



GT 2. Estado, ideologias e meios de comunicação

***Veja* e a Ponte Rio – Niterói: a cobertura da revista sobre a construção da ponte**

Edina Rautenberg*

Tendo como foco em nosso trabalho o recorte temporal de 1968-1978, percebemos que este perpassa momentos de crescimento e crise da economia brasileira. O início dos anos 70 desempenhou um período de crescimento da economia mundial e também do Brasil. Segundo Nadine Habert “*o período Médici representou a consolidação da expansão capitalista nos moldes que já vinham se delineando, contando com as bases econômicas e políticas anteriormente implantadas e com a recuperação da economia mundial a partir de 1967-68*”¹. O “milagre econômico” estaria sustentado em três pilares básicos: o aprofundamento da exploração da classe trabalhadora submetida ao arrocho salarial, às mais duras condições de trabalho e à repressão política; a ação do Estado garantindo a expansão capitalista e a consolidação do grande capital nacional e internacional; e a entrada maciça de capitais estrangeiros na forma de investimentos e empréstimos². Segundo Nadine Habert,

* Mestranda pelo programa de Pós-Graduação em História, Poder e Práticas Sociais, área de concentração Estado e Poder, nível mestrado, da UNIOESTE/MCR. Bolsista pela CAPES.

¹ HABERT, Nadine. **A década de 70**. Apogeu e crise da ditadura militar brasileira. São Paulo: Editora Ática, 1996. Série Princípios. P.13.

² Discussões que nos baseamos também em MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

Além de controlar a política salarial e de subjugar a classe trabalhadora, o Estado teve um papel fundamental na expansão capitalista: removeu todo entrave à entrada dos capitais internacionais e à remessa de lucros; subvencionou o grande capital nacional e internacional com uma política de créditos abundantes, incentivos e isenções fiscais; ampliou e modernizou a infra-estrutura necessária à expansão das grandes empresas (estradas, portos, telecomunicações, energia elétrica etc.); e ampliou a presença do capital estatal em vários setores básicos (siderurgia, petróleo, petroquímica, mineração)³.

Ao mesmo tempo, o Estado patrocinou gigantescos projetos, como a Transamazônica, a Ponte Rio-Niterói e a Itaipu, que, além de serem usados para alardear a ideologia do “Brasil Grande”, favoreceram o rápido enriquecimento de grandes empresas financeiras, empreiteiras, mineradoras, agropecuárias. A construção das grandes obras acelerou o ritmo da expansão econômica. Elas significaram emprego para milhões de pessoas e encomendas para as indústrias e empresas de prestação de serviço. Mais gente empregada e mais lucro para as empresas significaram mais consumo para a indústria de bens de consumo duráveis, não-duráveis e para a agricultura.

Neste sentido, nosso trabalho procura dar ênfase a uma das políticas de alavancagem do “milagre” que foi a construção civil. Como é nosso objetivo no trabalho perceber o posicionamento da revista *Veja* em relação as empresas de construção civil, acreditamos ser necessário entender também a dinâmica das “obras faraônicas”, percebendo o discurso de *Veja* sobre estes projetos do governo ditatorial. Ressaltamos ainda a prioridade em trabalharmos com três obras específicas: a Rodovia Transamazônica, a Ponte Rio-Niterói e a Usina Hidrelétrica de Itaipu. A escolha pelo recorte se dá pelo fato delas se caracterizarem por serem as maiores do período e por ser grande o número de matérias sobre as mesmas em *Veja*.

Tendo em vista a escassa bibliografia sobre a construção da Ponte Rio – Niterói, optamos priorizá-la neste artigo, visando também à ampliação da discussão em torno de questões que ainda permanecem obscuras em nosso trabalho e que poderão ser enriquecidas por outros pesquisadores. Neste sentido, salientamos as limitações de algumas afirmações, já que muitos dos dados e informações sobre a ponte obtivemos da nossa própria fonte de pesquisa, a revista *Veja*. Salientamos ainda os limites deste artigo, onde optamos por restringir apenas a algumas citações da análise empírica de *Veja* para podermos apresentar maiores questionamentos e indagações, surgidos na pesquisa.

³ Idem. p.15.

A Ponte Presidente Costa e Silva, popularmente conhecida como Ponte Rio – Niterói localiza-se na baía de Guanabara, estado do Rio de Janeiro, e liga o município do Rio de Janeiro ao município de Niterói. Apesar dos projetos para construção de uma ponte iniciarem no século XIX, o decreto definindo a construção da ponte foi assinado em 23 de agosto de 1968, pelo Presidente Costa e Silva, autorizando o projeto de construção da ponte, planejada por Mário Andreazza, então ministro dos Transportes, sob a gestão de quem a ponte foi iniciada e concluída⁴.

O projeto de construção de uma ponte de caráter faraônico, se tornou um marco da engenharia do Rio de Janeiro e do Brasil como um todo. Contando com as maiores firmas de engenharia do Brasil, a obra marcava também o início de um consórcio financeiro importantíssimo com a empresa inglesa M. Rotschild & Sons. Nos anos 70, a Ponte Presidente Costa e Silva, mais conhecida como Ponte Rio – Niterói, figurava entre as 10 “maravilhas do mundo”.

Como afirma o site do Ministério dos Transportes⁵, as obras da ponte Rio – Niterói, foram tumultuadas por diversos acontecimentos e pelas dificuldades surgidas na execução das fundações. Em 23 de agosto de 1968, foi publicado o edital de concorrência. Tratava-se de uma concorrência gigantesca que exigiria o consórcio entre firmas. Nenhuma firma individualmente estaria em condições de enfrentar a obra. Era imprescindível a constituição de consórcios. Somente dois consórcios participaram: o Consórcio A e Consórcio B. O Consórcio A, denominado CCRN – Consórcio Construtor Rio – Niterói, era constituído pelas firmas: Construtora Ferraz Cavalcanti, CCBE – Companhia Construtora Brasileira de Estradas, EMEC – Empresa de Melhoramentos e Construções S.A., e Servix Engenharia S. A. O Consórcio B, denominado posteriormente de "Consórcio Construtor Guanabara Ltda." integrava as mais poderosas firmas do Brasil: Construções e Comércio Camargo Corrêa S. A., Construtora Mendes Junior S. A., Construtora Rabello S. A., e Sérgio Marques de Souza S. A.

Como o edital especificava claramente que o vencedor seria o que ofertasse o menor preço, o consórcio CCRN foi declarado vencedor, sendo firmado o contrato para a construção em 4 de dezembro de 1968. O prazo preestabelecido para a construção completa da ponte era de 1.095 dias (três

⁴ Todos os dados sobre a ponte aqui apresentados foram retirados do site: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_Rio-Niterói. Apesar da tentativa, não encontramos obras historiográficas que tratassem do tema.

⁵ *Ponte Rio – Niterói – RJ*. Resumo Informativo de Pontes e Viadutos Relevantes. **Ministério dos Transportes**. Secretaria de Política Nacional de Transportes. Banco de Informações e Mapas dos Transportes. http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/rj/rio_niteroi/Gptrnrite.htm. Consulta realizada em 26 de abril de 2010.

anos) e deveria expirar em 4 de dezembro de 1971. A construção foi iniciada em janeiro de 1969. Entretanto, segundo o site do Ministério dos Transportes, quando tudo parecia estar resolvido, diversos incidentes modificaram o panorama. Surpresas com as fundações, falta de concordância entre os assessores de fundações, prova de carga mal sucedida com mortes de notáveis profissionais, acabaram levando o DNER a rescindir, em 26 de janeiro de 1971, com o prazo de construção já esgotado, o contrato com o CCRN e a utilização dos equipamentos e materiais que estavam sendo empregados na construção da ponte. Para que a obra não sofresse solução de continuidade, em 15 de fevereiro, menos de um mês após a estatização da obra, o DNER decidiu firmar contrato por administração com o Consórcio Construtor Guanabara Ltda. Em seguida a última das quatro firmas decidiu desligar-se do consórcio. A ECEX – Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais S. A. que era vinculada ao DNER ficou com o encargo de supervisionar toda a construção da ponte. A obra duraria 20 meses, a contar da data em que os equipamentos ficassem totalmente disponíveis para uso imediato. O Consórcio Construtor Guanabara Ltda., tinha como Presidente o Eng. Lauro Rios, como Diretor Técnico o Eng. Bruno Contarini e como Superintendente Técnico o Eng. Mario Vilaverde⁶.

Ao contrário da Transamazônica e da Hidrelétrica de Itaipu, que *Veja* dedica a maioria das matérias para discutir a caracterização das obras dentro do clima de “Brasil Potência”, junto com os benefícios das mesmas para a “nação brasileira”, e para os trabalhadores, em relação à construção da Ponte Rio – Niterói, *Veja* possui a maioria de suas matérias voltadas para discutir sobre as empresas de construção civil, empreitadas para a construção da obra. O posicionamento de *Veja* em relação à construção da ponte girou em torno, especialmente, de críticas em torno dos atrasos da obra, do sigilo do governo em torno dos gastos, à inviabilidade da obra, o dinheiro público investido, as inúmeras mortes, etc.

Como já afirmado, a ponte Rio – Niterói possui um caráter diferenciado em relação às outras obras estudadas. O fato de a revista noticiar a construção da ponte apenas no final de 1970, dois anos após o início de sua construção, já é um elemento que nos chama a atenção. Além disso, *Veja* passou a tratar do tema em uma situação específica: o auge das críticas em torno da obra e o momento de discussão em que o Presidente Médici toma a atitude de desapropriar o consórcio construtor classificado (Consórcio Construtor Rio – Niterói) e entregar 30% da empreitada para o consórcio classificado em segundo lugar (Consórcio Construtor Guanabara).

⁶ Todas estas informações foram retiradas do site do Ministério dos Transportes, citado anteriormente.

Com a desapropriação, o governo se transformou no proprietário responsável de todo o material acantonado para as obras da ponte e responsável pela contratação de novos serviços. O novo consórcio trabalharia mediante o recebimento de 10% sobre os gastos, que agora seriam autorizados e planejados pela empresa oficial criada no decreto da Presidência da República. A posição da revista parece de dar crédito as medidas do governo e de elogiar a “transparência” das relações econômicas entre a empresa construtora e o governo.

A primeira reação de *Veja* foi a de apoiar a decisão do presidente e do ministro dos Transportes, de “repartir o bolo da construção da ponte”. Percebendo que o consórcio construtor não conseguiria completar a obra no prazo, a decisão do ministro seria segundo *Veja*, a forma de garantir o melhor resultado da maneira mais prática. Segundo a revista,

Mais do que a qualquer complicada manobra política, a decisão do ministro Mário Andreazza, dos Transportes, de repartir o bolo da construção da ponte Rio – Niterói, parece atender ao raciocínio simples mas eficiente de que ninguém dá o que não tem (...) o ministro preferiu garantir o melhor resultado da maneira mais prática⁷.

Para legalizar e defender a medida de transferir parte da obra para o consórcio classificado em segundo lugar, *Veja* vai trazer elementos que comprovem a ineficiência do trabalho do consórcio construtor classificado. Na edição 124, o assunto vai voltar com o título “A ponte discutida”. Segundo a revista,

Destinados a sustentar, 50 metros acima do mar, a futura ponte Rio – Niterói, dezesseis blocos de concreto fincados no fundo lodoso da baía da Guanabara transformaram-se subitamente em “pilares de lamentações” onde empreiteiros, técnicos do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem e o próprio ministro dos Transportes, Mário Andreazza, trocaram queixas, acusações e ameaças que pareciam, a princípio, capazes de abalar definitivamente a realização da obra⁸.

Segundo a revista, um teste para verificar a solidez dos pilares da ponte, teria indicado que a ponte estava sendo construída sobre um terreno perigosamente movediço, exigindo, além de reforço nas fundações, uma revisão geral do projeto. Avaliando o projeto da ponte, *Veja* afirma:

Sonho de quase um século, a Rio – Niterói não nasceu sob um signo favorável. Quatro acidentes em dois meses mataram até agora quatro engenheiros e oito operários. O prazo fixado para sua construção foi

⁷ *Veja*. RIO/GB. **Ponte repartida**. (Seção Brasil). Ed.118 – 09/12/1970. P.24.

⁸ *Veja*. RIO/GB. **A ponte discutida**. (Seção Brasil). Ed.124 – 20/1/1971. P.21.

estendido de 28 para 36 meses. E recentemente os técnicos do DNER constataram que esse prazo era ainda insuficiente para o ritmo das obras, provocando a intervenção do Ministério dos Transportes, que transferiu 30% dos contratos para o consórcio de empreiteiros classificado em segundo lugar na concorrência. A proposta vencedora fora de 240 milhões de cruzeiros, o segundo colocado orçou a obra em 438 milhões, quase 200 milhões a mais. Essa disparidade entre os dois orçamentos era, para alguns técnicos de construtoras derrotadas, a grande responsável pelos azares da ponte⁹.

Na edição seguinte, a ponte Rio – Niterói é comparada com a torre de Pisa, já que o assunto da matéria é o relatório sobre a obra preparado pela Howard, Nedles, Tammen & Bergendoff Internacional Inc. – onde em onze laudas, o relatório usa a expressão “catastrófica” três vezes –, e o teste de carga realizado na semana anterior, onde, mesmo sem terem sido aplicadas as 1300 toneladas previstas, as obras de sustentação cederam 13 centímetros em vez dos 15 milímetros desejáveis. Com o título “A ponte de Pisa”, *Veja* estaria comparando a obra com a torre italiana que começou a inclinar-se para o sudeste, logo após o início da construção, em 1173, devido a uma fundação mal colocada e ao substrato solto que permitiu a fundação mudar de direção.

Veja criticou a incompatibilidade entre as notícias veiculadas pela empresa construtora e a realidade dos acontecimentos. Através da crítica às afirmações veiculadas pela revista “A Ponte”, do Consórcio Construtor Rio – Niterói, e o boletim “DNER Informa”, do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem. *Veja* dá a entender irregularidades na relação entre o governo e o consórcio construtor, através das afirmações da inexistência de qualquer notificação ou de multa contratual, mesmo quando as obras estavam “evidentemente fracassadas”.

As obras estavam evidentemente atrasadas, mas o consórcio nunca recebeu qualquer notificação nem lhe foi cobrada a multa contratual, da qual poderia recorrer ao Conselho Executivo do DNER, o que abriria uma frente jurídica e de certa forma pública para qualquer discussão, fora do rigoroso campo da técnica¹⁰.

Isso fica claro também na crítica da revista ao afirmar, em abril de 1971, que a obra nunca tinha apresentado problemas, até que a firma construtora foi legalmente despedida. Segundo *Veja* “os prazos de entrega da ponte Rio – Niterói parecem ser o resultado visual de uma partitura de variedades.

⁹ Idem.

¹⁰ *Veja. Ponte vista do panorama.* (Seção Brasil). Ed.126 – 3/2/1971. P.15.

*Teoricamente, a obra nunca apresentou problemas, até que a firma construtora foi legalmente despedida*¹¹.

Em relação ao silêncio que havia em torno da obra, a matéria é marcada pelas frases ironizando o encobrimento dos fatos: “*com decretos e silêncios pode-se fazer quase tudo. Menos uma ponte*”. “*E quando caía sobre a ponte uma rigorosa capa de silêncio – Ministério dos Transportes e consórcio desapropriado em estado de absoluto mutismo*”¹². Segundo *Veja*, “*esta discussão, que vinha sendo mantida nos bastidores, com todos os personagens publicamente emudecidos, inesperadamente transbordou*”¹³.

Neste sentido, entra a importância da CPI sobre o caso para revista. A revista foi construindo seu discurso de maneira a fazer valer seu posicionamento através das atitudes tomadas pelos próprios protagonistas dos acontecimentos. Enquanto a CPI pretendida pelo MDB visava apurar as irregularidades, *Veja* vai demonstrar a iniciativa como necessária. Entretanto, após as discussões da Câmara conseguir “levantar o pano de boca do palco”, e reabrir o canteiro de obras para a imprensa, *Veja* vai reafirmando a inevitabilidade da insistência do projeto, já que a existência de uma CPI não era mais necessária para os objetivos de *Veja*.

A proposta vencedora da concorrência teria orçado a obra em 240 milhões de cruzeiros, sendo que o segundo colocado propôs o custo de 438 milhões, disparidade esta que, segundo *Veja*, teria sido a grande responsável pelos azares da ponte. Como demonstramos, a revista criticou o fato de a concorrência ter levado em conta o menor preço, economia esta que teria influenciado na falta de segurança, na qualidade do material utilizado e no não cumprimento dos prazos.

Veja parece ser otimista em relação aos prazos exigidos ao novo consórcio, salientando a importância do cumprimento destes devido ao pagamento do empréstimo realizado pelo Brasil junto à bancos ingleses. A revista procura deixar claro que o atraso não interferia só na não-utilidade da obra, mas principalmente, ao fim do prazo de carência do financiamento obtido na Inglaterra, gerado por um cronograma que acreditava na inauguração em março de 1971, e que previa o pagamento do empréstimo através do dinheiro obtido com a cobrança do pedágio na ponte.

Quando, a partir do novo consórcio construtor liderado pela empresa Camargo Correa, continuam os atrasos e os adiamentos, *Veja* utiliza os argumentos da necessidade que a empresa via em manter os padrões técnicos necessários para o bom andamento da obra. Além disso, a nova empresa construtora estaria enviando técnicos à Alemanha para

¹¹ *Veja*. ADMINISTRAÇÃO. **Agora**, 1973. (Seção Brasil). Ed.138 – 28/4/1971. P.32.

¹² *Idem*.

¹³ *Veja*. RIO – NITERÓI. **A ponte de Pisa**. Ed.125 – 27/1/1971. P.18.

comprar equipamentos e garantir a revisão dos erros de construção realizados pelo consórcio anterior.

Como demonstramos, apesar do andamento da obra com o novo consórcio, *Veja* continuou criticando a inexistência de muitas respostas. Entretanto, a revista procurou deixar claro que, pelo menos naquele momento, apesar do silêncio, a obra deslanchara, os prazos estariam sendo cumpridos e havia uma previsão para a entrega da ponte. O novo consórcio construtor teria feito com que as obras saíssem da “vala comum dos projetos irrealizáveis”. Segundo *Veja*,

Há quase três anos, quando o ministro Mário Andreazza decidiu que o apressamento dos trabalhos constituía uma questão de honra para o Ministério dos Transportes, a ponte Rio – Niterói foi finalmente retirada da vala comum dos “projetos irrealizáveis”, que lhe coubera por obra e graça de empreiteiras e autoridades pouco afeiçoadas a prazos rígidos. Novos atrasos ocorreriam, mas o ritmo bem menos hesitante das atividades permitiria que, em junho deste ano, a ponte tivesse 6 quilômetros concluídos (a extensão total será de 9), um nome – Presidente Costa e Silva – e uma data para a inauguração: 20 de janeiro de 1974. Orgulhoso, o Ministério pode enfim divulgar que, dentro de seis meses, 20000 veículos cruzarão em 15 minutos a baía de Guanabara, todos os dias¹⁴.

O ritmo intensivo das obras é comprovado por *Veja* também através dos recordes do consumo de concreto e ao ritmo de trabalho na ponte, que chegou ao emprego de dez mil pessoas. Além disso, *Veja* afirma o sucesso dos testes de carga realizados, que confirmariam a eficiência dos coeficientes de segurança empregados pelos novos técnicos.

Percebemos o quanto a construção da ponte Rio – Niterói apresenta características diferenciadas das demais construções “faraônicas” do período da ditadura militar brasileira. Devido às limitações deste texto, não pudemos demonstrar de maneira mais enfática o discurso da revista. Esperamos ter conseguido demonstrar a caracterização do discurso de *Veja* em torno das disputas entre os dois consórcios construtores – Consórcio Construtor Rio – Niterói e Consórcio Construtor Guanabara – problematizando a não-homogeneidade da classe dominante, com disputas inclusive dentro do mesmo setor. A luta intra-classe é apresentada pela revista de modo a entender determinado favorecimento e apoio de *Veja* em relação ao consórcio liderado pela Camargo Correa. Além disso, apesar de não termos demonstrado muito no artigo, o caso da ponte Rio – Niterói, reflete de maneira clara a cobrança da revista junto ao governo para uma maior fiscalização das empresas, indiciando possíveis relações de favorecimento da

¹⁴ *Veja*. NITERÓI. **A espera da ponte.** (Seção Cidades). Ed.255 – 25/7/1973. P.62.

ditadura à alguns grupos empresariais, o que prejudicaria outros, os quais talvez *Veja* defendesse.

Sabemos as limitações deste trabalho devido a falta de fundamentação bibliográfica sobre a ponte, como já afirmamos anteriormente. Esperamos ter contribuído minimamente para esta bibliografia e, em especial, demonstrado as ferramentas de *Veja* para favorecer os seus interesses através do discurso da revista.

Bibliografia

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do Cárcere**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

HABERT, Nadine. **A década de 70**. Apogeu e crise da ditadura militar brasileira. São Paulo: Editora Ática, 1996. Série Princípios.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil**: opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

Sites

- http://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_Rio-Niterói.

- *Ponte Rio – Niterói – RJ*. Resumo Informativo de Pontes e Viadutos Relevantes. **Ministério dos Transportes**. Secretaria de Política Nacional de Transportes. Banco de Informações e Mapas dos Transportes.

http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/rj/rio_niteroi/Gptrnite.htm.

Consulta realizada em 26 de abril de 2010.

- Acervo digital VEJA: <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>

Fontes

Veja. RIO/GB. **Ponte repartida**. (Seção Brasil). Ed.118 – 9/12/1970.

Veja. RIO/GB. **A ponte discutida**. (Seção Brasil). Ed.124 – 20/1/1971.

Veja. RIO – NITERÓI. **A ponte de Pisa**. Ed.125 – 27/1/1971.

Veja. **Ponte vista do panorama**. (Seção Brasil). Ed.126 – 03/2/1971.

Veja. ADMINISTRAÇÃO. **Agora, 1973**. (Seção Brasil). Ed.138 – 28/4/1971.

Veja. **A ponte segundo o chumbo fino do MDB**. (Seção Brasil). Ed.140 – 12/5/1971.

- Veja.* **A ponte, segundo Andreazza.** (Seção Brasil). Ed.141 – 19/5/1971.
- Veja.* PONTE. **Barulho inútil.** (Seção Brasil). Ed.143 – 2/6/1971.
- Veja.* **Travessia em 74?** (Seção Brasil). Ed.244 – 9/5/1973.
- Veja.* NITERÓI. **A espera da ponte.** (Seção Cidades). Ed.255 – 25/7/1973.
- Veja.* OBRAS. **Quantos morreram?** (Seção Brasil). Ed.280 – 16/1/1974.
- Veja.* PONTE-MONUMENTO. **A longa rota sobre o mar.** (Seção Brasil). Ed.287 – 6/3/1974.
- Veja.* RIO-GB. **A grande festa.** (Seção Brasil). Ed.288 – 13/3/1974.
- Veja.* **A ponte como luxo para Rio e Niterói.** (Especial). Ed.339 – 5/3/1975.