

**NAS ÁGUAS DA GUANABARA, A PONTE RIO-NITERÓI:  
O AI-5 COMO POLÍTICA ECONÔMICA**

**Ana Beatriz Camarinha**

Mestranda em História

Universidade Federal Fluminense

**Matheus Sinder**

Doutorando em História

Universidade Federal Fluminense

**Resumo:**

Em face dos 50 anos da Ponte Rio-Niterói e 60 anos do golpe militar, o presente trabalho tem por objetivo apresentar uma história crítica da construção da Ponte em diálogo com uma perspectiva que observa o AI-5 como ferramenta de Política Econômica do regime. Sendo assim, se insere em um esforço de pesquisa por uma História Econômica da Ditadura Empresarial-Militar. A partir da análise da documentação do Fundo do Correio da Manhã, no Arquivo Nacional, e o Acervo O Globo, o artigo discorre sobre as relações entre as empresas, o governo e trabalhadores, e as disputas envolvidas na obra que apresentava uma importância nacional e se constituía enquanto monumento do governo militar.

**Palavras-Chave:** Ponte Rio-Niterói; Ditadura; Política Econômica; Empreiteiras; Trabalhadores.

**Área Temática:** 3 - HISTÓRIA ECONÔMICA, DO PENSAMENTO ECONÔMICO E DEMOGRAFIA HISTÓRICA

**Apoio:** Pesquisa financiada pela CAPES.

Em 30 de janeiro de 1969 foi veiculada nas páginas do jornal Última Hora uma matéria feita com o então diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ), Heródoto Bento de Melo (Fundo Correio da Manhã, 1969). Formado em Engenharia Civil, era um político conservador com bases políticas na cidade de Nova Friburgo, na qual fora prefeito entre 1964 e 1967 após substituir o prefeito Vanor Moreira, afastado pelo Golpe. Dentre os poucos engenheiros da região, Heródoto durante os anos 1940-1950 trabalhou na prefeitura em sua profissão, sendo também proprietário de uma construtora, a Sociedade Técnica de Engenharia e Comércio (SOTEC), responsável por relevantes obras na cidade. Após o fim de seu mandato como prefeito, membro da ARENA, foi nomeado como Diretor-Geral do DER-RJ. Foi nesta função que Heródoto se viu na incumbência de conduzir os estudos e obras do lado fluminense da construção da Ponte Rio-Niterói. Um empreendimento dessa envergadura revelou a necessidade de intervenções urbanas nas regiões da Grande Niterói e Grande Rio em um curto prazo e pensado o estado de maneira integrada. Diante de tamanho desafio, Heródoto afirma ao Jornal Última Hora que graças ao AI-5 e os poderes especiais que ele disponibilizava ao governo seria possível equacionar todos esses problemas.

A fala de Heródoto Bento de Melo não é isolada. Delfim Neto e Mario Andreazza em outros momentos atribuíram um caráter positivo ao AI-5 na contribuição para execução de políticas econômicas e de infraestrutura (CAMPOS, 2018). Neste momento, em que se completam 60 anos do Golpe de 1964 e 50 anos da inauguração da Ponte Rio-Niterói, somos convocados a refletir o processo de construção da Ponte Rio-Niterói não apenas como uma maravilha da engenharia, mas como um conjunto de relações estabelecidas debaixo da ordem do Ato Institucional número 05.

A Ponte Rio-Niterói se constituía como a joia da coroa do “milagre econômico” no Brasil. Em meio a este “milagre”, multiplicaram-se as construções de grande porte: Itaipu, Transamazônica, Rodovia Rio-Santos. Estes são exemplos de obras públicas que se tornaram símbolos de uma modernização do país e se lançaram enquanto um monumento em relação ao regime, evocando um passado específico e perpetuando uma lembrança, estando intimamente ligado a um projeto de construção de memória<sup>1</sup>. A Ponte Rio-Niterói, mais do que um aglomerado bem acabado de cimento e metal, se apresentava como uma narrativa do progresso econômico da Ditadura Brasileira (BEAL, 2010).

Por isso, analisar a história da Ponte Rio-Niterói é compreender como a Ditadura Militar constituiu o AI-5 como ferramenta de Política Econômica. Quem primeiro lançou as bases para essa reflexão foi Pedro Henrique Pereira Campos em seus estudos sobre a atuação das empreiteiras no período militar (CAMPOS, 2013). Campos demonstrou como AI-5 foi essencial para beneficiar interesses de pessoas públicas, particulares ou de empresários, como também aumentar os níveis de exploração do trabalho e repressão aos trabalhadores (CAMPOS, 2018). Nesse sentido, a partir da seara aberta por Pedro Henrique Pereira Campos de enxergar o AI-5 enquanto política econômica, pretendemos analisar a Ponte Rio-Niterói através de um prisma das relações empresas-governo-trabalhadores, seus desdobramentos e tensões.

Ainda são esparsas as pesquisas historiográficas em que o objeto seja a Ponte Rio-Niterói. Parte considerável dos trabalhos encontrados nos bancos de teses e dissertações dos programas de pós-graduação da UFRJ, UFRRJ, UNIRIO, UERJ e UFF sobre o tema concentram-se na área de Arquitetura e Engenharia Civil. O mesmo ocorre nos artigos

---

<sup>1</sup> LE GOFF, Jacques, "Documento/monumento". História e memória. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990, p. 535-553.

encontrados presentes no portal de periódicos da Capes. Dessa maneira, não pretendemos esgotar as possibilidades de usos das fontes existentes para a historiografia sobre o tema. Antes trata-se de compreender a Ponte Rio-Niterói em um processo mais amplo de modernização autoritária (SILVA, 2000), principalmente, levando sua análise para além do eixo guanabario, uma vez que os seus elementos constitutivos não estavam reduzidos a mera ligação entre as duas cidades, mas integrava um projeto de integração nacional.

Por isso, o presente artigo trata-se de uma síntese, da constituição de uma história crítica da Ponte Rio-Niterói. Este artigo, é parte de uma agenda de pesquisa ampla. As possibilidades de óticas e abordagens sobre a Ponte são múltiplas, encontramos documentação ainda não pesquisada sobre a Ponte nos fundos do Departamento nacional de Estradas de Rodagem; no fundo do Serviço Nacional de Informações, na documentação da Agência Nacional; no fundo de Serviços de Censura e Diversões Públicas e claro, nos periódicos da época. Para a presente exposição, privilegiamos as fontes da imprensa, particularmente o Jornal O Globo e a documentação do Fundo Correio da Manhã, reconstituindo de maneira crítica a história da Ponte Rio-Niterói. Nosso objetivo é tecer um mosaico a partir da cronologia e reconexão das entrevistas, reportagens e notícias apresentadas nos dois periódicos. O primeiro jornal foi acessado a partir do fundo privado Acervo O Globo. Já o segundo, tivemos contato através uma pesquisa na documentação do Arquivo Nacional correspondente ao fundo do Jornal Correio da Manhã. Este fundo é composto majoritariamente pelos recortes das matérias sobre a Ponte vinculadas no referido Jornal, mas também reportagens e notícias correlatas sobre o tema em outros jornais. Por isso, não será estranho aos leitores e leitoras notarem referências a outros jornais a partir do Fundo do Correio da Manhã. No caso dos dois acervos foram analisadas **todas** as reportagens e matérias com menção à Ponte Rio-Niterói, entre os anos de 1968 a 1974, data que marcava a sua inauguração. Diante de tamanha nuvem de notícias, optamos pela construção deste mosaico, interconectando notícias que isoladas não apresentariam muito sentido, mas que conectadas e sintetizadas podem fornecer uma interpretação crítica da história econômica da ditadura.

### **Ponte Rio-Niterói: Panorama e Antecedentes.**

O aniversário de 50 anos da construção da Ponte Rio-Niterói reservou espaços consideráveis nas páginas dos maiores jornais do país, na programação de televisão de todas as grandes emissoras e na veiculação de vídeos de curiosidades nas redes sociais. O fascínio é nítido: uma das maiores pontes existentes no mundo até hoje. A cobertura jornalística vem privilegiando e construindo uma história “oficial” sobre a Ponte. Nessa narrativa sobram espaços para as entrevistas com os engenheiros, dados impressionantes sobre as dimensões da ponte, tecnologias de construção e sua importância nacional. A história da Ponte surge assim em quatro grandes momentos no interior desta narrativa: A história da ligação entre os dois lados da Baía de Guanabara desde o período colonial até as barcas; As ideias e projetos de infraestrutura que fariam a ligação Rio e Niterói, seja por túnel ou ponte; A construção da ponte e seu know-how de conhecimentos técnicos e tecnológicos de engenharia que foram necessários para sua construção; Desafios e possibilidades da Ponte Rio-Niterói após sua construção. Existe também no debate público perspectivas que tentam “glorificar” a ação do então ministro dos transportes, Mário Andreazza, como o grande responsável político pelo sucesso da construção.

Apesar de poucos trabalhos historiográficos específicos sobre este tema, os existentes questionam esta “cronologia”. Utilizando como fonte principal a Revista Veja,

Edina Rautenberg, em dissertação de mestrado, analisa a relação da imprensa com as empresas de construção civil. Para ela, a cobertura sobre a Ponte Rio-Niterói se divide em dois momentos: a cobertura até o rompimento do contrato com o Consórcio Construtor Rio-Niterói, e depois um segundo momento, após o rompimento, quando a empresa Camargo Corrêa passa a encabeçar o novo consórcio construtor (RAUTENBERG, 2011). Como veremos adiante, a percepção de Edina mostrou-se acertada, o ponto nevrálgico da construção da Ponte é exatamente a troca das empresas responsáveis pelo consórcio construtor.

De toda maneira, para ficar mais claro aos leitores e leitoras, será necessário retomar um pouco dos antecedentes da construção da Ponte Rio-Niterói. O primeiro projeto “stricto sensu” de ligação entre as duas cidades foi elaborado no século XIX, pelo engenheiro inglês Hamilton Lindsay Bucknall. Hamilton apresentou à época um audacioso plano de construção de um túnel submerso que ligaria através de uma linha férrea os dois lados da Baía de Guanabara. Em 4 de março de 1876, Dom Pedro II baixou o decreto 6.138 que concedia num prazo de 50 anos o privilégio para Hamilton construir o túnel submerso que ligasse Nictheroy ao Rio de Janeiro. De ascendência irlandesa, Hamilton chegou pela primeira vez no Brasil em 1873, como telegrafista da empresa britânica Western & Brazilian Telegraph Company, responsável pela inauguração da comunicação por cabo submarino, o telégrafo. Convivendo com a descrença dos investidores da Praça de Comércio do Rio de Janeiro, Hamilton conseguiu alguns poucos empréstimos que lhe permitiram a compra de materiais para iniciar a construção do túnel tubular, porém, as dificuldades burocráticas e de financiamento fizeram com que seu projeto não avançasse e contraísse dívidas. Não por acaso, em 1877 viajou novamente para Londres a fim de conseguir investimento para o túnel, porém o projeto nunca se concretizou e a “Companhia Estrada de Ferro Tubular” não tirou o projeto de conexão entre as duas cidades do papel.

A ideia da construção de um túnel nunca foi plenamente abandonada. Esse debate permeou todos os preparativos que antecederam o início das obras da Ponte Rio-Niterói. Durante grande parte do século XX foram inúmeros os debates sobre se a ligação entre Rio e Niterói deveria ocorrer através da construção de uma Ponte ou um túnel submerso na Baía de Guanabara. A ideia de uma ponte encontrava resistência até em órgãos do governo, sua altura poderia inviabilizar ou os pousos e decolagens dos aeroportos do Rio de Janeiro (que margeia a Baía) ou inviabilizar a movimentação do porto do Rio de Janeiro e de Niterói. Os debates sobre a construção foram se aquecendo em meados dos anos 1960. Havia divergências também entre os políticos e o governo militar. Para parte desses primeiros, especialmente políticos fluminenses e cariocas, as obras da Ponte pensavam mais no tráfego interestadual e a questão da integração nacional do que na mobilidade entre os dois municípios. Em 1967, a pedido do governador Negrão de Lima, foi feita uma Comissão, presidida pelo Marechal Raúl Albuquerque, com o intuito de fazer os estudos técnicos sobre o túnel. Tanto o estudo, quanto a obra do Túnel tinham a intenção de ocorrer de maneira paralela a Ponte Rio-Niterói (O GLOBO, 17/09/1968)

A concretização da conexão entre Rio de Janeiro e Niterói se deu a partir do consórcio de empreiteiras nacionais para a construção de uma ponte em viga reta. A envergadura do projeto e sua importância nacional resultou nas principais empresas de construção civil do país a se envolverem no edital para concessão da construção da Ponte. A concorrência pública foi aberta em 1968 e todos os trabalhos preliminares e estudos para a construção da ponte foram feitos até janeiro do ano seguinte. O projeto da ponte foi confeccionado por duas empresas, a firma carioca Noronha Engenharia e pela firma norte-americana Howard, Needles, Tammen and Bergendorf. A Noronha Engenharia

LTDA foi criada em 1932 por Antonio Alves de Noronha com objeto de se constituir em uma empresa de consultoria de projetos de pontes e análises estruturais. Para além da participação no projeto da Ponte Rio-Niterói, esta empresa também realizou a supervisão de toda a obra (CAMPOS, 2013).

A opção pela construção de uma ponte, no lugar do túnel, contrariou parte da engenharia nacional, enquanto outros engenheiros acreditavam ser possível concretizar os dois modais, férreo e rodoviário. É o caso de Luis Carlos Martins Pinheiro, engenheiro, chefe da seção de fiscalização técnica do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Em um congresso de engenharia, Luis Carlos defendeu que a obra da Ponte fosse aproveitada para construir uma linha férrea por cima da Baía, acompanhando a estrutura da Ponte. Para ele, o projeto seria de baixo custo, uma vez que o projeto da Ponte Rio-Niterói já estava pronto e saindo do papel (ACERVO O GLOBO, 1968).

O contexto do período militar foi marcado pela intervenção política nos modais ferroviários do país. Durante a ditadura houve favorecimento na construção de ferrovias para o deslocamento de pessoas e mercadorias. De acordo com Pedro Henrique Pereira Campos, essa escolha ocorria pelo beneficiamento dos interesses das empresas automobilísticas com fábricas no Brasil. Dessa maneira, Pereira Campos mostra como a ditadura, durante a vigência do AI-5 trabalhou para atender os interesses econômicos de empreiteiras e companhias automobilísticas na expansão das rodovias e prejuízo das ferrovias (CAMPOS, 2018).

A própria escolha por uma Ponte e não por um túnel reflete um pouco a “ideologia do motor à combustão”. De acordo com Carlos Lessa, “a dinâmica urbana do século XX esteve marcada pelo motor de explosão interna. O veículo, automotor, para o brasileiro, foi o ícone de modernidade” (LESSA, 2000, p.363). As cidades, e a partir da Ponte, a Baía de Guanabara, seriam palcos de exibição desse motor. Grande parte das transformações urbanas e dos impactos econômicos da ponte estão relacionados ao fato da escolha do motor à combustão (carros, motos, ônibus) como os símbolos da modernidade (LESSA, 2000).

As escolhas políticas pelo rodoviarismo e não pela expansão do modal ferroviário, advindas pelo menos desde o governo JK, elevaram a necessidade de integração nacional via rodovias federais. A função mais importante da Ponte Rio-Niterói era a integração norte-sul do país. A rodovia BR-101 ligava o Rio Grande do Norte, com o Rio Grande do Sul e a Ponte Rio-Niterói era fundamental como um elo de unidade da estrada. Isso permitiria, por um lado, suprir de forma mais eficaz com mercadorias os mercados da Guanabara, uma região metropolitana de grande porte, tendo na cidade do Rio de Janeiro sua megalópole, e que necessitava de formas mais competitivas de distribuir seus produtos e serviços e de ser abastecida (LESSA, 2000).

Essa necessidade de abastecimento e distribuição revela os impactos que a Ponte Rio-Niterói era capaz de trazer. As duas cidades compunham o mesmo contexto geoeconômico, e a Ponte amplificava essa conexão. A ligação através de barcas e barcaças, que chegava a transportar 120.000 mil pessoas, era lenta, cara e insuficiente para os fluxos de negócios, empregos e pessoas necessários entre as duas cidades. Esse novo fluxo de integração fez necessário o desenvolvimento de novas formas de transportes interestaduais, abriu novas frentes de emprego e tornou necessária a abertura de vias expressas, as quais, posteriormente, assistiram suas marginais serem acompanhadas pelo desenvolvimento urbano.

TABELA I: Comparação do custo do transporte de diferentes modais em relação a Ponte

(Em Cr\$ 1,00)	Ponte	Barca	Diferença	Contorno
Carro de Passeio (peq.)	14	17,6	3,6	33
Carro de Passeio (med.)	15	21,6	6,6	44
Carro de Passeio (Grand.)	17	26,6	9,6	59
Ônibus	27	25,6	1,4	130
Caminhão Médio (vazio)	28	30	2,0	72
Caminhão Médio (5 t)	30	47	17	84
Caminhão médio (7 t)	31	53	21	91
Caminhão Pesado (vazio)	52	42	10	101
Caminhão Pesado (10 t)	55	76	21	125
Caminhão Pesado (15 t)	57	92	35	148

Fonte: ACERVO O GLOBO, 1974.

A Ponte Rio-Niterói foi a maior obra pública da história do Brasil até então. Um empreendimento desta envergadura necessitava de grandes volumes de capitais disponíveis para sua execução. A escassez de capitais nacionais em volume capaz de realizar grandes investimentos sempre foi uma tônica brasileira. Por isso, um dos recursos mais utilizados era o de empréstimos em bancos internacionais, principalmente os ingleses e particularmente os relacionados a Família Rothchild.

Os Rothchild's, aliás, foram grandes parceiros do Estado Imperial brasileiro, fornecendo vultosos empréstimos para os mais variados fins. Antes mesmo de completarmos cem anos de nossa independência, o Brasil, já possuía uma larga dívida externa, tendo como um de seus principais credores os bancos Rothchild. A Ponte Rio-Niterói também foi um desses empreendimentos que contou com a participação dos empréstimos dos Rothchild's. Para tanto, foi necessária uma comitiva do então Ministro da Fazenda, acompanhado do diretor do DNER Eliseu Rezende até Londres para se reunirem no Banco Rothchild. A Intenção, era conseguir um empréstimo de 74 milhões de dólares. No documento final, os Rothchild's encabeçaram um consórcio de bancos para prover o financiamento para o Brasil (O GLOBO, 1968).

O mecanismo financeiro estabelecido foi o de autofinanciamento. O valor pago pelo consórcio de banco ingleses, liderados pelo Grupo Rothchild e supervisionados pela coroa britânica, teria dez anos para ser resgatado. Ao todo eram 16 diferentes bancos compondo o consórcio. Em paralelo a esta operação, o governo brasileiro entrou com uma contrapartida de 40 milhões de dólares, resultante da emissão de obrigações do Tesouro, garantindo parcialmente o financiamento dos empreiteiros. Esses títulos seriam resgatados em sete anos. Posteriormente, com a obra concluída, o valor arrecadado com o pedágio em dez anos cobriria os empréstimos.

O valor total do empréstimo era necessário para cobrir demandas como construção da superestrutura metálica dos vãos centrais, vãos laterais, acessos, assim como as desapropriações, supervisão do projeto e os serviços topográficos e geotécnicos. Além disso, parte do valor adquirido em empréstimo por Delfim Neto foi direcionado a aquisição de equipamentos para os portos brasileiros e construção de rodovias (O GLOBO, 1968). O Acordo também previa verbas para a importação de bens de capital diretamente da Inglaterra, como 80% do aço seriam de origem britânica, uma vez que a parte da superestrutura metálica seria de responsabilidade do país. A firma vencedora do consórcio de empresas reunia Redpath Dorman Long Ltda, The Cleveland Bridge & Engineering Co. Ltda e a brasileira Montreal Engenharia S.A. Toda essa estrutura de aço deveria ser fabricada na Inglaterra e assim, vir para o Brasil.

A ditadura agiu para garantir que o consórcio vencedor do edital de construção da Ponte fosse brasileiro. Para isso, de acordo com o edital de concorrência, o consórcio vencedor deveria ser encabeçado por uma empresa nacional, tendo em vista que só poderiam concorrer empresas britânicas e brasileiras. Buscando empresas capazes de realizar um projeto de grande envergadura, alguns critérios foram utilizados, como a obrigatoriedade das empresas do consórcio que vencesse tivessem ao menos 10 anos de experiência na construção de Pontes e viadutos de concretos com, no mínimo, 30 metros de vão; e em obras de construção pesadas de barragens de concreto com mais de 30 metros de altura. Ficava nítido no edital a preocupação do projeto para a viabilidade de confecção do vão central da Ponte Rio-Niterói.

As exigências eram altas. Os consórcios se organizaram a partir de empreiteiras barrageiras encabeçando as propostas e agregadas a elas outras empresas especializadas na construção de pontes e elevados. O consórcio das empresas Metropolitana, Andrade Gutierrez, Sotage e Tenco não conseguiu alcançar as obrigatoriedades e não se qualificaram para a obra. A concorrência foi decidida pelo enfrentamento do Consórcio A, depois chamado de Construtor Rio-Niterói (CCRN), e o Consórcio B, depois chamado de Consórcio Construtor Guanabara. O primeiro era formado pelas empresas Construtora Brasileira de Estradas (CCBE); Servix, Emec e Ferraz Cavalcanti. O segundo consórcio era composto pela Camargo Corrêa, Mendes Júnior; Rabello e Sobrenco. A proposta do Consórcio Construtor Rio-Niterói ofereceu a execução da obra pela metade do valor previsto pelo consórcio B e que toda a construção da ponte se daria em 77% do prazo total de tempo para o mesmo.

Ao final, os dois consórcios estiveram envolvidos na construção da Ponte. Devido aos atrasos no cumprimento dos prazos da obra, nos acidentes fatais com trabalhadores na obra e os embates de versões na imprensa sobre os culpados dessas mortes, entre o ministro Andreazza e o Consórcio A, foi criada a ECEX- Sociedade Anônima Empresa de Construção e Exploração da Ponte Presidente Costa e Silva. A companhia passou a administrar a construção da Ponte Rio-Niterói desde 1871 em razão da exclusão do Consórcio Construtor Rio-Niterói. No lugar de uma nova concorrência, o segundo colocado no consórcio foi convocado. É a partir deste imbróglio entre os consórcios e a ditadura militar que pretendemos observar a política econômica autoritária do período do “milagre”.

## **Uma história crítica da Ponte Rio-Niterói**

De acordo com Pedro Henrique Pereira Campos, o AI-5 foi mobilizado pela Ditadura Militar para beneficiar o setor empresarial e apresentou perdas significativas para os trabalhadores (CAMPOS, 2018). No decorrer deste artigo iremos percorrer essas duas chaves. Analisar a relação do empresariado com a ditadura, observando como momento fulcral o rompimento com o CCRN e a chegada da Camargo Correa encabeçando as obras da ponte. E, por outro lado, identificar as dinâmicas da construção da Ponte para os trabalhadores, como por exemplo, as remoções de favelas, canteiros de obras e qualidade de vida. Vale ressaltar que, ao utilizarmos a documentação do Fundo Correio da Manhã e do O Globo, não pretendemos escrever a história da cobertura da imprensa sobre as obras da Ponte Rio-Niterói. Por mais que esta seja uma interessante agenda de pesquisa, selecionamos as reportagens sobre as reverberações políticas, discursos e impactos econômicos sobre as obras da ponte para que pudéssemos descortinar para além de uma narrativa “oficial” da construção e uma história da engenharia um mosaico de relações interconectadas.

Ainda que sob o signo do AI-5, a construção da Ponte contou com vasta cobertura da imprensa desde 1968 até o momento de sua inauguração. Na tabela abaixo, indicamos o número de matérias por ano presentes no Jornal O Globo em que o assunto era a construção da Ponte. Com o passar dos anos e a proximidade da efetivação das obras, o número de ocorrências das matérias foi aumentando, em grande medida resultado na ampliação do número de anúncios de empregos, carros e principalmente de empreendimentos imobiliários que surgiram em razão do novo fluxo de pessoas e crédito entre os dois lados da Baía.

TABELA II: Número de matérias sobre a Ponte Rio-Niterói nas páginas do O Globo

Ano	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Matérias	6.263	5.974	6.100	6.771	8.490	10.150	7.697

Fonte: ACERVO O GLOBO

O frequente destaque sobre a Ponte Rio-Niterói nas páginas do O Globo confirma a importância da, até então, maior obra do país. De acordo com Campos, durante o período militar houve uma retroalimentação entre empreiteiras e a ditadura. Protegidas e incentivadas pelo Estado, as empreiteiras se expandiram, acumularam capitais e internacionalizaram suas operações já a partir da década de 1960 (CAMPOS, 2013). As empreiteiras formadoras do primeiro consórcio, Construtora Brasileira de Estradas (CCBE); Servix, Emec e Ferraz Cavalcanti, eram tradicionais construtoras nacionais.

Nesse sentido, Campos realiza em sua pesquisa um raio-x detalhado de cada uma das grandes empreiteiras brasileiras. Em relação as empresas que encabeçaram o consórcio, ele mostra que a SERVIX e CCBE são duas entre as maiores construtoras do estado de São Paulo. A SERVIX, segundo ele, fundada em 1928 voltada para o nascente ramo hidrelétrico, foi responsável pela construção de várias hidrelétricas em São Paulo. A empreiteira havia sido fundada por Cincinato Cajado Braga, membro de uma tradicional família paulista, alguns dos membros de sua família haviam sido deputados, promotores e até presidente do Banco do Brasil, como foi Cincinato da Silva Braga. A proximidade de Cajado Braga com a elite política paulista lhe rendeu inúmeras obras no estado, tanto para a construtora de barragens, SERVIX, quanto para a sua empreiteira de estradas CCBE (Companhia Brasileira de Estradas). Para além disso, a SERVIX foi

responsável por obras de relevo em outros estados, como o Túnel Rebouças e a adutora do Guandu no Rio de Janeiro e o complexo industrial Usiminas. Já a CCBE se destacou pela aliança com o governo mineiro de JK, fornecendo máquinas para a construção de estradas em Minas Gerais. A trajetória das empreiteiras de Cincinato Cajado Braga revela uma constante na história dessas empresas: as excelentes conexões políticas e com membros das elites (CAMPOS, 2013).

Os preparativos para a construção da Ponte Rio-Niterói envolveram o surgimento de uma verdadeira cidade operária. Segundo as páginas do Correio da Manhã, tratava-se de “uma fábrica onde moram pessoas”. Arregimentando trabalhadores de várias partes do país, mas principalmente de Minas Gerais, Maranhão, Ceará e do meio rural do Estado do Rio de Janeiro, foi construído um conjunto de alojamentos em meio ao canteiro de obras. As novas máquinas e novas tecnologias para construção da ponte, conviviam assim, com as moradias de operários e engenheiros. Essa estrutura não se estabeleceu sem um nível de estratificação social (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

A “fábrica onde moravam pessoas” era chamada oficialmente de Canteiro Central das Obras. Entretanto, não era incomum a utilização de expressões como “indústria da ponte”; “complexo industrial da ponte” e outras que fizessem menção à verdadeira fábrica instalada na Baía de Guanabara. A nomenclatura de Vila Operária raramente era utilizada.

O projeto da Ponte Rio-Niterói previa a construção de grandes aduelas, que precisavam de um local para ser fabricadas. As demandas da construção levaram a uma média de 1200 máquinas diferentes em funcionamento para confecção das estruturas da Ponte. Majoritariamente, eram máquinas importadas e que exigiam o treinamento dos operários em sua operação. As toneladas de aduelas já fabricadas, cimento e ligas metálicas requeriam um terreno firme, que não cedesse, e de grande extensão. Os prazos da obra, primeiramente próximo a dois anos, também obrigava um ritmo de trabalho intenso. Nas páginas dos jornais fica nítido esse ritmo, ao vermos não só as notícias de que os canteiros de obras funcionavam 24 horas por dia, mas as reafirmações constantes de que a única coisa que técnicos, operários e engenheiros pensavam era na Ponte Rio-Niterói. Por isso, a importância de moradias junto ao canteiro de obras, em todas as esferas da produção da Ponte, desde ferreiros, serradores, perfuradores até os engenheiros civis, elétricos e de produção (FUNDO CORREIO DA MANHÃ, 1969-1971).

De acordo com o engenheiro da obra, Filúvio Rodrigues, “era preciso construir esta cidade. Só assim teríamos, próximo à obra, uma verdadeira fábrica de unidades pré-fabricadas, que são a alma da Ponte. Tudo o que gastarmos aqui reverterá em economia no futuro.” (FUNDO CORREIO DA MANHÃ) O Consórcio Construtor Rio-Niterói adquiriu três plataformas de petróleo com o objetivo de levar água e combustível até as obras que ocorreriam em meio ao mar, abrindo mão que esse transporte fosse feito com lanchas e barris. Segundo Filúvio, esse investimento geraria economia e maior operacionalidade par as obras (ACERVO O GLOBO).

O local escolhido para esta imensa fábrica ficava na Ilha do Fundão, onde estava localizada a Cidade Universitária da atual UFRJ. Próximo ao final do Cais do Minério foi construído um gigantesco aterro sobre uma área pantanosa. O objetivo deste aterro era tanto não tomar nenhum terreno útil para a Universidade, quanto construir um local de grandes dimensões para a sua fábrica.

Após o estabelecimento do aterro integrando a Ilha do Fundão, começaram as obras para instalar a fábrica da Ponte Rio-Niterói. Primeiro, a montagem de escritórios técnicos de engenharia para a gestão das obras, onde ficaria também um “cérebro

eletrônico” controlando as máquinas. Tratava-se de um computador IBM 11-30, responsável pela programação da obra. Esse super computador era capaz de controlar desde o volume de concreto a ser utilizado, até os cheques que deveriam ser pagos aos trabalhadores. O primeiro aparato industrial a ser implementado foi uma usina de fundição. Nascia assim, a cidade industrial, a “fábrica onde moravam pessoas”.

Já em 1969 eram cerca de 1100 operários, 115 famílias e 40 engenheiros morando no Núcleo Residencial da Ponte na Ilha do Fundão. O principal canteiro de obras foi se transformando em um bairro. Para além dos guindastes, geradores, centrais de concreto, máquinas, tubulões e pedaços da Ponte, existiam uma estrutura com supermercados, postos médicos do INPS, farmácia, centros de atendimento odontológico, cinemas aos finais de semana, linhas de ônibus e até uma escola. Nesta escola, estudavam 110 alunos, sob a responsabilidade de 10 professores, estando matriculados desde os filhos dos operários até os filhos dos engenheiros (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

As casas foram sendo construídas na medida em que as demandas da obra iam exigindo mais operários. Muitas vezes, eram divididas considerando o estado civil dos operários. Os chefes das obras moravam em 158 casas geminadas; havia também um grande alojamento para os operários solteiros, chegando a abrigar cerca de 1500 operários. Posteriormente, foi necessária a construção de um terceiro conjunto de casas e de mais um alojamento, menor, para 250 funcionários solteiros do setor administrativo. Já os engenheiros casados, ocupavam 23 chalés. Os engenheiros solteiros e técnicos solteiros estavam alojados em um prédio maior, com dez apartamentos ocupados (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

Esse grande complexo residencial era estratificado espacialmente a partir dos cargos e funções no interior da obra. Seguindo a estrada de asfalto rumo a Ilha do Fundão era possível chegar até a vila de operários, formadas por barracões e pavilhões onde moravam os operários solteiros. Esses operários recebiam como salário, em média, um salário mínimo. No outro lado da estrada, de frente, havia o posto de atendimento do INPS o supermercado e um restaurante. Este último estabelecimento era capaz de fornecer 2000 mil refeições no almoço e jantar e também abastecia de alimentação, através de lanchas, aqueles que trabalhavam no mar. Os operários especializados, em sua maioria casados, recebiam mais que um salário mínimo, e por isso ficavam alojados em uma vila com 107 casas de madeira (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

Seguindo pela estrada, era possível identificar casas maiores, destinadas aos chefes de obras. Eles constituíam a classe média desta “cidade” que emergiu dos pantanais do final da Ilha do Fundão. Seus salários eram maiores e suas casas eram melhores, contando com mais conforto, possuindo inclusive antenas de televisão. Em sua grande maioria, moravam com sua família.

Os engenheiros, ademais, se distinguiam em suas moradias. Para começar, não moravam na sequência da estrada de asfalto, mas um pouco mais distante, na colina do Bom Jesus. A localidade era arborizada, contava com casas com varandas, salas de visita, salas de jantar e eram em sua maioria de três e quatro quartos, não pagando aluguéis. No alto desta colina haviam clubes com sauna e piscina para tal grupo. Os engenheiros solteiros ficavam alojados em um pequeno hotel, próximo (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

Mesmo com sua grandiosidade em escala industrial, a Ilha do Fundão não foi o único canteiro de obras da Ponte Rio-Niterói. Havia outros quatro. Obviamente, o Canteiro Central era o centro nervoso da obra. Ali eram produzidos os pré-moldados e os

tubulões e todo o concreto utilizado na obra; além das inúmeras oficinas. O segundo canteiro ficava localizado na ponta do Caju, na Avenida Rio de Janeiro. Esse canteiro era responsável pela construção dos acessos à ponte no lado do Rio de Janeiro e por isso, lá eram fabricadas as estruturas das rampas de acesso e as lajes de sustentação dos tabuleiros dos viadutos. O terceiro canteiro é flutuante, móvel, ele deslocava-se de acordo com o andamento das obras da Ponte. Ele ficava instalado nas barcas no Gragoatá em Niterói e era responsável por toda a obra no mar, principalmente a cravação dos tubulões. O quarto canteiro ficava localizado em Niterói, na Avenida do Contorno e tinha como objetivo a construção dos acessos à Ponte pelo lado de Niterói. O quinto canteiro localizava-se na Ilha do Morro Grande, no fundo da Baía, próximo ao Rio da Estrela. Naquela época constituía-se como a maior pedreira da América do Sul. Sua função era o fornecimento de pedra brita para as obras. Posteriormente, quando o Consórcio Guanabara assumiu as obras, modificou a localização deste último canteiro. Distante 15km da ponte e fazendo o transporte da pedra brita em via marítima através de chatas, criava-se um imenso gargalo na produção da Ponte. Por isso, o Consórcio começou a explorar uma pedreira na Ilha da Conceição em Niterói, praticamente junto as obras da Ponte. Os moradores da Ilha da Conceição e arredores chegaram a reclamar e entrar na justiça devido ao pó de pedra que invadia as ruas, casas e estabelecimentos comerciais. (FUNDO CORREIO DA MANHÃ)

A estratificação social nas obras da Ponte Rio-Niterói não se verificou apenas na disposição do Canteiro Central. As intervenções urbanas para o estabelecimento dos traçados de saída e entrada na ponte foram marcadas pelas desapropriações, remoções e autoritarismo. Tanto em Niterói como no Rio de Janeiro as regiões de descida e subida da ponte eram locais com grandes favelas e comunidades. Nas páginas dos jornais, essas comunidades apareciam como sendo obstáculos a serem superados para o progresso da obra.

IMAGEM I – Recorte da matéria sobre as remoções de favelas



As favelas da Ponta do Caju foram removidas para diferentes localidades. Algumas pessoas foram retiradas para Paciência, outras para Senador Camará e a comunidade de Parque Arará foi removida para Realengo. O plano inicial do governo era a sua remoção para o complexo em Senador Camará, porém, em um acordo, os moradores pediram que não fossem removidos para aquela localidade. Tempos antes, a favela do “Pau-Fincado”; vizinha e rival da Parque Arará, tinha sido removida para Senador Camará e prometia receber a antiga vizinha com bastante violência. Para evitar o confronto generalizado, foi proposto a remoção para Realengo, em 1971. Mais de um ano depois, a comunidade em Realengo relatava problemas. Problemas esses que eram comuns a praticamente todas as comunidades nascidas da remoção de favelas, como a Cidade de Deus. A população removida para Realengo reclamava da ausência de postos médicos e policiais, má limpeza da rua e problemas com coleta de lixo, poucos ônibus em direção ao trabalho no Centro e a necessidade de lojas poderem funcionar no conjunto de casas (ACERVO O GLOBO).

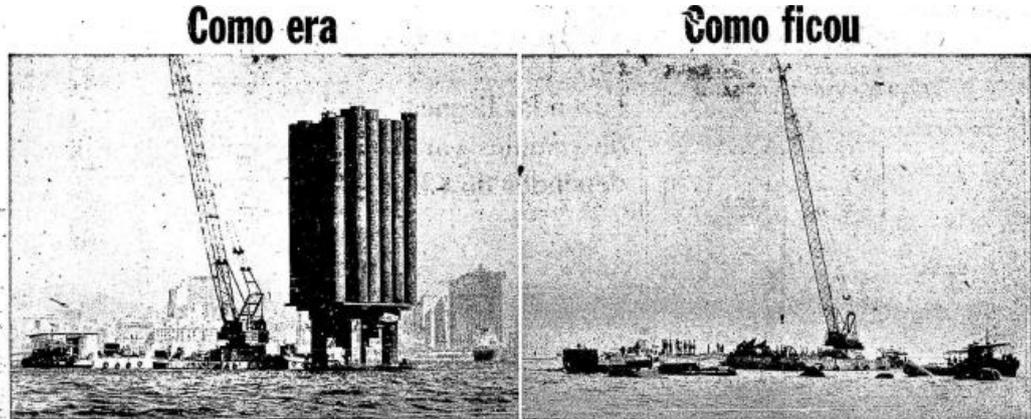
Todos esses fenômenos ocorreram também do outro lado da Baía de Guanabara. Em Niterói, o planejamento urbano precisou ser todo repensado. Primeiramente, para absorver o fluxo de veículos da Ponte Rio-Niterói foi necessário a construção da rodovia do contorno, para não sobrecarregar a Alameda São Boaventura, como a abertura da via expressa Niterói-Manilha. Em relação ao centro de Niterói a tentativa foi de que o fluxo de carros da Ponte não precisasse atravessar as estreitas ruas do centro. Para isso, priorizou-se o alargamento das Avenidas Jansen de Melo, Marquês de Paraná e Feliciano Sodré, o que necessitou de algumas remoções de comunidades, como o caso da Favela do Contorno, que foi removida para o Jardim Catarina, em São Gonçalo. Abriu-se espaço para a especulação imobiliária. Anúncios de imóveis nos jornais eram fartos, “Morem de frente para praia pelo preço de morar na Tijuca”, era uma das manchetes frequentes. As regiões mais valorizadas eram as de Icaraí, Ingá, São Francisco e a região oceânica. Niterói tentava assim, horizontalizar seu crescimento urbano, e a nova e rápida ligação com o Rio de Janeiro atraiu investimentos imobiliários e pessoas. As obras da Ponte estiveram, no signo da modernização autoritária, ampliando as desigualdades sociais nos dois lados da Baía de Guanabara.

Todavia, o relacionamento entre o Consórcio Construtor Rio-Niterói e o governo seguiu os parâmetros da normalidade nos primeiros anos e no início das obras. Nas páginas dos jornais não era possível identificar nenhum atrito entre o Ministério dos Transportes e do ministro Mário Andreazza com as construtoras. Aliás, não eram raras as manchetes que destacavam que as obras estavam “a todo vapor”, em “ritmo acelerado” ou seguindo com “muito empenho”. No dia 05 de maio de 1969 a seguinte chamada aparece em uma das páginas do Jornal O Globo: “Ponte Rio-Niterói ficará pronta em menos de 2 anos”. A informação sobre a celeridade da construção era anunciada pelos diretores do consórcio construtor.

A situação começa a se modificar a partir do dia 21 de março de 1970, um ano antes do prazo previsto para a conclusão das obras. O tipo de fabricação da ponte fazia com que grande parte do trabalho fosse confeccionado nos canteiros de obras, e posteriormente encaixados junto ao Mar. No dia 20 de março, o consórcio construtor agendou o primeiro teste de carga para avaliar os comportamentos dos tubulões de concreto submersos. O teste era chamado pela imprensa como sendo o “maior teste de carga do mundo”. O objetivo era gravar, perfurar e concretar o tubulão nas águas da Baía para se ter uma análise precisa da deformação do terreno. O que era aventado como o maior teste do mundo desmoronou em um grave acidente. O estrado de sustentação dos tubulões desabou, derrubando no mar os tubulões e afundando uma chata e um guindaste

de 35 metros. O grave acidente, além de feridos, matou engenheiros e operários da obra. No dia seguinte, os veículos de imprensa estampavam o acidente em suas capas.

IMAGEM II: Cobertura do acidente no teste de carga dos tubulões.



A MONTAGEM DA PLATAFORMA COMEÇOU NA SEXTA-FEIRA, O DESASTRE OCORREU QUANDO FALTAVA ENCHER DE ÁGUA O ÚLTIMO DOS 34 TUBULÕES QUE PESARIAM DUAS MIL TONELADAS

# PLATAFORMA DESABA E MATA OITO NA PONTE RIO-NITERÓI

Um acidente provocado ontem à tarde, pelo desmoronamento de uma plataforma com 34 tubulões de 22 metros de altura, pesando duas mil toneladas, matou três engenheiros e cinco operários que trabalhavam na construção da Ponte Rio-Niterói, e interrompeu um teste de carga que vinha sendo realizado por técnicos do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, considerado decisivo para a obra.

Segundo nota divulgada à noite pelo escritório construtor, o acidente não afetou o ritmo de construção da ponte. Entretanto, como o teste interrompeu a entrega contratada imposta pelo Ministério das Estradas, e do qual dependem outros aspectos, a interrupção para conclusão das fundações da ponte, todos o trabalho referente à captação, até que se realize, os técnicos construtores rumarão ao canteiro para formação de uma estrutura de 2 mil toneladas a ser lançada sobre um tabuleiro construído, com a finalidade de medir as reações do terreno e a resistência da construção.

### Desabou

Em um instante, mais de 20 pessoas tombaram na praça "F. L. P." na localidade de Itaipava, onde se encontra a base de 4 metros acima do nível do mar. Tinha a tábua de madeira já colocada sobre a água, e faltava apenas um, quando se ouviu um estranho ruído, a con-

strução de Palmares Marítima, e do próprio canteiro construtor. Em seguida, a plataforma desabou toda a área onde ficavam os tubulões, matando três engenheiros e cinco operários da obra, tendo sido feridos o local o engenheiro Major Gabriel com uma fratura do fêmur e do tórax, o Sr. Paulo Mendes, presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Construção Civil em São Paulo e o engenheiro de obras, Sr. Paulo Mendes. O Sr. Paulo Mendes morreu na noite do domingo, em consequência do acidente. O Sr. Paulo Mendes foi enterrado no Cemitério de São Paulo e o corpo do Sr. Paulo Mendes foi enterrado no Cemitério de São Paulo.

As vítimas Nas faixas oficiais de identificação não eram muito precisas em relação ao número exato de mortos e feridos. Entre os mortos, estão os engenheiros Major Gabriel, Sr. Paulo Mendes e Sr. Paulo Mendes. No Hospital Santa Apolonia, em Niterói, há dois mortos e um ferido. O Sr. Paulo Mendes morreu na noite do domingo, em consequência do acidente. O Sr. Paulo Mendes foi enterrado no Cemitério de São Paulo e o corpo do Sr. Paulo Mendes foi enterrado no Cemitério de São Paulo.



OS BOMBEIROS IMEDIATAMENTE COMEÇARAM A TAREFA DE ATINGIR OS ESCOMBROS PARA LOCALIZAR OS CADAVERES



Acidente anterior

### Interrompido teste maior

O teste de carga de 200 toneladas de peso, que se realizava há alguns dias, foi interrompido devido ao acidente.

### Acidente anterior

Em um acidente anterior, em 1950, ocorreu a queda de um dos pilares da ponte, matando dois operários e ferindo outros.

Fonte: Acervo Jornal O Globo

Tanto o Correio da Manhã, quanto o Jornal O Globo, a partir do acidente realizaram inúmeras reportagens sobre o assunto. Explicações sobre as causas do acidente, infográficos explicando como ele ocorreu, pronunciamentos do DNER e do consórcio construtor, mas sobretudo, a ênfase nos mortos. Nas edições seguintes, os rostos de operários e engenheiros que haviam falecido no acidente foram estampados nos dois jornais. Além disso, os corpos desaparecidos recebiam menções diárias sobre as buscas.

Os ânimos se exaltaram na Vila Operária no Canteiro Central. Com mais de 6 mortos e vários feridos este acidente marcou o cotidiano dos operários. Corpos esmagados e afogados eram retirados em camburões do centro médico do INPS da Vila

Operária, tudo aos olhos dos demais trabalhadores. O ambiente se transformou em tensão: foi dado um toque de recolher, a imprensa foi proibida de entrar no Canteiro Central e todos os operários proibidos de conversar sobre o assunto, principalmente com a imprensa. A situação escalou quando a firma construtora se recusou a fornecer aos funcionários os nomes dos operários desaparecidos no acidente. A empresa reagiu a fúria dos operários determinando o aumento do número de guardas para policiar a Vila e a proibição de circulação na própria vizinhança. Além do aparato policial a companhia determinou o estabelecimento de três barreiras para o local, naquele dia as barreiras receberam ordens de não deixar ninguém entrar ou sair a não ser com a autorização do Ministério dos Transportes. Alguns dos funcionários relataram que tentaram falar com a imprensa e foram gravemente ameaçados. O grande nervosismo entre os operários era de poder avisar suas famílias de que estavam vivos, grande parte dos operários vinham de outras regiões, principalmente do Ceará, e as comunicações deveriam se dar por telegrama (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

### IMAGEM III: Fotos dos mortos no acidente com os tubulões da Ponte



Fonte: FUNDO CORREIO DA MANHÃ. PH.0.TXT.8174

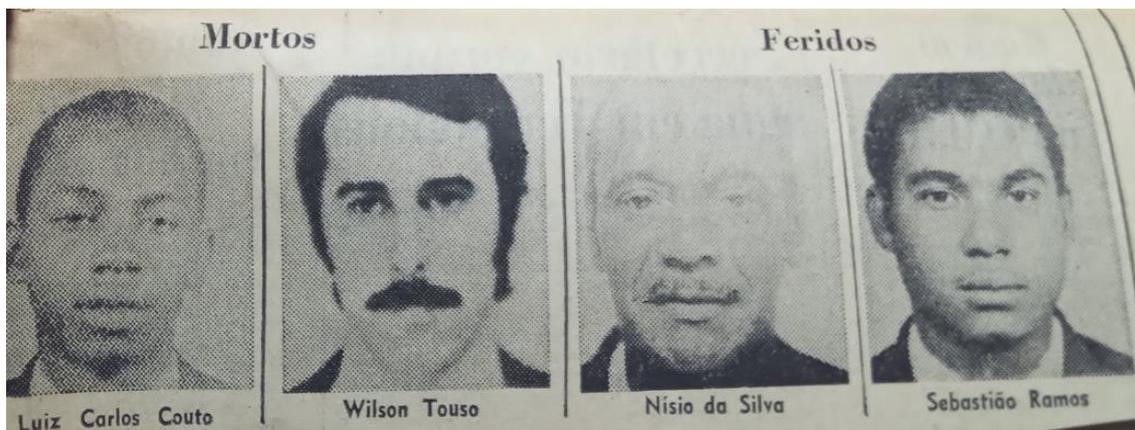
Esse não havia sido o primeiro acidente nas obras da Ponte, mas foi o primeiro com grande repercussão na imprensa e entre os operários. Em novembro de 1969, uma explosão nas instalações de ar comprimido havia matado um operário, na Avenida Rio de Janeiro, no Caju: Domicio Barbosa Lima (ACERVO O GLOBO). Os acidentes na obra eram constantes, segundo os trabalhadores e os próprios diretores do consórcio. Em reportagem veiculada no Jornal do Brasil sobre os acidentes com os tubulões, um trabalhador relatou que: “É assim mesmo, uma vez é uma viga que cai, outra, um cabo que parte. O trabalho da gente é difícil, mas vamos levando sem preocupações.”. Indiferença evidente com acidente era vista nos diretores do consórcio. Segundo a mesma reportagem, a preocupação do consórcio era explicar para sociedade o que significava esse tipo de acidente em uma obra com as dimensões da Ponte Rio-Niterói. Segundo

Filúvio Rodrigues Filho, engenheiro e espécie de Porta-Voz do consórcio: “Em todo empreendimento de engenharia, tenha a dimensão que tiver, existe a possibilidade de ocorrer um número indefinido de acidentes.”. E vai além, para ele “a obra não tem razão de parar. Se tomaremos mais cuidados? Que cuidados? Todos os cuidados foram tomados na realização dessa experiência.”. Em outra notícia, outro engenheiro do Consórcio Construtor afirmou em uma entrevista que considerando a grandiosidade da obra era de se aceitar a dura realidade de que as estatísticas previam 60 acidentes até as conclusões da obra da Ponte (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

Após a grande cobertura do acidente referido acima, o Consórcio proibiu então engenheiros e trabalhadores de fazerem qualquer tipo de depoimentos a imprensa. Porém, alguns operários se demitiram e relataram as condições de trabalho e pescadores que faziam o serviço de lanchas até o local afirmavam que “todos sabiam que o acidente iria acontecer.”. Francisco Raimundo Jatobá, que era operário responsável por encher os tubulões de água, revelou ao Jornal O Globo que todos sabiam da iminência do desastre, na medida que nos dias anteriores a água do mar ia enchendo os tubulões, havia o sedimento da estrutura em 12 cm por dia e que havia vazamentos na estrutura. Outros operários que pediram demissão da obra relataram que eram obrigados a fazerem trabalhos extras sem água e sem alimentação, porque os engenheiros afirmavam que os testes nos tubulões tinham que ser feitos urgentemente (ACERVO O GLOBO).

Um novo acidente de grandes proporções ocorre em agosto de 1870. A lança de um guindaste que estava içando um tubulão se soltou e deixou dois mortos. Um engenheiro e um operário. Diferentemente, do acidente anterior, em que as investigações sobre o acidente ficaram por conta do consórcio, neste a polícia e o DNER conduziram a apuração do caso. Os dois mortos foram Wilson Tusso, engenheiro de 32 anos segundo O Globo e 28 anos segundo o Jornal do Brasil, casado, com filhos e morador do estado de São Paulo, e o operário Luiz Carlos Couto, solteiro e morador de São Gonçalo, que trabalhava na obra para o seu sustento e o de sua mãe. O salário de Tusso como auxiliar técnico era de cerca de mil e quinhentos cruzeiros, já o salário de Luiz Carlos, como servente nas obras da Ponte, era de 48 centavos por hora, trabalhando de 1h da manhã até 16h da tarde, de segunda-feira à sábado. Sem contar as horas extras que fazia. Sua mãe era Cirene Couto, trabalhava de lavadeira e cuidava da filha, irmã mais nova de Luiz Carlos, que tinha paralisia infantil. Wilson Tusso esteve no acidente com tubulões no início de 1970, e apesar dos ferimentos, conseguiu escapar com vida. No entanto, a mesma sorte não foi possível no tombamento da lança do guindaste. Mesmo com o acidente fatal, as obras da Ponte não pararam, nem mesmo no canteiro da ilha do caju, local do acidente.

IMAGEM IV: Fotos dos mortos e feridos em acidente da Ponte



Fonte: FUNDO CORREIO DA MANHÃ. PH.0.TXT.8174

Como foi possível identificar nos relatos, em um primeiro momento os acidentes foram tratados com indiferença pelo Consórcio Construtor. Em todos os momentos a obra não parava. Em abril de 1970 o jornal O Globo estampava que “A Ponte Rio-Niterói começa a vencer as águas da Baía”. O que nos chamou a atenção nessa matéria era o relato de feridos fatalmente em um acidente nas obras no mês anterior. No dia 07 de julho do mesmo ano o ministro dos transportes, Mario Andreazza e o diretor geral do DNER, Eliseu Rezende, assistem o primeiro tubulão a ser concretado no mar. Nesta ocasião, Andreazza depõem ao O Globo que as obras estão ocorrendo dentro do previsto e vão ser concretizadas no prazo de 15 de novembro de 1971. É possível notar que nesta fala a obra tinha passado por uma prorrogação do prazo de entrega de março de 1971 para novembro daquele ano, e que o ministro estava ciente e concordando com isto. Em outubro as aduelas começaram a ser colocadas sobre os tubulões, e assim, a Ponte Rio-Niterói foi ganhando forma sobre o mar.

Nas páginas da imprensa começam a relatar os problemas com acidentes como causas do atraso das obras da Ponte. Em outubro de 1970, o Correio da Manhã afirma que “não se vê no mar nada parecido com uma Ponte.” Devido a sua forma de construção, as aduelas e os tubulões eram pré-fabricados e depois montados sobre o mar. Nessa altura, segundo o mesmo jornal, 43% das aduelas estavam prontas, quase metade para as conclusões da obra. O maior motivo de atrasos na obra se deu em relação ao vão central e os estudos do fundo da Baía de Guanabara. Como vimos anteriormente, o projeto de construção da Ponte foi encomendado pela ditadura e executado pela Noronha Engenharia LTDA. O estudo centrou-se na viabilidade econômica da obra, mas o programa completo de sondagens que deveria ser feito antes da entrega do projeto não foi realizado. O terreno no fundo da baía na altura do vão central demonstrava-se traiçoeiro e com uma profundidade maior do que a prevista no projeto. O resultado: com 1000 dias desde o início das obras o teste de carga do terreno do fundo da baía na altura do vão central ainda não tinha sido feito (FUNDO CORREIO DA MANHÃ) (ACERVO O GLOBO).

A surpresa sobre a condução da obra acontece no início de dezembro de 1970. O Ministro dos Transportes, Mario Andreazza anuncia que fará uma intervenção nas obras da ponte, rompendo o contrato com o consórcio construtor. Segundo ele, inicialmente a obra estava prevista para 28 meses, e posteriormente o prazo foi dilatado para 36 meses, prevendo para o final de 1971. Mas, segundo ele, os técnicos do governo enviaram relatórios dizendo que o ritmo de trabalho não era compatível com o tempo previsto para

a obra ficar pronta. De acordo com Andreazza “o Brasil tem pressa e nós não podemos perder tempo. Os prazos contratuais são sagrados.” (ACERVO O GLOBO). Apesar de dizer que os prazos são sagrados, o anúncio do rompimento do contrato foi feito um ano antes do fim dos prazos. O Ministério dos Transportes rompia o contrato e entregava 30% da obra para ser executada pelo Consórcio Construtor Guanabara, segundo colocado na concorrência de construção da ponte, encabeçado pela empreiteira Camargo Corrêa. Teria início um imbróglio envolvendo o Consórcio Construtor Rio-Niterói e a ditadura.

Na perspectiva do Consórcio, as demoras e atrasos na construção da ponte ocorriam devido a debilidades no projeto original. Essas debilidades tornavam imperiosa a elaboração de um novo projeto, principalmente de um novo estudo sobre o solo no fundo da Baía. Para o consórcio, parte dos acidentes ocasionados ocorriam no afinçamento dos tubulões no fundo do solo da baía. Além disso, a entrega de 30% das obras para a Camargo Corrêa deixaria todo o ônus financeiro com o Consórcio Construtor Rio-Niterói que fez compras de equipamentos importados de grande valor. Já na perspectiva apresentada pelo Ministério dos Transportes, estava a insatisfação com os anúncios públicos das falhas do projeto original e a informação de paralisação das obras para confecção de um novo projeto. Associado a isso, os acidentes que eram repassados em reportagens nos jornais. Manchetes como “a ponte não irá aguentar a carga” se tornaram comuns em finais de 1970, e desagradaram o governo.

Em janeiro, um teste de carga é iniciado a toque de caixa e apresentou vários problemas. Esses testes demoravam dias e consistiam na aplicação de toneladas em cima dos tubulões para analisar se o fundo da baía aguentaria o peso da Ponte. Em diversos momentos o teste de carga precisou ser paralisado, o terreno da baía demorava a se estabilizar, dando indícios que a composição geológica do fundo da baía não suportaria a ponte. Imediatamente, o DNER publica nota oficial alegando que três técnicos consultores do departamento produziram um relatório assegurando a continuidade das obras e a normalidade dos testes de carga. O relatório foi assinado por três engenheiros, Antonio José da Costa Nunes, professor catedrático da UFRJ; Milton Vargas, professor catedrático da Escola Politécnica de São Paulo e Odair Grillo, ex-professor da Escola Politécnica de São Paulo. Nas palavras de Milton Vargas as obras poderiam continuar dentro dos padrões estabelecidos e sem a necessidade de novo projeto. Para ele, o projeto era versátil e a imprensa estaria fazendo muito sensacionalismo sobre o assunto (ACERVO O GLOBO).

A tônica assumida pelo governo era a do conspiracionismo: as empresas do antigo consórcio estariam desde antes plantando informações falsas sobre o projeto da Ponte. Andreazza então atribuiu a responsabilidade pelos atrasos ao consórcio construtor, para ele a ponte nunca apresentou problemas técnicos do projeto, mas em alguns momentos o consórcio construtor enfrentou problemas com a adaptação dos equipamentos e a dificuldade de transportes. Sua narrativa indica que as críticas feitas pela imprensa e pelo Consórcio Construtor Rio-Niterói seriam ataques pessoais a sua figura de ministro, as empresas nacionais projetistas e as instituições como o DNER.:

“No entanto há alguns que desejam transformar fatos administrativos normais da área do ministério em armas de ataque e destruição; como me julgo responsável por tudo o que acontece no meu Ministério,

responsabilidade que não delego a ninguém, acolho em minha pessoa os ataques ao DNER e aos projetistas e enfrentarei os inimigos que, ocultos no anonimato, tentam destruir esta grande obra da Revolução.” (ACERVO O GLOBO, 15/01/1971)

A guerra entre o Ministério dos Transportes e o Consórcio Construtor Rio-Niterói estava assim declarado à imprensa. Alguns dias depois desta fala de Andrezza, o Consórcio divulgou uma nota na imprensa afirmando que não era responsável por nenhuma das informações ou documentos sobre os projetos da ponte que estivessem circulando na imprensa. Além disso, em estratégia para demonstrar como as obras estavam cumprindo o seu dever dentro dos cronogramas, citou uma fala do ditador Médici feita em finais de agosto de 1970, em que o presidente afirmava que as obras estariam acontecendo em ritmo acelerado. A visita de Médici naquela ocasião foi anunciada no mesmo dia em que houve o acidente com a morte de dois operários, amplamente veiculados pela imprensa. A ditadura tentava naquele momento passar uma mensagem de normalidade e progresso nas obras da Ponte (ACERVO O GLOBO).

Diante da ameaça de retaliação, o Consórcio dobrou a aposta. Engenheiros ligados as empreiteiras construtoras ameaçaram divulgar documentos em que constavam as irregularidades do projeto. De acordo com este documento, o solo do fundo da baía seria tão mole que afundava apenas com o peso dos tubulões (FUNDO CORREIO DA MANHÃ). O presidente da Associação Brasileira de Empreiteiras de Obra Públicas saiu em defesa do consórcio. Fernando Petrucci afirmou que o certo seria deixar a obra com o consórcio e dilatar o prazo de entrega, ou retirar o consórcio da obra totalmente e indenizá-lo. Em sua visão, uma decisão pela desapropriação do consórcio e a entrega da obra ao segundo colocado da licitação seria uma decisão que feriria dispositivos jurídicos, uma vez que havia um contrato em vigor que precisava ser cumprido. Sendo assim, a decisão do governo colocaria em risco a relação com todas as empreiteiras do país, uma vez que a qualquer momento e independente do contrato a empresa poderia ter sua propriedade desapropriada. Petrucci radicaliza sua fala, para ele os critérios da concorrência para a construção da Ponte Rio-Niterói foram falsos e que seria preciso ao DNER alterar os prazos, custos e até mesmo o projeto da obra, independente do consórcio construtor (FUNDO CORREIO DA MANHÃ).

No dia 27 de Janeiro de 1971 é anunciado nos jornais que Médici desapropriou o consórcio construtor. Andrezza em entrevista explica com detalhes a medida: expropriou as empresas do consórcio, assim como seus bens, equipamentos e materiais utilizados nas obras da Ponte e incorporou este patrimônio ao DNER. Na mesma medida, não abriu nova concorrência pela execução das obras, mas convocou o Consórcio Construtor Guanabara, segundo colocado, para terminar as obras (ACERVO O GLOBO).

Ao contrário do discurso do governo, o contrato com o novo consórcio construtor foi assinado ampliando prazos e estabelecendo novos custos. O novo consórcio modificou o sistema de construção da ponte e para isso seria necessário a importação de vários equipamentos. Sendo assim, parte dos prazos redigidos em contrato para execução da obra previam a contagem a partir da chegada destas máquinas. As empreiteiras do novo consórcio passaram a receber uma taxa de 10% do orçamento de execução da obra pelo fato de administrarem o empreendimento. Em entrevista, Eliseu Rezende informou que

as obras da ponte precisariam de mais 320 milhões de cruzeiros. Aumentava-se assim os prazos, custos e estabelecia-se um novo padrão no sistema de construção. Exatamente as medidas solicitadas pelo consórcio anterior.

A contradição vai mais longe, chegando até mesmo entre os engenheiros consultores do DNER. Alguns dias após sua entrevista dizendo que as obras deveriam continuar, que o projeto deveria permanecer o mesmo e que havia sensacionalismo sobre os testes de carga, Milton Vargas deixa nas entrelinhas que o projeto original da Ponte precisava de alterações. Ele afirma que apesar do projeto inicial de obras da ponte prever dez tubulões para bases de pilar, visto a situação do fundo da baía seriam necessários 16 tubulões, ou até mais. Ainda segundo ele:

“Tudo no Brasil é feito assim, meio as avessas, na arte da improvisação. Todas as grandes obras brasileiras foram e estão sendo feitas assim. [...] o certo seria fazer os testes [de carga] antes da construção, mas isso levaria tempo. Dentro do método brasileiro de construção usamos bastante a imaginação e vamos construindo sem testes. Resolvendo os problemas na medida em que vão surgindo. Isso não chega a ser um erro grave, mas simplesmente uma adaptação as nossas necessidades urgentes, o país não pode parar.” (ACERVO O GLOBO, 18/01/1971)

Dessa forma, era incoerente as justificativas para a retirada do primeiro consórcio da obra, uma vez que prazos, custos e sistema de construção foram modificados para o segundo consórcio. Nos meses seguintes o MDB liderou um movimento pela abertura de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as obras da ponte. Foram meses tensos politicamente e o Ministro Andreazza precisou ir até o Congresso Nacional prestar esclarecimentos. De acordo com a oposição, os novos custos da ponte chagariam próximos à 2 bilhões de cruzeiros. Segundo o deputado Freitas Diniz, 212 milhões corresponderiam ao primeiro contrato, 1.110 milhões de serviços do segundo contrato, incluindo a administração do empreiteiro; mais 104 milhões relativos as estruturas metálicas do vão central, 78 milhões em desapropriações e demais serviços, 142 milhões em desapropriações do antigo consórcio e 50 milhões correspondentes a empréstimos e financiamentos do antigo consórcio (FUNDO CORREIO DA MANHÃ). Apesar dos números apresentados e do embate político entre MDB e ARENA a CPI nunca saiu do papel.

A Ponte só foi concluída em março de 1974. Nesse período, até o final da obra, não foram encontradas nas páginas dos jornais informações ou notícias sobre acidentes ou mortes relacionadas às obras. Não que eles não tivessem existido. Os novos métodos de cravagem dos tubulões realizados pelo Consórcio Construtor Guanabara utilizavam-se de uma técnica com ar comprimido. Como demonstra Pedro Henrique Pereira Campos, esse método causava casos graves da doença de descompressão. A utilização de ar comprimido gerava uma intoxicação com o nitrogênio e ocasionava inúmeros problemas

ósseos. O trabalho pesado e a má alimentação também tornaram a desnutrição um quadro comum entre os operários (CAMPOS, 2013). Ainda assim, notícias negativas sobre a ponte tornaram-se raríssimas e sobre os acidentes, inexistentes. Aparentemente, a ditadura estabeleceu certa censura sobre assunto.

As empresas que encabeçaram o Consórcio Construtor Rio-Niterói nunca conseguiram se recuperar. Se envolveram num extenso imbróglio sobre a indenização das desapropriações, mas foram afundadas em uma grave crise financeira. A CCBE, que conseguiu encabeçar o consórcio construtor da Ponte Rio-Niterói, após a rescisão contratual entrou em declínio. Resultante disso foi a fusão em 1972 com a Rossi, empresa que já havia adquirido a antiga SERVIX, e a abertura de seu capital, passando a partir daí a ser administrada pelo Banco Itaú. Cincinato Cajado Braga não desistiu de reaver o controle sobre suas antigas empresas e conseguiu recuperar a presidência da empresa, porém, depois de um desmembramento e uma nova fusão nos anos seguintes, finalmente a empreiteira entrou em concordata em 1982, definitivamente não se recuperando da rescisão contratual da Ponte Rio-Niterói (CAMPOS, 2013).

## **Considerações Finais**

A partir de uma história crítica da Ponte Rio-Niterói, é possível observar o AI-5 além do dispositivo que reafirmava a censura, perseguição, mortes e desaparecimentos de pessoas contrárias ao regime, como também um mecanismo econômico. Com isso, consideramos que o Ato Institucional apresentou controle não só do andamento da obra, como dos trabalhadores e do cenário da opinião pública sobre a “grandiosa” obra de cunho nacional.

Em um primeiro momento, é relevante atentarmos sobre as condições de trabalho dos operários da obra. Sem sistemas de segurança e proteção eram entregues a constantes acidentes. Com uma jornada de trabalho que chegava até 16 horas por dia, e em razão das horas extras, poderia até aumentar. Além disso, trabalhavam por baixos salários e condições de alimentação precárias. Além da própria construção estratificada das residências no Canteiro Central. O AI-5 permitia a ditadura impor ritmos e as mais diversas condições de trabalho sem questionamentos, e em momentos de conflito ou insatisfação, impor a lei do silêncio.

Ao mesmo tempo, fica notório a arbitrariedade das ações econômicas do governo, até mesmo com empresas. Rossi, CCBE e SERVIX, empreiteiras que integravam o primeiro consórcio construtor, entraram em declínio até finalmente acabarem em razão da desapropriação realizada pela Ditadura Militar. Enquanto isso, a Camargo Corrêa, empresa que encabeçou o consórcio segundo colocado da concorrência, recebeu melhores condições de contrato e durante quase toda a ditadura ocupou o posto de maior empreiteira brasileira.

Sendo assim, a história da Ponte Rio-Niterói abre relevantes agendas de pesquisa que merecem atenção da comunidade historiadora. Em primeiro lugar, a necessidade de observar as medidas autoritárias da ditadura em seus aspectos econômicos. Isso inclui o benefício para determinados empresários e empresas, em detrimento de outros, ao mesmo tempo uma maior exploração do trabalho. Temas como a vida dos trabalhadores nas obras, os projetos existentes de ligação entre os dois polos da Baía, a questão ambiental, a

especulação imobiliária em decorrência da Ponte são temas atuais e relevantes que necessitam de pesquisas atualizadas.

## **Referências Bibliográficas**

### **Fontes:**

ACERVO Jornal O Globo <https://oglobo.globo.com/acervo/>.

ARQUIVO Nacional. Fundo Correio da Manhã. PH.0.TXT.8177

ARQUIVO Nacional. Fundo Correio da Manhã. PH.0.TXT.5515

ARQUIVO Nacional. Fundo Correio da Manhã. PH.0.TXT. 3987

ARQUIVO Nacional. Fundo Correio da Manhã. PH.0.TXT. 8174

### **Bibliografia:**

BEAL, SOFIA. Obras públicas monumentais, ficção e regime militar no Brasil (1964-1985). Revista Escritos. Fundação Casa de Rui Barbosa. Ano.4, Número 4. 2010.

CAMPOS, Pedro Henrique Pereira. Estranhas Catedrais: As empreiteiras brasileiras e a Ditadura Civil-Militar, 1964-1988. Niterói. Eduff. 2013.

CAMPOS, Pedro Henrique Pereira. Outras dimensões de 1968: O AI-5 como Política Econômica. Revista Ars Histórica. N.17. 2018.

LESSA, Carlos. O Rio de todos os Brasis: Uma reflexão em busca de auto-estima. Rio de Janeiro. RECORD. 2000.

RAUTENBERG, Edina. A Revista Veja e as empresas da construção civil (1968-1978). Dissertação de Mestrado. Universidade do Oeste do Paraná. 2011.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. A Modernização Autoritária: Do Golpe Militar à redemocratização 1964/1984. In: LINHARES, Maria Yedda Leite (Org.) História Geral do Brasil. Nona Edição. Rio de Janeiro. Campus. 2000.