemplam múltiplos *stakeholders*, bem como possuem forte simbolismo, pois são obras que unem regiões (Löfgren, 2015). Em que medida o megaprojeto da Ponte Rio Niterói reifica o milagre econômico e as relações entre as empresas construtoras e o governo militar brasileiro? Em que medida o projeto da Ponte representava uma ação do governo militar para alterar a política do Estado da Guanabara, único estado da Federação de oposição ao governo federal? Qual a percepção da imprensa local ao longo da execução do projeto? São as questões de pesquisa.

Em termos de delimitação, inicia-se em 21/04/1960, inauguração de Brasília, quando os estudos de viabilidade do projeto foram iniciados. A análise encerra-se na data da fusão do Rio de Janeiro com a Guanabara em 01/03/1975, que atesta o resultado da proposta do governo como fator de integração dos Estados.

A relevância deste trabalho encontra-se em analisar estudos dos megaprojetos no contexto brasileiro, buscando o fortalecimento dos campos de estudos em projetos, megaprojetos e organizações & sociedade. Optou-se pela análise a partir das matérias jornalísticas publicadas na imprensa local.

Além disso, o trabalho proposto fortalece o campo dos estudos históricos em organizações, poder do estado, as forças políticas e econômicas que permeiam o desenvolvimento. Com as relações governamentais, identificamos as correlações existentes para os movimentos sociais surgidos a partir dos simbolismos e práticas exercidas durante o período analisado. Em termos de relevância teórica, este trabalho contribui com estudos sobre paradoxos dos megaprojetos, conforme Flyvbjerg (2017) e Levitt & Scott (2017). Ressalta-se também o simbolismo da Ponte Rio Niterói como apelo dos ideais de progresso e propaganda do governo militar, o que inclui relações com empresas do setor da construção civil. Campos (2017) define as “Estranhas Catedrais”, as organizações da construção civil que se mantiveram como centro dos negócios com o governo por décadas, e suas tratativas e contratos iniciados durante o período militar.

A ponte Rio-Niterói não foi somente um marco na construção civil brasileira, mas sim um marco político e econômico tanto para o governo quanto para a sociedade. Ela uniu dois estados, o antigo Rio de Janeiro e a Guanabara, o único de oposição ao governo militar, segundo os resultados das Eleições de 1970 (Motta, 2000). Em apenas 15 anos o antigo Distrito Federal foi duas vezes rebaixado, perdeu a capital federal e em seguida o Estado da Guanabara.

Marco teórico

História e Organizações

A História não se trata apenas de uma ciência que visa o passado, ela nos auxilia a trazer à luz análises sobre desdobramentos dos fatos para que se tenha uma análise crítica dos acontecimentos atuais, e suas interligações, dentro de um arcabouço de detalhes, linhas do tempo e sequências de fatos, que nos trouxeram ao panorama atual em suas conjecturas políticas, econômicas e sociais (Bloch, 1965).

O historiador Marc Bloch trouxe em seus estudos, uma nova perspectiva sobre a história, como um “problema” e não somente como ciência do passado. Em sua linha de pensamento, o passado não pode ser objeto da ciência, e sim, a “ciência dos homens no tempo”. (Bloch, 1997). De acordo com a trajetória blochiana, busca-se ressaltar a palavra “história” em seu mais profundo significado, que não coíbe nenhuma direção de pesquisa. É trabalho do historiador refletir sobre as várias fases da humanidade no tempo, dentro da riqueza das especificidades históricas da sociedade e suas formas de civilização e política, para se constituir o saber (Bloch, 1965; Kuhn, 1996).

Burke (1992) encara a história como um universo em expansão e fragmentado, sempre necessitando de reorientação e evolução a medida em que suas áreas evoluem e podem gerar interseções que causariam conflitos. A História dividida em segmentação macro e micro e buscando a ramificação em aspectos sociais, econômicos e políticos são parte de fragmentos que dividem a antiga e a nova história.

A partir das perspectivas históricas apresentadas em relação ao papel e condução do historiador/pesquisador, Vizeu (2007) aponta que a introdução da abordagem histórica na administração, contribui para avanços dos estudos, por adoção de quadros teóricos conceituais e a análise histórica dos fatos e movimentos de ordem política, econômica e sociais. Costa & Wanderley (2021) apresentam elementos da incorporação da história, memória e passado nos estudos organizacionais no Brasil.

História em administração e Organizações

Üsdiken & Kieser (2004), apresentam uma proposta de tipologia para trabalhos históricos em administração, em três escolas de pensamento: Suplementarista; integracionista e reorientacionista, na qual se baseia a presente pesquisa. No campo Reorientacionista, os autores tratam de forma firme o papel da história no campo da pesquisa em organizações, com redefinição epistemológica a partir de suas premissas levantadas do período em análise, que contrapõe em alguns aspectos o conhecimento científico e seu papel legitimador de projetos corporativos (Barret & Srivastaval, 1991).

Rowlinson, Hassard & Decker (2014) levantam questões sobre as estratégias de pesquisa no contexto da história das organizações e apresentam três pontos de conflito metodológico. O primeiro é sobre explanação, enquanto os historiadores focam na construção das narrativas, os teóricos organizacionais focam a análise em importância maior. O segundo conflito é o de evidência, uma vez que historiadores usam fontes documentais, os teóricos organizacionais preferem dados primários construídos no arcabouço da pesquisa. O terceiro conflito se refere ao tempo, no qual teóricos organizacionais usam o tempo como uma constante e historiadores constroem sua própria cadência e periodização.

Partindo deste princípio, baseado em dualismos epistemológicos, os autores oferecem quatro alternativas para a pesquisa e produção acadêmica em história das organizações: história corporativa; história analítica estruturada; história serial e história etnográfica. Este estudo enquadra-se na segunda categoria, a história analiticamente estruturada, na medida em que descreve uma sequência de eventos, baseando-se em diversas fontes de evidências e acontecimentos, com fontes documentais e referências bibliográficas.

Söderlund & Lenfle (2013) especificam o campo de estudos de história do gerenciamento de projetos, apontando para cinco vertentes: (i) história das práticas de gerenciamento de projetos; (ii) projetos de referência e suas narrativas; (iii) história dos projetos corporativos; (iv) história da produção baseada em projetos; e (v) história dos gerentes de projetos. Este trabalho enquadra-se

na segunda vertente, na qual escolhe-se um determinado projeto, a partir do qual são analisados e desdobrados seus aspectos e entendimento do seu contexto.

Rowlinson et al. (2014, p. 251), nos mostram alguns pontos relacionados a representação do passado pelos pesquisadores teóricos organizacionais. Sem uma postura teórica e epistemológica adequada, teóricos organizacionais podem ser analisados como “turistas indesejados vagando pelas ruas do passado”. O que os teóricos da administração chamam de “dados secundários”, para pesquisadores históricos são fontes primárias da pesquisa de campo. Neste estudo, aborda-se um tema histórico e de construção complexa com fatores políticos e econômicos, utilizando a história analiticamente estruturada (Costa, Barros & Martins, 2010).

Planos de desenvolvimento no Brasil pós Segunda Guerra Mundial

A construção representou a materialização de uma proposta oriunda do Brasil Império. Falta de recursos, de tecnologia, de capacitação foram fatores que impediram sua realização, num país agrário, atrasado, sem indústrias, sem planos de desenvolvimento. Esse quadro começaria a mudar com o final da segunda guerra mundial. A queda da ditadura do Estado Novo, a constituição de 1946, bem como o Plano Marshall, formaram o pano de fundo para o amadurecimento da discussão sobre planos de desenvolvimento, segundo Wanderley (2017).

O governo de Juscelino Kubitschek (JK), criou o plano de metas, com foco na indústria e subdivisão por setores, com 30 metas. Os setores contemplados: energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação, com impactos indiretos na saúde, siderurgia, comunicação, agricultura e habitação (Rippel 2016.). O Plano de Metas atingiu resultados no crescimento econômico do país, considerado como o início do período desenvolvimentista. Porém, apresentou falhas, dada a ausência de fontes externas de financiamento, bem como de capital interno disponível para os projetos elencados (Rippel 2016)

Após o plano de metas, em 1963, o Ministro Celso Furtado, implantou o Plano Trienal. Para Matos (2002), a base deste plano era a evolução do desenvolvimento econômico na busca da estabilização dos preços, a partir do superávit do PIB brasileiro, e seu repasse direto nas remunerações, buscando melhor distribuição de renda, a Reforma Agrária, refinanciamento da dívida externa e redução da inflação. (Rippel, 2016). Em março de 1964, o governo de João Goulart foi deposto pelos militares, que iniciaram novos planos.

Diversos planos foram lançados entre 1964 e 1971, na tentativa de conter a inflação e controlar gastos, buscando uma aceleração do desenvolvimento, e expansão de exportações (Rippel, 2016). Em 1972, o Primeiro Plano Nacional do Desenvolvimento, no governo Médici, formalizou três grandes objetivos: *i*) Inserir o Brasil, no espaço de uma geração, na categoria de nações desenvolvidas; *ii*) Duplicar, até 1980 a renda per capita, em comparação com 1969; e *iii*) Manter o crescimento anual do PIB entre 8 e 10%.

O plano definia “Objetivos Nacionais” os quais foram formalizados sem nenhuma consulta à sociedade, aos poderes legislativo e judiciário, ou aos governos estaduais. Ainda assim, o plano

expressa “criar economia moderna, competitiva e dinâmica, e por outro lado, realizar democracia econômica, social, racial e política, consoante a índole brasileira” (Brasil, 1972, p. 14)

Megaprojetos e o contexto brasileiro

Ao longo da história republicana, o Brasil realizou alguns projetos de grande porte, em épocas anteriores ao surgimento do termo “megaprojeto”. Rego, Irigaray & Chaves (2018) mencionam que a reforma do centro urbano do Rio de Janeiro, a partir de 1904 foi objeto de um financiamento externo da ordem de 50% do PIB do país na época. Nas décadas seguintes surgiram a demolição do Morro do Castelo, a construção da Avenida Presidente Vargas, a construção do sistema Guandu (Cavalcanti, 1988). O maior projeto do Brasil até então teria sido a construção de Brasília, ainda que não fizesse parte do Plano de Metas de JK. Questionado, ele denominou a construção de Brasília como “meta síntese” de seu governo (Shapiro, 1988; Faillace Jr, 2017).

Flyvbjerg (2017) define megaprojetos como empreendimentos de grande escala, orçamento acima de US\$ 1 bilhão, prazos longos, stakeholders públicos e privados, que impactam pelo menos milhão de pessoas. Devido aos longos tempos de planejamento e tomada de decisão, cria-se um ambiente, no qual são evidenciados interesses conflitantes de organizações públicas e privadas. Surge daí um paradoxo, pois apesar das complicações gerenciais que irão surgir na gestão, (Flyvbjerg, 2017,2003), a necessidade dos países por mais e maiores megaprojetos é inquestionável em tempos de rápida urbanização. Segundo Frick (2008), megaprojetos possuem seis características. São colossais, dado o tamanho e escopo a ser realizado; são cativantes, por conta de seu design; são caros, ainda que o custo seja normalmente subestimado; são controversos, pois envolvem impactos sociais e ambientais, bem como utilizam tecnologias novas; são complexos, na execução, nos riscos e no financiamento; e são suscetíveis a conflitos de controle, devido ao nível de poder envolvido entre as partes interessadas.

Os megaprojetos são atraentes para os tomadores de decisão devido a quatro motivações, denominadas “sublimes” (Flyvbjerg, 2014). O primeiro é o sublime tecnológico, definido pelo entusiasmo dos técnicos por soluções inovadoras, pois deve apresentar uma ruptura tecnológica e se tornar referência, com tecnologia pioneira, inovadora e remeter a uma quebra de paradigmas. Em seguida, o sublime político, impulsionado pelo desejo dos políticos de construir monumentos que sejam icônicos e altamente visíveis. Representam realizações políticas, pois expressam de forma clara os resultados de um governo: símbolo do progresso, de redenção social e de crescimento como nação desenvolvida. Em seguida, o sublime econômico caracterizado pelos lucros, progresso, empregos; e, por fim, o sublime estético, que é o prazer intrínseco das pessoas, notadamente os arquitetos em projetar edifícios icônicos (Flyvbjerg, 2014). O sublime estético se revela no Brasil de JK, de Brasília, na arquitetura de Niemeyer, no cinema novo e bossa nova, mas surpreendido em 31 de março de 1964 com a tomada do poder pelos militares. Uma nova estética se inaugura, com o Brasil do “Ame-o ou Deixe-o”, da destruição da Amazônia para construção de estradas, das usinas nucleares. Ainda assim a Rio Niterói representa um dos “cartões postais” do Rio de Janeiro e do Brasil.

Os quatro sublimes não incluem a dimensão simbólica dos megaprojetos, assunto apresentado por Rego Irigaray e Chaves (2018), na análise de megaprojetos simbólicos com identificação de cinco dimensões dos "megaprojetos de simbolismo intensivo": Em primeiro lugar, a dimensão **redentora**, que significa que o projeto resgatará seu ambiente de um status antigo e o colocará em nova era. O símbolo do projeto redentor é que ele vai inserir o país em outro ambiente, livrando-o das mazelas do passado. Quando da construção da Avenida Central, em 1904-1906, dizia-se "O Rio civiliza-se!", como se a construção de uma grande avenida conseguisse transformar o Rio de Janeiro em Paris. Um país em dificuldades econômicas, poderia então ser redimido com a implantação de um megaprojeto, trazendo esperança, renovação e poder.

Em segundo lugar, a dimensão **Missionária**, significa que se espera da equipe do projeto uma missão árdua, até a obtenção dos resultados. O cumprimento desta missão reforça politicamente e economicamente um país, posto que trabalha e redireciona sua moral de um país, sua capacidade de evoluir, de desenvolver-se frente as adversidades e principalmente, pode unir política e economicamente a nação.

Em terceiro lugar, a dimensão **aniquiladora**, pois o projeto pretende demolir, por vezes literalmente o passado, associado a aspectos antiquados, como pobreza, dependência, escravatura, desindustrialização, entre outros. Caso haja sucesso, caem por terra todas e quaisquer dúvidas a respeito da competência dos executores, dos benefícios que virão advindos da sua conclusão e do governo que o utilizará como plataforma simbólica do sucesso de sua gestão.

Em seguida, a dimensão **heroica**, porque esse tipo de projeto costuma estar associado a uma pessoa ou organização que realiza heroicamente a execução em direção a um final bem-sucedido. Por fim, a dimensão **Ilusória**, porque, no final os resultados dos projetos ficam bem aquém do proposto. Projetos de simbolismo intensivo são então redentores, missionários, aniquiladores, heroicos e ilusórios, fabricam uma ilusão segundo a qual é possível importar novos códigos de conduta e comportamentos, posto que são comuns em locais desenvolvidos.

Os fundamentos dos estudos de megaprojetos procedem de diferentes áreas, como engenharia de sistema, teoria da complexidade, teorias da administração, teoria das redes, teoria de governança, liderança e gerenciamento de risco (Li et al., 2018). Deve-se incluir a teoria das partes interessadas, as organizações baseadas em projetos e a teoria das organizações temporárias, pois os tomadores de decisão e outras partes interessadas reagem devido à falta de conhecimento ambiental e seus impactos sobre os megaprojetos (Thomas & Mengel, 2008). Na verdade, a gestão de megaprojetos não é prescritiva, mas sim o resultado da interação dos stakeholders, onde os atores estabelecem e projetam abordagens de gestão, como órgãos de coordenação, atividades conjuntas que compartilham propriedade e tomada de decisão (Lehtinen et al., 2019).

Megaprojetos também são fenômenos culturais e simbólicos. Löfgren (2015) estudou a ponte Øresund, uma obra transnacional que liga Copenhagen, na Dinamarca, a Mälmo, na Suécia. São projetos executados não somente por engenheiros, mas também por organizadores de eventos festivos, consultores de mídia, criadores de marca, dentre outros perfis.

Ciclo de vida

Tanto projetos quanto megaprojetos são esforços finitos, delimitado por prazos, orçamentos e escopo. Da literatura surge a definição do ciclo de vida do projeto, com base em Müller et al. (2020), em quatro etapas. A fase inicial, que reúne Concepção e Iniciação, onde são traçados etapas, planos, cronogramas e custos de um projeto para início da contratação de equipe e levantamentos preliminares. Na pesquisa, foi delimitado a partir do início do grupo de trabalho do projeto da ponte (10/04/1964) até a formação da Comissão Executiva do projeto, pelo Ministério da Justiça, em 15/10/1965.

Em seguida, a fase de Planejamento, ou seja, alocação de recursos, fechamento de contratos com fornecedores, e montagem da equipe e sua execução. Definiu-se esta fase a partir da primeira reunião da Comissão Executiva, em 23/11/1965 até a aprovação e assinatura da autorização da construção, em 21/08/1968, pelo presidente Costa e Silva.

A execução engloba desde o início efetivo das atividades de construção e desenvolvimento da entrega do projeto. Considerou-se o início das obras de fundação, com inauguração simbólica pela Rainha Elizabeth II, a partir de 22/10/1968 até ao final da obra estrutural, restando apenas a finalização do vão central, e o asfaltamento, em janeiro de 1973.

A última fase, de Conclusão e entrega inclui entregas finais, documentação, desmobilização de equipes. Na pesquisa foi considerado o início da última etapa desde a colocação do asfalto, e cabines de pedágio, a partir de janeiro de 1973 até a inauguração, em 04 de março de 1974.

Metodologia

As pesquisas históricas em administração, segundo Wanderley (2015) possuem ao menos sete linhas de abordagens: análise em prosa, revalidação dinâmica, análise indutiva, análise dedutiva a partir de pesquisa documental e bibliográfica e de categorias para entrevistas, análise de conteúdo, análise narrativa e o encadeamento de temas e agentes mobilizadores inter-relacionados no tempo e espaço mediado, pela construção colaborativa de narrativas.

Neste estudo, foram utilizadas premissas de Bloch (1965), com suas três diretrizes pétreas: observação, crítica e análise histórica, buscando no levantamento de dados, uma análise imparcial, clara, coesa com o resumo dos fatos e analítica à sociedade brasileira no momento temporal escolhido. Neste contexto, partiu-se da Análise de Conteúdo (Bardin, 1997), da Narrativa (Barros, 2013), da Revalidação Dinâmica (Curado, 2001), que é o encadeamento dos temas e agentes mobilizadores inter-relacionados no tempo e espaço, pela construção colaborativa das narrativas. Quanto à abordagem de coleta de dados, o estudo utiliza a metodologia de Ninan et al. (2022), em pesquisa sobre a posição da mídia de massa em projetos de infraestrutura.

A coleta de dados foi realizada nos acervos de jornais e revistas, de 1960 a 1975, pelo banco de dados da Hemeroteca Digital Brasileira, disponível na internet. Na obtenção, observou-se a sequência de seleção: Periódicos/Década/Critério de busca, sendo este pela expressão “Ponte Rio-

Niterói. Foram identificadas as seguintes limitações na busca: *i)* Nem todos os exemplares dos jornais estavam disponíveis; *ii)* Nem sempre o mecanismo de busca irá localizar o termo em análise; *iii)* Alguns exemplares estão duplicados, o que gera repetição de registros. A fase seguinte então inclui o armazenamento e análise de cada ocorrência. Quanto ao Jornal O Globo, possui acervo abrigado no próprio site, e exigiu coleta de dados diferenciada, com os mesmos critérios.

Foram localizadas, a partir da expressão “Ponte Rio Niterói”, 3.307 ocorrências para os seguintes veículos: Correio da Manhã, Diário de Notícias, Jornal do Brasil, O Globo, O Jornal, Revista Manchete, Revista Realidade, Revista Veja e Última Hora. Foram descartadas: *i)* Notícias em duplicidade; *ii)* Anúncios; e *iii)* Pequenas notas, sem relevância. A tabela 1 apresenta os resultados já filtrados.

Tabela 1
Número de Ocorrências por veículo e década

Periódico	1960 a 1969	1970 a 1975	Total de ocorrências
Correio da Manhã	59	51	110
Diário de Notícias	21	22	43
Jornal do Brasil	66	198	264
O Globo	416	618	1.034
O Jornal	18	28	46
Revista Manchete	3	8	11
Revista Realidade	1	3	4
Revista Veja	0	1	1
Última Hora	9	0	9
Total	593	929	1.522

A principal limitação do método escolhido deve-se a seleção de matérias jornalísticas em período de censura, não só à imprensa, mas ao cinema, teatro, literatura, música, ou seja, a produção cultural. Também não foram consideradas distintas posições políticas dos periódicos selecionados. A última limitação foi a ausência de dados documentais das empresas executantes. Entre 1968 a 26/01/1971 o *Consórcio Construtor Rio-Niterói*, composto pelas empresas Companhia Construtora Brasileira de Estradas, Ferraz Cavalcanti, Sevix e Empresa de Melhoramentos e Construção. A partir de 1971 até o final, o Consórcio Construtor da Guanabara, por meio da *Empresa de Construção e Exploração da Ponte Presidente Costa e Silva* (ECEX) assumiu a obra.

O endereço <https://projetoqueaniquilouguanabara.wordpress.com/2022/04/23/apendice-referencias-das-reportagens/> disponibiliza o Apêndice, uma tabela com a lista das 402 matérias utilizadas na análise, identificadas com número, título, periódico, data e base de dados. Ao longo do texto cada matéria é identificada por # seguido do número. A análise segue as etapas do ciclo de vida do projeto, em quatro seções (Müller, 2020), identificando-se os sublimes em cada fase.

Revelações do Campo

A partir de 3.308 ocorrências encontradas, foram utilizadas 403 matérias relevantes. A tabela 2 retrata a utilização do material, por veículo e por década.

Tabela 2
Ocorrências utilizadas na análise

Periódico	1960 a 1969	1970 a 1979	Ocorrências utilizadas	Percentual total de aproveitamento
Correio da Manhã	29	36	65	49,2%
Diário de Notícias	15	8	23	39,7%
Jornal do Brasil	33	47	80	14,3%
O Globo	67	138	205	8,3%
O Jornal	8	7	15	27,3%
Revista Manchete	2	3	5	45,5%
Revista Realidade	1	3	4	100%
Revista Veja	0	1	1	100%
Última Hora	4	0	4	44,4%

Os primórdios

A fase de Concepção e Iniciação remonta ao início da década de 1960, ainda que o início oficial da construção ocorreu no final de 1968, com a participação da Rainha Elizabeth II em cerimônia simbólica de inauguração. A ligação entre Rio de Janeiro e Niterói era objeto de discussão desde o fim do século XIX, (Lucena, 2015). Projetos no Governo de Artur Bernardes, no Estado Novo de Getúlio Vargas, nos Governos Dutra e JK não tiveram continuidade, sendo apenas expressões do sublime simbólico, para ressaltar a força dos governos em busca de projeção e popularidade (Lucena, 2015).

A primeira matéria, do Correio da Manhã de 10/04/1962 (#1), trata da polêmica entre construção de ponte ou túnel, discussão que se tornou recorrente na imprensa até a assinatura do contrato. Identifica-se editorial o sublime político, já que a discussão sobre a opção adequada, envolve um possível cenário de guerra com eventual destruição da ponte, a aprovação do Governo Federal e a vulnerabilidade do projeto, trazendo o envolvimento das forças armadas, num momento pré 1964. Também o sublime tecnológico, pois a reportagem repercute o discurso de um engenheiro e destrincha aspectos técnicos ainda incipientes; e o sublime missionário, pois confirma a missão da ponte no progresso econômico.

Na linha cronológica, o Diário de Notícias em 22/04/1962 (#2) reforça a matéria anterior. Questiona-se a ideia de construção do túnel ao invés da ponte, com argumentos de que o túnel levaria 16 anos e a da ponte um décimo do tempo. A matéria ressalta os sublimes tecnológico, político e ilusório, já que se utiliza de uma ilusão de tempo de construção para defender seu argumento, trata do embate político por trás da construção e envolve a técnica empregada.

Na Última Hora de 02/09/1963 (#3), surgem discursos de políticos para tanto criticar a demora no início do projeto, quanto a sua autopromoção redentora, reforçando a sua candidatura e o pronto início da construção caso eleito. A fala é de Juscelino, ressaltando os simbólicos políticos, missionário, ao traçar o futuro da ponte caso assumisse o próximo mandato, heroico ao se colocar como o único que pode iniciar tal obra; e o redentor, ao apontar o progresso do país ao construir a ponte no futuro governo.

Algumas figuras políticas exerciam papel antagônico, alegando não ser prioridade do país, sugerindo outras obras, como em #4, #5 e #6, nos sublimes político, econômico, e tecnológicos, realçados com falas opositoristas, indicando a complexidade do assunto e o ambiente de incerteza. No intuito de resolver a questão, em junho de 1963 (#5) foi criado o grupo de trabalho misto civil-militar, sob tutela do DER-RJ (Departamento de Estradas e Rodagens do Rio de Janeiro), para debater as propostas de viabilidade, numa tentativa de encerrar especulações, para reduzir as tensões políticas.

Em 13/10/1963, foi aprovado pelo Senado Federal, o Plano Rodoviário Nacional, no qual constava a construção da Ponte Rio-Niterói (#6). A responsabilidade do projeto ficaria a cargo do DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagens) e contemplava aspectos técnicos concernentes às Forças Armadas, em especial a Marinha. No fim da matéria constata-se as dimensões missionária, redentora e aniquiladora já que é abordada a inexistência da ligação entre as duas cidades, e a sensação de inferiorização em relação a países mais desenvolvidos.

Em 04/09/1964, o grupo de trabalho ainda discutia localização e aprovação do projeto, mas a Marinha exigiu estudos para evitar que o local aprovado prejudicasse o tráfego aéreo (#12). Além dos sublimes político e tecnológico, a dimensão ilusória, pois conjecturas sem embasamento causavam tensão na população e a imprensa noticiava entraves para a aprovação do projeto.

Em 07/02/1965, o presidente Castello Branco assinou decreto aprovando um grupo de trabalho de “alto nível” (#15) para o levantamento dos custos, da localização e financiamento do projeto. Na presença do ministro da Viação, Marechal Juarez Távora e do Governador da Guanabara, Carlos Lacerda, foi dado o primeiro passo para o início da aprovação da ponte com a união do Estado com o governo federal. Em #14, o ministro Távora mencionou que seria objeto de uma “união nacional”, reforçando as dimensões aniquiladora, heroica, redentora e missionária.

Em 15/04/1965 (#16), foi anunciado pelo ministro Távora, a entrega do relatório final do grupo de trabalho até 05/05/1965. Após este anúncio, o grupo de estudos, liderado pelo engenheiro Luiz Vieira, (#17) começou a sofrer pressão de diversas camadas da sociedade: Moacir Moreira Leite, presidente da Associação Comercial e Industrial de Niterói, era contrário a ponte no Caju,

defendendo sua construção entre o Gragoatá e Calabouço, elencando que a travessia seria mais barata, mais rápida, a solução mais conveniente para a expansão do Estado da Guanabara, sem desperdício de recursos (#18). Reforçando esta posição contrária a localização da ponte, o Senador Aarão Steinbruch, (#20), disse que, caso o projeto da ponte no Caju fosse aprovado, entraria com ação judicial para evitar a aprovação do projeto. O Globo (#21), lança campanha contra o projeto no Caju, defendendo a construção no Calabouço; em 19/07/1965, a associação dos servidores civis do Brasil, composta por 160.000 membros, protesta contra a construção no Caju (#22).

Essas pressões externas, fizeram com que o projeto, que seria lançado em 05/05/1965 (#16), fosse adiado para 09/08/1965, quando o ministro Távora, decide iniciar a constituição da Comissão Executiva da Ponte (#24), para dar a chancela final da aprovação da proposta.

Nestas passagens claras de tensão política, vemos os sublimes estético, político, tecnológico, missionário, redentor e ilusório, envolvendo todas as camadas da sociedade na discussão e importância que a ponte teria para o progresso nacional. Políticos que não estavam no cenário emitiram opiniões, movimentaram a imprensa e a opinião pública contra o projeto, ocasionando demora do avanço do projeto, já visto nas tentativas anteriores de aprovação do mesmo, em 1943,1952,1959 e 1961 (#26), todos vetados por divergências políticas das propostas.

Após cinco meses de atrasos e tensões políticas, em 05/10/1965, foi constituída a Comissão Executiva do Projeto de Construção. Foi definida sua localização, do Caju à ilha da Conceição, com 10 km de extensão; vão livre mínimo de 300 metros (para passagem dos navios); orçamento inicial previsto de 113 bilhões de cruzeiros para a ponte mais 29 bilhões de cruzeiros para os acessos, totalizando 141 bilhões de cruzeiros (R\$ 3,8 bilhões em valores de 11/2021)(#27). A partir desta aprovação, tem-se o início do Projeto da Ponte Rio-Niterói.

O Plano

A fase de planejamento inicia-se com a Comissão executiva, presidida pelo engenheiro Rafael Fleuri, responsável por traçar os próximos passos e apresentá-lo ao governo. Foi iniciada a concorrência para busca de empresas capacitadas para estudos geotécnicos e geológicos (#31). Em 23/12/1965, Fleuri divulgou que estimava quatro anos para conclusão da obra. A partir daí, começaram a surgir na imprensa (#33 e #34) comentários contrários, questionando mais uma vez o traçado, e o tipo de solo, prevendo que a quantidade de trabalho e esforço, seria acima do previsto. Em 08/02/1966, o ministro Távora dispensou o edital de concorrência pública e informou que faria a seleção internamente, seguindo preceitos definidos pelo próprio comitê (#34).

Foram selecionadas 24 empresas, dessas, apenas 11 aceitaram o escopo técnico das sondagens; e duas foram selecionadas por Távora (#35): Geotécnica e Tecnosolo. Em seguida foi solicitado a união, orçamento prévio de 80 bilhões de cruzeiros (18 bilhões de reais em 2021) para adiantamentos e garantias da saúde financeira do projeto. Em 09/03/1966, foram incluídas mais três empresas na concorrência: Sondotécnica, Ródio e Italconsult (#38).

Em 26/03/1966, foi anunciada a empresa Consórcio Geotécnica vencedora, com orçamento de 692 milhões de cruzeiros (16,1 milhões de reais em 2021), mais barato que as concorrentes, e com um prazo de quatro meses para sondagens e estudos iniciais.

Após as rodadas iniciais e aprovação, em 10/04/1966, o *Jornal do Brasil* (#42) aponta: “A comissão executiva entende muito de ponte, mas não entende nada de projeto”. A crítica deveu-se as sondagens estariam sendo feitas de forma rasa e “catastrófica” e que “nenhuma empresa internacional iria aceitar construir a ponte sem fazer seus próprios estudos, logo o dinheiro das sondagens estava indo para o fundo da lama, junto com a validade do estudo”.

Percebe-se evidências de sublimes tecnológicos (especificação das etapas de aprovação), econômicos (custos envolvidos, prazos, ganhos e perdas), políticos (posições contrárias, mesmo antes das sondagens ficarem prontas), e ilusórias (prazos antes dos estudos avançarem, questionamentos rasos e polêmicos, afetando a opinião pública com a qualidade do trabalho).

Em 30/01/1966, o engenheiro norte-americano Louis Reggs, da empresa *Tudor Engineering*, veio ao Brasil a convite do ministro Távora, e elogiou o projeto (#43). A empresa que Louis representa, manifestou interesse em participar da próxima etapa de concorrência, o estudo de viabilidade. Para tal, o governo emitiu nova portaria (#44) que exigiu um consórcio com empresa brasileira para que houvesse cooperação internacional de empresas. O projeto de viabilidade teria oito meses de duração. Foi apresentado um estudo que estimava de trinta a quarenta milhões de veículos por ano na década de 1970 e previsão de oitenta milhões de veículos anuais na década de 1980 (#45). Para custear a operação, o governo sinalizou a cobrança de pedágio para devolver aos cofres públicos e quitação de empréstimos futuros.

Em 08/07/1966, o governo sinalizou que 16 empresas apresentaram interesse em participar da concorrência do estudo de viabilidade: dez estrangeiras e seis nacionais. O orçamento atualizado chegou a 150 bilhões de cruzeiros (4,5 bilhões de reais de 2021) (#46 a #50). Em 16/06/1966, o projeto foi apresentado ao governador do Estado da Guanabara, Negrão de Lima (1965-1971), tendo sua aprovação e repercussão nos veículos de comunicação (#50).

Após o evento e a continuidade dos estudos de sondagens, uma frente contrária a construção da ponte nos moldes aprovados se manifestou publicamente: em 05/08/1966 a comissão pró construção da ponte divergiu do projeto ser iniciado no Caju, devido ao solo pobre e enlameado da região da baía de Guanabara, e reivindicou pela autoria e desejo do projeto executivo da ponte, pois era ela a responsável pelo projeto de 1948 que fora rejeitado pelas forças armadas. Em entrevista (#53), ministro Távora refutou qualquer erro no projeto aprovado, e confirmou a estimativa de quatro anos.

Na análise desta fase, notamos a presença de duas linhas paralelas: por um lado, as ocorrências do projeto e seu andamento, com posicionamento público da comissão e dos políticos e responsáveis pelo mesmo; a criação do elo com os stakeholders e as projeções baseadas nos sublimes tecnológicos, missionários, econômicos, redentores e heroicos, permeadas pela dimensão ilusória, com a constante atualização de prazos que até o momento vinham sendo postergados. Do

outro lado, grupos buscam a autoria e notoriedade, questionando premissas, realizando estudos para enfraquecer politicamente a comissão executiva e questionando cada passo no início da construção, na tentativa de aniquilar o grupo atual. A dimensão aniquiladora do projeto aqui apresenta-se não contra o passado, mas contra um plano ainda não realizado.

Com a primeira etapa das sondagens entregue, o governo deu sinal verde para a captação de recursos para o estudo de viabilidade. Matérias (#55 e #56) reforçam a importância da continuidade do projeto e busca por recursos nacionais nas primeiras etapas, e estrangeiro para a parte mais onerosa do megaprojeto. Em 23/10/1966, uma das exigências solicitadas para o financiamento foi a criação de uma entidade metropolitana responsável pela execução do megaprojeto. Inicialmente refutada, a ideia foi aceita e em 13/12/1966, o ministro Távora emitiu portaria referente a criação da organização responsável por promover, executar e explorar o megaprojeto, e em 120 dias seria posta em prática e execução, com definições de jurisdição, cargos e funções (#56 a #58).

A primeira aparição do Ministro de Transportes e Vias, Mario Andreazza aconteceu em 27/03/1967, ao apresentar o projeto para o governador fluminense Geremias Fontes (1967-1971) e em entrevista (#61) afirma: “ a obra da ponte será o que se espera dela”, estimando um prazo de quatro anos a partir daquela data para entrega, ao custo estimado de cento e vinte milhões de dólares (5 bilhões de reais em 2021), e que parte do recurso seria buscado por capital estrangeiro, junto a cobrança do pedágio pós inauguração. Em 25 anos o DNER teria seu ressarcimento integral e posterior lucro, com o fluxo de carros estimado (#63).

O consórcio Howard, Needles, Tammen e Bergendoff International – Electroprojetos Berenhauser & ElectroWatt – Escritório de Engenharia Antônio Noronha (uma empresa americana e duas brasileiras) foi selecionado em 25/04/1967 para realizar o estudo de viabilidade com valor de 1 milhão de dólares. Com o aceite entre as partes, a previsão do trabalho proposto é de oito meses para entrega e apontamento dos fatores positivos e negativos do projeto (#67 a #69).

Com o andamento da obra, surgem as intenções políticas de união dos estados da Guanabara e RJ, que se dão com a conclusão da ponte e com o esperado sucesso, o lançamento da candidatura do ministro Andreazza, responsável pela obra (#70). Prosseguindo esta linha, os governadores Negrão de Lima e Geremias Fontes debatem sobre projetos que unam os estados em âmbitos econômicos, sociais (#71). Em 20/05/1967, o consórcio vencedor anuncia o valor do estudo de viabilidade: 878 mil dólares (#77), com seis meses de prazo.

Na análise das matérias, a forte presença do sublime heroico, com a apresentação do novo Ministro Andreazza e as dimensões redentoras, aniquiladoras e missionárias do projeto em suas falas e proposições para a construção da ponte; concomitante a isto, a dimensão ilusória é retratada também, visto que por várias ocasiões ele busca comunicar a data de entrega e a prioridade dada, segundo ele, pelo presidente Costa e Silva.

A busca pela fusão da Guanabara com o Estado do Rio, caracteriza a dimensão aniquiladora, visto ter sido o único estado que elegeu os 3 senadores do MDB, o partido da oposição, enquanto

em todo o restante do Brasil a ARENA saía vencedora na eleição de 1970. Ou seja, uma fusão cairia com bons olhos ao comando militar e ao presidente Costa e Silva.

Em 28/06/1967, o presidente Costa e Silva emitiu decreto reestruturando a Comissão Executiva da ponte, passando sua direção e autoridade ao DNER, dando poder a diretoria para utilizar recursos no projeto, contratar e encerrar acordos da Comissão Executiva. Uma semana após, em 04/07/1967, foi assinado o contrato com o consórcio vencedor (#79 e #80) para o estudo de viabilidade. Passados quatro dias o Diário de Notícias volta a discussão sobre o projeto de construção do túnel, e a linha cronológica dos projetos da ponte até chegar ao modelo atual.

Em 22/08/1967, um baque político no projeto: O governador da Guanabara, Negrão de Lima retoma a discussão da construção do túnel na área do Calabouço, alegando que a construção da ponte favorecerá apenas o transporte de carga, e cria comissão mista para o estudo da construção do túnel, criticando veementemente a ponte, enfraquecendo o projeto de fusão Guanabara-RJ (#81 a #83). É criada então a Comissão de Estudos do Túnel Rio-Niterói (CETRIN) (#99).

Pesquisa em Niterói aponta que 80% dos moradores da capital não acreditam no projeto, devido a inúmeras falas e promessas de entregas sem nenhum dado concreto palpável, (#93) conforme Jornal do Brasil. Em seguida, o ministro Andreazza informa que a ponte será entregue no atual governo, com fim programado para 1971, e reforça por diversas vezes este comentário, (#86, #88, #89, #90).

Encerrando este ciclo, em 06/05/1968, o CETRIM anuncia que o projeto do túnel está pronto e passará por aprovação na Assembleia Legislativa para início do estudo de viabilidade. A obra seria entregue em três anos, custaria 64 milhões de dólares (metade do valor da ponte) e a princípio seria para transporte apenas de passageiros por meio de trens, com volume previsto de passageiros de 86 milhões anuais.

Na análise desta fase, volta a ter força o sublime político e as dimensões aniquiladora, redentora e missionária, com mais uma tentativa de enfraquecer o projeto com a criação do túnel que liga a região do Calabouço ao Gragoatá. Sublimes econômicos, estéticos e tecnológicos marcam a fase de aprovação da contratação do estudo de viabilidade e a assinatura do contrato, com enfoque na busca pela dimensão heroica na figura do ministro Andreazza. Com os percalços, o projeto avança, mesmo com a dimensão ilusória reforçada com prazos exíguos.

O anúncio foi feito junto a informação da autorização pelo governo britânico, de 40 milhões de dólares de empréstimo nesta primeira fase, o equivalente a metade do valor necessário. O editorial reforça a fala do diretor-geral do DNER, Eliseu Resende, que confirma a inauguração até 01/03/1971, na transição do governo.

A administração de Niterói é contrária ao projeto, apontando que para receber o escoamento dos veículos, seria necessária obra no mesmo orçamento para ampliação das vias de acesso em Niterói. O estado fluminense e a cidade de Niterói não teriam condições de arcar com o custo da expansão para receber o trânsito advindo da ponte (#105)

Em 04/06/1968, inicia-se a primeira construção para preparação da obra, os chamados monumentos geodésicos, para abrigar a estrutura de locação para construção da ponte. (#106)

Com o iminente início da obra, o ministro Andreazza (#107) afirma que a primeira estaca da fundação acontecerá dia 15 de julho. O trajeto foi definido, do Caju, até a ilha da Conceição (#107). Ele confirma a entrega em 1971 (#108). O valor total do empréstimo é de 71 milhões de dólares (3,3 bilhões de reais em 2021), sendo 31 milhões financiados pelo governo britânico e 40 milhões financiados por operações de crédito com o Tesouro Nacional e com o Instituto Brasileiro do Café, e recursos próprios do DNER (#114)

Depois de muitas previsões, Andreazza reafirma que “A ponte começa em setembro”. O prazo de entrega permanece para 1971; em 19/07/1968, o ministro da Fazenda Delfim Neto vai a Londres para assinar o contrato de empréstimo referente a obra da ponte (#110 a #114).

O início efetivo do maior empreendimento da América Latina tem início em novembro de 1968, com o lançamento do edital para as obras de construção da ponte, previsão de cobrança de pedágio de 1,60 cruzeiros novos por eixo (#120), autofinanciável em 10 anos, capacidade de 80.000 veículos/dia (#121). Em paralelo, o governador Negrão de Lima informou o encerramento dos estudos de viabilidade do túnel Calabouço/Gragoatá, com estimativa de três anos de duração para as obras, e com orçamento de 45 milhões de dólares (#121). O empréstimo será pago em 10 anos, com carência de três, a juros de 5,5% ao ano, totalizando 101 milhões de dólares. A receita estimada com o pedágio é de 20 milhões de dólares anuais, em 10 anos a ponte estaria paga.

Na proximidade do encerramento da fase de planejamento, percebe-se que o projeto retoma o sublimo econômico, estético ao ser a maior empreitada da construção civil da América Latina; missionário, pois um projeto do séc. XIX vai finalmente ser iniciado, redentor pois retoma o país para o caminho do progresso, segundo o governo, heroico ao buscar a união do estado da Guanabara com o estado fluminense, aniquilador com seus números suntuosos e de grande capacidade de geração de capital e prosperidade social, e ilusório, pois há linhas nebulosas no que tange o financiamento.

Com 441 incidências nesta fase, sobressaem o sublimo econômico, o tecnológico, a dimensão ilusória, política e missionária. Fatos que acentuaram tais movimentos a tensão a respeito da validade do projeto, todas as etapas de desenvolvimento e explicação da construção, os orçamentos apresentados, a busca por financiamento e a geração de receita com a futura entrega, fora a integração entre os estados. Vale ressaltar a grande incidência da dimensão ilusória devido as promessas de inauguração da obra, de término dos estudos de solo e viabilidade, que demoraram muito mais do que o prometido em diversos editoriais.

A tabela 3 apresenta o resumo das referências e sublimes ao longo de cada período e por periódico.

A obra

A presença da rainha Elizabeth II marca a inauguração simbólica da ponte em 11/11/1968, em cerimônia no Caju, com stand e exposição construídos para tal (#135). A visita foi bem-vista pela opinião pública (#141) o que deu otimismo à fase de execução, ou seja, da obra em si. O edital inicial teve apenas dois consórcios de empresas candidatas: devido a magnitude da obra, nenhuma empresa sozinha tinha condições de realizá-la. O consórcio 1, CCRN-Consórcio Construtor Rio-Niterói, composto pelas Construtora Ferraz e Cavalcanti, Companhia Construtora Brasileira de Estradas, Empresa de Melhoramentos e Construções e Servix Engenharia. O consórcio 2, CCG-Consórcio Construtor Guanabara, integrado pelas empresas mais poderosas do ramo do Brasil: Camargo Corrêa, Mendes Junior, Construtora Rabello, e Sérgio Marques de Souza.

O consórcio CCRN venceu o edital devido ao menor custo, assinando contrato para entrega em até três anos. As obras começaram em ritmo acelerado, e os ingleses sinalizavam o interesse de estreitar laços econômicos com o Brasil alterando a taxa de importações e abrindo novas frentes de negócios e financiamento (#147). Aproveitando o momento otimista e de paz dos veículos de comunicação, foi apresentado o projeto de batismo da ponte, e sugerido o nome do presidente Costa e Silva (#157).

Em 06/11/1969, com 11 meses de obra, houve a primeira fatalidade oriunda de um acidente, de pouca atenção pela mídia (#156). Em 25/03/1970, acontece a primeira tragédia: desmoronamento durante teste de carga, no qual a plataforma sob teste não aguentou o peso das 34 tubulações, e se partiu, ocasionando a morte de três engenheiros e cinco operários.

Dado as proporções do acidente, a imprensa e a opinião pública começaram a questionar a qualidade da obra. Nessa época iniciaram-se estudos para desapropriações nas cercanias das vias de acesso, gerando contrariedades da população (#180). Em 21/08/1970, mais um acidente de grande proporção midiática, com dois mortos e dois feridos (#185).

Com constantes questionamentos e adiamentos acerca das remoções, além de acidentes e atrasos, questiona-se o prazo de entrega. O ministro Andreazza em entrevista no Diário de Notícias, mostrou progressos e minimizou críticas (#191), reforçando as melhorias com a finalização da obra.

Com os acidentes e o atraso na obra e constantes questionamentos sobre a capacidade do consórcio CCRN, o ministro Andreazza decide em janeiro de 1971, destituir 30% do consórcio e repassá-lo para o consórcio que ficou em segundo lugar na seleção (#218). Tal atitude foi reforçada pelo presidente Médici, que resolve dissolver e desapropriar o consórcio CCRN do projeto.

Com a dissolução do consórcio, o DNER assume o controle e prepara a diretoria executiva para continuar as obras, então paralisadas, (#226) aumentando a tensão política. Inflammado pela oposição, o Deputado Pedrosa Horta (MDB), inicia tratativas para aprovação da CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) da ponte, apontando irregularidades no edital, e na contratação do consórcio já demovido.

Para agravar o quadro, o consórcio demovido entra com processo contra a União, pedindo ressarcimento (#233 a #235). Para amenizar a crise, é criada a ECEX – Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais, estatal vinculada ao DNER para conduzir o projeto. O ministro Andreazza, na busca por amenizar as ameaças da CPI e a contrariedade da opinião pública, foi a público e apresentou a continuidade da obra (#246)

A figura do ministro e do projeto sofre baque (#257 e #258), porém com a aceleração das obras, um horizonte mais calmo se desenha. Com a retomada, apesar da imprensa exaltar muitas vezes os pedidos de CPI, a obra avança e ganha destaque da mídia (#283). Com o atraso, Andreazza adia o término para fim de 1973, mas com o constante aparato e reforço da boa impressão que a ECEX imprimiu na velocidade de construção, o clima de otimismo retoma e vai ganhando força, principalmente com a chegada da nova tecnologia das ilhas flutuantes (#308)

A proximidade da entrega faz com que a imprensa intensifique reportagens com imagens, dando a real dimensão da grandiosidade, além de começarem a gerar notícias a respeito da expansão comercial e dos novos negócios advindos de sua entrega.

Tal cenário nestes três anos de construção, apresenta simbolismos evidentes, porém distintos da outra fase. Com os acidentes, a dimensão aniquiladora ganhou grande proporção, pesando negativamente para as dimensões heroicas, redentoras e missionárias do projeto. A ameaça da CPI aumentou a referência dos sublimes políticos, minimizando o comportamento anterior, de referências mais costumeiras do sublime estético, econômico e tecnológico. Devido às denúncias de irregularidades, a CPI tornou-se assunto comum na mídia, e a incidência da trama política foi a grande líder nesta etapa.

A inauguração

Com a aceleração da obra, o cenário negativo apresenta reviravolta e a esperança de novas oportunidades começaram a tomar frente dos noticiários. (#320). A imprensa reverberava a previsão da ECEX para a entrega das obras no final de outubro de 1973, porém em 19 de abril do mesmo ano, mais um acidente (#323). O impacto negativo não foi suficiente para conter a euforia e a expectativa que permeou o ano.

Fato curioso, é que no final da construção, voltou à tona o tema da construção do túnel, pelo próprio ministro, dizendo que a mesma não foi abandonada e que estava em curso o estudo para tal integração, o que nunca ocorreu. (#332)

Na etapa final, os engenheiros se preparam para o maior desafio: a conexão do vão central, com 72 metros de altura e 300 metros de vão livre. Nesta etapa, as mensagens ufanistas do progresso brasileiro se intensificam, afinal seria “o maior vão livre do mundo” (#344). Na apresentação, Andreazza anuncia a entrega da ponte no primeiro trimestre de 1974. (#340). Figuras políticas que se afastaram durante o momento de tensão, retornam para ganhar notoriedade.

Neste momento, surgem reportagens mostrando a suntuosidade da construção, peculiaridades e percalços nesses quase dez de anos, desde a criação do primeiro grupo de trabalho,

em 1965, além das menções aos mais de cem anos de propostas. Tal proximidade dá notoriedade para Andrezza, nas entrevistas falou sobre a grande inauguração e os benefícios que virão, e informa que no primeiro mês, não seria cobrado pedágio. (#365).

No editorial “A Ponte que nunca ficaria pronta”, a Revista Realidade de dezembro de 1973, retrata a importância e magnitude de um projeto que possuía muita desconfiança da opinião em geral pela forma tortuosa que foi conduzido, porém ressalta a importância para o futuro e desenvolvimento da região sudeste, em especial do Rio de Janeiro.

E finalmente, em 04/03/1974, foi inaugurada a Ponte Rio-Niterói pelo presidente Médici. Campanhas publicitárias foram criadas, enaltecendo o sucesso e omitindo os problemas do passado, principalmente a partir do fluxo de carros maior do que o projetado e receita com o pedágio. (#381)

Esta última etapa, realça os sublimes missionários, redentores, estéticos, aniquiladores do projeto. Todas as dimensões que a capacitam para ressaltar sua magnitude foram imensamente sinalizadas ao longo da entrega do projeto. Mesmo com todos os percalços e acidentes, o sucesso do projeto expressou a importância que sua inauguração teve para a região, a economia, e principalmente para a dimensão heroica que foi sinalizada com seu lançamento a respeito do futuro progressista que aguardava o Brasil, na opinião pública e dos apoiadores do governo.

Verificou-se nas 242 ocorrências, um aumento significativo das dimensões redentora e missionária do projeto, além do sublime estético, muito bem aproveitado na inauguração. Apesar de ser um projeto com dimensões aniquiladoras, nesta última etapa a euforia tomou conta do impacto que esse projeto poderia dar ao futuro em termos políticos para o estado da Guanabara.

Tabela 3
Ocorrência dos sublimes e dimensões, ao longo das fases.

Sublimes e Dimensões	Fases do Projeto							
	Os primórdios (concepção e iniciação)		O plano (planejamento)		A obra (execução)		A inauguração (conclusão)	
	Ocorrência	%	Ocorrência	%	Ocorrência	%	Ocorrência	%
Tecnológico	21	12,9%	69	15,6%	60	14,9%	30	12,4%
Político	27	16,6%	49	11,1%	77	19,2%	20	8,3%
Econômico	20	12,3%	74	16,8%	56	13,9%	26	10,7%
Estético	17	10,4%	58	13,2%	47	11,7%	50	20,7%
Redentor	11	6,7%	28	6,3%	14	3,5%	36	14,9%
Missionário	21	12,9%	44	10,0%	19	4,7%	33	13,6%
Aniquilador	9	5,5%	23	5,2%	63	15,7%	9	3,7%
Heróico	14	8,6%	32	7,3%	16	4,0%	17	7,0%
Ilusório	23	14,1%	64	14,5%	50	12,4%	21	8,7%
Total	163		441		402		242	

Considerações finais: Eu te amo meu Brasil, eu te amo

A letra da canção “Eu te amo meu Brasil”, de autoria do cantor Dom, da dupla Dom & Ravel, foi popularizada pela banda “Os Incríveis” no ano de 1970. Em tom ufanista e com características de música exaltação, prega o amor em terras brasileiras Brasil, e acabou se tornando um símbolo do “Brasil grande” em sua escalada do primeiro mundo, pois “ninguém segura a juventude do Brasil”, ou seja, o simbolismo intensivo do progresso e do crescimento econômico.

Concluiu-se que o megaprojeto da Ponte Rio Niterói reificou o milagre econômico, e intensificou as relações entre as grandes empreiteiras e o governo, pois foram as líderes que concluíram a obra, sob o comando da ECEX.

O sublime tecnológico se revelou na solução de engenharia, no porte, nas ilhas construídas para a obra. O sublime político esteve sempre forte, como forte era o governo militar, que usufruiu dos resultados exitosos. O sublime econômico se alia ao político, pois foi o governo militar que obteve os recursos na Inglaterra, bem como recebeu a única visita da Rainha Elizabeth II no Brasil. O sublime estético se evidenciou no desenho da ponte cortando a baía da Guanabara, no vão central imponente e de difícil construção.

A redenção da ponte está na tentativa de inserção do Brasil no grupo de nações com obras icônicas de engenharia, o que retrata também o seu caráter missionário, posto que contribui com o aumento da dívida externa. Em termos de heróis, o Ministro Andreazza encarnou bem o seu papel, arregaçando as mangas, com presença constante na imprensa, assegurando que a obra seria concluída, empenhando sua palavra no projeto. Quanto aos cerca de 30 falecidos, cujo total sempre poderá ser contestado, jazem esquecidos no fundo da Baía, pois, ainda que divulgados pela imprensa, não foram noticiadas investigações a respeito. A dimensão ilusória confirmou que a ponte sequer serviu como elemento alavancador do progresso econômico do futuro Estado do Rio de Janeiro, além dos acontecimentos que se seguiram, como a nova crise do petróleo, aumento da inflação e crise da dívida externa.

No primeiro momento de ciclo de vida do projeto, os sublimes político, tecnológico e econômico surgem com mais intensidade, aliados ao ineditismo de um megaprojeto como a ponte no país. Criam-se questionamentos, expectativas, heróis e missões, para o tão sonhado acesso ao primeiro mundo, com um megaprojeto inédito em terras tupiniquins e na América Latina. O simbolismo intensivo se revela no lançamento da obra, pela rainha Elizabeth II, em sua única visita ao continente Latino-Americano.

No planejamento, surgem as partes interessadas, com distintos papéis ao longo do projeto. Com o financiamento do governo britânico, os sublimes econômico, ilusório e tecnológico ganharam força, porém o sublime político seguiu em voga, com nuances ocultas. Na assinatura do empréstimo, no qual mais de 50% do valor é destinado a “bens de capital que serão importados”, acende-se uma luz para o governo militar e o assunto desaparece da mídia, com provável censura.

Na fase de execução, há um fenômeno interessante: o crescimento exponencial da dimensão heroica, por meio da crescente exposição do Ministro Mario Andreazza. Ele consegue lidar com

acidentes, atrasos, ameaça de CPI, em momentos que o projeto perdeu credibilidade com a opinião pública e com os meios de comunicação utilizando-se do sensacionalismo ostensivo sobre as notícias. Pressionado, o governo delegou para o Ministro dos Transportes como seu interlocutor.

No final da sua execução, houve o crescimento do sublime estético e tecnológico, com as reportagens ilustradas e ufanistas a respeito do resultado. Com a aproximação da inauguração, constata-se dimensões redentoras, missionárias e heroicas, a sensação de sucesso após muitos percalços e dificuldades, vencidas pela tenacidade do povo brasileiro.

Quanto à percepção da imprensa local ao longo do projeto, terceira pergunta de pesquisa, pode-se afirmar que foi conservadora, tanto em termos de questionamentos quanto de profundidade da cobertura. Ainda assim as matérias permitem confirmar a teoria, tanto dos sublimes quanto do simbolismo intensivo nos megaprojetos

E a dimensão aniquiladora? Voltemos à segunda pergunta de pesquisa, acerca das intenções do governo militar para interferir na política da Guanabara. Os megaprojetos aniquilam algo do passado, e a ponte não queria aniquilar o transporte por balsas, mas algo bem maior: o próprio Estado da Guanabara. A ponte uniu duas capitais, tornando inútil a Guanabara, único estado de oposição, e que abrigava parte dos focos de resistência ao governo. Extinta a Guanabara, a região perdeu representatividade no Congresso, principalmente no Senado, com redução de três senadores.

O que podemos concluir é o sucesso da ponte Rio-Niterói em todas nas esferas econômica, social, política e econômica. A ponte trouxe rapidez não só na ligação Rio-Niterói mas Sul e Norte do País. No entanto nenhuma das 403 matérias sequer presente o que aconteceria com o antigo Distrito Federal, então Guanabara: a Ponte Rio-Niterói aniquilou o estado da Guanabara e seu poder frente ao governo militar.

Este trabalho, no limiar entre estudos históricos em projetos e história política do Brasil no século XX, organizou, sob a ótica da mídia de massa, o andamento de um megaprojeto nacional.

Como sugestão para futuras pesquisas, pode-se seguir tanto no aprofundamento do caso, com busca de fontes documentais internas, bem como aplicações em megaprojetos em atuais em execução, que permitiriam maior acesso às partes interessadas, equipes e resultados, em um ambiente de normalidade democrática e sem censura à imprensa.

Referências

- Barret, F., & Srivastaval, S. (1991). History as a mode of inquiry in organizational life: a role of human cosmogony. *Human Relations*, 44(3), 231-254.
- Bloch, M. (1997) *Apologia da História ou o Ofício do Historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- Bloch, M (1965). *Introdução a História*. São Paulo: Edições 70.

- Brasil (1971). *I Plano Nacional de Desenvolvimento 1972-1974*. Brasília: Imprensa Nacional.
- Burke, P. (1992) *A Escrita da História: novas perspectivas*. São Paulo: Editora UEP.
- Campos, P. (2017). *Estranhas Catedrais: As empreiteiras Brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Editora UFF.
- Campos, P. (2014). *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado Ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Niterói, UFF. Tese de Doutorado.
- Cavalcanti, A. (1988) Criatividade na administração pública na evolução do Rio de Janeiro. *Revista de Administração Pública*, 22(4) 121-129.
- Costa, A.S.M.& Wanderley, S.E.P.V. (2021). Passado, presente e futuro de história(crítica) das organizações no Brasil. *Revista de Administração de Empresas*, 61(1), 1-8.
- Costa, A., Barros, D., & Martins, P. (2010) Perspectiva histórica em administração: novos objetos, novos problemas, novas abordagens. *Revista de Administração de Empresas*, 50(3), 288-299.
- Faillace Jr, J. (2017). O projeto de implantação da indústria automotiva no Brasil. *Organizações & Sociedade*, 24(81), 216-236.
- Flyvbjerg, Bent. (2017) *The Oxford Handbook of Megaproject Management*. Oxford: OUPress.
- Flyvbjerg, Bent. (2014) What you should know about megaprojects and why, *Project Management Journal*, 45(2), 6-19.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N.,& Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge: UPress.
- Frick, K. (2008). The Cost of Technological Sublime: daring ingenuity and the San Francisco-Oakland-Bay Bridge, in Priemus, H., Flyvbjerg, B., Wee, B.(Eds.) *Decision Making on mega projects-Cost-Benefit Analysis, Planning and Innovation*, Northampton: Edward Elgar, 239-262.
- Kuhn, T. (1996) *A Estrutura das Revoluções Científicas*. São Paulo: Perspectivas, 4^a. edição.
- Lehtinen, J., Peltokorpi, A., & Artto, K. (2019). Megaprojects as organizational platforms and technology platforms for value creation, *International Journal of Project Management*, 59(3), 43-58.
- Levitt, R., & Scott, W. (2017) Institutional challenges and solutions for global megaprojects. In Flyvbjerg (org). *The Oxford Handbook of megaproject management*. Oxford: OUPress.
- Li, Y., et al. (2018). Bibliographic and comparative analyses to explore emerging classic texts in megaproject management. *International Journal of Project Management*, 36(2), 342-361.
- Löfgren, O. (2015). Catwalking a Bridge: A longitudinal study of a Transnational Megaproject. In: Marrewijk, Alfons. (Ed). *Inside megaprojects: Understanding cultural practices in project management*. Copenhagen: CBS Press.
- Lucena, F. (2015). História da Construção da Ponte Rio-Niterói. *Diário do Rio, Jornal online*.

- Motta, M. (2000). *Saudades da Guanabara: O campo político da cidade do Rio de Janeiro 1960 - 1975*. Rio de Janeiro: Editora FGV.
- Müller, R. et al. (2020). *Organizational Project Management*. Northampton: Edward Elgar.
- Ninan, J. et al. (2022). Power in news media: Framing infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 40(1),28-39.
- Rego, M., Irigaray, H., & Chaves, R. (2018). Symbolic megaprojects: Historical evidence of a forgotten dimension. *Project Management Journal*, 48(6), 17-28.
- Rippel, R. (2016) Planejamento e desenvolvimento brasileiro: análise histórica sob a perspectiva tributária inserida nos Planos Nacionais de Desenvolvimento. *Revista da FAE*, 19(2), 6-21.
- Rowlinson, M., Hassard, J.& Decker, S. (2014) Research strategies for organizational history: a dialogue between historical theory and organization theory. *Academy of Management Review*, 39(2), 250-274.
- Shapiro, H. *State intervention and industrialization: the origins of Brazilian automotive industry*. PhD Thesis. Yale University, 1988.
- Söderlund, Jonas & Lenfle, Sylvan. (2013) Making project history: revisiting the past, creating the future. *International Journal of Project Management*, 31(6), 653-662.
- Thomas, J., & Mengel, T. (2008). Preparing project managers to deal with complexity, *International Journal of Project Management*, 26(3), 304–315.
- Vizeu, F. (2007) *Em Algum Lugar do Passado: Contribuições da Pesquisa Histórica para os Estudos Organizacionais Brasileiros*. XXXI EnANPAD, Rio de Janeiro.
- Wanderley, Sérgio et al. (2017). Caminhos e percursos da história em administração: um chamado à reflexão sobre o tempo a construção do presente. *Farol – Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade*, 3(8), 801-820.
- Wanderley, S. (2015) *Desenvolvimento(ism)o, descolonialidade e a geo-história da administração no Brasil: a atuação da CEPAL e do ISEB como instituições de ensino e pesquisa em nível de pós-graduação*. Tese de Doutorado.
- Üsdiken, B., & Kieser, A.(2004) Introduction: History in organization studies. *Business History*. 46(3), 321-330.