

**UNIVERSIDADE DO GRANDE RIO “PROF. JOSÉ DE SOUZA HERDY”
UNIGRANRIO**

ESCOLA DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

Programa de Pós-Graduação em Administração – PPGA

Mestrado em Administração

José Ernesto Mattoso Faillace Junior

UM MILAGRE, UM MEGA PROJETO, MILITARES E ORGANIZAÇÕES DA
CONSTRUÇÃO CIVIL: O CASO DA PONTE RIO NITERÓI

Rio de Janeiro
2021

José Ernesto Mattoso Faillace Junior

**UM MILAGFRE, UM MEGA PROJETO, MILITARES E ORGANIZAÇÕES DA
CONSTRUÇÃO CIVIL: O CASO DA PONTE RIO NITERÓI**

Dissertação apresentada à Universidade do Grande Rio “Prof. José de Souza Herdy”, como parte dos requisitos parciais para a obtenção do grau de mestre em Administração.

Área de Concentração:
Gestão Organizacional.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Eduardo de Pinho
Velho Wanderley

Rio de Janeiro
2021

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UNIGRANRIO – NÚCLEO DE COORDENAÇÃO DE
BIBLIOTECAS

F161m Faillace Junior, José Ernesto Mattoso.
Um milagre, um megaprojeto, militares e organizações da
construção civil: o caso da ponte Rio Niterói / José Ernesto Mattoso
Faillace Junior. – Rio de Janeiro, 2021.
125 f. : il. ; 30 cm.

Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade do
Grande Rio “Prof. José de Souza Herdy”, Escola de Ciências
Sociais Aplicadas, 2021.
“Orientador: Prof. Dr. Sérgio Eduardo de Pinho Velho Wanderley”.
Referências: f. 90-92.

1. Administração. 2. Construção civil. 3. Ponte Rio-Niterói. 4.
Brasil – Política e governo – 1984-1965. 5. Projetos de engenharia.
I. Wanderley, Sérgio Eduardo de Pinho Velho. II. Universidade do
Grande Rio “Prof. José de Souza Herdy”. III. Título.

CDD – 658

**UM MILAGRE, UM MEGA PROJETO, MILITARES E
ORGANIZAÇÕES DA CONSTRUÇÃO CIVIL:O CASO DA PONTE RIO-
NITERÓI**

José Ernesto Mattoso Faillace Junior

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO – PPGA DA UNIVERSIDADE DO GRANDE RIO “PROF. JOSÉ DE SOUZA HERDY” COMO PARTE INTEGRANTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM ADMINISTRAÇÃO.

Examinada por:

Professor Dr. Sérgio Eduardo de Pinho Velho Wanderley
Unigranrio

Dra. Denise Franca Barros
Unigranrio

Dra. Ana Christina Teixeira Celano
IBMEC

Dr. Marcos Lopez Rego
Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

RIO DE JANEIRO, RJ - Brasil

2021

Agradecimentos

Agradecer ao longo dos meus 36 anos tornou-se tarefa diária, pois se não fossem pessoas iluminadas em meu caminho, certamente essas páginas não sairiam do imaginário de um jovem que ingressou na faculdade em 2003 e que hoje pode aqui defender um projeto de dissertação.

Primeiro, vamos aos planos celestiais. Agradeço a Deus a oportunidade de ter tido condições para chegar até aqui. A caminhada foi dura, mas nada em minha vida que veio fácil, teve o gosto e a felicidade de alcançar voos maiores dos que acreditariam um garoto de uma família classe-média-baixa poderia alçar.

A dona Idelvite Madlum Ribeiro, minha querida mãe, que sempre acreditou em mim e em meu irmão, e lutou, com todas as suas forças, para nos criar com o seu melhor. Tudo por ela, para ela e com ela, sempre. Essa foi por você dona Idel! Por Nós minha véia! Te amo!

Ao meu irmão Pedro Miguel, que tem sido um ótimo companheiro na difícil, mas honrosa tarefa de cuidar da nossa mãe. Pepeu, não vou esquecer os dias em que tive que focar pra terminar e deixar você sozinho com ela, se eu consegui chegar até aqui, foi porque o nosso amor me guiou. Obrigado pequeno!

Ao meu orientador amigo, apaixonado por carros e por ser solidário e prestativo, com palavras carinhosas e de fé, Sergio Wanderley, que mesmo diante de todo o caos pandêmico e o caos de dispersão que é este que vos fala, nunca descreditou de mim e de minhas capacidades. Essa também é por sua amada mãe professor, ela está orgulhosa do filho que tem, certeza!

A coordenadora do curso, Rejane Prevot, que com muito carinho e mão firme, me direcionou e acreditou, que mesmo no meio do mar turvo e revolto, eu chegaria lá.

A professora Denise Barros, com seu olhar humano, afável e preciso, que nos ajudou na instrução e correção acerca desse trabalho e do curso inteiro, ao longo dos 2 anos em que estive em suas salas de aula. E aos demais professores, que fizeram rica e proveitosa a jornada até aqui.

Aos meus colegas de sala e amigos que fiz durante este período de aprendizado e luta. Meu muito obrigado, pelo exemplo, pelo apoio, pelas risadas e cervejas no ximeninho. Ninguém solta a mão de ninguém.

A Natalie, que do seu jeito e dedicação para me ajudar, fez junto comigo as pesquisas intermináveis na hemeroteca digital, recortando, trocando ideias, me ajudando nesse período difícil e prazeroso que é a produção acadêmica em tempos pandêmicos e com tantas mudanças em nossas vidas ao longo desse trajeto. Minha gratidão eterna!

E por último, mas não menos importante, àquele que me deu o meu nome e a honra de poder admirar, mesmo que por poucos e intensos momentos, em meio às divergências e conflitos, sua autenticidade, alegria contagiante e inteligência, meu finado pai, José Ernesto Mattoso Faillace. Coroa, na dimensão em que o senhor estiver caminhando, quero que saiba que o seu filho ainda vai te dar muito orgulho. Pretendo perpetuar nossa história, depositando tudo que de bom o senhor me ensinou, imprimiu e colou em minha alma: a nossa autenticidade, gargalhadas e trejeitos tão característicos nossos, não à toa dizem que sou sua cópia. Seu capitão vai continuar trilhando a jornada dele meu Comandante, mas sem nunca esquecer do Sr. A você meu pai, todo o amor do outro plano. Te amo e um beijo “Seu José”!

RESUMO

O caso da ponte Rio-Niterói é emblemático em todas as suas esferas. Um projeto que desde o século XIX em pauta para ser aprovado, foi introduzido, no epíteto do desenvolvimento, a reiniciar sua trajetória em 1962 com a busca para a formação do grupo de trabalho do projeto da ponte, que veio a se solidificar em 1965 com a criação da comissão executiva. Abordaremos aqui, todas as etapas de criação, planejamento e execução deste megaprojeto, e à luz da abordagem reorientacionista em história das organizações de Usdiken e Kieser, aliados à análise dos sublimes de Flyvberg. Seleccionamos 403 editoriais da época, ressaltando todas as impressões e acontecimentos acerca da construção da ponte: ideais, objetivos, a busca pelo projeto de poder e suas dissoluções e, principalmente, as variações ao longo do tempo dos papéis dos *stakeholders*. O objetivo dessa pesquisa é desvelar em que medida o megaprojeto da Ponte Rio Niterói foi um instrumento de legitimação simbólica do governo federal responsável pela implantação e construção do projeto. Ao longo do trabalho nos deparamos com diversas ocorrências que acarretaram momentos turbulentos, onde a credibilidade do governo e do gerenciamento deste projeto foi colocada em cheque pela opinião pública; identificamos ao longo da pesquisa as principais categorias de sublimes e seus desdobramentos em ações práticas do governo, no intuito de fortalecer o seu ideal de progresso, mesmo que de maneira nebulosa em muitas ocasiões. Ao analisarmos estes dados, identificamos os sublimes heróicos, missionários, através de objetivos e amarras políticas e econômicas. Por fim, analisamos e concluímos com a entrega da ponte, o grande objetivo de reificação do governo militar: a sua chancela progressista em troca do seu projeto de poder obscuro e nebuloso, que mesmo com diversas intercorrências conseguiu imprimir na população à época, o epíteto do desenvolvimento.

Palavras-chave: Ponte Rio Niterói; Megaprojetos, Construção Civil, Governo Militar.

ABSTRACT

The case of the Rio-Niterói bridge is emblematic in all its spheres. A project that has been on the agenda for approval since the 19th century (LUCENA, 2015) was introduced, in the epithet of development, to restart its trajectory in 1962 with the search for the formation of the bridge project working group, which came to solidify in 1965 with the creation of the executive committee. We cover here all stages of creation, planning and execution of this megaproject, and in light of Usdiken and Kieser's reorientationist theory, combined with the analysis of Flyvberg's sublimes, we have separated 403 editorials of the time, highlighting all impressions and events about the construction of the bridge : ideals, objectives, the search for the power project and its dissolutions, and especially: the variations over time in the roles of stakeholders and it is unveiling to what extent the Rio Niterói Bridge megaproject was an instrument of symbolic legitimacy of the government responsible for the implementation and construction of the project. Throughout the work we came across several occurrences that led to turbulent moments, where the credibility of the government and the management of this project was put in check by public opinion; We identified each migration along the project of the main sublime categories and its consequences in practical government actions, in order to strengthen its ideals of progress, even if in a nebulous way on many occasions. Finally, we analyzed and concluded with the delivery of the bridge, the great objective of reification of the military government: its progressive stamp in exchange for its obscure and nebulous power project, which even with several complications managed to impress on the population at the time, the epithet of development.

Keywords: Rio Niterói Bridge, Megaprojects e Military Government.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Objetivos Principais do PND	30
Tabela 2 – Metodologia Aplicada para Análise do Megaprojeto Ponte	35
Tabela 3 – As Pesquisas Históricas em Administração Atualmente	40
Tabela 4 – Número de Ocorrências por veículo por década	45
Tabela 5 – Quantidade de ocorrências/matérias utilizadas	47
Tabela 6 – % de utilização das matérias pesquisadas na análise de resultados	48
Tabela 7 – Total de ocorrências sem anúncios publicitários	48
Tabela 8 – % de utilização das matérias com a nova base tratada	49
Tabela 9 – Total de Ocorrências dos Sublimes e Dimensões na fase de concepção e iniciação do Projeto da Ponte.	55
Tabela 10 – Planejamento e Seus Sublimes	66
Tabela 11 – Execução e Seus Sublimes	75
Tabela 12 – Conclusão e seus sublimes	85
Tabela 13 – Quadro Geral Sublimes	87

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Hemeroteca Digital Brasileira	41
Figura 2 – Seleção de Periódicos	42
Figura 3 – Seleção da Década	43
Figura 4 – Seleção do Critério de Busca	44
Figura 5 – Desenho da ponte década de 1920, Correio da Manhã, editorial 10.04.1962	51
Figura 6 – Correio da Manhã, editorial 10.04.1962	51
Figura 7 – Diário de Notícias RJ, editorial 22.04.1962	52
Figura 8 – Editorial O Globo 05.08.1966 comparativo Ponte x Túnel	58
Figura 9 – Editorial O Globo 05.08.1966 comparativo Ponte x Túnel	59
Figura 10 – Visita Rainha Elizabeth 11.11.1968	67
Figura 11 – Rainha Elizabeth inaugurando Placa 11.11.1968	68
Figura 12 – Primeiro Acidente Fatal Ponte	69
Figura 13 – Primeiro Teste de Tubulação	69
Figura 14 – Tragédia Ponte	70
Figura 15 – Investigação Acidente Ponte	70
Figura 16 – Terceiro Acidente Fatal em 2 anos	70
Figura 17 – Obra Ponte, Revista Manchete, 01.1973	71
Figura 18 – Médici Desapropria Consórcio	72
Figura 19 – Início Busca da CPI	73
Figura 20 – Obras Ritmo Lento	73
Figura 21 – Ilha Flutuante	74
Figura 22 – Vista Panorâmica Ponte	75
Figura 23 – Aceleração das Obras da Ponte	76
Figura 24 – Revista Realidade, editorial fev.1973	77
Figura 25 – Anúnciação da inauguração	78
Figura 26 – Vão Central Ponte	78
Figura 27 – Lançamento Ponte Se Aproxima	79
Figura 28 – Primeira reportagem com veículos na ponte	79
Figura 29 – História Projeto Ponte	80

Figura 30 – Reportagem Revista Realidade Dezembro 1973	81
Figura 31 – Ponte Asfaltada - Revista Realidade 1973	81
Figura 32 – Inauguração da Ponte	82
Figura 33 – Publicidade Ponte	83
Figura 34 – Inauguração da Ponte	84
Figura 35 – Publicidade Ponte	84

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
1.1 Contextualização do Problema	14
1.2 Objetivo da Pesquisa	16
1.3 Delimitação da Pesquisa	17
1.4 Relevância do Trabalho	17
1.5 Organização Geral do Trabalho	18
2. REFERENCIAL TEÓRICO	21
2.1 História e Organizações	21
2.2 História em Administração e Organizações	25
2.3 Os Planos de Desenvolvimento no Brasil pós Segunda Guerra Mundial	27
2.4 Megaprojetos no Contexto Brasileiro	30
2.5 Definição do Ciclo de Vida	33
2.6 Os Sublimes de Flyvbjerg e as categorias para análise	34
2.6.1 O Sublime Tecnológico	35
2.6.2 O Sublime Político	35
2.6.3 O Sublime Econômico	36
2.6.4 O Sublime Estético	36
2.6.5 A Dimensão Redentora	37
2.6.6 A Dimensão Missionária	37
2.6.7 A Dimensão Aniquiladora	38
2.6.8 A Dimensão Heroica	38
2.6.9 A Dimensão Ilusória	39
3. METODOLOGIA	40
3.1 Método Utilizado	41

	13
3.2 Coleta de Dados	41
3.2.1 Tratamento dos Dados	44
3.3 Limitações do Método	46
4. REVELAÇÕES DO CAMPO	47
4.1 Os Critérios de Análise e Tratamento dos Dados Apresentados	47
4.2 Concepção, Iniciação e seus Sublimes	50
4.3 Planejamento e seus Sublimes	56
4.4 Execução e seus Sublimes	67
4.5 Conclusão e seus Sublimes	76
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	90
7. APÊNDICE	93

1. INTRODUÇÃO

“...O Céu do meu Brasil tem mais estrelas (Lá lá lá lá...)

O Sol do meu país, mais esplendor (Lá lá lá lá...)

A mão de Deus abençoou

Em terras brasileiras vou plantar amor (Todo mundo agora)

Eu te amo, meu Brasil, eu te amo

Meu coração é verde, amarelo, branco, azul anil

Eu te amo, meu Brasil, eu te amo

Ninguém segura a juventude do Brasil...”

(Dom, 1970)

1.1 Contextualização do problema

O Estado Brasileiro passou por fases distintas ao longo do século XX, como a República Velha (1889-1930), Era Vargas e o Estado Novo (1930 – 1937 e 1937 a 1945), República Populista (1945 a 1964), Ditadura Militar (1964 a 1985) e Nova República (1988 aos dias de hoje). Cada uma dessas fases gerou consequências na sociedade, no setor público, nas organizações, na economia e delas, herdamos marcos históricos, como por exemplo, a criação da CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, as hidrelétricas, usinas nucleares, a siderurgia, indústria automobilística dentre outros (GASPARETTO JR & TEIXEIRA, 2019).

O Brasil iniciou a década de 1960 sob o epíteto do desenvolvimento, um desdobramento do cenário mundial da Guerra Fria, no qual foram criados o Plano de Metas do Governo JK, o grupo misto BNDE-CEPAL, entre outros mecanismos (WANDERLEY, 2015). Em 1964, um golpe militar instaurou uma ditadura, que perdurou até 1985, e que privou os cidadãos de eleições diretas para a maioria dos cargos executivos, censurou a imprensa, e criou atos institucionais gradativos cerceando cada vez mais a oposição que poderia existir neste período ao governo. No período compreendido entre 1964 e 1985 o país vivenciou uma ditadura, sem eleições diretas para a maioria dos cargos executivos, com censura à imprensa e perseguições políticas.

Nos primeiros anos, governos civil-militares adotaram a narrativa de “colocar a casa em ordem”, o que contemplava ajuste de contas, o esboço de uma reforma administrativa, tributária econômica e social, cujo objetivo declarado era o progresso do Brasil, visando a colocá-lo em paridade com os países de primeiro mundo (PND,1972)

Efetivamente, em 1972, o I Plano Nacional de Desenvolvimento, elencou metas ambiciosas para praticamente todos os setores e regiões do Brasil, como por exemplo, os megaprojetos: da rodovia Transamazônica (1969-1972), da Usina Nuclear de Angra I (1972 – 1984), da Hidroelétrica de Itaipu (1975-1982) e a conclusão da Ponte Rio-Niterói, objeto deste estudo, cuja construção começara 4 anos antes e viria a ser concluída em 1974. Estes, representam os elementos de maior apelo para o sucesso do governo e do plano (CAMPOS, 2014).

A história mostra que 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” (CAMPOS, 2014). A partir de 1973 o governo foi surpreendido pela primeira crise do petróleo, que alterou radicalmente a estrutura de preços dos combustíveis a nível mundial, e impediu a consecução dos objetivos do plano em seu último ano, 1974. Em continuidade foi lançado o II PND, contemplando o período de 1974 a 1979. (CAMPOS, 2014)

Megaprojetos de pontes contemplam uma multiplicidade de *stakeholders*, bem como portam um forte poder simbólico (LOGFREN, 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 tangível do governo militar para alterar a política do Estado da Guanabara, único estado da Federação “de oposição” ao governo federal? (MOTTA, 2000). Estas são perguntas de pesquisa desta dissertação.

Para respondê-las, conduzimos uma pesquisa bibliográfica, tomando como base teórica a proposta dos quatro sublimes (FLYVBJERG, 2014) e a de megaprojetos como instrumentos de simbolismo intensivo (REGO, IRIGARAY & CHAVES, 2017).

Este trabalho está estruturado em sete capítulos, além desta primeira, composta por esta contextualização, a definição dos objetivos desta pesquisa, sua relevância, limitações e delimitações.

No segundo capítulo, é abordado o marco teórico escolhido; posteriormente, descrevemos o percurso metodológico. No quarto capítulo, são apresentados os resultados desta pesquisa, os quais são discutidos logo a seguir. O quinto capítulo é dedicado às análises, implicações e conclusões, na qual inclui-se uma agenda de pesquisa. O sexto capítulo, apresenta todas as referências bibliográficas e apêndices utilizados na formação da base de dados coletados que serviu para o desenvolvimento das análises e resultados obtidos. O sétimo e último capítulo apresenta os apêndices deste trabalho, com referência a todos os editoriais pesquisados, que permearam a análise.

1.2 Objetivo da pesquisa

O objetivo geral desta pesquisa é desvelar em que medida o megaprojeto da Ponte Rio Niterói foi um instrumento de legitimação simbólica do governo responsável pela sua implantação e construção.

Os objetivos intermediários deste trabalho são:

- a) Entender a teia de acontecimentos durante o desenvolvimento, aprovação e execução do projeto;
- b) Analisar todos os simbolismos envolvidos, seus percalços, disputas políticas e econômicas que se sucederam ao longo do tempo de construção;
- c) Destacar as reações da opinião pública, as expectativas geradas e o saldo desta construção como impacto nas esferas social, econômica e progressistas do país, frente a população e ao cenário internacional.

Para tal, serão analisados os cenários econômico e político, as partes interessadas e os impactos nas organizações e sociedade brasileira durante o período do megaprojeto da ponte Rio-Niterói: O seu alinhamento estratégico, as principais decisões e impactos na indústria da construção civil, as mudanças ao longo da execução, e o uso da Ponte como instrumento de legitimação simbólica dos militares.

1.3 Delimitação da Pesquisa

Em termos de intervalo de tempo, estabelece-se o início da análise em 21 de abril de 1960, data da inauguração de Brasília, pois na mesma época os estudos de viabilidade do projeto foram iniciados. A análise encerra-se na data da fusão do Rio de Janeiro com o Estado da Guanabara em 1º de Março de 1975, que contempla o encerramento do nosso ciclo de estudo com a ponte sendo um marco e referencial simbólico desta união e o progresso como um todo, como parte do apelo para o “milagre econômico”.

Dentro desse escopo temporal, vale ressaltar o papel da imprensa, que possuía censura sobre os conteúdos divulgados já que o país se encontrava em um governo civil-militar, e devido aos Atos Institucionais, a imprensa possuía liberdade de expressão totalmente cerceada, logo cabe ressaltar um possível viés de favorecimento ao governo em detrimento a realidade e possíveis críticas ao projeto

Neste trabalho, analisaremos dentro do escopo temporal proposto a relação entre empresas e o governo civil-militar. Como, a partir do contexto dos megaprojetos, essas relações surgiram, cresceram e seus desdobramentos dentro do projeto da ponte para clarificar melhor os aspectos intervenientes desta parceria a longo prazo.

1.4 Relevância do Trabalho

A relevância deste trabalho encontra-se em analisar estudos dos megaprojetos no contexto brasileiro e suas relações com o setor da construção civil, buscando o fortalecimento do campo de estudos em projetos e o campo dos estudos em organizações e sociedade. Optou-se pela análise a partir das matérias jornalísticas publicadas na imprensa local. Foram avaliadas as interações desenvolvidas entre construtoras e empresas privadas, além do crescimento orgânico (ou não) do governo e a busca das simbologias por trás deste grande marco da construção brasileira, que no trabalho proposto é a Ponte Rio Niterói.

Além disso, o trabalho proposto fortalece o campo dos estudos históricos em organizações, suas nuances e variações de 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 os paradoxos dos megaprojetos, conforme Flyvbjerg (2017) e Levitt & Scott (2017).

Ao analisarmos este trabalho também com o viés econômico, ressaltamos a relevância ao citarmos o simbolismo da Ponte Rio Niterói como ferramenta de apelo governamental para seus ideais de progresso e propaganda do governo militar. A construção de “Estranhas Catedrais” (CAMPOS, 2014) – as organizações da construção civil - que se mantiveram como centro dos negócios com o governo por mais de três décadas, que tiveram suas tratativas e contratos iniciadas durante o governo militar.

A relevância também se dá pelo pioneirismo do projeto da ponte Rio-Niterói, sendo a maior ponte produzida na América Latina (13,29km de extensão) à época, e a segunda maior do mundo, sendo superada apenas pela ponte do lago Pontchartrain, em Metairie – Mandeville, Luisiana – Estados Unidos da América (1956-1969).

A ponte Rio-Niterói não foi somente um marco na construção civil brasileira e de projetos, mas sim um marco político e econômico tanto para o governo quanto para a sociedade. A ponte uniu dois estados, o antigo Estado do Rio de Janeiro e o estado da Guanabara, sendo este a única região de oposição do governo militar vigente. Com isso, a situação obteve totalidade no cenário político e rebaixou o Rio, que outrora foi a capital do país, a um município dentro do Estado do Rio de Janeiro. Já no aspecto econômico, novas rotas rodoviárias de frete foram criadas, mais mercadorias e trânsito do comércio entre as cidades foram realizadas, impactando diretamente na evolução e crescimento econômico, a percepção de melhoria pela população e a chancela de sucesso do projeto.

1.5 Organização Geral do Trabalho

A presente dissertação está dividida em 7 capítulos. Na introdução é apresentada a contextualização do tema e do panorama em que se encontra; o problema de pesquisa; o objetivo do trabalho que terá sua evolução e desdobramentos ao longo das próximas sessões; a delimitação do estudo bem como a relevância acadêmica e político-econômica do tema abordado.

No capítulo seguinte será realizada uma breve revisão da literatura que fundamenta este trabalho, articulando um olhar crítico da história no estudo das organizações, utilizando estudos de Bloch (1965), Burke (1992) e Kuhn (1996). A revisão contempla ainda a análise da história

em administração e organizações, buscando referências em estudos de Costa, Barros & Martins (2010), e combinando com as propostas de Üsdiken & Kieser(2004) e Hassard & Decker (2014), que sugerem tipologias e classificações dos trabalhos históricos em administração. Prosseguindo a análise para o campo dos megaprojetos, apresentamos a análise de Söderlund & Lenfle (2013), especificando o campo de estudos da história do gerenciamento de projetos e suas vertentes, reforçando os tópicos com Rowlinson et al (2014) sobre as pesquisas teóricas organizacionais. No tópico a seguir do mesmo capítulo, abordamos os planos de desenvolvimento no Brasil pós segunda guerra mundial, os planos econômicos criados, o governo Juscelino Kubistchek (1956-1960) e o plano de metas, na subdivisão das mesmas e sua execução; após este período, nos concentramos no PND – Plano Nacional de Desenvolvimento (1972) e seus desdobramentos, até chegarmos a construção da Ponte Rio Niterói, que mesmo não constando no PND, já que seu projeto é de 1967, enquadra-se no objetivo de crescimento econômico e progresso ao qual o regime militar queria imprimir aquela época no Brasil. Ao analisá-la, construímos um novo tópico neste mesmo capítulo sobre os megaprojetos no contexto brasileiro, suas dimensões, a partir do estudo de Rego, Irigaray & Chaves(2017) e a prática de megaprojetos na história contemporânea do país, e a definição de megaprojeto e seu conceito, baseando-se nos preceitos de Frick (2008) e suas seis características para identificarmos um megaprojeto. Após esta seção, dentro ainda do referencial, abordamos os sublimes de Flyvbjerg (2014), ressaltando as sublimações em que um megaprojeto está inserido e seus desdobramentos nas mais diversas camadas sociais, políticas e econômicas; adicionamos no mesmo item, as dimensões simbólicas de um megaprojeto, de Rego, Irigaray e Chaves (2017) abrindo um novo sublime e abordando os tópicos desta continuidade do estudo sobre Flyvbjerg (2014).

O terceiro capítulo abordará o percurso metodológico adotado para a pesquisa e posteriores análises; A coleta de dados e suas nuances. A limitação do método escolhido e seus percalços.

O quarto capítulo apresentará as análises obtidas com a coleta dos dados das hemerotecas e notícias dos jornais das décadas de 1960 e 1970 sobre a construção da ponte e todos os assuntos que permeiam o tema, sejam políticos, econômicos e sociais, enquadrando a linha do tempo histórica nos sublimes propostos no capítulo 2;

O quinto capítulo abordará as considerações finais do trabalho sobre as análises realizadas e o fechamento deste estudo;

O sexto capítulo apresenta as referências bibliográficas utilizadas ao longo de todo o trabalho e pesquisa;

O sétimo e último capítulo apresenta os apêndices deste trabalho, com as referências de pesquisa dos editoriais dos veículos de comunicação à época da construção da Ponte Rio-Niterói.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo está dividido em cinco seções, nas quais serão apresentados os conceitos, teorias e autores necessários para o entendimento da questão de pesquisa deste projeto de dissertação. Na primeira delas discute-se questões, construtos e teorias de história. Na segunda seção, abordamos a história em administração e suas contribuições para os estudos organizacionais. Em seguida são apresentados os grandes planos de desenvolvimento criados no governo federal desde o término da Segunda Guerra Mundial até o final de década de 1970. O item seguinte é iniciado pelo conceito de Megaprojeto, sua evolução, e suas dimensões sublimes, como simbolismo e *sensemaking*. O quinto item trata do megaprojeto em análise, a construção da Ponte Rio Niterói. A sexta e última parte trata das consequências do projeto, notadamente sua relação com a fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, e o crescimento do setor de construção civil no Brasil, por meio das grandes empreiteiras.

2.1 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 e nuances embrionárias, 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 Francês Marc Bloch nos 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, talvez a “ciência dos homens no tempo”. (BLOCH, 1998)

Seguindo neste trecho inicial a trajetória blochiana, buscamos ressaltar a palavra “história” em seu mais profundo significado, compreendendo que ela não proíbe nem 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 ao longo do tempo, para se constituir o saber (BLOCH, 1965)

Se os grandes homens da história elucidam de formas diversas sobre o tempo, a função da história é distribuir estas de acordo com épocas, grupos sociais e sua periodicidade, com a plena lucidez de que seu papel é, através das evidências documentais, as temporalidades vividas pelo ser humano através de sua efetividade histórica (BLOCH 1965).

Segundo Bloch, o tempo é “o próprio plasma em que se banham os fenômenos e o lugar de sua intangibilidade”, logo o historiador jamais poderá se afastar dessa medida como parâmetro, para ao aprofundar seu estudo, entender-se com o tempo para esclarecer as divergências e alterações dos comportamentos e mecanismos que desenvolvem e constroem os pilares e movimentos sociais, políticos, econômicos e culturais ao longo da história da humanidade. (BLOCH, 1965, p.30)

Após a revolução francesa, nota-se que um problema da investigação histórica, era a figura do historiador associada a um juiz do passado, a quem tinha a exigência de regulamentar a realidade histórica da época, logo, a partir desse entrave, houve o movimento histográfico, ocorrido em 1929 na Escola de Annales. Quando a escola foi fundada, os franceses Marc Bloch e Lucien Febvre tinham por meta enriquecer a história, aproximando a mesma das inovações das ciências próximas contemporâneas, com a premissa de se fazer uma história que fosse mais abrangente e que englobasse dados e fatos com maior precisão e imparcialidade (BURKE, 1992)

Thomas Kuhn, em sua obra “A Estrutura das Revoluções Científicas” de 1962, apontou esta mesma situação. Os argumentos que Kuhn utiliza, reforçam o papel do historiador e suas atribuições, como determinar quando e por quem foi acometido cada fato, a teoria ou lei específica descoberta ou criada pelas partes, e munido com mais clareza de tais informações, descrever os erros, superstições e mitos que atrapalham a constituição dos textos científicos mais modernos e atuais (KUHN,1996)

Kuhn aponta que a discricção e trazer os erros à luz é o melhor caminho para um bom historiador, porém esta escolha pode dar margens para dúvidas sobre o processo histórico tradicional, porque a pesquisa por si só terá dificuldades para isolar o que foi inventado ao longo do tempo e seu processo acumulativo dos fatos e do que se apresenta realmente como uma descoberta individual do historiador (KUHN,1996).

Burke 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

(Mundial, Nacional, Regional) e buscando a ramificação em aspectos sociais, econômicos e políticos são parte de fragmentos que dividem a antiga e a nova história (BURKE, 1992)

O princípio de uma história total e sua perspectiva completa, buscando a clareza e a simplicidade da nova história apresentada em contraste com a antiga, em que a academia dos annales queriam renovar, estes resumiram a história em seis fases distintas, das quais escolheremos 2 para elucidar nosso tema principal:

1ª - O paradigma tradicional da história que diz respeito essencialmente às questões políticas;

2ª - A história pensada essencialmente como uma narrativa dos acontecimentos;

3ª - A história a partir de uma visão de cima, concentrada nos grandes feitos dos homens;

4ª - A história baseada em documentos;

5ª - A história baseada em um modelo que parte de uma variedade de questionamentos;

6ª - A história objetiva, apresentando os fatos como eles realmente aconteceram (BURKE, 1992).

A primeira fase trata com frequência da maneira mais recorrente de se fazer história, já que o no modelo tradicional refere-se na maioria das vezes a história como sendo no seu cerne como política. John Robert Seeley defende “história como sendo a política passada, e a política como sendo a história do presente” em seu livro sobre o tema *The expansion of England* (SEELEY, 1883, p.163)

Fazendo um paralelo importante com a posição filosófica pós-moderna, ela recusa as metanarrativas históricas. Foucault, em sua obra *Arqueologia do Saber*, questiona a totalização, tráfego de análise muito comum na história.

Foucault defende que a busca pela descontinuidade deve ser uma estratégia livre utilizada pelo historiador, com a proposição de que o surgimento deste movimento venha com diversas e vastas experiências, com as próprias histórias levantadas. O autor ressalta ainda que a partir desta, o historiador tem propriedade a “distinguir os níveis possíveis da análise, os métodos que são adequados a cada um, e as periodizações que lhes convêm” (FOUCAULT, 2008 p.10). Diante da troca de ideias entre os pares, o relativismo acaba com o que é percebido tradicionalmente como tema central e o que é notado periféricamente na história da humanidade (BURKE, 1992)

Já a segunda fase, engloba o contraste das histórias, a nova e a antiga, e a forma que ambas se apresentam no que tange as narrativas dos acontecimentos. Para a nova história, a análise e abordagem das estruturas é vital para seu desenrolar, a antiga se baseia apenas em eventos, acontecimentos pontuais (BURKE 1992). Para o mesmo, tal fato não tem tanta relevância quanto aos acontecimentos e mudanças no longo prazo e suas variações em um espaço de tempo muito grande (BURKE 1992).

Esta segunda fase engloba a proposta de um ressurgimento da narrativa, não enfatizando apenas as decisões e feitos de líderes e referenciais políticos, buscando uma maior clareza dos acontecimentos, concentrando-se em narrativas e fatos que busquem os acontecimentos de maneira geral. A perspectiva estrutural dos acontecimentos, diferenciam não apenas na escolha do passado que melhor apetece a cada uma das estruturas, mas também na forma que será feita esta linha do tempo e narrativa histórica (BURKE 1992).

A terceira fase é em sua essência oposta a segunda, buscando uma narrativa baseada em grandes feitos realizados por estadistas, líderes militares ou líderes religiosos. Comparando-a a narrativa tradicional, foi designado um papel principal a tais líderes e um secundário ao resto da população no desenrolar histórico (BURKE 1992).

Para contrapor tal movimento dentro desta terceira fase, novos pesquisadores e historiadores invertem a ordem de visão da perspectiva tradicional, buscando a opinião de pessoas comum, num ângulo invertido, de baixo para cima, onde encontram-se as experiências do cotidiano para uma mudança na postura social. Isto ocorre por exemplo com historiadores da Igreja, no qual os estudos abrangem várias visões da história, tanto da perspectiva de cima pra baixo quanto o oposto (BURKE 1992)

A quarta fase, utilizando o paradigma tradicional para baseá-la em nossa análise, aponta o uso ostensivo de documentos. A nova história identifica tal análise limitada, ao examinar não somente os mesmos, mas sim um número maior de eventos e acontecimentos que podem conectar junto aos documentos pesquisados. A limitação de fontes apenas narrativas em documentos oficiais, preservados pelos governos, expressam somente o ponto de vista da situação, sem contar a oposição presente, rebeldes e a classe menos favorecida, que compõe grande parte das alterações sociais e seus fatos relevantes contidos na história. A suplementação de novas informações, aliadas aos documentos, formulam uma história muito mais completa e fidedigna a realidade (BURKE 1992)

A quinta fase leva em consideração o modelo a partir das indagações e questionamentos. Burke fala que o modelo se apoia em um paradigma tradicional limitante, no que se refere a avaliação da variedade de dúvidas e questionamentos levantados que podem ser realizados pelos historiadores. Os historiadores buscam muitos “movimentos coletivos, quanto com ações individuais, tanto com tendências, quanto com acontecimentos” (BURKE, 1992, p.14).

A última fase, se debruça na história objetiva em que os fatos são apresentados imparcialmente, sem vieses. O paradigma defende que a história por si só é objetiva, e o historiador apenas deve relevar isto apresentando seus fatos. A história nova discorda veementemente deste processo, pois não é possível olhar para o passado sem isenção do ponto de vista atual e mais abrangente do que apenas fatos passados (BURKE, 1992).

Concluindo esta etapa, 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 nesta ciência, por meio de um grande enriquecer e ampliar das pesquisas, por adoção de quadros teóricos conceituais e a análise histórica dos fatos e movimentos de ordem política, econômica e sociais, aplicando-se pesquisa histórica como método de análise (VIZEU, 2007)

2.2 História em administração e Organizações

No Brasil, as pesquisas acadêmicas não possuíam como hábito o uso de análises ou perspectivas históricas em administração (COSTA, BARROS & MARTINS, 2010). O interesse em estudos históricos é pouco frequente, o que pode ser verificado nos dados disponíveis da *Academy of Management*, na qual na seção dedicada à história da administração, reúne apenas 407 membros no universo total de 51.114, totalizando 0,79% do universo possível de assinantes (AOM 2020).

Üsdiken & Kieser (2004), apresentam uma proposta de tipologia que classifica os trabalhos históricos em administração, baseado em três escolas de pensamento: A Suplementarista; integracionista e reorientacionista.

Para Üsdiken & Kieser (2004) a teoria Suplementarista é uma variável de análise empírica que se baseia na defesa de um argumento, seguindo a tendência de justificá-lo com os fatos que mais se aproximam e reforçam tal teoria. No que tange a teoria Integracionista, Üsdiken & Kieser

(2004) abordam as evidências históricas integrando com os paralelos embasados pelos movimentos da história em ciências sociais, dando mais profundidade e equilíbrio para os fatos, contrabalanceando-os com o contexto histórico social da época em que se está sendo analisada. A teoria Reorientacionista, considera as evidências históricas de forma mais limpa, clara, sem vieses de informação em defesa a um ponto ou argumento em específico, produzindo conhecimento científico relacionado ao período em que está sendo construída a análise.

O pesquisador avalia a narrativa histórica quanto a sua metodologia que está sendo aplicada no estudo proposto. Para isto, é preciso definir a tipologia na qual será abordado o assunto dentro da realidade organizacional da época. No campo Reorientacionista, os autores tratam de forma mais firme o papel da história no campo da pesquisa em organizações, significando uma redefinição epistemológica a partir de suas premissas levantadas por historiadores e filósofos do período a ser analisado, 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. Para isto, apresentam três pontos em que se encontra o conflito metodológico entre estudos históricos e teoria organizacional. O primeiro é sobre a explanação, porque enquanto os historiadores focam na construção das narrativas, os teóricos organizacionais focam a análise em grau de importância maior do que a narrativa. O segundo conflito é o de evidência, uma vez que historiadores usam fontes documentais, os teóricos organizacionais utilizam prioritariamente de dados primários construídos no arcabouço de uma pesquisa. O terceiro e último 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 este descreve uma sequência de eventos, baseando-se em diversas fontes de evidências e acontecimentos, com fontes documentais, referências bibliográficas, e se possível for, com depoimentos dos próprios participantes do megaprojeto.

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 (*landmark projects*) e suas narrativas; (iii) história dos projetos corporativos; (iv) história da produção baseada em projetos; e (v) história dos gerentes de projetos. A primeira vertente busca entender a evolução do gerenciamento de projeto, em seus diferentes níveis de análise e andamento do projeto. A segunda vertente, analisa-se um projeto e o elege a destaque, a partir do qual são analisados e desdobrados seus aspectos principais e replicados a outros projetos. A terceira vertente conta história de projetos corporativos, cases de sucesso e insucesso, para que se utilizem como *benchmark* e referência de produção e gestão. Já a quarta vertente é a história do processo de produção utilizado no gerenciamento de projetos, seus desdobramentos e ganhos com o book de processos e práticas do processo produtivo em uma cadeia econômica. E por fim, a quinta vertente retrata de figuras essenciais para a conclusão, sucesso ou fracasso de um projeto: o gerente de projetos. Este papel é de fundamental importância, e a sua figura possui dentro do cenário de projetos, caso obtenha sucesso, uma dimensão heroica, junto a alguns essenciais stakeholders do projeto.

Rowlinson et al (2014), nos mostram alguns pontos relacionados a representação do passado pelos pesquisadores teóricos organizacionais. De acordo com Rowlinson, sem uma postura teórica e epistemológica adequada, teóricos organizacionais podem ser analisados como “turistas indesejados vagando pelas ruas do passado” (ROWLINSON et al, p. 251). O que os teóricos da administração chamam de “dados secundários”, para pesquisadores históricos são fontes primárias da pesquisa de campo. Neste estudo, abordamos um tema histórico e de construção complexa com diversos fatores políticos e econômicos, utilizando a abordagem histórica analiticamente estruturada (ROWLINSON et al, 2014).

2.3 Os planos de desenvolvimento no Brasil pós Segunda Guerra Mundial

A construção da ponte representou a materialização de uma proposta que vinha desde o tempo do Brasil Império. Falta de recursos, de conhecimento tecnológico, de capacitação foram alguns dos fatores que impediram a execução do projeto, num país agrário, atrasado, sem indústrias, sem planos de desenvolvimento. Esse quadro começaria a ser alterado com o final da

segunda guerra mundial. A queda da ditadura do Estado Novo, a constituição de 1946, bem como o Plano Marshall, de reconstrução da Europa, formaram o pano de fundo para o amadurecimento da discussão sobre planos de desenvolvimento, conforme Wanderley (2015). A discussão sobre o planejamento do Brasil, foi apresentada ao Congresso em maio de 1947, por meio do Plano Salte, implantado no governo Dutra. Este foi o primeiro plano do período pós-guerra, com características voltadas para política de gastos para setores prioritários, tais como: Saúde, Alimentação, Transportes e Energia (RIPPEL 2016).

Segundo Matos (2002), os recursos para a execução do Plano Salte vieram das receitas orçamentárias e de empréstimos. A duração curta deste plano deu-se pela falta de recursos, tendo em vista o grande déficit orçamentário e por consequência disto, a dificuldade de captação de empréstimos.

Já no governo de Juscelino Kubitschek, veio o plano de metas (1956-1960). O foco deste plano direcionava-se na subdivisão por setores principais do país, com foco na indústria, com 30 metas principais. Os setores contemplados no plano eram: energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação, com impactos indiretos nos setores da saúde, siderurgia, comunicação, agricultura e habitação (RIPPEL 2016.)

O Plano de Metas atingiu excelentes resultados na esfera do crescimento econômico do país, considerado como o início do período desenvolvimentista (RIPPEL 2016). Porém como ficou conhecido ao longo dos anos seguintes, falhas que continuaram da primeira tentativa anterior de se emplacar um plano de alavancagem, aconteceu também no Plano de Metas. A ausência de fontes externas de financiamento, bem como de capital interno disponível para subsídio dos projetos elencados (RIPPEL 2016)

Após o plano de metas, em 1963 e 1964, o Ministro Extraordinário para o planejamento do governo João Goulart, Celso Furtado, mesmo com tempo escasso para apoio do antigo projeto, 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 uma melhor distribuição de renda, a busca incessante pela Reforma Agrária, refinanciamento da dívida externa e por conseguinte a supressão da Inflação. (RIPPEL, 2016).

Infelizmente, a tentativa de melhorar os índices econômicos e sociais não foram atingidos, devido a situação catastrófica da dívida e falta de elasticidade de financiamentos, culminaram com a tomada do poder pelos militares em 1964 (RIPPEL 2016).

Diversos planos foram lançados entre 1964 e 1971, na tentativa de conter a inflação e controlar os gastos do país, buscando uma aceleração em seu desenvolvimento, expandindo a receita da exportação (RIPPEL 2016). Em 1972, foi lançado o Primeiro Plano Nacional do Desenvolvimento (I PND), no governo do presidente Emilio Garrastazu Médici, com três grandes objetivos nacionais do desenvolvimento brasileiro:

- Colocar o Brasil, no espaço de uma geração, na categoria de nações desenvolvidas;
- Duplicar, até 1980 a renda per capita, em comparação com 1969; e
- Elevar a economia, em 1974, com crescimento anual do PIB entre 8 e 10%.

O plano definia “Objetivos Nacionais” os quais foram formalizados sem nenhum tipo de consulta à sociedade, sequer aos poderes legislativo e judiciário, ou aos governos estaduais. Ainda assim, o plano enfatiza, no documento original o texto em negrito: (BRASIL, 1972, p. 14)

O modo brasileiro de organizar o Estado e moldar as instituições para, no período de uma geração, transformar o Brasil em nação desenvolvida, constitui o modelo brasileiro de desenvolvimento. Esse modelo nacional deve, por um lado, criar economia moderna, competitiva e dinâmica, e por outro lado, realizar democracia econômica, social, racial e política, consoante a índole brasileira.

Tendo como foco a elevação da renda per capita para 500 dólares e a manutenção do Brasil entre os dez países ocidentais de maior PIB, o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento pregava a disseminação dos resultados para todas as classes e regiões, a transformação social, melhor distribuição de renda, estabilidade política sob o regime democrático, e segurança nacional, interna e externa. A Tabela 1 sintetiza os principais objetivos estabelecidos no I PND (PND 1972):

Tabela 1 - Objetivos Principais do PND

OBJETIVOS PRINCIPAIS I PND (1972 - 1974)	
1	Colocar o Brasil na categoria de Nação Desenvolvida
2	Duplicar, até 1980, a renda per capita do país (em comparação com o ano de 1969)
3	Expandir o PIB de Cr\$ 222,8 bilhões em 1972 para Cr\$ 314,5 bilhões em 1974 (Aumento de 41,16%)
4	Investir nas áreas de siderurgia, petroquímica, transporte, construção naval e civil, energia elétrica e mineração
5	Estabelecer prioridades Sociais: agricultura, programas de saúde, educação, saneamento básico e incremento à pesquisa técnico-científica.
6	Ampliar o mercado de consumo e da poupança interna utilizando o PIS e o PASEP
7	Aumentar a taxa de investimento bruto, de 17% em 1970 para 19% em 1974
8	Aumentar em 13% a população economicamente ativa entre 1970 e 1974

Fonte: PND, nov. 1971

Com as premissas determinadas, o objetivo do PND era acelerar o crescimento do país de forma ordenada e buscando catapultar o país para um grupo mais seletivo, mas para isso era preciso estruturar e incentivar o desenvolvimento. Durante a execução do I PND, sobreveio a crise do petróleo de 1973, que inviabilizou grande parte dos objetivos propostos no plano.

2.4 Megaprojetos no contexto brasileiro

Ao longo da história republicana, o Brasil realizou alguns poucos projetos de grande porte, em épocas anteriores ao surgimento do termo “megaprojeto”. Rego, Irigaray & Chaves (2017) mencionam que a grande reforma do centro urbano da cidade do Rio de Janeiro, empreendida a partir de 1904 pelo Prefeito Pereira Passos foi objeto de um financiamento externo da ordem de 50% do PIB do país referente ao ano de 1905. Nas décadas seguintes surgiram a demolição do Morro do Castelo, na década de 1920 a construção da Avenida Presidente Vargas,

na década de 1940 a construção do sistema Guandu, no final da década de 1950, dentre outros (CAVALCANTI, 1988). No entanto, talvez o maior projeto do Brasil até então tenha sido a construção de Brasília, ainda que, estranhamente, a construção da nova capital não fizesse parte do Plano de Metas, divulgado por Juscelino Kubitschek no início de seu governo. Ele então denominou a construção de Brasília como a “meta síntese” de seu plano (Rego & Faillace, 2017)

Existem algumas definições de megaprojetos, Flyvbjerg (2017) no capítulo introdutório da obra *“The Oxford Handbook of megaproject management”* apresenta a seguinte conceituação (op. cit., p. 2):

“Megaprojects are large scale, complex ventures that typically cost \$1 billion or more, take many years to develop and build, involve multiple public and private stakeholders, are transformational, and impact millions of people”. (...) Megaprojects are not just magnified versions of smaller projects, Megaprojects are a completely different breed of projects in terms of aspiration, stakeholder involvement, lead times, complexity and impact”.

Megaprojetos são empreendimento complexos de grande escala com orçamento acima de US\$ 1 bilhão ou mais, levam muitos anos para se desenvolver e construir, envolvem vários stakeholders públicos e privados, são transformadores e impactam milhões de pessoas (FLYVBJERG, 2014). Devido aos longos tempos dedicados a planejamento e tomada de decisão, cria-se um ambiente distinto para os megaprojetos, no qual são evidenciadas interações de vários atores entre vários interesses conflitantes de organizações públicas e privadas. Surge daí um paradoxo, pois apesar das óbvias complicações gerenciais que irão surgir na gestão nesse tipo de empreendimento, (FLYVBJERG ET AL., 2003), a necessidade dos países por mais e maiores megaprojetos é inquestionável em tempos de rápida urbanização.

Segundo Frick (2008) existem seis características nos megaprojetos. Eles são colossais, devido ao seu tamanho e escopo a ser realizado; são cativantes, por conta de seu design; são caros, ainda que a dimensão custo seja normalmente subestimada; 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 diversas partes interessadas.

Os megaprojetos são atraentes para os tomadores de decisão devido a quatro motivações complementares, cada uma delas chamada de “sublime” (FLYVBJERG, 2003). O primeiro é o

sublime tecnológico, definido pelo entusiasmo dos técnicos por soluções inovadoras. Em segundo lugar, o sublime político impulsionado pelo desejo dos políticos de construir monumentos que sejam duradouros e altamente visíveis ao público. Em seguida, o sublime econômico caracterizado pelos lucros, progresso, geração de empregos; e, por fim, o sublime estético, que é o prazer intrínseco das pessoas, notadamente os arquitetos em projetar edifícios icônicos (FLYVBJERG, 2014). No entanto, esta classificação em quatro dimensões não inclui a dimensão simbólica dos megaprojetos, assunto que foi apresentado por Rego et al. (2017).

Rego, Irigaray e Chaves (2017) analisaram megaprojetos simbólicos e identificaram 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 os colocará em uma nova era. Em segundo lugar, a dimensão Missionária, significa que se espera da equipe do projeto e dos stakeholders externos que eles apoiem uma missão árdua, durante a execução, para receber os benefícios propostos. Em terceiro lugar, a dimensão aniquiladora, pois o projeto pretende demolir, por vezes literalmente o passado, associado a alguns aspectos antiquados, como pobreza, dependência, escravidão, desindustrialização, entre outros. 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 acabamento bem-sucedido. Por fim, a dimensão Ilusória, porque, no final os resultados dos projetos ficam bem aquém do que realmente foi proposto e prometido. Projetos de simbolismo intensivo são então redentores, missionários, aniquiladores, heroicos e ilusórios.

Os fundamentos dos estudos de megaprojetos estão 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). Esta lista também deve 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 Inter organizacionais, atividades conjuntas que compartilham propriedade e tomada de decisão (LEHTINEN et al., 2019).

Megaprojetos também são fenômenos culturais e simbólicos. Löfgren (2014) estudou o megaprojeto da ponte Øresund, uma obra transnacional que liga Copenhague, na Dinamarca, a Mälmo, na Suécia. Ele estudou aspectos relevantes nesse tipo de megaprojeto, os quais se caracterizam por intenso poder simbólico e conjunto complexo e diversos de stakeholders. São projetos executados não somente por engenheiros, mas também por organizadores de eventos festivos, consultores de mídia, criadores de marca, dentre outros perfis.

2.5. – Definição do ciclo de vida

Tanto projetos quanto megaprojetos são esforços finitos, delimitados por um prazo de realização, um orçamento, ou custo aprovado e um escopo a ser atingido. Da literatura de gerenciamento de projetos surge a definição do ciclo de vida do projeto. Neste trabalho optou-se pela menção ao modelo de ciclo de vida do Guia PMBOK(2017), o qual divide o ciclo de vida de um projeto em 4 etapas:

- I. **Concepção e Iniciação:** A fase inicial de um projeto, onde começa-se a ser traçados as etapas, os planos, cronogramas e custos de um projeto para início da contratação de equipe e levantamentos preliminares. Neste trabalho, delimitamos este escopo a partir do início do grupo de trabalho do projeto da ponte (10 de abril de 1964) até a formação da Comissão Executiva do projeto da ponte, denominada pelo Ministro da Justiça Juarez Tavora, em 15 de outubro de 1965
- II. **Planejamento:** é considerada planejamento a fase de alocação de recursos, fechamento de contratos com fornecedores, e montagem da equipe responsável pelo projeto e sua execução; todo o arquetipo e desenvolvimento do estudo de viabilidade e sua aprovação: Neste trabalho, foi delimitado a fase de planejamento a partir da primeira reunião da Comissão Executiva do projeto da Ponte, em 23 de novembro de 1965 até a aprovação e assinatura da autorização da construção da ponte, em 21 de agosto de 1968, pelo presidente da república Costa e Silva.
- III. **Execução:** É considerada execução o início efetivo das atividades de construção e desenvolvimento da entrega do projeto. Neste trabalho, foi considerado o início das obras de fundação da ponte, com sua inauguração simbólica pela Rainha Elizabeth II, a partir de

22 de outubro de 1968 até ao final da obra estrutural da ponte, restando apenas a finalização do vão central, e o asfaltamento da via construída, em janeiro de 1973.

- IV. Conclusão e entrega: É o quarto final da entrega do projeto, quando se está na fase de revisão e finalização dos últimos detalhes: Neste projeto, foi considerado o início da última etapa de colocação do asfalto da ponte, as cabines de pedágio, a partir de janeiro de 1973 até a sua entrega, em 04 de março de 1974.

2.6 Os Sublimes de Flyvbjerg e as categorias para análise

O estudo de Bent Flyvbjerg (2014), analisa o conceito dos megaprojetos como o apresentado neste estudo, e o que está envolvido nesta grande construção, quais os seus interesses, intuítos e como é feito para que um gigante de tais proporções que marcam a história de uma nação no tempo e torna-se referência mundial na construção civil e marcos simbólicos como o da Ponte Rio-Niterói venham a nascer. Para complementar o estudo, utilizamos também o framework de Rego, Irigaray e Chaves (2017), que identifica as dimensões de um megaprojeto e os retrata de um prisma econômico, social e político mais adequados à realidade brasileira (3º Mundo). Bent Flyvbjerg é um pesquisador e professor dinamarquês, e analisa os conceitos de megaprojeto com o “olhar” do primeiro mundo, com uma escala de diferença de análise bastante considerável.

Iremos utilizar os quatro “sublimes” de Flyvbjerg: Sublime Tecnológico, Político, Econômico e Estético (FLYVBJERG, 2014). Em adição e para complementar esta base de análise, utilizaremos os as dimensões que a complementam, que somadas aos sublimes de Flyvbjerg caracterizam um novo sublime: o Simbólico. Tais dimensões advém do estudo de Rego, Irigaray e Chaves (2017), discriminados no Tabela 2, e com seus desdobramentos adiante:

Tabela 2 - Metodologia Aplicada para análise do Megaprojeto Ponte Rio Niterói

Os “Sublimes” e as Dimensões Simbólicas de um Megaprojeto	
Categorias	Os Sublimes
"Sublime" (Flyvbjerg, 2003)	Sublime Tecnológico Sublime Político Sublime Econômico Sublime Estético
Rego, Irigaray e Chaves (2017)	Dimensões Simbólicas de um Megaprojeto
	Dimensão Redentora Dimensão Missionária Dimensão Aniquiladora Dimensão Heroica Dimensão Ilusória

Fonte: Flyvbjerg (2014) Rego, Irigaray e Chaves (2017)

2.6.1 O Sublime Tecnológico

Todo megaprojeto tem que trazer um marco para os avanços tecnológicos e ser referência nesta nova apresentação. A tecnologia embarcada pretende ser pioneira, inovadora e remeter a uma quebra de paradigmas, neste caso, na construção civil. Analisaremos este tópico no nosso estudo para entendermos quais as tecnologias embarcadas e se de fato cumpre com todos os arquétipos que contemplam o sublime tecnológico, tornando-se referência, case de estudo para novas aplicações e se contribui para a evolução tecnológica inserida neste contexto (FLYVBJERG, 2014).

2.6.2 O Sublime Político

Nenhuma grande empresa consegue realizar um megaprojeto com seus próprios recursos financeiros, são necessárias conexões políticas e empresariais para se conseguir financiamento, engajamento, autorizações, e principalmente apoio para se concluir algo de tamanha magnitude (FLYVBJERG 2014).

Todo megaprojeto possui suas nuances políticas, em que há necessidade dos idealizadores e gestores deste projeto possuírem a estratégia e maleabilidade política para trazerem peso para a execução do projeto, visibilidade e parceiros políticos, para que o mesmo tenha tração e notoriedade dentro no cenário nacional e internacional, para que se justifique o aporte financeiro e tenha a aprovação dos órgãos competentes para sua execução.

Um megaprojeto possui bastante interesse no âmbito político, pois o mesmo funciona como um símbolo, com diversas vertentes: símbolo do progresso, da benfeitoria de determinado governo, símbolo de redenção social e de crescimento como nação desenvolvida (FLYVBJERG 2014).

2.6.3 O Sublime Econômico

Para se iniciar um megaprojeto, seus gestores precisam, para se ter a aprovação dos órgãos competentes, *stakeholders* e da opinião pública, justificativas plausíveis econômicas para a realização do mesmo. Sem um impacto econômico positivo no cenário nacional e internacional, sendo um dos pilares para o desenvolvimento e progresso do país, o megaprojeto sofre severas ameaças de não ter continuidade e aprovação ao longo do tempo. A busca de um megaprojeto, é uma ferramenta para se alavancar a economia e se tornar uma das referências mundiais de progresso, modernização e evolução (FLYVBJERG, 2014). Aqui busca-se identificar os motivadores das grandes construtoras nacionais nos projetos realizados no período militar. Megaprojetos captam, geram, distribuem recursos financeiros, em prol de um provável retorno futuro.

2.6.4 O Sublime Estético

Megaprojetos iniciam ou reforçam tendências estéticas em que o mundo inteiro acompanha e analisa. Quando se inicia um megaprojeto, este possui o poder de iniciar uma nova era estética que o torna um marco no país e no cenário mundial. Com isto, o sublime estético do megaprojeto é de suma importância para diferenciar marcos históricos em voga dos novos traços

arquitetônicos e ser inserido no hall das maravilhas construídas pelo homem (FLYVBJERG, 2014). O Brasil de JK, de Brasília, da arquitetura modernista de Niemeyer, do cinema novo e da bossa nova foi surpreendido em 31 de março de 1964 com a tomada do poder pelos militares. Uma nova estética se inaugura, com a visão do “Ame-o ou Deixe-o”, da destruição da Amazônia para construção de estradas, das usinas nucleares. Ainda assim a ponte Rio Niterói representa até hoje um dos “cartões postais” do Rio de Janeiro e do Brasil.

2.6.5 Dimensão Redentora

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, e colocar o Brasil no conjunto das nações civilizadas. Um país em dificuldades econômicas, passando por períodos de retração, crises, poderia então ser redimido com a implantação de um megaprojeto, trazendo esperança, renovação e poder para uma economia crescer e se modernizar. A dimensão redentora de um megaprojeto, vai além de suas atribuições iniciais, o mesmo pode desencadear um movimento de crescimento marginal vertiginoso, pois com ele, diversos segmentos da economia, política e da sociedade podem se desenvolver e navegar na onda de seu propósito redentor (REGO, IRIGARAY e CHAVES, 2017).

2.6.6 Dimensão Missionária

Um megaprojeto possui uma missão específica. O cumprimento desta missão reforça politicamente e economicamente um país. a execução dessa missão movimenta muito mais do que apenas os envolvidos na construção e realização de tal feito. Ele trabalha e redireciona a moral de um país, a sua capacidade de evoluir, de desenvolver-se frente as adversidades e principalmente, pode unir política e economicamente um país a um objetivo único e progressista. Porém, da mesma forma que esta dimensão missionária pode ajudar, ela pode causar danos profundos na estrutura da sociedade e suas vertentes, caso o mesmo não seja cumprido de forma correta e adaptável as condições adversas que seus executores, stakeholders e sociedade

encontrarem pelo caminho. O rito missionário de um projeto, está extremamente conectado com aqueles que os executam e com o respaldo governamental e da sociedade em que este se insere (REGO, IRIGARAY e CHAVES, 2017). Nessa leitura, os militares, a alta cúpula do governo federal, e até o Ministro Mario Andreazza estariam imbuídos da missão de transformar o Brasil, por meio, dentre outros, da construção de uma ponte entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói.

2.6.7 Dimensão Aniquiladora

O poder que está na execução e sucesso de um megaprojeto, pode aniquilar dúvidas e incertezas acerca da política econômica e evolutiva de um país. 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. Mas, como tratado na dimensão anterior, da mesma forma que um megaprojeto pode ser aniquilador de dúvidas e elevar o patamar de um país no cenário econômico mundial, ele pode aniquilar de forma negativa tal governo, país e sociedade, pois o fracasso e o prejuízo em uma operação tão grandiosa e envolvendo tantos papéis fundamentais para a sustentabilidade dos pilares do desenvolvimento de um país, podem ser cruciais para determinar seu sucesso nos anos seguintes ou a crise institucional grave que assolará aquele governo, empresa e população. A dimensão aniquiladora refuta qualquer dúvida ou argumento contrário a sua existência, dado a força que a mesma possui (REGO, IRIGARAY e CHAVES, 2017).

2.6.8 Dimensão Heroica

Com a construção da ponte Rio-Niterói, alguns personagens ficaram em evidência. Todo megaprojeto elenca seus heróis e o destacam, seja no âmbito da construção ou no âmbito político-econômico. Quais são os heróis resultantes da conclusão dos megaprojetos? Como surgiram, se fortaleceram e legitimaram sua participação? Qual o papel desempenhado no gerenciamento das partes interessadas, e, como eram percebidos pelas partes interessadas externas, notadamente pela imprensa?.

2.6.9 Dimensão Ilusória

Um projeto de simbolismo intensivo pode ser descrito como um projeto ilusório, pois seus resultados e legado frequentemente divulgado, além das expectativas criadas e alimentadas ao longo de sua execução perante a opinião pública, ficará aquém do que foi prometido. Transformador e exercendo um poder de influência na mudança econômica, política e social de uma cidade ou país, os projetos por si só não melhoram os sistemas sociais, valores e hábitos culturais. Os projetos intensivos em simbolismo fabricam uma ilusão segundo a qual é possível importar novos códigos de conduta e comportamentos, só porque os mesmos são mais comuns em países desenvolvidos ou cidades. Por exemplo: projetos podem remover residentes pobres de suas áreas de construção, e ao mesmo tempo serem anunciados com a promessa de serem redutores da pobreza e sinônimo do progresso e desenvolvimento.(REGO,IRIGARAY & CHAVES, 2017) Fora que projetos podem alavancar políticos e a mídia, vendendo, divulgando e ganhando notoriedade com a suntuosidade de seu lançamento, quando na verdade os prismas por trás deste lançamento não envolvem somente benefícios para a população, talvez muito mais benefícios para as partes envolvidas na realização do mesmo, no caráter de idealizador de um “milagre”.

3. METODOLOGIA

Neste capítulo estão detalhadas a metodologia adotada para analisarmos o megaprojeto histórico e seus desdobramentos dentro do escopo econômico, político e social do Brasil no período da construção da ponte e suas vertentes históricas, simbólicas e os arranjos e desdobramentos por trás de tal grande obra. Ou seja, para desvelar em que medida o megaprojeto da Ponte Rio Niterói foi um instrumento de legitimação simbólica do governo responsável pela sua implantação e construção.

As pesquisas históricas em administração, segundo Wanderley (2015) possuem ao menos sete linhas de abordagens para os dados coletados, a seguir: análise em prosa, a revalidação dinâmica, a análise indutiva, a análise dedutiva a partir de uma pesquisa documental e bibliográfica e de categorias para entrevistas, a análise de conteúdo, a análise narrativa e o encadeamento de temas e agentes mobilizadores inter-relacionados no tempo e espaço mediado, pela construção colaborativa de narrativas. Segue na Tabela 3 um apanhado resumido das metodologias mais comumente utilizadas em administração histórica:

Tabela 3- As pesquisas históricas em administração atualmente.

As Pesquisas Históricas em Administração	
Ano e Autoria	Tipo de Análise de Dados
Fischer, 1984	Análise Prosa
Curado, 2001	Revalidação Dinâmica
Coelho, 2006	Analítico-indutiva
Nicolini, 2007	Dedutiva a Partir da pesquisa documental e bibliográfica e de categorias criadas para as entrevistas
Waiandt, 2009	Análise de Conteúdo
Barros, 2013	Narrativa
Abdalla, 2014	Encadeamento dos temas e agentes mobilizadores inter-relacionados no tempo e espaço, mediada pela construção colaborativa das narrativas.

Fonte: Wanderley, 2015, p. 104

3.1 Método utilizado

A partir da tabela acima, escolhemos a linha primária que permeia as análises subsequentes que serão feitas dentro do escopo do gerenciamento de projeto e seus desdobramentos de análise histórica em administração. Para embasar a primeira parte macro deste estudo, utilizaremos as premissas tratadas por Bloch (1965), com suas três diretrizes pétreas: A da observação, a da crítica e a da análise histórica, buscando no levantamento de dados, uma análise imparcial, clara, coesa com o resumo dos fatos e analítica aos paradoxos da sociedade brasileira no momento temporal escolhido.

Dentro deste escopo, partiremos do princípio da Análise de Conteúdo (WAIANDT, 2009), a Narrativa (BARROS, 2013), a Revalidação Dinâmica (CURADO, 2001) e pôr fim a de Abdalla, 2014, que é a o encadeamento dos temas e agentes mobilizadores inter-relacionados no tempo e espaço, medida pela construção colaborativa das narrativas.

3.2 Coleta de dados

A coleta de dados primários foi realizada nos acervos de alguns jornais publicados no Estado da Guanabara (GB), limitada às décadas de 1960 e 1970. Para tal, utilizou-se o banco de dados da Hemeroteca Digital Brasileira, a qual está disponível para consultas pela internet, oferecida pela Fundação Biblioteca Nacional, conforme a figura 1. Para obtenção do material, foram seguidos os seguintes protocolos:



Figura 1 - Hemeroteca Digital Brasileira

- i. **Seleção dos periódicos:** A hemeroteca possui no total 7.917 periódicos cadastrados, que incluem diferentes cidades do Brasil, bem como períodos distintos. Na mesma listagem encontram-se tanto jornais de grande circulação cujo acervo se prolonga por décadas quanto pequenos periódicos de cidades do interior, que circularam por períodos curtos. Não há como separar os títulos por região ou por cidade. Por exemplo, utilizando-se o nome “correio da manhã” na busca, o resultado indica cinco títulos, sendo dois do Rio de Janeiro, um de Santa Catarina, um do Amazonas e o último de Lisboa, Portugal. Deve-se então selecionar o título escolhido, para prosseguimento da busca.

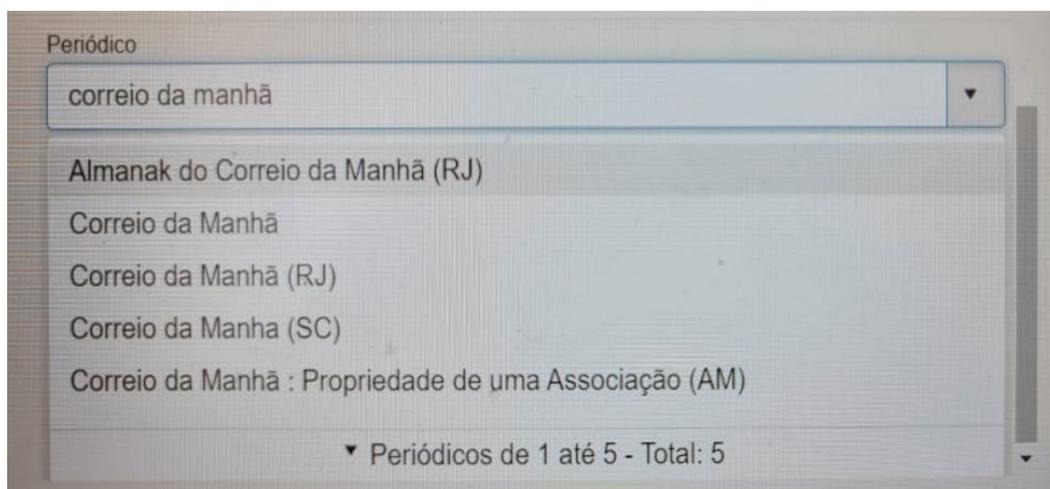


Figura 2 - Seleção de Periódicos

- ii. **Seleção da década:** O acervo está organizado por décadas. Utilizando-se ainda o mesmo exemplo (Correio da Manhã) constata-se na figura 3 que estão disponíveis exemplares desde a década da 1900 a 1909, até 1970-1979, pois o jornal interrompeu a sua circulação no ano de 1974.



Figura 3 - Seleção da Década

- iii. **Seleção do critério de busca:** Deve ser inserido a palavra ou expressão de interesse. Por exemplo, a expressão “Ponte Rio-Niterói”, seguido do comando “pesquisar”. O sistema irá informar a quantidade de ocorrências na amostra. Por exemplo, a figura 4 ilustra que, na década de 1930 a busca localizou apenas uma ocorrência da expressão no Correio da Manhã. Na parte superior da figura a palavra “Ocorrências” indica a quantidade de resultados encontrados

- iv. **No entanto, são necessários ajustes.** O sistema de busca, ainda que bem eficaz, não é perfeito. Na figura 4 constatamos que a busca conseguiu recuperar um artigo relevante, mesmo com o texto escrito segundo regras ortográficas passadas. (“A ponte do Rio a Nictheroy”). Por outro lado, uma simples alteração no texto de busca pode alterar de forma significativa os resultados. Por exemplo “Ponte Rio Niterói” gerou 59 ocorrências no Correio da Manhã na década de 1960. Com a simples inclusão de um hífen, ou seja, com o termo “Ponte Rio – Niterói” obtém-se 101 ocorrências para o mesmo jornal e período.



Figura 4 - Seleção do Critério de Busca

Foram identificadas as seguintes limitações na busca: i) Nem todos os exemplares dos jornais estão disponíveis; ii) Nem sempre o mecanismo de busca irá localizar o termo em análise; iii) Em algumas situações existem exemplares duplicados, o que gera repetição de registros. Essas duplicações, em sua maioria, são decorrentes de exemplares com “Segundo clichê”, ou seja, edições que foram atualizadas durante o dia, e que foram armazenadas, gerando duplicação de ocorrências em datas que foram arquivados dois exemplares distintos do jornal.

A fase seguinte então inclui o armazenamento e análise de cada ocorrência.

3.2.1 Tratamento dos dados

Foram pesquisadas e encontradas, a partir da busca exata “Ponte Rio Niterói”, 3.307 ocorrências nas hemerotecas digitais para os seguintes veículos: Correio da Manhã, Diário de Notícias, Jornal do Brasil (RJ), Jornal O Globo, O Jornal, Revista Manchete, Revista Realidade, Revista Veja e Última Hora. A tabela abaixo mostra a ocorrência por veículo e por década (1960 a 1969 e 1970 a 1979):

Tabela 4 - Número de Ocorrências por veículo por década

	Década Pesquisada (Nº de Ocorrências)		
	1960 a 1969	1970 a 1979	Total de Ocorrências
Correio da Manhã	59	73	132
Diário de Notícias	21	37	58
Jornal do Brasil (RJ)	66	495	561
Jornal O Globo	416	2.061	2.477
O Jornal	18	37	55
Revista Manchete	3	8	11
Revista Realidade	1	3	4
Revista Veja	0	1	1
Última Hora	9	0	9
TOTAL	593	2.715	3.308

Nota-se o número de quase cinco vezes mais ocorrências/notícias na década de 1970 do que na de 1960, e isto se deve a dois fatores preponderantes que vamos esclarecer antes da entrega de resultados:

- i. A entrega da ponte e toda a projeção midiática para vender jornal na época, tanto os jornais que apoiavam o governo militar quanto aos que eram contra o mesmo.
- ii. Devido a aproximação da entrega, surgiu uma vertente comercial muito forte de anúncios valorizando terrenos e imóveis nas cercanias da ponte e utilizando a nova ligação para expansão de negócios. Um exemplo: das 2.061 ocorrências do O Globo, mais de 70% destas são de anúncios.

Os veículos pesquisados, foram utilizados devido à sua importância e circulação à época delimitada. Infelizmente, o IVC (Instituto Verificador de Comunicação) só audita as bases de tiragem de jornais a partir do ano 2000, logo nos baseamos nos critérios de maior impacto em ocorrências e importância frente ao cenário político econômico e de distribuição de praças de cada jornal, além dos jornalistas/colunistas por trás de cada Veículo, que neste trabalho, não serão abordados tais nuances, porém será sugerido para a agenda de pesquisas futuras.

Com estes métodos de coleta de dados acreditamos que a robustez e profundidade do estudo proposto, aliado às análises primárias e a continuidade das análises utilizando a parametrização simbólica de Flybjerg (2014) e os simbolismos adicionais colocados por Rego e Irigaray (2017), **para concluirmos o método e enriquecer a análise do projeto.**

3.3 Limitações do Método

O método escolhido possui algumas limitações que poderemos encontrar no caminho. Como estamos falando de um projeto, o mesmo incorre em alguns percalços que podemos encontrar pelo caminho. Tais como:

- Identificação, localização e disponibilização de personagens (stakeholders) importantes, que participaram, direta ou indiretamente, da construção e do projeto da Ponte Rio-Niterói (1969)
- Ausência de dados documentais da empresa que construiu e geriu o projeto da ponte: De 9 de Novembro de 1968 a 26 de Janeiro de 1971 - Consórcio Construtor Rio-Niterói Consórcio (CCRN), composto pelas empresas Companhia Construtora Brasileira de Estradas (CCBE), Ferraz Cavalcanti, Sevix e Empresa de Melhoramentos e Construção (EMEC). A partir de 1971 até a sua entrega, em 4 de março de 1974, o Consórcio Construtor da Guanabara Ltda (CCGL), denominando a Empresa de Construção e Exploração da Ponte Presidente Costa e Silva (ECEX);
- Dificuldade para encontrar dados nos acervos das Hemerotecas, dentro dos periódicos e documentos da época que retratem a sua construção e todos os desdobramentos durante o período delimitado.

4. REVELAÇÕES DO CAMPO

Este capítulo é composto de 5 itens, o primeira sobre o critério e análise dos dados primários da pesquisa, a seleção e utilização das ocorrências/matérias para este trabalho e suas particularidades acerca dos números apresentados. Logo após, a análise segue dividida em 4 seções discriminadas por meio do ciclo de vida do projeto (FLYVBJERG, 2017) associados aos sublínguas identificados em cada fase de execução na linha cronológica do projeto da ponte Rio Niterói.

4.1 Os critérios de análise e tratamento dos dados apresentados

Das 3.308 ocorrências encontradas, foram utilizadas 403 ocorrências relevantes para este trabalho. As que foram descartadas seguiram os critérios a seguir:

- i. Duplicidade de notícias sem muito a acrescentar
- ii. Anúncios comerciais de imóveis, terrenos ou qualquer coisa que relacionasse a ponte com viés para venda ou marketing de algum produto/região. Entendemos que são importantes e alguns foram selecionados, mas a maioria massiva não justificava a entrada nos resultados por ser redundante em sua explicação final.
- iii. Notas pequenas, sem impacto ou relevância para o trabalho proposto apresentado.

A tabela cinco retrata cada ocorrência que foi utilizada por veículo e por década, clarificando a quantidade de matérias utilizadas e aferidas para a análise dos resultados:

Tabela 5 - Quantidade de ocorrências/matérias utilizadas

Veículo Pesquisado	Década Pesquisada (Nº de Utilizadas)		
	1960 a 1969	1970 a 1979	Total de Ocorrências
Correio da Manhã	29	36	65
Diário de Notícias	15	8	23
Jornal do Brasil (RJ)	33	47	80
Jornal O Globo	67	139	206
O Jornal	8	7	15
Revista Manchete	2	3	5
Revista Realidade	2	2	4
Revista Veja	0	1	1
Última Hora	4	0	4
TOTAL	160	243	403

Com as tabelas 4 e 5, criamos uma tabela de percentual de matérias efetivamente utilizadas na análise desta pesquisa, por veículo, por década, e o correspondente percentual total de matérias utilizadas:

Tabela 6 - % de utilização das matérias pesquisadas na análise de resultados

Veículo Pesquisado	Década Pesquisada (% de Utilizadas)		
	1960 a 1969	1970 a 1979	Total de Ocorrências
Correio da Manhã	49,2%	49,3%	49,2%
Diário de Notícias	71,4%	21,6%	39,7%
Jornal do Brasil (RJ)	50,0%	9,5%	14,3%
Jornal O Globo	16,1%	6,7%	8,3%
O Jornal	44,4%	18,9%	27,3%
Revista Manchete	66,7%	37,5%	45,5%
Revista Realidade	200,0%	66,7%	100,0%
Revista Veja	0,0%	100,0%	100,0%
Última Hora	44,4%	0,0%	44,4%
TOTAL	27,0%	9,0%	12,2%

Avaliando o fato de termos muitos anúncios na base de pesquisa e ocorrência, para nos aprofundarmos melhor na análise e entendimento dos dados e validação da pesquisa, expurgamos todos os anúncios comerciais e com cunho publicitário que não foram utilizados como exemplo neste trabalho. Com isto temos uma alteração significativa nos percentuais do levantamento feito:

Tabela 7 - Total de ocorrências sem anúncios publicitários

Veículo Pesquisado	Década Pesquisada (Nº de Ocorrências)		
	1960 a 1969	1970 a 1979	Total de Ocorrências
Correio da Manhã	59	51	110
Diário de Notícias	21	22	43
Jornal do Brasil (RJ)	66	198	264
Jornal 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	930	1.523

A partir deste novo cenário, temos a nova tabela com os percentuais de utilização de cada veículo por década:

Tabela 8 - % de utilização das matérias com a nova base tratada

Veículo Pesquisado	Década Pesquisada (% de Utilizadas)		
	1960 a 1969	1970 a 1979	Total de Ocorrências
Correio da Manhã	49,2%	70,5%	59,0%
Diário de Notícias	71,4%	36,0%	53,2%
Jornal do Brasil (RJ)	50,0%	23,7%	30,3%
Jornal O Globo	16,1%	22,5%	19,9%
O Jornal	44,4%	25,0%	32,6%
Revista Manchete	66,7%	37,5%	45,5%
Revista Realidade	200,0%	66,7%	100,0%
Revista Veja	0,0%	100,0%	100,0%
Última Hora	44,4%	0,0%	44,4%
TOTAL	27,0%	26,1%	26,5%

Constatamos que na década de 1960, foi possível utilizar uma maior quantidade de notícias publicas nos veículos selecionados devido ao seu caráter explicativo e inicial do projeto, suas nuances e todos os questionamentos acerca do seu posicionamento, necessidade e aspectos políticos intervenientes ao projeto. O percentual de 30,2% da utilização dos dados, aponta um número relevante para consolidação da análise obtida, porém os 11,9% da década de 70 não significam decréscimo da análise realizada ou de menos assuntos relevantes expostos nas páginas. Na década de 1970 surgiram mais temas envolvendo a ponte que não se enquadrariam nos objetivos traçados para o trabalho, porém são extremamente importantes e serão pautados na agenda de próximas pesquisas para estudos futuros.

Foi criado um apêndice com todas as referências das notícias utilizadas. Reconheceremos em cada uma delas os sublimes e dimensões do projeto que são ressaltadas em cada editorial. Para não ficar repetitivo e a leitura cansativa, colocaremos o código do editorial referido e suas análises correspondentes. No final de cada seção, terá uma tabela com todas as ocorrências dos sublimes no total dos editoriais analisados.

Iremos a seguir apresentar em quatro seções, discriminadas por meio do ciclo de vida do projeto (FLYVBJER, 2017) associados aos sublimes identificados em cada fase de execução na linha cronológica do projeto da ponte Rio Niterói.

4.2 Concepção, Iniciação e seus Sublimes

A ponte Rio Niterói teve seu início de construção oficial em 9 de Novembro de 1968, com a vinda inédita da Rainha da Grã-Bretanha, Elizabeth II e de sua alteza real, o Príncipe Filipe, Duque de Edimburgo, em uma cerimônia simbólica de inauguração da Ponte. Na verdade, foi assinado em 23 de agosto de 1968, pelo Presidente da República Artur da Costa e Silva (1967 – 1969) o decreto autorizando a construção da mesma (LUCENA, 2015). Porém, a criação de uma estrutura que ligue o Rio de Janeiro a Niterói e todo o estado da Guanabara já era objeto de discussão, desde o fim do século XIX (1895), como apontam alguns historiadores (LUCENA, 2015). A ponte já teve projetos desenhados na década de 1920 – Governo do presidente Artur Bernardes (1922-1926), em 1943 no segundo mandato do então presidente Getúlio Vargas (1937-1945), mas por motivos diversos, não foram continuados ou apenas eram objetivos de um sublime simbólico, para ressaltar a força dos governos citados em busca de projeção mundial e popularidade (LUCENA, 2015).

No universo temporal em que se enquadra o nosso trabalho, a primeira notícia relevante é do jornal Correio da Manhã, da cidade do Rio de Janeiro, com o editorial datado de 10 de abril de 1962 (#1 – Apêndice), em que nele se aborda a questão da contestação da construção de uma ponte ou de um túnel – veremos a seguir que esta discussão foi abordada pelos veículos de comunicação até a assinatura do contrato de construção.



Figura 5 - Desenho da ponte década de 1920, Correio da Manhã, 10.04.1962

Figura 6 - Correio da Manhã, editorial 10.04.1962

Identificamos neste editorial alguns sublimes já presentes, como o sublime político, já que essa discussão sobre qual construção seria a mais adequada, envolve um possível cenário de guerra (o Correio do Amanhã cita que caso a ponte fosse construída na região do caju – aonde de fato foi – caso fosse derrubada impediria a marinha de se movimentar para defender a região de um possível ataque), a aprovação do Governo federal e a vulnerabilidade do projeto, trazendo o envolvimento das forças armadas, que já tinham participação política importante naquele momento; o sublime tecnológico, pois a reportagem repercute a fala de um Engenheiro e destrincha os aspectos técnicos ainda insipientes do projeto; o sublime missionário, pois traz de volta a missão da ponte em selar o intuito do progresso econômico ao país; e a dimensão ilusória, pois volta a tona um projeto que ainda não saiu do papel.

Seguindo a linha cronológica, o Diário de Notícias publicou em 22 de abril de 1962 (#2) uma notícia que reforça a linha do editorial anterior. É questionada a ideia de construção do túnel ao invés da ponte, reforçando com argumentos de que a construção do túnel levaria 16 anos e a da ponte levaria um décimo do tempo, com parecer técnico de tal informação. Notamos que a reportagem ressalta os sublimes tecnológico, político e ilusório, já que se utiliza de uma ilusão de tempo de construção (a ponte foi entregue em março de 1974, quase 12 anos após o editorial)

para defender seu argumento, trata de todo o embate político por trás da construção e envolve a técnica empregada na possível construção.

PONTE EM LUGAR DE TÚNEL ENTRE RIO E NITERÓI

(Conclusão da 1ª página) como «inaceitável pelo preço astronômico de sua construção, que fatalmente recairia sobre o pedagio numa taxa de dezenas de vezes superior ao cobrado hoje pelas barcas».

O engenheiro Alberto Léllo Monteiro que acaba de publicar na Revista de Engenharia do Estado da Guanabara, um artigo demonstrando as vantagens da ponte em relação ao túnel (que no caso da Guanabara seria o mais longo e mais profundo já construído no mundo) revelou isto, ontem ao «Diário de Notícias», demonstrando algumas das principais razões da inferioridade (no caso da ligação Rio Niterói), da via submersa em relação a estrada elevada.

TEMPO E DINHEIRO
«Um túnel submerso do Calabouço à ponta de Gragoatá, em Niterói, numa extensão de quase 3 quilômetros, levaria de 10 a 16 anos para ser construído, uma ponte tomaria uma décima parte deste tempo, e custaria a quinta parte. Além do mais, a manutenção de um túnel com iluminação durante as 24 horas do dia, dispendiosas casas de ventilação, e o policiamento constante sairia 6 vezes mais cara do que a da ponte», revelou ele.

POLITICAGEM

O Comitê Pró Construção do Túnel Rio Niterói, presidido pelo sr. Djalma Landim, foi acusado pelo engenheiro Léllo Moreira como «movido por objetivos políticos, pois, seu presidente é candidato a todas as eleições havidas no Estado do Rio» como acentuou, explicando que a concorrência aberta no Ministério da Viação se deu por força das pressões desenvolvidas pelo sr. Landim durante o governo Kubitschek.

FORÇAS ARMADAS NÃO SÃO CONTRA

Segundo também informou o engenheiro Léllo Moreira, até a data atual, as Forças Armadas não se pronunciaram oficialmente contra a construção da ponte «Nos Estados Unidos, a «Golden Gate», à entrada da baía de São Francisco, apresentaria do ponto de vista militar os mesmos inconvenientes da ponte na Guanabara, todavia nem por isso é condenada pelas autoridades estadunidenses», acentuou ele.

Quanto à proximidade do aeroporto Santos Dumont das grandes torres de sustentação da ponte (cerca de 200 metros acima do nível do mar) não constitui problema, pois, a construção seria mista: sua parte mais próxima da terra seria construída sobre colunas e só a uma distância conveniente do eixo da pista do aeroporto seria iniciada a ponte pensil propriamente dita.

PERCURSO

Para a ponte Rio Niterói há segundo o engenheiro, vários trajetos propostos, porém dentre estes, dois sobressaem: O primeiro unindo a praça Mauá, por cima do morro de São Bento, ilha das Cobras e ilha Fiscal, ao centro de Niterói; o segundo, unindo a ponte do Calabouço à ponta de Gragoatá, (este apresenta a vantagem de ser menos extenso), todavia a decisão final quanto à construção e o trajeto deverá ser tomada por uma comissão especial do Ministério da Viação, integrada por elementos do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem.

Figura 7 - Diário de Notícias RJ, editorial 22.04.1962

Um fato relevante encontrado no Editorial #3, é políticos utilizando da ponte para tanto criticar a demora no início do projeto, quanto a sua autopromoção redentora, reforçando a sua candidatura e o pronto início da construção da mesma assim que caso eleito fosse. Neste caso a fala é de Juscelino Kubitschek (mandato de 1956-1961), ressaltando os simbólicos políticos (no caso com um papel crítico ao atual governo), missionários ao tracejar o futuro da ponte caso assumisse o próximo mandato, heroico ao se colocar como o único que pode iniciar tal obra; e o sublime redentor, ao apontar a redenção do progresso do país ao construir a ponte sob um possível comando em um futuro governo.

Algumas figuras políticas exerciam um papel antagônico a ponte, alegando não ser a prioridade de que o país precisa naquele momento, em especial o Rio de Janeiro, sugerindo outras obras na lista de prioridades a frente, como nos editoriais #4, #5 e #6, onde encontramos os sublimes políticos, econômicos, tecnológicos bem realçados com as falas oposicionistas, indicando a complexidade do assunto e de todo o ambiente em que permeava a realização ou não deste megaprojeto. 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

Estado do Rio de Janeiro), para debater as propostas de viabilidades do projeto e a tentativa de encerrar as especulações e conjecturas oposicionistas, para reduzir as tensões políticas que se debruçavam sobre o projeto.

Em 13 de Outubro de 1963, foi finalmente aprovado pelo Senado Federal, o Plano Rodoviário Nacional, em que nele constava a construção da Ponte Rio-Niterói (#6). A responsabilidade do projeto ficaria a cargo do DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagens) e já contemplava os aspectos técnicos concernentes às Forças Armadas, em especial a Marinha (a ponte deveria ter uma altura determinada para a passagem de navios, encouraçados, etc.). No fim da matéria vemos a presença também das dimensões missionária, redentora e aniquiladora já que é abordado a inexistência da ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, e a sensação de inferiorização ao progresso dos países mais desenvolvidos econômica e em infraestrutura, ao passo que a entrega da Ponte aniquilaria esse sentimento diminuto da população e governo.

Em 04 de Setembro de 1964, o grupo de trabalho ainda sofria com as discussões acerca da localização e aprovação do projeto. No editorial #12, A Marinha exigiu estudos para evitar que o local aprovado prejudicasse o tráfego aéreo e a implementação da tecnologia de radares para otimizar o trânsito aéreo. Identificamos além dos sublimes político e tecnológico, a dimensão ilusória, pois conjecturas sem embasamento (o posicionamento da construção ainda estava sob estudo) causavam tensão na população e a imprensa repassava ainda os entraves para a aprovação do projeto, causando mais adiamentos.

Em 07 de Fevereiro de 1965, o presidente Castello Branco (1964-1967) assinou um decreto aprovando um grupo de trabalho de “alto nível” (#15) para o levantamento dos custos, da localização e financiamento do projeto da Ponte Rio-Niterói. Na presença do ministro da Viação Marechal Juarez Tavora e do Governador do Estado Carlos Lacerda, foi dado o primeiro passo para o início da aprovação da ponte com a união do estado com o governo federal. No editorial #14, o ministro Juarez Tavora havia dito que a ponte seria objeto de uma “união nacional”, reforçando aqui as dimensões aniquiladora, heroica, redentora e missionária do megaprojeto. Além destes, encontramos sublimes estéticos, econômicos e tecnológicos, além da dimensão ilusória, já que em ambos os editoriais buscavam celeridade ao projeto, algo que já ocorre desde 1963 e o mesmo ainda não houvera sido aprovado.

No editorial de 15 de abril de 1965 (#16), foi anunciado pelo ministro Juarez Tavora, a entrega prevista do relatório final do grupo de trabalho para aprovação do projeto em 5 de maio de 1965. Após este anúncio, o grupo de estudos, liderado pelo engenheiro Luiz Vieira, (#17) começou a sofrer pressão de diversas camadas da sociedade: Moacir Gonçalves Moreira Leite, presidente da Associação Comercial e Industrial de Niterói, era veemente contrário a ponte na localidade do caju, defendendo sua construção na região do Gragoatá (Niterói) ao Calabouço (Rio), elencando que a travessia seria mais barata, mais rápida e seria a solução mais conveniente para a expansão da cidade do Rio de Janeiro e do Estado da Guanabara, sem grandes impactos e desperdício de recursos (#18). Reforçando esta posição contrária a localização da ponte, o Senador Aarão Steibruch, no editorial #20, disse que, caso o projeto da ponte na localidade do caju seja aprovada, entraria com uma ação judicial para a não aprovação do projeto; no editorial #21, o jornalista Silvio da Fonseca, do jornal O Globo do RJ, lança uma campanha contra o projeto no caju, defendendo a construção no Gragoatá; em 19 de julho de 1965, a associação dos servidores civis do Brasil, composta por 160.000 membros, protestam contra a construção da ponte no Caju (#22).

Todas essas pressões externas, fizeram com que o projeto, que seria lançado em 5 de maio de 1965 (#16), foi adiado para revisão até 09 de agosto de 1965, quando o ministro Juarez Tavora, decide iniciar a constituição da Comissão Executiva da Ponte (#24), para dar a chancela final da aprovação do projeto, decidindo qual o rumo a ser seguido.

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 e para a comoção nacional. Políticos que não estavam no cenário de análise deram opiniões, movimentaram a imprensa e a opinião pública contra o projeto, ocasionando na 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 5 meses de atrasos e tensões políticas, em 05 de outubro de 1965, foi constituído a Comissão Executiva do Projeto de Construção da Ponte, portaria aprovada pelo ministro Juarez Tavora, detalhando todo o projeto da ponte. Sua localização seria ligando o caju a 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 a ela, totalizando 141 bilhões de cruzeiros (R\$ 3,8 bilhões corrigidos a valor de 05.2021)(#27). A partir desta aprovação, tem-se o início do Projeto da Ponte Rio-Niterói.

Tabela 9 - Total de Ocorrências dos Sublimes na fase de concepção e iniciação do Projeto da Ponte.

Sublimes e Dimensões	Fases do Projeto	
	Concepção e Iniciação	%
Sublime Tecnológico	21	12,9%
Sublime Político	27	16,6%
Sublime Econômico	20	12,3%
Sublime Estético	17	10,4%
Dimensão Redentora	11	6,7%
Dimensão Missionária	21	12,9%
Dimensão Aniquiladora	9	5,5%
Dimensão Heroica	14	8,6%
Dimensão Ilusória	23	14,1%
TOTAL	163	

A tabela acima mostra a totalidade e distribuição percentual de ocorrências de sublimes e dimensões ao longo do ciclo inicial do projeto (concepção e iniciação). Temos o total de 163 incidências, tendo como em maior proporção, os sublimes tecnológicos, políticos e econômicos, ressaltando a tensão política e a avidez por esclarecer como seria o projeto, a dimensão missionária, ressaltando a magnitude do projeto e do seu importante papel no progresso do país. Destacamos a dimensão ilusória, mostrando que megaprojetos do porte da Ponte atraí muitas figuras do cenário político e da sociedade buscando alavancar propostas, intenções de voto e representatividade perante o quadro social, construindo cenários que não retratam a realidade dos fatos, no presente momento do desenvolvimento do projeto.

4.3 Planejamento e seus sublimes

Com a comissão formada, foi nomeado para presidente da mesma, o engenheiro Rafael Fleuri da Rocha, responsável por traçar os próximos passos e apresentá-lo ao governo e ao público. Foi iniciada a concorrência para busca de empresas capacitadas para o início dos estudos geotécnicos e geológicos, como a sondagem, por exemplo (#31). Em 23 de dezembro de 1965, Fleuri divulgou que esperava que em até 4 anos a Ponte Rio-Niterói seria entregue. A partir desta promessa, começaram a surgir na imprensa (#33 e #34) comentários contrários, questionando mais uma vez a localidade, e o tipo de solo que se encontrava ali, prevendo que a quantidade de trabalho e esforço, seria além das projeções da comissão. Em 08 de fevereiro de 1966, o ministro Juarez Tavora dispensou o edital de concorrência pública e informou que faria a seleção internamente, seguindo os preceitos definidos pelo próprio comitê (#34).

Foram selecionadas inicialmente 24 empresas, dessas, apenas 11 aceitaram o escopo técnico das sondagens; destas 11, apenas 2 foram selecionadas por Juarez (#35), as empresas Geotécnica e a empresa Tecnosolo; concomitantemente, foi solicitado a união, orçamento prévio de 80 bilhões de cruzeiros (equivalente nos dias de hoje a 18 bilhões de reais) para adiantamento e garantir a saúde financeira do projeto, para que não houvesse atrasos ou qualquer intercorrência financeira; em 09 de março de 1966, foram incluídas mais três empresas na concorrência: Sondotécnica, a Ródio e a Italconsult, todas estas encaminhando propostas junto às duas iniciais (#38).

Em 26 de março de 1966, foi anunciada a empresa Consórcio Geotécnica S.A. como a vencedora, com um orçamento aprovado de 692 milhões de cruzeiros (equivalente a 16,1 milhões de reais nos dias de hoje), mais barato que todas as outras concorrentes, e com um prazo estipulado de 4 meses para encerramento das sondagens e estudos iniciais para a construção.

Após as rodadas iniciais e aprovação, em 10 de abril de 1966, o editorial #42 do Jornal do Brasil disse: “A comissão executiva entende muito de ponte, mas não entende nada de projeto”.

A crítica do jornal foi diretamente às opiniões técnicas de que as sondagens estavam sendo feito de forma totalmente 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”.

Ao analisarmos esta sequência de fatos, vemos evidências de sublimes tecnológicos (toda especificação das etapas de aprovação do projeto), econômicos (custos envolvidos, prazos, ganhos e perdas), políticos (posições contrárias, mesmo antes das sondagens ficarem prontas, a diretiva excludente de concorrência em edital, abrindo margem para interpretação de indicações de empresas), missionários (prazos para entrega, andamento da obra e otimismo sobre o futuro), aniquiladoras (a aprovação e o edital #42 criticando severamente os estudos), e ilusórias (prazos antes dos estudos avançarem, questionamentos rasos e polêmicos, afetando diretamente a opinião pública com relação a qualidade do trabalho realizado). A cada andamento da obra, um mar de sublimes vão surgindo concomitantemente, bem como questionamentos a cada desdobramento da obra e de seus estudos iniciais.

Em 30 de janeiro de 1966, o engenheiro técnico norte americano Louis Reggs, da empresa Tudor Engineering Co, veio ao Brasil para encontrar o ministro Juarez Tavora, e elogiou a imprensa o projeto da ponte (#43). A empresa que Louis representa, manifestou interesse em participar da próxima etapa de concorrência, que seria o estudo de viabilidade. Para tal, o governo criou uma nova portaria (#44) em que se exige a fusão em um consórcio com uma empresa brasileira para que haja cooperação internacional de empresas no projeto da ponte. O projeto de viabilidade estava previsto para durar à época 8 meses. Foi apresentado um estudo que estimavam cerca de trinta a quarenta milhões de veículos por ano na década de 1970 e previsão de oitenta milhões de veículos anuais em meados da década de 1980 (#45). Para custear o projeto, o governo desde o início sinalizou a cobrança de pedágio para devolver aos cofres públicos e quitação de empréstimos futuros, o pagamento do megaprojeto.

Em 08 de junho de 1966, o governo sinalizou que 16 empresas apresentaram proposta de interesse em participar da concorrência do estudo de viabilidade: 10 estrangeiras e 6 nacionais; a resposta seria dada 15 dias depois do envio de todas as propostas; o orçamento atualizado do projeto está em cento e cinquenta bilhões de cruzeiros antigos (4,5 bilhões de reais corrigidos atualmente) (#46 a #50). Em 16 de junho, 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).

O Ministro Juarez Tavora foi a Portugal em 10 de julho de 1966 para a inauguração da ponte suspensa do Tejo, acompanhar o lançamento do megaprojeto realizado pela empresa Tudor Engeneering, que realizou a obra com antecedência de 1 ano do prazo final estipulado (#51).

Após o evento e a continuidade dos estudos de sondagens, uma frente contrária a construção da ponte nos moldes aprovados se manifestou publicamente mais uma vez: em 05 de agosto de 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 arquétipo anterior que foi apresentado em 1948 e fora rejeitado pelas forças armadas; o editorial #53 colocou a entrevista e fez um contraponto entrevistando o ministro Juarez Tavora, em que o mesmo respondeu e refutou qualquer corrente contrária ao projeto aprovado, apresentando com otimismo o prazo de em até 4 anos para entrega do megaprojeto.

O editorial #53 do jornal O Globo, publicou após a entrevista, um estudo preliminar da comissão pró-construção, comparando o projeto atual x o projeto do túnel no lugar da ponte:n

TUNEL OU PONTE?

O que se precisa no momento é que se faça uma ligação qualquer, por túnel ou ponte, desde que essa ligação seja feita no trecho mais curto que, segundo entendemos, é o que liga o Gragoatá ao Calabouço. Esse trecho tem apenas dois quilômetros e meio. A obra escolhida para a ligação das duas cidades seria concluída em 2 anos apenas. É preciso que o povo tenha uma ligação rápida e já. Para caminhões, já existe a estrada de contorno que vem servindo a contento dos seus usuários, isto é, os proprietários de veículos de carga.

A CONSTRUÇÃO DO TUNEL É MAIS ECONÔMICA DE QUE A CONSTRUÇÃO DA PONTE

DADOS ECONÔMICOS

PONTE	ORÇAMENTOS				RESUMO
Concreto	160 000	m3	X	75 000	Crs 12 000 000 000
Aço duro	9 500 000	kg	X	1 200	" 11 400 000 000
Aço doce CA-	9 000 000	kg	X	700	" 6 300 000 000
Cones 40 t	90 000	U	X	20 000	" 1 800 000 000
Fôrmas	1 000 000	m2	X	5 000	" 5 000 000 000
Ap. de borracha	20 000		X	30 000	" 600 000 000
Escoramento	6 100 000	m3	X	1 500	" 12 150 000 000
Pavimentação	27 000	m3	X	80 000	" 2 160 000 000
Guarda-corpo	21 020	m	X	25 000	" 525 500 000
Pintura	280 000	m2	X	3 000	" 840 000 000
Tubões 200 (720 tub.)	15 000	m	X	900 000	" 13 500 000 000
Para acerto					" 724 500 000
Preço total da obra					Crs 67 000 000 000

Figura 8 - Editorial O Globo 05.08.1966 comparativo Ponte x Túnel

A pintura da ponte terá que ser feita constantemente, uma vez que ela sofre os efeitos do salitre.

TÚNEL	ORÇAMENTO		RESUMO
Concreto	115 000 m3	X 75 000	Cr\$ 8 625 000 000
Ferro CAT 60	11 000 kg	X 1 000	" 11 000 000 000
Fôrmas	380 000 m2	X 7 000	" 2 660 000 000
Enrocamento..	900 000 m3	X 20 000	" 18 000 000 000
Enchimento de areia	300 000 m3	X 3 000	" 900 000 000
Transporte, assentamento e ligação dos tubos			" 18 000 000 000
Acerto			" 815 000 000
Preço da obra completa			Cr\$ 58 000 000 000

Como se vê, o túnel é de construção mais barata que a ponte e não tem a despesa forçada com pinturas constantes para evitar o salitre, uma vez que os tubos ficam abaixo do fundo do mar, cerca de 12 metros. Para exemplificar: o trecho mais fundo da baía no trecho Gragoatá-Calabouço tem apenas 35,80 metros. Os tubos passarão a 48 metros ou sejam 12 metros abaixo do areal. Derradeira razão do Sr. Djalma Nunes: o túnel tem segurança absoluta para o tráfego ao passo que a ponte está sujeita a ser danificada nos dias de cerração pelos navios que entram e que saem na baía de Guanabara.

Figura 9 - Editorial O Globo 05.08.1966 comparativo Ponte x Túnel

Ao analisarmos esta sequência de notícias, notamos a presença de duas linhas dentro do projeto da ponte que caminham concomitantemente: 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 vem sendo postergados sistematicamente; do outro lado, grupos buscam a autoria e a notoriedade do projeto, questionando a escolha do projeto aprovado, realizando estudos para enfraquecer politicamente a comissão executiva e questionar cada passo dado ao caminho do início da construção, na tentativa de aniquilar o grupo atual e sobrepor-se ao projeto. Verificamos então, a presença de mais dois sublimes presentes: o sublime político e a dimensão aniquiladora do projeto.

Com a primeira etapa das sondagens entregue, a FINEP (financiadora de estudos e projetos), deu sinal verde para a captação de recursos para o estudo de viabilidade da ponte. O

editorial #55 e #56 reforçam a importância da continuidade do projeto através dessa parceria e busca por recursos, nacionais nestas primeiras etapas, e estrangeiro para a parte mais onerosa do megaprojeto. Em 23 de outubro de 1966, uma das exigências solicitadas para o financiamento foi a criação de uma entidade metropolitana responsável pela execução e atuação no megaprojeto. Inicialmente refutada, a ideia foi aceita e em 13 de dezembro de 1966, o ministro Juarez Tavora emitiu portaria referente a criação da entidade metropolitana responsável por promover, executar e explorar o megaprojeto da ponte, e em 120 dias seria posta em prática e execução, com definições de jurisdição, cargos e funções, e quais relatórios primários que deveriam ser enviados a união para atualizar o status do estudo de viabilidade (#56 a #58).

Em 15 de março de 1967, a comissão executiva apresenta o estudo geológico, geotécnico e topográfico da ponte Rio-Niterói (#59). Com suas medidas técnicas, altura, espaçamento do vão e limitação de altura da construção a partir do nível do mar, foi encaminhado para as empresas interessadas pela participação no estudo de viabilidade para aferimento dos detalhes técnicos para aprimorar a proposta comercial enviada ao edital de concorrência para contratação.

A primeira aparição do Ministro de Transportes e Vias, Mario Andreazza aconteceu em 27 de março de 1967, ao apresentar o projeto para o governador fluminense Geremias Fontes (1967-1971) e em entrevista ao editorial #61 diz: “ a obra da ponte será o que se espera dela”, estimando um prazo de 4 anos a partir daquela data para entrega, ao custo estimado de cento e vinte milhões de dólares (5 bilhões de reais nos valores corrigidos de hoje), 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 estimados em estudos preliminares(#63). Sua previsão para início da obra seria o ano de 1968, e que o presidente Costa e Silva (1967-1969) tinha como meta de governo priorizar a entrega da ponte em seu governo, para administração e finalização posterior do próximo presidente (#64).

Andreazza diz que os estudos de viabilidade já estão em andamento, e que em breve anunciaria a empresa vencedora, e que a ponte será construída 100% por recursos nacionais de mão de obra e projeto e que o financiamento seria através de uma das fontes de capital estrangeiro: AID (agency for international development), o BID (banco interamericano de desenvolvimento) e o Banco Mundial; que todos estes já possuíam interesse e contrato com o Brasil para financiamento de megaprojetos (#65). Posteriormente a esta fala, em 16 de abril de

1967, que o acordo com o AID deveria ser assinado em breve um contrato de financiamento de 120 milhões de dólares (#68).

O consórcio Howard, Needles, Tammen e Bergendoff International Inc – Electroprojetos Berenhauser & Electro Watt – Escritório de Engenharia Antônio Alves de Noronha (uma empresa americana e duas brasileiras). foi selecionado em 25 de abril de 1967 para receber o escopo do estudo de viabilidade com valor fixado em 1 milhão de dólares, quantia essa que seria garantida pelo AID. O presidente da comissão, Rafael Fleury, estimou o prazo de 15 dias para a elaboração do relatório final das etapas do estudo de viabilidade do consórcio vencedor. Uma vez o aceite realizado entre as partes, a previsão do trabalho proposto é de 8 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 do estado da Guanabara (Cidade do Rio de Janeiro), com o estado Fluminense. Uma das intenções desta união, se dá com a conclusão da ponte e com o esperado sucesso do projeto, o lançamento da candidatura do ministro Mario Andreazza, responsável pela obra (#70). Prosseguindo esta linha, os governadores Negrão de Lima (Guanabara) e Geremias Fontes (Fluminense) debatem sobre projetos que unam ambos estados em âmbitos econômicos, sociais e de projetos futuros, desenhando uma conversa sobre a fusão destes estados (#71).

Em 20 de maio de 1967, o consórcio vencedor anuncia o valor do estudo de viabilidade: 878 mil dólares (#77), corrigidos atualmente para quarenta e um milhões de reais aproximadamente, com a duração prevista corrigida para 6 meses.

Podemos analisar com a linha do tempo acima dos editoriais, a forte presença do sublime heroico, com a apresentação do novo Ministro Mario 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 da ponte e a prioridade dada, segundo ele, pelo presidente Costa e Silva.

Com a aprovação do consórcio vencedor, do financiamento pelo FINEP, vemos os sublimes econômicos e tecnológicos com fortes evidências, afunilando futuramente no sublime estético, com a apresentação do estudo e do projeto da ponte aprovado.

A busca pela união e fusão do Estado da Guanabara com o Estado Fluminense, é categorizado na dimensão aniquiladora, visto que para o governo militar, o único estado que ainda era oposição ao governo era o estado da Guanabara, e uma fusão favorecendo o governo de situação, cairia com muitos bons olhos ao comando militar e ao presidente Costa e Silva.

Em 28 de junho de 1967, o presidente Costa e Silva emitiu um decreto reestruturando a Comissão Executiva da ponte, passando sua direção e autoridade ao DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), reestruturando assim todo o seu board de diretoria, podendo utilizar seus recursos próprios para alocar ao projeto da ponte, contratar e encerrar acordos da Comissão Executiva; 1 semana após, em 04 de julho de 1967, foi assinado o contrato com o consórcio vencedor (#79 e #80) para o estudo de viabilidade; 4 dias depois, o veículo Diário do Rio novamente retoma a discussão sobre o projeto de construção do túnel, e a linha cronológica dos projetos da ponte até chegar ao modelo atual.

Com o início do estudo de viabilidade, o DNER inicia pesquisas de campo com os passageiros das Barcas Rio-Niterói para construção do perfil dos possíveis veículos que atravessarão a ponte, com o objetivo de realizar o estudo de tráfego de veículos, realizando perguntas tais como: o trajeto, a residência atual e os planos futuros, além do tempo que levam hoje em média para realizar a travessia.

Em 22 de agosto de 1967, um baque para o projeto, no âmbito político: O governador da Guanabara, Negrão de Lima retoma a discussão da construção do túnel próximo a área do calabouço, alegando que a construção da ponte favorecerá apenas o transporte de carga e não o de passageiros, e decide no mesmo dia criar uma comissão mista para o estudo da construção do túnel, criticando veementemente o projeto da ponte, porém sem entrar em conflito direto, porém enfraquecendo o projeto de poder de união dos estados Guanabara e Fluminense (#81 a #83). É criada então a Comissão de Estudos do Túnel Rio-Niterói (CETRIN) (#99).

Uma pesquisa realizada na cidade de 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 por aquela população, conforme o editorial #93 do Jornal do Brasil.

Com a fala do governador da Guanabara, o ministro Andreazza informa que a ponte será entregue ainda em seu governo, com fim programado para 1971, e reforça por diversas vezes este

comentário, nos editoriais #86, #88, #89 e #90. Posteriormente, em 09 de março de 1968, o ministro diz que as obras da ponte iniciarão ainda no mesmo ano (#92).

Caminhando concomitantemente ao cenário de tensão política, o FINEP aprova o financiamento e autoriza a assinatura do contrato com o consórcio vencedor (#87 e #98)

Encerrando este ciclo de editoriais, em 06 de maio de 1968, o CETRIM anuncia que o projeto do túnel da ponte está pronto e passará por aprovação na assembleia legislativa para início do estudo de viabilidade. A obra seria entregue em 3 anos, custaria 64 milhões de dólares (metade do valor da ponte) e a princípio seria para transporte apenas de passageiro por meio de trens, pagando o equivalente a passagem das Barcas à época. O volume previsto de passageiros por ano seria de 86 milhões, com capacidade para até 13.100 passageiros por hora. O túnel por sua vez, seria construído a uma profundidade de 25 metros, não prejudicando assim as embarcações que passam pela região do Calabouço/Gragoatá, possuindo 9,8 metros de diâmetro (#99).

Logo após este anúncio, em 12.05.1968, no editorial do Jornal do Brasil (#100), o engenheiro Jorge Schnoor, membro da Comissão Executiva da Ponte Rio-Niterói, dá um panorama dos benefícios e o porquê da escolha da localização, material que será empregado e projeto aprovado da ponte. Na reportagem é trilhado um caminho desde o início de aprovação do projeto, o que foi planejado, o que se espera além das vantagens: custo menor, maior tráfego de veículos com menor impacto no trânsito, criação de vias venais que escoarão o trânsito e reduzirá para 15 minutos a travessia (segundo cálculos da época levando em consideração o limite de 100 km/h da via).

Ao analisarmos este ciclo temporal de notícias, após o pensamento em união de poderes, com o avanço do projeto, 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 na cidade do Rio ao Gragoatá na cidade de Niterói. 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 Mário Andreazza. Com todos os percalços e complexidades, o projeto da ponte avança, mesmo com a dimensão ilusória constantemente sendo reforçada com prazos exíguos, complexos de cumprimento nesta fase ainda preliminar do projeto.

Dando continuidade à fase de planejamento do projeto para sua execução, o ministro Mario Andreazza, assinou três convênios com o Serviço Geográfico do Exército, Companhia Brasileira de Dragagem e duas empresas especializadas, assegurando assim a base para o início da construção da ponte até o início de setembro (#101)

O anúncio foi feito junto a informação da autorização pelo AID da Inglaterra, a autorização de 40 milhões de dólares de empréstimo nesta primeira fase, o equivalente a metade do valor necessário para sua construção. O editorial reforça a fala do diretor-geral do DNER, Eliseu Resende, que afirma que a inauguração da ponte ocorrerá até 1º de março de 1971, na transição do governo atual para o futuro.

Tem início a instalação do serviço nacional do exército, que indicará firmas especializadas para preparar o canteiro de obras para receber o maquinário pesado (#102).

A administração da cidade fluminense de Niterói, aponta que é contrária ao projeto da ponte no editorial de 04 de junho de 1968, apontando que para receber o escoamento dos veículos, é necessário uma obra no mesmo orçamento para ampliação das vias de acesso em Niterói, além do impacto negativo que haverá no comércio existente na estrada Rio-Magé; continuando a linha da não conformidade com a ponte, apoiam o projeto do túnel, mais uma vez lembrado de sua capacidade de transportar 150 mil passageiros num tempo de 3 minutos de travessia, a um custo estimado de 50% menor. O estado fluminense e a cidade de Niterói não teriam condições para arcar com o custo da expansão para receber o trânsito advindo da ponte (#105)

Em 04 de junho de 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)

Devido ao início do preparo para a obra, o ministro Andreazza fala ao editorial #107, que a primeira estaca da fundação que inaugurará a obra acontecerá dia 15 de julho; ficou definido o trajeto da ponte, que ligará a ponta do bairro do caju, até a ilha da conceição; (#107) continuando as entrevistas, Andreazza anuncia a entrega da ponte em 1971, e posterga a data 3 dias depois da reportagem anterior, o início da obra para Setembro, alegando que a complexidade da obra faz com que reveja o prazo constantemente (#108); a construção será feita por uma empresa nacional,

que além da ponte construirá os viadutos de acesso nas cercanias para escoamento e trânsito fluido de carros (#109)

O valor total do empréstimo é de 71 milhões de dólares (3,3 bilhões de reais corrigidos para os dias de hoje), sendo 31 milhões financiados pelo governo britânico e 40 milhões financiados por operações de crédito com o Tesouro Nacional (obrigações reajustáveis) e com o Instituto Brasileiro do Café, suplementadas por recursos próprios do DNER (#114)

A Obra da Ponte começa na ponta do bairro do caju, na cidade do Rio de Janeiro, e vai pela ilha de mocangüé grande, até desembocar em Niterói na Av. Feliciano Sodré/Alameda São João, no bairro de Boa Ventura. (#108)

Depois de muitas previsões, Mario Andreazza reafirma que “A ponte começa em setembro”. O prazo de entrega permanece para 1971; em 19 de julho de 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 Presidente Costa e Silva autoriza a construção da Ponte Rio-Niterói ao assinar a autorização em 21 de agosto de 1968, data do aniversário do ministro Mário Andreazza (#120)

O Início efetivo do maior empreendimento da construção civil da América Latina tem início apenas em novembro de 1968, junto com o lançamento do edital para as obras de execução e construção da ponte, com previsão de cobrança de pedágio ao custo de 1,60 cruzeiros novos por eixo (#120), sendo autofinanciável em 10 anos, com uma capacidade de tráfego para 80.000 veículos por dia (demanda atual 33.700 veículos/dia) (#121). Em paralelo a ponte, foi comunicado pelo governador da Guanabara Negrão de Lima o encerramento dos estudos de viabilidade do túnel Calabouço/Gragoatá, com estimativa de 3 anos de duração para as obras, e com um orçamento estimado em 45 milhões de dólares (#121)

No editorial #127 de 31 de agosto de 1968, os valores do Jornal O Globo, são diferentes dos veículos anteriores divulgados. O contrato é no valor de 30 milhões de Libras Esterlinas, o que equivale a 75 milhões de dólares, ou seja, a totalidade do projeto. Contrato realizado por 16 bancos, capitaneados pelo banqueiro Leopold Rothschild e o diretor do DNER Eliseu Resende. Vale ressaltar, que para a obra, apenas 13 milhões de libras serão destinadas. Os 18 milhões de libras restantes (equivalentes a 2 bilhões de reais corrigidos aos dias de hoje) seriam utilizados

para importação de bens de capital e equipamentos não fabricados no país. O contrato de empréstimo será pago em 10 anos, com carência de 3, a juros de 5,5% ao ano, totalizando 101 milhões de dólares de pagamento (totalizando 4,3 bilhões de reais em valor corrigido). A receita estimada com o pedágio é de 20 milhões de dólares anuais, espera-se que em 10 anos a ponte se autofinancie.

Nesta linha do tempo próximo ao encerramento da fase de planejamento, percebemos diversos sublimes e dimensões que ocorrem de forma acentuada. O projeto retoma o sublime econômico, estético ao ser a maior empreitada da construção civil da América Latina; missionário, pois um projeto com desígnios desde o séc. XIX está prestes a iniciar, 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 ao financiamento e seus números.

Abaixo, a tabela com o resumo das referências e exibição dos sublimes ao longo do período analisado e discriminado a partir dos veículos de comunicação a respeito da fase de planejamento do megaprojeto da ponte e seus desdobramentos até chegarmos a próxima fase que é a execução da obra, período este que delimitamos como a partir da visita da rainha Elizabeth II ao Brasil para inaugurar simbolicamente a ponte Rio-Niterói.

Tabela 10 - Planejamento e Seus Sublimes

Sublimes e Dimensões	Fases do Projeto	
	Planejamento	%
Sublime Tecnológico	69	15,6%
Sublime Político	49	11,1%
Sublime Econômico	74	16,8%
Sublime Estético	58	13,2%
Dimensão Redentora	28	6,3%
Dimensão Missionária	44	10,0%
Dimensão Aniquiladora	23	5,2%
Dimensão Heroica	32	7,3%
Dimensão Ilusória	64	14,5%
TOTAL	441	

Temos o total de 441 incidências de sublimes nesta fase contemplada, onde sobressaem o sublime econômico, o tecnológico, a dimensão ilusória, política e missionária. Fatos que acentuaram tais movimentos foi a tensão a respeito da validade do projeto, todas suas etapas de desenvolvimento e explicação da construção da ponte, os orçamentos apresentados, a busca por financiamento e a geração de receita com a futura entrega, fora a integração entre o estado sul fluminense e o estado da Guanabara. 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.

4.4 Execução e seus sublimes

Nesta fase iremos abordar a construção da ponte, e seus sublimes envolvidos. A visita da rainha Elizabeth II marca a inauguração simbólica da ponte no dia 11 de novembro de 1968. Uma cerimônia foi montada no caju, em um stand construída para tal. Contou com a presença do ministro Mário Andreazza e o ministro da fazenda Delfim Neto.

Um grande aparato policial foi montado, e a rainha elogiou o projeto, posteriormente fizeram visitas a Niterói e a outros locais do Rio. (#135)



Figura 10 - Visita Rainha Elizabeth 11.11.1968

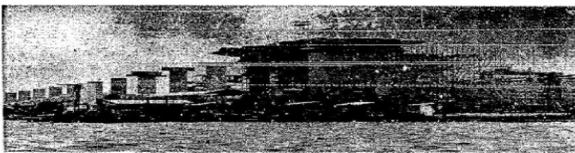


Figura 11 - Rainha Elizabeth inaugurando Placa - 11.11.1968

A visita foi bem-vista pela opinião pública (#141) o que deu certo otimismo para o início da obra. O edital inicial teve apenas 2 consórcios de empresas que se candidataram: devido a magnitude da obra, nenhuma empresa sozinha tinha condições de realizá-la. O consórcio 1, chamado de Consórcio Construtor Rio-Niterói (CCRN), composto pelas empresas Construtora Ferraz e Cavalcanti, CCBE – Companhia Construtora Brasileira de Estradas, EMEC – Empresa de Melhoramentos e Construções S.A. e Servix Engenharia S.A. O consórcio 2 era chamado de Consórcio Construtor Guanabara Ltda., integrava as empresas mais poderosas do ramo de construção civil do Brasil, são elas: Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A., Construtora Mendes Junior S. A., Construtora Rabello S. A., e Sérgio Marques de Souza S.A.

O consórcio CCRN venceu o edital devido ao seu menor custo, assinando um contrato para entrega da ponte em até 3 anos. As obras começaram em ritmo acelerado, e os ingleses sinalizavam o interesse de estreitar laços econômicos com o Brasil alterando a taxaço das 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 nomeação da ponte, sugerindo o nome do então presidente Costa e Silva (#157).

Porém já em 06 de novembro de 1969, em 11 meses de obra, houve a primeira fatalidade oriunda de um acidente, no qual a mídia informou com pouca atenção (#156), e em 25 de março de 1970, acontece a primeira grande tragédia da ponte: um desmoronamento com um teste de carga, aonde a plataforma que estava sendo testada não aguentou o peso das 34 tubulações que pesavam cerca de 2 toneladas cada, e a partir em 2, ocasionando a morte de 8 pessoas, 3 engenheiros importantes para o consórcio e 5 operários.



Ponte Rio—Niterói entra em teste de seus tubulões

Com a assistência de técnicos do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo e do Instituto de Geotécnica da Guanabara, a construção da Ponte Rio—Niterói iniciou ontem teste de investigação tecnológica para determinar o comportamento de seus tubulões de concreto submersos sob uma carga de duas mil toneladas.

Enquanto o teste, que durará 15 dias, se realiza no meio da Baía de Guanabara, a construção da ponte prossegue em ritmo intenso. Já estão concluídas as 25 pilares mais altos dos 41 que suportarão a estrutura da ponte na Avenida Rio de Janeiro.

Em maio deste ano, quem atravessava a Baía de Guanabara podia ver uma enorme máquina vermelha, de 184 metros de comprimento, suspenso e montado as estruturas (partes pré-moldadas da ponte), num ritmo de trabalho que será a partir de agora, a razão de 40 metros por dia. A máquina será usada para o lançamento de tubulões de concreto. Com a chegada da grande viga, prevista para o próximo mês, estará no Brasil praticamente todo o equipamento pesado que teve de ser importado para a construção da ponte, a ser inaugurada a 15 de novembro de 1971.

O grande teste

Para o teste de carga que começou ontem, a que os técnicos que trabalham na construção consideram muito importante como investigação tecnológica, pois determinará, com grande precisão, os deformações do terreno e o comportamento do tubulão de concreto submerso, sob uma carga de duas mil toneladas, foi armada uma enorme plataforma no meio da baía. No centro dela, os técnicos gravaram estruturas e construíram um túnel com as mesmas características das que serviram de base para a superestrutura da ponte. Em cima da plataforma foram montadas 34 tubulações de 22 metros de altura, cíclos de aço de mar. Todo o conjunto pesa duas mil toneladas. Através de um macaco hidráulico instalado sobre o tubulão submerso, os técnicos estão fazendo o teste de carga, em pressões graduais que alcançarão o ponto máximo em duas horas. A plataforma possui sensores como deflêctômetros e níveis indicados, medidores e registradores que serão ligados aos computadores depois no Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. Como complementação ao teste de carga, feito no sentido vertical, será realizada simultaneamente uma prova de força, no sentido horizontal, com vórtices de 40 toneladas. Os resultados serão feitos pelo IPT de São Paulo dentro de 15 dias.

Visão geral

Uma "Vila Operária", onde moram 130 fa-

mílias e quase dois mil operários acatados, construídos especialmente na ilha de Fundão, para abrigar os trabalhadores da Ponte Rio-Niterói, estão funcionando num bairro do Rio. Um supermercado, um posto médico operado pelo INEP, e uma farmácia, garantem aos operários condições de assistência às suas famílias. No alto de uma colina, no outro extremo da ilha, um conjunto de 23 residências abriga os engenheiros da obra e suas famílias. O conjunto que possui lojas, com máquinas manuais, todos os técnicos próximos da ponte, até mesmo nos dias de folga.

Entre os dois conjuntos residenciais, espalhados na ilha de Fundão, por trás dos prédios da Universidade Federal do Rio de Janeiro, um conjunto de máquinas, editores, veículos e embarcações entrando e saindo do cais, que transportam da Ilha Grande a maioria do enorme aparato montado para a construção da ponte. Na ilha de Fundão, transformada na documentação dos técnicos, um "centro central das obras" está em funcionamento um verdadeiro zoológico de materiais e serviços de montagem do equipamento pesado necessário à construção.

Desenvolvendo-se em várias frentes, a ponte começa a existir do lado de Niterói, no alto das Ilhas de Conceição e de Caxias, onde ficou o ponto de partida da construção. Na Ilha Grande, no fundo da Baía de Guanabara, está em fase final de implantação uma fábrica de betão que fornecerá os agregados para a construção da ponte. Desde o início, continua a escavação e perfuração dos tubulões que são perfurados os pilares. A construção começou depois do teste de carga iniciado ontem.

Pela cronograma oficial dos trabalhos, com a chegada da viga, no próximo mês, e a conclusão da obra, a ponte Rio-Niterói será inaugurada em março de 1971. A grande viga será então desmontada e transportada para o outro lado da Baía. Começará em março o trabalho na direção Niterói—Fundão, no sentido de construção da ponte de 12,5 quilômetros. A montagem da estrutura de betão de 120 metros de comprimento da ponte de 12,5 quilômetros. A montagem da estrutura de betão de 120 metros de comprimento da ponte de 12,5 quilômetros. A montagem da estrutura de betão de 120 metros de comprimento da ponte de 12,5 quilômetros.

Matou e Feriu o Primeiro Acidente na Ponte Rio-RJ

Um operário morreu e três outros ficaram gravemente feridos em consequência de uma explosão, na madrugada de ontem, na peça denominada "cachimbo", a qual entrega a aparelhagem para escavação a ar comprimido empregada nas obras de construção da Ponte Rio-Niterói, pertencente ao Consórcio Construtor.



PRESSÃO E EXPLOSAO

Os operários que trabalhavam na construção da Ponte Rio-Niterói desceram que a turma da noite pegou às 19 horas e que o serviço corria normalmente quando, por volta das 4 horas, estavam 4 trabalhadores no "cachimbo", um deles, Domício, dentro de um tubo Repentina-mente, a pressão provocou pelo ar comprimido ultra-

passou os limites, ocasionando a explosão da peça. Um dos responsáveis pela obra, engenheiro Cyllus Kerr, que saiu levemente ferido, ajudou a socorrer os trabalhadores. Abordado pela reportagem, recusou a fornecer detalhes sobre o acidente, dizendo que isso caberia à Companhia, adiantando contudo que era normal em serviços de grandes vórtices.

Figura 12 - Primeiro Teste de Tubulação

Figura 13 - Primeiro Acidente Fatal Ponte



Figura 14 - Tragédia Ponte

Devido as grandes proporções do acidente, a imprensa e a opinião pública começaram a questionar a qualidade da obra da ponte. Aliados a isso, começaram os estudos para desapropriações nas cercanias das vias de acesso, gerando contrariedades da população a este movimento do projeto (#180)

Corroborando o momento de tensão, em 22 de agosto de 1970, mais um acidente e grande proporção midiática:



Figura 16 - Terceiro Acidente Fatal em 2 anos



Figura 15 - Investigação Acidente Ponte

Com constantes questionamentos e adiamentos acerca das remoções, corroborados com os acidentes, e os atrasos nas obras, começa-se a questionar o prazo de entrega da ponte, datado para fim de 1971. Com a dúvida, o ministro Mário Andreazza deu uma entrevista para o veículo Diário de Notícias do Rio, mostrando os progressos e minimizando as críticas (#191), reforçando a melhor de vida e oportunidades que o rio e o estado fluminense terão com a finalização da obra.

Em 27 de novembro de 1970, o editorial (#195), fez uma linha tempo sobre o projeto da ponte, sua magnitude e mais de 100 anos de histórias que finalmente estão saindo do papel, abordando a estética, pioneirismo e expansão do progresso para o sudeste.

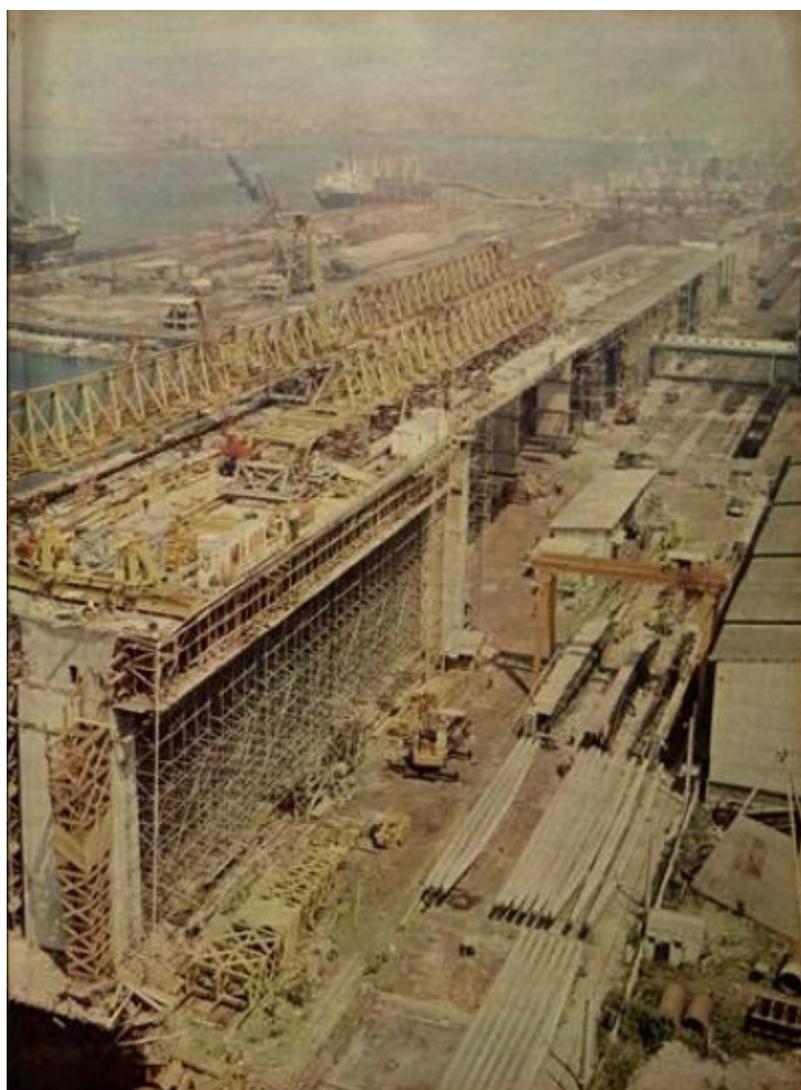
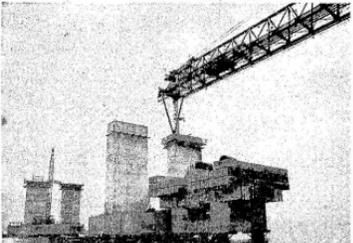


Figura 17 - Obra Ponte - Revista Manchete - 01.1973

Com os acidentes e o atraso na obra e constantes questionamentos sobre a capacidade do consórcio CCRN, o ministro Andrezza 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 Emílio Garrastazu Médici, que resolve dissolver e desapropriar o consórcio CCRN totalmente da direção do projeto:

Médici desapropria o consórcio construtor da ponte Rio-Niterói



O consórcio da crise

A obra paralisada e a crise do consórcio CCRN, formado por empresas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Salvador e Vitória, que se reuniram em 1967 para a construção da ponte Rio-Niterói, está em crise. O ministro da Viação, André de Gouveia, decidiu 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 Emílio Garrastazu Médici, que resolve dissolver e desapropriar o consórcio CCRN totalmente da direção do projeto.

TESTE DE CARGA CULMINOU A CRISE NA CONSTRUÇÃO DA PONTE RIO-NITERÓI

Consórcio silencioso

Quando os engenheiros fizeram o teste de carga, a obra paralisou-se. O consórcio CCRN, formado por empresas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Salvador e Vitória, que se reuniram em 1967 para a construção da ponte Rio-Niterói, está em crise. O ministro da Viação, André de Gouveia, decidiu 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 Emílio Garrastazu Médici, que resolve dissolver e desapropriar o consórcio CCRN totalmente da direção do projeto.

ANDREAZZA EXPLICA RAZÕES DA MEDIDA

O ministro da Viação, André de Gouveia, explicou as razões da medida de destituição de 30% do consórcio CCRN. Segundo ele, a obra paralisou-se devido a problemas de pagamento e falta de recursos financeiros. A medida visa garantir a continuidade da obra e a segurança dos investimentos envolvidos.

Figura 18 - Médici Desapropria Consórcio

Com a dissolução do consórcio, o DNER assume o controle das obras e começa a preparar a diretoria executiva para continuar as obras, que neste momento estão paralisadas, (#226) aumentando o momento de tensão política. Inflamados pela base de oposição, o Deputado Pedroso Horta (MDB), inicia sua busca para a aprovação da CPI da ponte, apontando irregularidades no edital, e na contratação do consórcio já demovido.

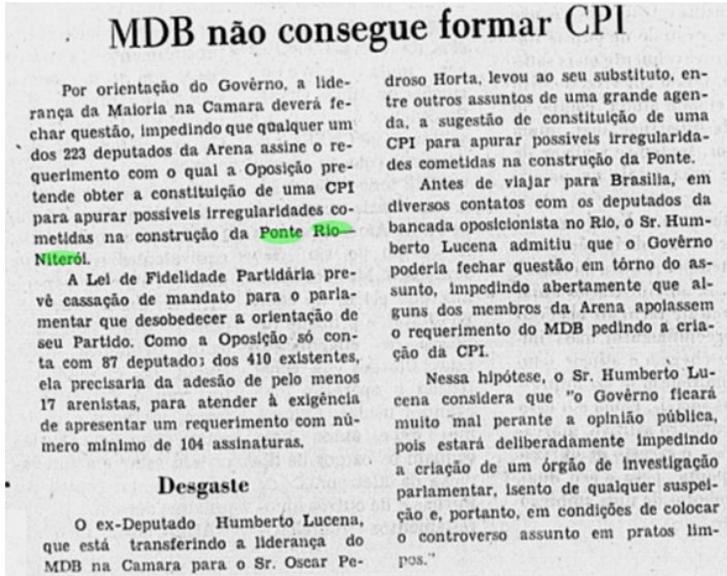


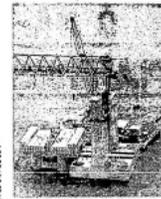
Figura 19 - Início Busca da CPI

Ponte Rio-Niterói em ritmo vagaroso nas suas frentes

Os trabalhos na ponte Rio-Niterói continuam em ritmo lento, com poucas frentes de trabalho em funcionamento. Há, no entanto, um avanço de 10 para 20, comparado ao mesmo dia do ano de 1970. O projeto prevê a conclusão da obra em 1972, mas a expectativa é de que seja concluída em 1973.

Na ponte Rio-Niterói, os trabalhos continuam em ritmo lento, com poucas frentes de trabalho em funcionamento. Há, no entanto, um avanço de 10 para 20, comparado ao mesmo dia do ano de 1970. O projeto prevê a conclusão da obra em 1972, mas a expectativa é de que seja concluída em 1973.

Na ponte Rio-Niterói, os trabalhos continuam em ritmo lento, com poucas frentes de trabalho em funcionamento. Há, no entanto, um avanço de 10 para 20, comparado ao mesmo dia do ano de 1970. O projeto prevê a conclusão da obra em 1972, mas a expectativa é de que seja concluída em 1973.



NA PONTE OBRAS EM RITMO LENTO

Figura 20 - Obras Ritmo Lento

Para agravar ainda mais o quadro, o consórcio demovido entra com um processo contra a união, pedindo ressarcimento (#233 a #235). Para amenizar a iminente crise, é criada a EXCEX – Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais S.A, vinculadas ao DNER para ser encarregada do projeto e término do mesmo o mais rápido possível. O ministro Andreazza, na busca por amenizar as ameaças da CPI e a contrariedade da opinião pública, busca ir a público e apresentar a continuidade do projeto (#246)

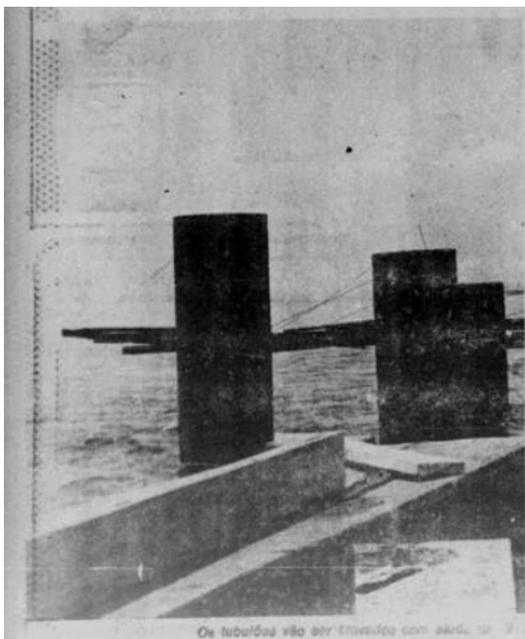
A Arena, partido político de situação, movimenta-se para ir contra a CPI, e convoca o ministro Andreazza para encontrar os deputados do MDB, oposicionista e apresentar o projeto e a obra. As reiniciam em maio de 1971 (#251) em ritmo acelerado, buscando amenizar todos os percalços e crise encontrada neste momento.

Com isto, o ministro resolve convidar os deputados para visitarem a obra em 11 de maio daquele mesmo ano, e a partir de então há um clima mais amistoso apesar da ameaça de CPI continuar rondando o projeto durante todo o seu curso.

A figura do ministro e do projeto sofre um importante baque (#257 e #258), porém com a aceleração das obras, um horizonte mais calmo se desenha para a conclusão da obra. Com a aceleração desta, apesar da imprensa exaltar muitas vezes os pedidos de CPI, a obra avança a pleno vapor e ganha grande destaque da mídia (#283).

Devido ao atraso o ministro Andreazza adia a entrega da ponte para fim de 1973, mas com o constante aparato e reforço da boa impressão que a EXCEX imprimiu na velocidade de construção, o clima de otimismo retoma e vai ganhando força, principalmente com a chegada da nova tecnologia das ilhas flutuantes da ponte.

Com o atraso, apenas 3,5% do orçamento fica acima do previsto, fora a inflação do período, a obra possui saúde financeira e consta com força máxima de construção, aumentando e muito a confiança do povo fluminense na entrega, apesar dos 2 anos de atraso. (#308)



**ILHA FLUTUANTE
É NOVA BOSSA NAS OBRAS
• DA RIO-NITERÓI**

A Ponte Rio Niterói já tem um aliado, a nova ponte flutuante que vai facilitar os trabalhos de instalação de tubulões. Os técnicos acham que a ilha vai adiantar o ritmo da obra.

Com a instalação de uma ilha metálica flutuante, ancorada próximo à ilha do Fundão, a ponte Rio-Niterói receberá um forte impulso na conclusão de sua construção, segundo afirmam os engenheiros do consórcio construtor.

Explicam os técnicos que, com a utilização da ilha flutuante, será possível manter-se equipes de trabalho em tempo integral, que permitirá o trabalho de perfuração e concretagem no fundo da baía em tempo recorde, dentro de uma programação eficiente e segura.

Ilha flutuante
Com a entrada em funcionamento da ilha, cujo nome técnico é Ecec-1, não será mais necessário que os tubulões submersos sejam pesquisados no local pelos engenheiros. Com a utilização de um raio laser ela fará a triangulação topográfica da área deitada. A técnica, segundo os profissionais do Consórcio, será empregada pela primeira vez na América Latina.

A ilha tem 45 metros de comprimento e 12 metros de altura, além de quatro robustas pernas e outros equipamentos capazes de torná-la fixa e não mais flutuante, fora do nível da água. Cada perna tem 50,20 metros de comprimento pesando 90 toneladas permitindo o trabalho na plataforma em profundidade de até 25 metros.

Novas ilhas
Brevemente deverão chegar ao canteiro de obras mais duas ilhas flutuantes, uma vez que os cascos para a montagem já estão encomendados ao estaleiro Isalbras, por 10 milhões de cruzeiros, cada. A primeira delas já está com todos os equipamentos prontos; duas entubadoras Bude e duas perfuradoras With, além de macacos, grupos geradores e bombas hidráulicas.

Em funcionamento, as pernas da ilha movimentam-se para o fundo do oceano, fixando a plataforma acima do nível da água. Desta maneira, segundo os técnicos ao consórcio os programas de construção serão cumpridos em muito menor tempo que o previsto inicialmente, o que resultará na diminuição dos custos totais.

Os tubulões vão ser instalados com a ajuda da ilha flutuante.

Figura 21 - Ilha Flutuante

A entrega cada vez fica mais latente, e a imprensa faz uma excelente cobertura de fotos panorâmicas, dando dimensão a continuidade da obra, além de começarem a gerar notícias a respeito da expansão comercial e dos novos negócios advindos de sua entrega.

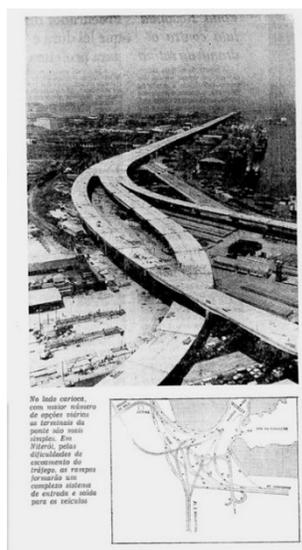


Figura 22 - Vista Panorâmica Ponte

Tal cenário nestes 3 anos de construção, apresentam alguns simbolismos muito 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 e muito a referência dos sublimes políticos, minimizando o comportamento anterior, de referências mais costumeiras do sublime estético, econômico e tecnológico

Tabela 11 - Execução e Seus Sublimes

Sublimes e Dimensões	Fases do Projeto	
	Execução	%
Sublime Tecnológico	60	14,9%
Sublime Político	77	19,2%
Sublime Econômico	56	13,9%
Sublime Estético	47	11,7%
Dimensão Redentora	14	3,5%
Dimensão Missionária	19	4,7%
Dimensão Aniquiladora	63	15,7%
Dimensão Heroica	16	4,0%
Dimensão Ilusória	50	12,4%
TOTAL	402	

Com 402 ocorrências, percebe-se o crescimento latente da dimensão aniquiladora, devido aos acidentes e atrasos na obra, que impactaram a credibilidade e segurança de um projeto como a ponte. Infelizmente devido às denúncias de irregularidades, a CPI tornou-se assunto comum aos editoriais, e a incidência da trama política foi a grande líder desta etapa do projeto.

4.5 Conclusão e seus sublimes

Com a aceleração da obra, o cenário negativo deu uma reviravolta e a esperança e as novas oportunidades começaram a tomar frente dos noticiários. (#320)

Aceleradas as obras da Ponte Rio—Niterói

Com 2.600 metros de aduelas já colocadas, o que significa a pista praticamente pronta — faltando apenas o revestimento final — e 51 pilares de sustentação da ponte já concretados — o total é de 107 — os técnicos da Eocsa, consórcio encarregado das obras da Ponte Rio—Niterói, garantem que ela ficará pronta dentro do prazo previsto, segundo já anunciou o Ministro Mário Andreazza.

Pronto

Todo o acesso no Rio já está pronto, assim como os elevados de Niterói. No lado da Guanabara, os acessos já recebem o guard-rail (proteção lateral), que passam da metade do trecho total. Esses mesmos guard-rails já estão sendo remetidos para Niterói, para serem instalados do lado fluminense. A proteção lateral é em forma de concreto, apenas instalada no local já apropriado e depois protendida.

Em Niterói, das 12 rampas do acesso, as oito elevadas já estão prontas para receber o revestimento final. As 10 chamadas "de asfalto", ligando a

Avenida do Contorno à Alameda São Boaventura, Rua Benjamin Constant, Avenida Feliciano Sodré e Ilha da Conceição, serão as últimas obras a serem feitas no lado fluminense, porque são de acabamento rápido.

No canteiro do Caju, as primeiras formas de uma ponte — com todos os seus elementos — já estão delimitadas há algum tempo. Os caminhões com operários ou material sem o Caju e avançam sobre a pista primária até 2.600 metros para dentro do mar. De cima dessa pista inicial, já se tem uma idéia aproximada da grandiosidade que será característica à Ponte Rio Niterói depois de pronta.

No mar

Des 107 pilares que formam a sustentação da Ponte no mar, 61 já estão prontos, faltando 46. Desses, 15 já têm fundações prontas, inclusive os quatro pilares centrais, que sustentam o arco maior da obra. Das fundações restantes, quatro estão em obras.

A colocação de aduelas — caixas enormes de concreto que interligam os pilares e

servirão de base direta para a pista — está sendo efetuada a uma razão aproximada de seis por dia. No total, há 2.600 metros de aduelas já colocados dos dois lados. Faltam 5.300 metros.

O vão central — cinco seções de aço — está sendo pintado em Niterói na cor verde-oliva. Ele representará a parte mais elevada da ponte, que ficou limitado entre 67 metros na parte inferior — por causa da navegação marítima — e 70 na parte superior — por causa da navegação aérea.

A Ponte Rio-Niterói foi dimensionada para receber um tráfego diário de 50 mil veículos, a velocidades possíveis de até 130 quilômetros por hora. Os acessos terão artificios que permitam um remanejo rápido do tráfego, para aliviar a pista em caso de acidente. E os 15 boxes de pedágio — que poderão servir à ida ou à vinda — ficarão do lado fluminense. A cobrança será efetuada nos moldes da Via Dutra, com pagamento condicionado pelo número de eixos do veículo.

Figura 23- Aceleração das Obras da Ponte

Ah! quando o Rio ficar pronto

Os seis trabalhos de Hércules para transformar a cidade esburacada na cidade de todos os sonhos



No mar da zona sul, como na praia em frente ao futuro Hotel Sheraton, há este vazio mais bacurrão que o rio. No centro (à direita), o metrô, como se fosse uma fiação, corre a cidade. Daqui a dezesseis anos e algumas centenas de milhões de dólares, ele haverá de ficar pronto.

Quando o Rio ficar pronto, será uma maravilhosa cidade de serviços. Para isso, é preciso que sejam iniciadas obras já inauguradas, inauguradas obras iniciadas há vinte anos, e, em alguns casos, iniciados trabalhos projetados por mais diversos séculos há mais de cem anos. O Museu de Arte Moderna, inaugurado durante o governo Kubitschek, só ficou pronto em 1967. A ponte Rio—Niterói, cuja pedra fundamental foi lançada pela rainha da Inglaterra em 1768, já deveria estar sendo utilizada há dois anos, mas a baía de Guanabara ainda não chegou sequer a silhueta de sua estrutura. O metrô, por enquanto, é apenas uma previsão de buracos.

De certa forma, nos últimos trinta anos, todos os governos que passaram pelo Rio limitaram-se a erguer viadutos transferindo a rede dos engarrafamentos para o próximo quarteirão e as dívidas com as firmas empreiteiras para a próxima administração. Esta desordem de planejamento e de despesas algum dia poderá ser reparada, e então talvez a cidade venha a ser exatamente como dizem os folhetos turísticos, as guias e algumas publicações oficiais.

Um balanço simplista e até mesmo modesto, sem procurar obras necessárias no futuro, aponta pelo menos a necessária solução de seis problemas maravilhosos do presente. A senhada cidade de serviços atualmente está ferida por profundas cicatrizes de obras que haverão de beneficiar algum dia, mas que por enquanto arrastam com a profundidade e a inteligência de um bombardeio inimigo. No centro da cidade, correndo como uma fiação, está o metrô. Em Ipanema, em frente ao edifício onde Juscelino Kubitschek ergaria a pirâmide de uma capitalidade que haveria de castigar a carreira política, está o "por", apelido do interseção oceânica que põe a praia com a promessa de despoluir o mar. Na praça 15 de Novembro, de onde saem os pashorrentos-barcos para Niterói, a avenida Perimetral, projeto do fim dos engarrafamentos da zona central, cai no declive de um viaduto, deixando os carros numa espécie de armadilha da qual, nos dias de calor, os motoristas levam meia hora e 50 gramas para sair. Alguns quilômetros adiante, a ponte Rio—Niterói já é uma obra vivível, sobretudo para os passageiros dos aviões que pousam no Aeroporto Santos Dumont. Ela haverá de ficar pronta, talvez até mesmo antes do viaduto da avenida Paulo de Frontin, uma obra integrada ao seu sistema de acesso, capaz de levar um turista de Ipanema a Cabo Frio em pistas de alta velocidade. Iniciada a 1.º de agosto de 1969 com três meses de atraso, a obra (calculada em 14,4 milhões de cruzados) deveria ser inaugurada em dezembro de 1970. Mas, em 1971, ele caiu sobre as cabeças dos cidadãos que trafegavam na pista de baio. Depois, quando tudo ficar pronto, os cartões-felizes poderão receber os turistas. Contanto que sejam homens de negócios, pois até agora não há previsão de hotéis para turistas de pouco dinheiro, como os jovens, elementos deletérios a quem Londres disse boa parte das centenas de milhões de dólares que vem recebendo desde que abocanhou uma porção do prestígio turístico de Paris. Mas não há o que temer: o Rio é mais bonito que Miami e a velhacada que resolveu conquistar a Flórida não se atreve a ameaçar negócios.

De qualquer maneira, mais vale tratar do presente que continuar discutindo o futuro.

Niterói Rio—Niterói, ambição de Tom Pedro II, já está com todas as suas obras de acesso virtualmente concluídas. Mas que ninguém se aventure a percorrê-las, pois terminam todas no vazio da confusão de planejamento, contabilidade e rigor fiscal, que separa os sólidos pilares fincados no fundo lamacoso da baía. Nunca ela haverá de proporcionar tantos sorrisos quanto a embararam em 1968, com Sua Majestade a rainha Elisabeta II inaugurando as obras diante de autoridades oficiais e empreiteiros sorridentes.

Figura 14 - Revista Realidade, FEV 1973

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 veio a manchar e aparecer nos noticiários (#323). O impacto negativo não foi suficiente para conter a euforia e a expectativa que permeou o ano para a entrega.

Em meados de maio, faltavam apenas 20% para a entrega da ponte (#326), trazendo junto com o projeto a inovação de novos sistemas computadorizados de sinais para embarcações e veículos, tanto na Cidade do Rio de Janeiro quanto em Niterói (#327).

Quando levantado o assunto referente aos acessos, houveram críticas a respeito do tráfego e do despreparo das cidades, em especial Niterói, para receber o trânsito projetado. Acreditava-se que as praias da região oceânica sofreriam um aumento considerável e isto atrapalharia e tumultuaria a cidade (#330). Junto as notícias dessa natureza, o ministro Andreazza se preparava para o anúncio da inauguração da ponte.

Ministro anunciará data da inauguração da Ponte

O Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, anunciará, quarta-feira, oficialmente, o dia e a hora da inauguração da Ponte Rio-Niterói, durante entrevista que concederá no canteiro de obras da Ilha do Fundão. Explicará, na oportunidade, pela primeira vez, toda a construção da ponte, desde que ela foi iniciada em janeiro de 1969.

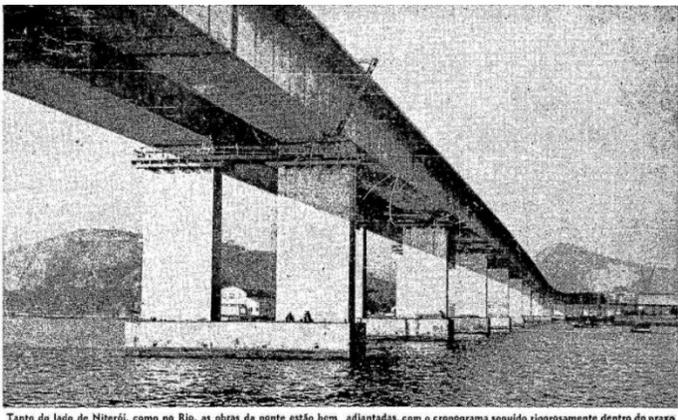
No próximo mês começará a montagem, no mar, das seções em estruturas metálicas que formam o vão central da ponte. No centro da baía, sobre pilares de 100 metros de altura. A primeira peça a ser montada será a laje de concreto, com 200 metros de comprimento e formada pelo vão de 200 metros.

Em 3 lançes — A plataforma no qual serão montadas, uma a uma, todas as seções metálicas da ponte para o local de montagem no mar, será uma peça de 176 metros que já vem servindo de suporte

no lado oposto dos pilares, em sentido paralelo. Um sistema integrado de içadores hidráulicos fará o levantamento simultâneo das duas seções com pesos totais de 4.000 toneladas. Ao chegar no topo, serão desmontadas para o envio das peças parciais. A mesma operação se repetirá no outro vão de 200 metros. Depois de montada a laje serão levantados os arcos metálicos das duas seções laterais, no vão central propriamente dito, com 200 metros de extensão.

Através de injeção de água, a plataforma de montagem submergia, até o momento de ser injetada a laje de concreto das peças para o centro da baía, quando a água será bombeada para o conjunto que será rebocado para junto dos pilares. Lá, a seção de 200 metros será depositada nos montes provisórios de apoio, situados na face exterior dos pilares de 100 metros de altura.

Idêntica operação será realizada com o segundo módulo de 200 metros de comprimento. Depois de montada a laje, o vão central de 200 metros será coberto por uma placa de 176 metros de comprimento, que já vem servindo de suporte

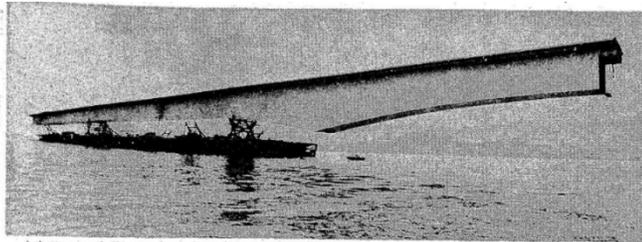


Tanto do lado de Niterói, como no Rio, as obras da ponte estão bem adiantadas, com o cronograma seguido rigorosamente dentro do prazo

Figura 25- Anúncio da inauguração

Um fato curioso, é que já 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)

Já em sua etapa final, a ponte se prepara para o maior desafio que é a conexão do vão central, com 72 metros de altura e 300 metros de vão livre.



A gigantesca peça de 252 metros de comprimento foi transportada em duas horas para o meio da baía, onde está montada no vão central da ponte

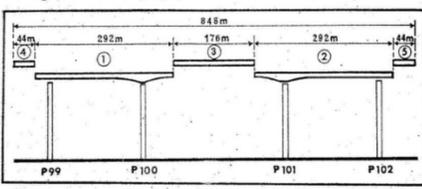
Vão da ponte já está ancorado no meio da baía

Estado diz que taxa é cobrada por levar conforto à população

— Ao enviar a população de confortáveis a grã para o Estado, o governo tem a obrigação de garantir o bem-estar da população. A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população. A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população.

— Para o Estado de São Paulo, a construção da ponte é uma obra de interesse público. A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população. A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população.

— A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população. A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população. A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população.



Montagem de seis seções metálicas (gráfico) — 1 — coleção de duas seções de 292 metros sobre os pilares 99 e 100; 2 — coleção de seções de 176 metros sobre os pilares 101 e 102; 3 — coleção de duas seções de 292 metros sobre os pilares 101 e 102; 4 — coleção de duas seções de 292 metros sobre os pilares 99 e 100; 5 — coleção de duas seções de 292 metros sobre os pilares 99 e 100.

Andreazza garante inauguração em janeiro

— A inauguração da ponte Rio-Niterói será realizada em janeiro de 1970. O ministro dos Transportes, Mário Andreazza, garantiu isso durante uma entrevista concedida ao Estado de São Paulo. Andreazza afirmou que a ponte será inaugurada em janeiro de 1970, e que a obra está sendo concluída com rapidez.

Dispositivo de segurança evitará suicídios

— Um dispositivo de segurança será instalado na ponte Rio-Niterói para evitar suicídios. O dispositivo será uma rede de segurança que será instalada ao longo da ponte. O ministro dos Transportes, Mário Andreazza, anunciou isso durante uma entrevista concedida ao Estado de São Paulo.

Os técnicos, em suas primeiras previsões, só esperavam poder realizar a operação sexta-feira. Mas a primeira seção metálica do vão central da ponte Rio-Niterói foi transportada ontem da Ilha do Caju para o meio da baía, onde permanece fundeada na bóia número 3 da Marinha, no canal de varredura, perto da faixa por onde trafegam as barcas.

Imprevistos

— Os técnicos da ponte Rio-Niterói enfrentaram imprevistos durante a operação de transporte da primeira seção metálica da Ilha do Caju para a baía. O transporte foi realizado em duas horas, apesar das dificuldades.

Montagem

— As seções metálicas do vão central da ponte Rio-Niterói serão montadas no local de destino. A montagem será realizada em três etapas, com o uso de içadores hidráulicos.

Segurança

— Um dispositivo de segurança será instalado na ponte Rio-Niterói para evitar suicídios. O dispositivo será uma rede de segurança que será instalada ao longo da ponte.

Estado diz que taxa é cobrada por levar conforto à população

— Ao enviar a população de confortáveis a grã para o Estado, o governo tem a obrigação de garantir o bem-estar da população. A taxa cobrada pelo Estado, para a construção da ponte, é uma forma de garantir o bem-estar da população.

Montagem

— As seções metálicas do vão central da ponte Rio-Niterói serão montadas no local de destino. A montagem será realizada em três etapas, com o uso de içadores hidráulicos.

Segurança

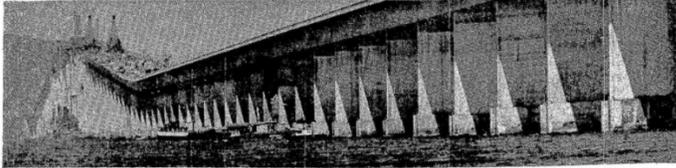
— Um dispositivo de segurança será instalado na ponte Rio-Niterói para evitar suicídios. O dispositivo será uma rede de segurança que será instalada ao longo da ponte.

Figura 26 - Vão Central Ponte

Na apresentação, o ministro Andreazza anuncia a entrega da ponte para o primeiro trimestre de 1974. (#340). Conforme o momento se aproximava, figuras políticas que se afastaram durante o momento de tensão, se aproximam para ganhar notoriedade junto ao projeto.

Quando a instalação do asfalto começa a ser feita, já não resta mais dúvidas para a imprensa e opinião pública, que o lançamento e inauguração da ponte estava mais perto do que se podia imaginar.

Neste momento, começam grandes reportagens mostrando a suntuosidade da construção, suas peculiaridades e percalços nesses quase 10 de anos de projeto, desde a criação do primeiro grupo de trabalho, em 1965, sem levar em consideração que o projeto da ponte tem mais de 100 anos.



Quem a contempla de alguma distância tem a impressão de que a obra já está concluída, mas faltam a super estrutura, os acabamentos e uma meia-século.

A ponte Rio-Niterói, quase pronta

A obra ganhou hoje no Rio de Janeiro a importância de um marco, do ponto de vista da engenharia, com o lançamento do primeiro pilar. O lançamento do primeiro pilar, de 130 metros de altura, foi realizado no dia 15 de dezembro, em um momento crucial da obra. O lançamento do primeiro pilar, de 130 metros de altura, foi realizado no dia 15 de dezembro, em um momento crucial da obra.

Última fase

A obra final da ponte, a superestrutura, será concluída em 1974. O lançamento do primeiro pilar, de 130 metros de altura, foi realizado no dia 15 de dezembro, em um momento crucial da obra.

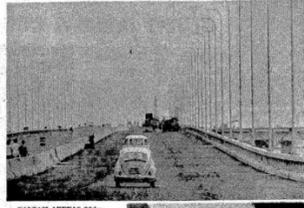
O ritmo já diminuiu

Em dezembro será concluída a obra de construção do primeiro pilar. O lançamento do primeiro pilar, de 130 metros de altura, foi realizado no dia 15 de dezembro, em um momento crucial da obra.

Figura 15 - Lançamento Ponte Se Aproxima

O GLOBO percorre, de carro, 13 mil metros da Ponte

Em 15 de dezembro, Rio-Niterói monta todo o vão central



Um veículo percorreu, de carro, 13 mil metros da ponte Rio-Niterói, em um momento crucial da obra. O lançamento do primeiro pilar, de 130 metros de altura, foi realizado no dia 15 de dezembro, em um momento crucial da obra.

FALTA APENAS DEZAS METROS METÁLICAS

O GLOBO percorreu, de carro, 13 mil metros da ponte Rio-Niterói, em um momento crucial da obra. O lançamento do primeiro pilar, de 130 metros de altura, foi realizado no dia 15 de dezembro, em um momento crucial da obra.

Parade

Um veículo percorreu, de carro, 13 mil metros da ponte Rio-Niterói, em um momento crucial da obra. O lançamento do primeiro pilar, de 130 metros de altura, foi realizado no dia 15 de dezembro, em um momento crucial da obra.

Figura 16 - Primeira reportagem com veículos na ponte

Com a proximidade da inauguração, os veículos de notícia separam matérias grandes abordando o projeto centenário da ponte:



Figura 29 - História Projeto Ponte

Tal proximidade dá notoriedade para o ministro Andreazza, que dá diversas entrevistas falando sobre a grande inauguração e os benefícios que virão com a mesma, e informa que no primeiro mês, a ponte não irá cobrar pedágio de seus passageiros. (#365).

Um editorial especial com a manchete “A Ponte que nunca ficaria pronta”, da 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 seu projeto ao longo dos anos se desenhou, porém ressalta a importância para o futuro e desenvolvimento da região sudeste, em especial do Rio de Janeiro. A reportagem aborda as projeções de 500 mil veículos por dia, o custo da obra e todos seus percalços travados durante a execução do mesmo.

A ponte que nunca ficaria pronta

Parecia impossível. Mas a louca aventura da construção da Rio-Niterói aproxima-se de um final feliz

ROBERTO MARINHO DE AZEVEDO

No início de novembro de 1968, enfrentando com a calma britânica o terrível calor carioca, a rainha Elizabeth II inaugurou solenemente as obras de construção da ponte Rio—Niterói.

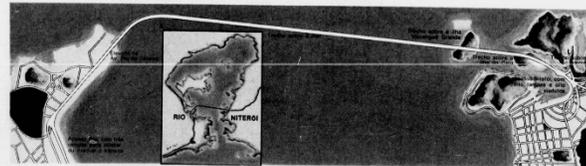
Durante a cerimônia lembrou-se que seria "a maior ponte do mundo" (14 quilômetros de comprimento, 9 dos quais sobre o mar). Os oradores também não esqueceram que a ponte teria "o maior vão livre do mundo" (300 metros em viga metálica contínua). E que sob esse vão (contando do fundo do mar), seria possível superpor três estádios como o do Maracanã (que tem 32 metros de altura). Lembraram também que as três pistas, com largura total de

27 metros, permitiriam o tráfego diário de 500 000 veículos, à velocidade de até 130 km/h. A obra deveria custar Cr\$ 238 milhões e a inauguração estava marcada para março de 1971. Até mesmo a presença da rainha na cerimônia oficial, realizada a milhares de quilômetros do seu palácio, se explicava: a obra seria financiada, em parte, por um empréstimo de 31 milhões de libras (cerca de Cr\$ 207 milhões), concedido por dezesseis bancos ingleses, na maior operação financeira já realizada entre os dois países.

Sem saber, porém, naquele momento Sua Majestade estava dando início a um dos mais rumorosos casos da engenharia brasi-

leira: uma obra que se transformou em polêmica, ganhou as manchetes e matou 21 pessoas.

Um consórcio liderado pelo grupo Cincinato Braga tinha vencido a concorrência para a construção. Um outro, responsável pelo projeto e fiscalização das obras, era composto pela Howard, Needles, Tammen & Bergendoff Corporation, associada ao Escritório Técnico Fernando Luís Lobo Carneiro. Todos aqueles primeiros números e todos esses nomes eram citados num clima de euforia e orgulho: teríamos a maior ponte do mundo e o sonho de juntar o Rio a Niterói, que já entusiasmava dom Pedro II há 150 anos, seria, enfim, realizado.



A ponte Rio—Niterói: 14 quilômetros de extensão (9 quilômetros sobre o mar), a maior ponte do mundo.

Figura 30 - Reportagem Revista Realidade Dezembro 1973

Nem todos, porém, eram otimistas. Ao noticiar a assinatura do contrato, o jornalista Hélio Fernandes afirmava, categórico, no seu jornal, a *Tribuna da Imprensa*: "Mesmo que o Grupo Cincinato Braga tivesse Deus como mestre-de-obras, não construiria a ponte neste prazo" (29 meses). Mas, no ambiente festivo da visita real, a crítica soava deslocada. E, em janeiro de 1969, o trabalho se iniciou em clima de alegre entusiasmo.

A alegria, porém, durou pouco. Embora atacada em cinco pontos, a obra começou em ritmo lento. O fato não escapou aos que afirmavam ser impossível entregar a ponte no prazo previsto. Reagindo às críticas, o governo redobrou suas declarações otimistas. Era o início de uma cansativa guerra, travada nas páginas dos jornais, que teve como principal efeito criar em torno do assunto um clima de irônico ceticismo.

Foi então que a ponte começou a fazer suas vítimas. A primeira delas foi o operário Domicio Barbosa Lima, que estava dentro de uma tubulação, a 18 metros de profundidade, quando, a 5 de novembro de 1969, uma das instalações de ar condicionado explodiu.

O acidente não causou grande impacto. Mas, quatro meses depois, a 24 de março de 1970, foi com horror que se recebeu a notícia de que três engenheiros e cinco operários tinham morrido, vítimas de um teste de carga que falhara. Desta vez, o acidente não parecia ser somente culpa da fatalidade.

Cerca de 25 pessoas estavam na base marítima em que se realizou a experiência (cuja finalidade era testar a resistência de um tubulão especial, sobre o qual iam sendo colocados 34 tubulões menores, cheios de água, pesando 2 000)

A ponte, com 80% das obras já realizadas: até a conclusão terão sido empregados aí 150 milhões de sacos de cimento.

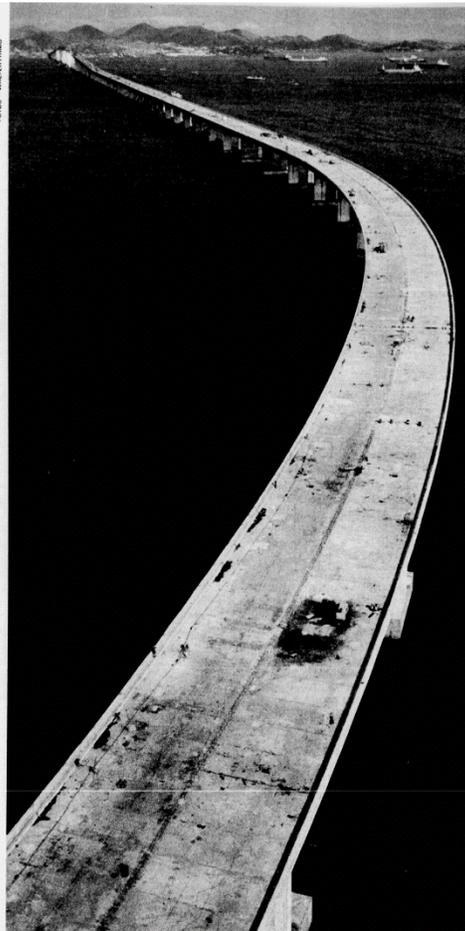


Figura 31 - Ponte Asfaltada - Revista Realidade 1973

Com a chegada iminente do lançamento, abrem-se os editais para as linhas de transporte urbano rodoviário para a ponte (#368). Em 12 de janeiro de 1974, houve a primeira travessia completa da ponte rio-Niterói pelo ministro Andreazza. Junto das notícias, lembranças dos acidentes e conclusões acerca de todo o projeto.

Das lições da obra, uma nova tecnologia brasileira

A Ponte Rio-Niterói é para a engenharia nacional uma nova experiência de construção de um grande sistema viário. A obra, iniciada em 1968, teve como resultado a construção de uma ponte de 2,5 km de comprimento, com 10,5 km de extensão total, e 100 metros de altura de seus pilares.

O sistema adotado foi o de "ponte sobre pilares", com o uso de concreto armado e aço. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Novas Memórias

O projeto da ponte surgiu em 1968, em uma época em que a engenharia brasileira estava buscando novas soluções para grandes obras de infraestrutura. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Técnicos do mundo

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Itens essenciais

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Trafego

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Todo o programa da inauguração, segunda-feira

Uma última vitória: asfalto sobre as pistas já instaladas da Ponte

Eurovisão mostrará a festa

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Há trabalho

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Onibus Rio-Niterói, só em abril

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Os sinais da feliz travessia

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Na abertura da ponte, desfile de barcos na baía

Um grande desfile de barcos ornamentados, do 1.º Distrito Naval, de clubes náuticos e de colônias de pesca, será realizado na manhã de segunda-feira, na Baía de Guanabara, durante a solenidade da inauguração da ponte Rio-Niterói, que se iniciará às 9 horas, na Avenida Rio de Janeiro.

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Itens essenciais

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Trafego

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Os sinais da feliz travessia

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

Os sinais da feliz travessia

A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros. A obra foi executada sob a supervisão do engenheiro brasileiro, o Sr. Paulo de Almeida, com a colaboração de técnicos estrangeiros.

AGUARDE NOVA PONTE RODOVIARIA NITEROI S.PAULO

Figura 32 - Inauguração da Ponte

Com o lançamento, diversas campanhas publicitárias reforçando o feito foram criadas, trazendo o sucesso da operação e esquecendo-se dos problemas que ocorreram no passado, principalmente a partir do momento em que se obteve um fluxo de carros maior do que o projetado e receita com o pedágio. (#381)



Figura 34 - Inauguração Ponte



Figura 35 - Publicidade Ponte

No primeiro dia de circulação, 38 mil veículos passaram pela ponte, gerando uma receita de 348 mil cruzeiros, o equivalente a Um milhão e setecentos mil reais dos dias de hoje, superando todas as expectativas iniciais (#390)

Nem tudo foram flores, nos primeiros meses, os caminhões evitavam a ponte por causa do pedágio, porém uma excelente notícia foi de que nos 2 primeiros meses de operação, mais de um milhão e quinhentos mil veículos atravessaram a ponte, gerando uma receita de quase 16 milhões de cruzeiros, 73 milhões de reais nos valores atuais.

Esta última etapa do projeto, realça todos os sublimes missionários, redentores, estéticos, aniquiladores de um projeto, e com a ponte não seria diferente. 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 em seu início do ciclo de vida da entrega expressaram 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 que estavam apoiando o governo presente.

Tabela 12 - Conclusão e seus sublimes

Sublimes e Dimensões	Fases do Projeto	
	Conclusão	%
Sublime Tecnológico	30	12,4%
Sublime Político	20	8,3%
Sublime Econômico	26	10,7%
Sublime Estético	50	20,7%
Dimensão Redentora	36	14,9%
Dimensão Missionária	33	13,6%
Dimensão Aniquiladora	9	3,7%
Dimensão Heroica	17	7,0%
Dimensão Ilusória	21	8,7%
TOTAL	242	

Verificamos nas 242 ocorrências, que há um aumento significativo das dimensões redentora e missionária do projeto, tendo como líder a dimensão estética, muito bem aproveitada durante a inauguração do projeto. 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. A ponte foi um sucesso econômico, porém não podemos esquecer seus percalços e suas áreas nebulosas que em um governo militar, a imprensa fica restrita a apresentar.

5. CONSINDERAÇÕES FINAIS

A letra da canção “Eu te amo meu Brasil”, de autoria do cantor Dom, da dupla Dom & Ravel, que fez sucesso nos anos 1970 e que foi popularizada pela banda “Os Incríveis” no ano de 1970, enaltece o Brasil e sua busca para a escalada do primeiro mundo, reificando o epíteto do progresso e do crescimento econômico.

A ponte Rio-Niterói foi um marco histórico para o país, e a análise através da abordagem reorientacionista de Usdiken e Kieser, aliadas aos sublimes de Bent Flyvbjerg nos mostram em quais setores a ponte destacava-se para a impressão do que a canção gostaria de retratar.

Porém, nem só de progresso e aumento econômico a ponte nos mostrou neste trabalho, uma linha nebulosa se mostra ao longo das fases do projeto, tais quais os diversos orçamentos para empréstimo sem a devida prestação de contas; a fragilidade da construção inicial que custou quase 30 vidas que foram relatadas pela imprensa (o número pode ser bem maior), e toda a movimentação política que rondava o sucesso ou o fracasso do projeto, se aproveitando de suas benesses para catapultar a chancela de um governo progressista na fala, porém que no seu *modus operandi* deixava muito a desejar.

A tabela a seguir aponta todos os sublimes identificados ao longo das 4 fases do projeto, e suas variações ao longo do tempo, nos mostrando a variedade de situações em que ficam em evidência diferentes *stakeholders*, e a utilização dessa evidência em torno do seu próprio enaltecimento, em detrimento da clareza e do objetivo final de um projeto suntuoso como a ponte é.

Avaliamos a importância do entendimento destes movimentos ao longo do tempo, e durante o ciclo de vida do projeto da ponte, os personagens que foram enaltecidos, ganharam força política e econômica, e que até hoje, 47 anos depois de sua inauguração, permanecem em ambos os cenários com muita força e evidência em nosso país.

Tabela 13 - Quadro Geral Sublimes

Sublimes e Dimensões	Fases do Projeto								TOTAL	%
	Concepção e Iniciação	%	Planejamento	%	Execução	%	Conclusão	%		
Sublime Tecnológico	21	12,9%	69	15,6%	60	14,9%	30	12,4%	180	14,4%
Sublime Político	27	16,6%	49	11,1%	77	19,2%	20	8,3%	173	13,9%
Sublime Econômico	20	12,3%	74	16,8%	56	13,9%	26	10,7%	176	14,1%
Sublime Estético	17	10,4%	58	13,2%	47	11,7%	50	20,7%	172	13,8%
Dimensão Redentora	11	6,7%	28	6,3%	14	3,5%	36	14,9%	89	7,1%
Dimensão Missionária	21	12,9%	44	10,0%	19	4,7%	33	13,6%	117	9,4%
Dimensão Aniquiladora	9	5,5%	23	5,2%	63	15,7%	9	3,7%	104	8,3%
Dimensão Heróica	14	8,6%	32	7,3%	16	4,0%	17	7,0%	79	6,3%
Dimensão Ilusória	23	14,1%	64	14,5%	50	12,4%	21	8,7%	158	12,7%
TOTAL	163		441		402		242		1.248	

No primeiro momento de ciclo de vida do projeto, os sublimes político, ilusório, tecnológico, econômico e missionário aparecem com mais força, dado a projeção do que pode vir a ser um megaprojeto como a ponte. Criam-se expectativas, heróis e missões de redenção, para o tão sonhado acesso ao primeiro mundo, com um megaprojeto inédito em terras tupiniquins e na América Latina, trazendo até em seu lançamento, a visita da rainha Elizabeth II. Aliás, sua primeira e única visita até então ao continente Latino-Americano.

Na fase de planejamento, nós conhecemos os *stakeholders* que desempenharão papel crucial para o desenvolvimento e sucesso do megaprojeto. Com a parceria do governo britânico, os sublimes econômico, ilusório e tecnológico ganharam muita força, porém o sublime político nunca deixou de estar em voga, com suas nuances ocultas por detrás do projeto. Quando se aprovam um empréstimo no qual mais de 50% do seu valor é discriminado em “bens de capital que serão importados”, acende-se uma luz para o governo militar e todas as variáveis que permeiam a nossa análise, como a censura com os meios de comunicação, as partes nebulosas em que a população não tem acesso e que podem trazer consequências futuras para o desenvolvimento do país, e principalmente o desconhecimento da máquina pública em operar um capital que por direito constitucional é para o bem do povo, e não para o bem de um grupo restrito.

Na fase de execução, há um fenômeno interessante: o crescimento exponencial da dimensão aniquiladora. Com os acidentes, atrasos, e a ameaça de uma CPI, a ponte perdeu muita credibilidade com a opinião pública e com os meios de comunicação utilizando-se do sensacionalismo ostensivo sobre as notícias, o que reforçou os graves acontecimentos e pressionou o governo para tomar medidas acerca do seu projeto de imensa magnitude, tanto para o sucesso, quanto para a sua derrocada.

O que vemos a seguir no final da sua execução, foi um crescimento do sublime estético e tecnológico, aproveitando-se da grandeza e beleza do projeto para amenizar todos seus efeitos negativos, e que provavelmente devido a tais acontecimentos, fizeram com que em meio à crise o governo olhasse com olhos profissionais para o projeto e resolvesse o acelerar e construir de forma ideal para que o mesmo fosse concluído e as impressões negativas ficassem no passado.

Em sua fase final, com a entrega se aproximando, notamos o deleite do crescimento dos sublimes e dimensões redentoras, missionárias e heroicas, que com a chegada do expressivo lançamento, fizeram com que a ponte fosse exatamente aquilo que previam ser, nas linhas mais distantes aos olhos da população: a chancela aniquiladora do projeto de poder do governo militar.

De todos os estados da federação, o estado da Guanabara (antes capital do país até a construção de Brasília) era o único que tinha como seu governador um político de partido oposicionista ao governo. Após a construção da ponte, o estado da Guanabara se fundiu com o estado fluminense, e o mesmo passou a ser apenas um município do Estado do Rio de Janeiro, com um governador que apoiava o governo militar.

O que podemos concluir é que é inegável o sucesso da ponte Rio-Niterói em todas as suas esferas econômica, social, política e de poder. A ponte trouxe o progresso, a união dos estados, a modernidade que o governo necessitava. Mas o mais importante que não foi transmitido por nenhuma das 403 editoriais aqui presentes e que podemos identificar mais a fundo com a tabela dos sublimes é: a Ponte Rio-Niterói aniquilou o estado da Guanabara e seu poder frente ao governo militar.

Como sugestão para agenda de pesquisa, cabe aprofundar essa análise sobre os veículos de comunicação, suas posições políticas, suas relações com os megaprojetos deste período e sua abordagem de prospecção e desejos de reificação de informar ou manipular a população com visões diferentes da realidade em que seus governos atuam.

Como sugestão para futuras pesquisas, podemos sugerir que as categorias do sublime aqui utilizadas possam ser aplicadas a megaconstruções atuais. Assim como a teia de *stakeholders* aqui desvelada possa ser aplicada a projetos recentes no setor de construção civil.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, A. O governo JK: Imprensa. **CPDOC, Fundação Getúlio Vargas, 2015**. Disponível em <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Sociedade/Imprensa>

BARRET, F.; SRIVASTAVAL, S. History as a mode of inquiry in organizational life: a role of human cosmogony. *Human Relations*, v. 44, n. 3, p. 231-254, 1991.

BLOCH, Marc. **Apologia da História ou o Ofício do Historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.

. A Sociedade Feudal. São Paulo: EDIÇÕES 70, 1979.

. Introdução a História. São Paulo: EDIÇÕES 70, 1965.

BRASIL. **I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) 1972-1974**. Brasília: Imprensa Nacional, 1971.

BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929-1989): a revolução francesa da historiografia**. São Paulo: Editora da Unesp, 2010.

. A Escrita da História: novas perspectivas / Peter Burke (org); tradução de Magda Lopes, - São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

CAMPOS, P. **Estranhas Catedrais: As empreiteiras Brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988**. Niterói: Editora da UFF, 2017.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado Ditatorial brasileiro, 1964-1985**. Niterói, Universidade Federal Fluminense. Tese de Doutorado, 2012.

CAVALCANTI, Antonio Manoel. Criatividade na administração pública na evolução da cidade do Rio de Janeiro. **Revista de Administração Pública**, v. 22, n. 4, p. 121-129, 1988.

COSTA, A.; BARROS, D.; MARTINS, P. Perspectiva histórica em administração: novos objetos, novos problemas, novas abordagens. **Revista de Administração de Empresas**, v. 50, n. 3, p. 288-299, 2010.

DIAZ, Ernani B. Ponte Rio Niterói – Três Décadas de História – **1º Simpósio Internacional Sobre Pontes e Grandes Estruturas, Anais ABECE**, 2008.

FLYVBJERG, Bent. **The Oxford Handbook of Megaproject Management**. Oxford, Oxford University Press, 2017.

FLYVBJERG, Bent. What you should know about megaprojects and why: An overview, **Project Management Journal**, 45(2), 6-19, 2014.

FLYVBJERG, Bent; Bruzelius, N., & Rothengatter, W. **Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

FOUCALT, Michel, 1926-1984 7.ed. **A arqueologia do saber**; tradução de Luiz Felipe Baeta Neves, -7ed – Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

FRICK, K. The Cost of Technological Sublime: daring ingenuity and the new San Francisco-Oakland Bay Bridge, in Priemus, H.; Flyvbjerg, B.; Wee, B. (Eds.) **Decision Making on mega projects - Cost-Benefit Analysis, Planning and Innovation**, pp. 239-262, 2008.

GASPARETTO Jr, Antonio & TEIXEIRA, Wagner – 130 Anos de República no Brasil: entre avanços e retrocessos – **Revista Locus**, Vol. 25, nº2, 2019 - <http://dx.doi.org/10.34019/2594-8296.2019.v25.29147>

KIESER, A. **Why organization theory needs historical analyses**

KUHN, THOMAS S. **A Estrutura das Revoluções Científicas**: Coleção Debates, 4ª Edição, Ed. PERSPECTIVA, 1996.

KWAK. What we can learn from the Hoover Dam project that influenced modern project management? **International Journal of Project Management**, 32(1), 256-264, 2014.

LEHTINEN, J.; PELTOKORPI, A., & ARTTO, K. Megaprojects as organizational platforms and technology platforms for value creation, **International Journal of Project Management**, 59(3), 43-58, 2019.

LEVITR, R.; SCOTT, W. Institutional challenges and solutions for global megaprojects. In Flyvbjerg (org). **The Oxford Handbook of megaproject management**. Oxford: Oxford University Press, 2017.

LI, Y., LU, Y., TAYLOR, J., & HAN, Y. Bibliographic and comparative analyses to explore emerging classic texts in megaproject management, **International Journal of Project Management**, 36(2), 342-361, 2018.

LÖFGREN. Catwalking a Bridge: A longitudinal study of a Transnational Megaproject. In: MARREWIK, Alfons. (Ed). **Inside megaprojects: Understanding cultural practices in project management**. Copenhagen: CBS Press, 2015.

LUCENA. História da Construção da Ponte Rio-Niterói. **Diário do Rio, Jornal online**, 2015.

MARSHALL, N.; BRESNEN, M. Tunnel vision? Brunel's Thames tunnel and project narratives. **International Journal of Project Management**, (31) 1, 692-704, 2013.

MOTTA, Marly Silva. **Saudades da Guanabara: O campo político da cidade do Rio de Janeiro 1960 -1975**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

RAUTENBERG, Edina. Veja e a ponte Rio-Niterói: a cobertura da revista sobre a construção da ponte. GEPAL (grupo de estudos de política da América Latina). **Anais do IV Simpósio Lutas**

Sociasi na América Latina. ISSN:2177-9503 Gt2. Estado, ideologias e meios de comunicação – Londrina – UEL, 2010.

REGO, Marcos; IRIGARAY, Hélio, CHAVES, Renato. Symbolic megaprojects: Historical evidence of a forgotten dimension. **Project Management Journal**, v. 48, n. 6, p. 17-28, 2017.

[REGO, Marcos; FAILLACE, J.E.; O projeto de implantação da indústria automotiva no Brasil: por uma abordagem sob a ótica da teoria dos stakeholders. **Organizações & Sociedade**, 24\(81\), p. 216-236, 2017.](#)

REGO, M.; IRIGARAY, H. Gerenciamento de Projetos: Existe uma produção científica brasileira? **Anais do XXXV Enanpad**, 2011.

RIPPE, Ricardo; TARIFA, Marcelo Resquetti. Planejamento e desenvolvimento brasileiro: análise histórica sob a perspectiva tributária inserida nos Planos Nacionais de Desenvolvimento (Pnds I E II). **FAE, Curitiba**, v. 19, n. 2, p. 6-21, jul. /dez. 2016.

ROWLINSON, M.; HASSARD, J.; DECKER, S. Research strategies for organizational history: a dialogue between historical theory and organization theory. **Academy of Management Review**, v. 39, n. 2, p. 250-274, 2014.

SEELEY, 1883

SÖDERLUND, Jonas & LENFLE, Sylvan. Making project history: revisiting the past, creating the future. **International Journal of Project Management**, v. 31, n. 6, p. 653-662, 2013. 2013

THOMAS, J., & MENGEL, T. Preparing project managers to deal with complexity - advanced project management education, **International Journal of Project Management**, 26(3), 304–315, 2008.

VELLOSO. Ponte Rio-Niterói: Um marco em nossa engenharia.

VIZEU, F. Em Algum Lugar do Passado: Contribuições da Pesquisa Histórica para os Estudos Organizacionais Brasileiros.2007. Disponível em: <http://docplayer.com.br/238548-Em-algum-lugar-do-passado-contribuicoes-da-pesquisa-historica-para-os-estudos-organizacionais-brasileiros.html>.

WANDERLEY, Sérgio et al. 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**, [S.1.], v. 3, n. 8, p. 801-820, mar. 2017

WANDERLEY, Sergio Eduardo de Pinho Velho. **Desenvolviment(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**, 2015.

USDIKEN, B.; KIESER, A. Introduction: History in organization studies. **Business History**. v. 46, n. 3, p. 321-330, 2004.

7. APÊNDICE

# Número	Sessão	Veículo	Data de Publicação	Título	Base de Dados
#1	4.2	Correio da Manhã	10/04/62	Engenheiro diz que ponte Rio-Niterói é segurança	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#2	4.2	Diário de Notícias RJ	22/04/62	Ponte em lugar de túnel entre Rio e Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#3	4.2	Última Hora	02/09/63	JK promete agroindústrias e ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#4	4.2	Correio da Manhã	26/09/63	M. Joppert contra ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#5	4.2	Correio da Manhã	06/10/63	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#6	4.2	Diário de Notícias RJ	13/10/63	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#7	4.2	Diário de Notícias RJ	08/01/64	Decisão a 17: Túnel ou Ponte Rio a Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#8	4.2	Diário de Notícias RJ	08/01/64	Decisão sairá em 10 dias: Ponte ou Túnel Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#9	4.2	Jornal do Brasil	05/07/64	Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#10	4.2	Última Hora	03/08/64	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#11	4.2	Jornal do Brasil	07/08/64	Tôrres designa Jaci para estudar construção da ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#12	4.2	Correio da Manhã	04/09/64	Ponte Rio-Niterói prejudicará aviões	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#13	4.2	Correio da Manhã	21/10/64	Ponte Rio-Niterói orçada: 10 Bilhões	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#14	4.2	Manchete	15/01/65	Sem Título	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#15	4.2	Jornal do Brasil	11/04/65	Aprovada ponte para ligar Estado do Rio à Guanabara	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#16	4.2	Jornal O Globo	15/04/65	Estará concluído em Maio o projeto da Ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#17	4.2	Jornal O Globo	30/06/65	Ponte Rio-Niterói será decidida até a próxima semana	Acervo Digital - O Globo
#18	4.2	Jornal O Globo	14/07/65	Ponte mais curta pouparia tempo e dinheiro nas obras e na travessia Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#19	4.2	Jornal do Brasil	15/07/65	Ponte pode ser construída só com recursos nacionais	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#20	4.2	Jornal O Globo	15/07/65	Senador quer ir à justiça contra o traçado proposto para a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#21	4.2	Jornal O Globo	15/07/65	A Imprensa de Niterói lança campanha para dar à ponte o traçado Gragoatá-Calabouço	Acervo Digital - O Globo

#22	4.2	Jornal O Globo	19/07/65	Descontentes os servidores públicos diante da solução dada ao problema da ponte	Acervo Digital - O Globo
#23	4.2	Última Hora	26/07/65	Ponte Rio-Niterói: Decisão hoje	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#24	4.2	Jornal O Globo	29/07/65	Técnico do DNER acha a ponte no Calabouço solução mais adequada	Acervo Digital - O Globo
#25	4.2	Jornal O Globo	09/08/65	Juarez criará uma comissão executiva para elaborar o projeto da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#26	4.2	Jornal do Brasil	26/09/65	Engenheiros fluminenses tem solução alemã para ponte do Rio Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#27	4.2	Jornal O Globo	05/10/65	Será constituída hoje a comissão de projetos da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#28	4.2	Jornal O Globo	06/10/65	Criada a comissão para projetar a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#29	4.2	Diário de Notícias RJ	15/10/65	Grupo executivo construirá a ponte do Rio à Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#30	4.3	Jornal O Globo	23/11/65	A comissão da ponte já está disciplinando as exigências técnicas	Acervo Digital - O Globo
#31	4.3	Última Hora	17/12/65	Ponte Rio-Niterói: Sondagem em Janeiro	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#32	4.3	Jornal O Globo	23/12/65	Dentro de quatro anos deverá ser inaugurada a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#33	4.3	Jornal O Globo	16/01/66	Sondagens para a ponte Rio-Niterói começa este mês	Acervo Digital - O Globo

#34	4.3	Correio da Manhã	08/02/66	Ponte Rio-Niterói: Com Juarez decisão sobre as sondagens	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#35	4.3	Correio da Manhã	15/02/66	Sondagem começa 15 dias para ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#36	4.3	Correio da Manhã	03/03/66	Sondagens para a ponte Rio-Niterói começam logo	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#37	4.3	Jornal do Brasil	09/03/66	Rio-Niterói já na fase de execução	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#38	4.3	O Jornal RJ	09/03/66	Preços para ponte entre Rio e Niterói	Acervo Digital - O Globo
#39	4.3	Correio da Manhã	15/03/66	Sondagens da baía começa em 15 dias	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#40	4.3	Correio da Manhã	16/03/66	Ponte tem proposta aprovada	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#41	4.3	Jornal O Globo	26/03/66	Começa a sondagem da baía para construção da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#42	4.3	Jornal do Brasil	10/04/66	Informe JB: Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#43	4.3	Correio da Manhã	30/04/66	Técnico americano elogia projeto da ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#44	4.3	Correio da Manhã	24/05/66	Prevista para 1972 a inauguração da ponte Rio Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#45	4.3	Jornal O Globo	28/05/66	Levantamento geotécnico dá início à ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#46	4.3	Jornal do Brasil	05/06/66	Ponte Rio-Niterói está com seus planos todos prontos	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#47	4.3	Jornal do Brasil	08/06/66	Ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#48	4.3	Jornal O Globo	08/06/66	Dezesseis firmas se candidatam aos estudos sobre a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#49	4.3	Diário de Notícias RJ	14/06/66	Ponte Rio-Niterói tem sondagens nas 2 pontas	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#50	4.3	Jornal O Globo	16/06/66	Comissão da ponte Rio-Niterói expõe trabalhos hoje à Negrão	Acervo Digital - O Globo
#51	4.3	Correio da Manhã	10/07/66	Ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#52	4.3	Jornal O Globo	05/08/66	Sem Título	Acervo Digital - O Globo
#53	4.3	Correio da Manhã	01/09/66	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#54	4.3	Jornal O Globo	27/09/66	A Rio-Niterói terá sondagens em um mês	Acervo Digital - O Globo
#55	4.3	Correio da Manhã	13/10/66	FINEP faz reunião para financiar ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#56	4.3	Jornal do Brasil	23/10/66	Novo impasse pode atrasar a construção da ponte na Baía	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#57	4.3	Jornal O Globo	13/12/66	Ponte Rio-Niterói vai ter entidade	Acervo Digital - O Globo
#58	4.3	Jornal O Globo	14/12/66	Exploração da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#59	4.3	Jornal O Globo	15/03/67	Prontos primeiros estudos sobre a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#60	4.3	Jornal O Globo	27/03/67	Ponte Rio-Niterói com traçado final	Acervo Digital - O Globo
#61	4.3	Jornal O Globo	05/04/67	A comissão da ponte Rio-Niterói reúne-se hoje	Acervo Digital - O Globo
#62	4.3	Correio da Manhã	06/04/67	Esvaziamento	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#63	4.3	Jornal do Brasil	06/04/67	Andreazza diz que até fim do atual governo pretende entregar ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#64	4.3	Jornal O Globo	06/04/67	Andreazza quer começar a Rio-Niterói já em 68	Acervo Digital - O Globo
#65	4.3	Jornal O Globo	10/04/67	A ponte Rio-Niterói solucionará problemas graves do Grande Rio	Acervo Digital - O Globo
#66	4.3	Jornal O Globo	10/04/67	Ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#67	4.3	Jornal O Globo	12/04/67	Ponte Rio-Niterói pode ser obra inteiramente Nacional	Acervo Digital - O Globo
#68	4.3	Diário de Notícias RJ	16/04/67	Ponte Rio Niterói é com ajuda	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#69	4.3	Jornal O Globo	26/03/76	Terá dez quilômetros sobre o mar a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#70	4.3	Jornal do Brasil	21/04/67	Ponte lunática	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#71	4.3	Jornal do Brasil	25/04/67	Ponte para a fusão	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#72	4.3	Jornal O Globo	25/04/67	Ainda na ordem do dia a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#73	4.3	Jornal O Globo	26/04/67	O fim da ponte Rio-Niterói é em Brasília	Acervo Digital - O Globo
#74	4.3	Correio da Manhã	02/01/00	Governadores da Guanabara e RJ veem integração	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#75	4.3	Correio da Manhã	29/04/67	Provocações	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#76	4.3	Diário de Notícias RJ	05/05/67	Andreazza já admite Rio sem ponte para Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#77	4.3	Jornal O Globo	20/05/67	Estudo da Rio-Niterói vai custar 2,5 Milhões	Acervo Digital - O Globo
#78	4.3	O Jornal RJ	28/06/67	Reestruturada a comissão para a ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#79	4.3	Revista Realidade	01/06/67	Sem Título	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#80	4.3	Correio da Manhã	04/07/67	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#81	4.3	Diário de Notícias RJ	04/07/67	Rio-Niterói ainda está sob estudo	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#82	4.3	Diário de Notícias RJ	05/07/67	Bachnal pensou em túnel para a ligação em 1865	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#83	4.3	Jornal O Globo	22/08/67	Passageiros serão ouvidos sobre a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#84	4.3	Jornal O Globo	26/08/67	DNER repete a pesquisa para a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#85	4.3	Jornal O Globo	28/08/67	Pesquisa dirá onde vai ser a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#86	4.3	Jornal O Globo	29/11/67	Ponte Rio-Niterói terá estudos prontos em Março	Acervo Digital - O Globo
#87	4.3	Correio da Manhã	12/12/67	FINEP assinará contratos de financiamento	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#88	4.3	Jornal do Brasil	17/12/67	Andreazza promete conclusão em 1971 da ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#89	4.3	Jornal O Globo	18/12/67	A ponte Rio-Niterói será construída neste governo	Acervo Digital - O Globo
#90	4.3	Jornal O Globo	31/01/68	Ponte Rio-Niterói: Pronta em 3 anos	Acervo Digital - O Globo
#91	4.3	Jornal do Brasil	09/02/68	Costa e Silva recebe deputados fluminenses	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#92	4.3	Jornal O Globo	09/03/68	Ponte Rio-Niterói começará este ano	Acervo Digital - O Globo
#93	4.3	Jornal do Brasil	17/03/68	Niterói não acredita na ponte para o Rio	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#94	4.3	Jornal O Globo	27/03/68	Será fixado já o tipo da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#95	4.3	Jornal O Globo	13/04/68	Rio-Niterói terá ponte em Março de 70	Acervo Digital - O Globo
#96	4.3	Jornal O Globo	19/04/68	Fixado o acesso à ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#97	4.3	Jornal O Globo	19/04/68	Ponte já tem o projeto sobre acesso	Acervo Digital - O Globo
#98	4.3	Correio da Manhã	26/04/68	FINEP dá recursos para RS planejar o desenvolvimento	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#99	4.3	Jornal O Globo	06/05/68	Adiantados os estudos do túnel Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#100	4.3	Jornal do Brasil	12/05/68	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#101	4.3	Jornal O Globo	14/05/68	Ponte Rio-Niterói será iniciada até Setembro	Acervo Digital - O Globo
#102	4.3	Jornal O Globo	22/05/68	Exército começou locação para a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#103	4.3	Jornal O Globo	24/05/68	Caju terá monumento para locar ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#104	4.3	Jornal O Globo	29/05/68	Sem obstáculos a ponte entre o Rio e Niterói	Acervo Digital - O Globo
#105	4.3	Jornal do Brasil	04/06/68	Técnicos fluminenses vetam ponte porque exige plano de urbanismo de custo idêntico	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#106	4.3	Jornal O Globo	04/06/68	Começou obra básica da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#107	4.3	Correio da Manhã	07/06/68	Ponte Niterói-Rio começa em um mês	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#108	4.3	Jornal O Globo	10/06/68	Andreazza: Ponte fica prona em 71	Acervo Digital - O Globo
#109	4.3	Jornal O Globo	11/06/68	Começa em Setembro a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#110	4.3	Jornal O Globo	13/06/68	Ponte Rio-Niterói terá o maior vão do mundo	Acervo Digital - O Globo
#111	4.3	Jornal O Globo	16/07/68	Andreazza adia a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#112	4.3	Jornal O Globo	19/07/68	Contrato da Rio-Niterói será assinado em Londres	Acervo Digital - O Globo
#113	4.3	Correio da Manhã	08/08/68	Seminário na Alemanha	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#114	4.3	Jornal do Brasil	09/08/68	Niterói terá simpósio do Grande Rio	Hemeroteca Digital -

					Biblioteca Nacional
#115	4.3	Correio da Manhã	13/08/68	Eliseu diz financiamento para a ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#116	4.3	Jornal O Globo	15/08/68	Garantido o empréstimo para a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#117	4.3	Manchete	17/08/68	Sem Título	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#118	4.3	Jornal O Globo	21/08/68	Edital da ponte Rio-Niterói sai 6ª feira	Acervo Digital - O Globo
#119	4.3	O Jornal RJ	21/08/68	Esforço positivo do DNER	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#120	4.3	Correio da Manhã	22/08/68	Ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#121	4.3	Jornal O Globo	22/08/68	Presidente autorizou a construção da Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#122	4.3	Jornal O Globo	23/08/68	Serão assinados hoje os editais da Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#123	4.3	Diário de Notícias RJ	24/08/68	Ponte Rio-Niterói começa em Novembro: O contrato já saiu	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#124	4.3	Jornal O Globo	26/08/68	Porto de Niterói acabará: É inútil e deficitário	Acervo Digital - O Globo
#125	4.3	Diário de Notícias RJ	29/08/68	Ponte Rio-Niterói será de Brasileiros e de ingleses	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#126	4.3	Jornal do Brasil	29/08/68	Andreazza expõe na Câmara a política de transporte e justifica as prioridades	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#127	4.3	Jornal O Globo	31/08/68	Delfim: Ponte Rio-Niterói sairá mesmo em três anos	Acervo Digital - O Globo
#128	4.3	Jornal O Globo	02/09/68	Ponte Rio-Niterói será autofinanciável e dará lucro - Afirma Andreazza	Acervo Digital - O Globo
#129	4.3	Jornal O Globo	10/09/68	Orçamento tem recursos para a "Rio-Niterói"	Acervo Digital - O Globo
#130	4.3	Jornal O Globo	17/09/68	Acesso à ponte no Rio terá elevados	Acervo Digital - O Globo
#131	4.3	Jornal do Brasil	10/10/68	Oliveira Franco condena ponte Rio-Niterói e vota contra projeto no Senado	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#132	4.3	Jornal O Globo	11/10/68	Ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#133	4.3	Jornal O Globo	14/10/68	Urbanização das favelas precederá a Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#134	4.3	Jornal O Globo	18/10/68	Projeto da ponte Rio-Niterói foi aprovado ontem	Acervo Digital - O Globo
#135	4.4	Jornal O Globo	22/10/68	Ponte Rio-Niterói: "Stand" da Rainha quase concluído	Acervo Digital - O Globo
#136	4.4	Jornal do Brasil	29/10/68	DER garantirá o escoamento da ponte Rio-Niterói com 3 vias elevadas e 4 viadutos	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#137	4.4	Jornal O Globo	05/11/68	Visita à ponte Rio-Niterói sábado levará 30 minutos	Acervo Digital - O Globo
#138	4.4	Jornal do Brasil	09/11/68	Rainha inaugura no Caju as obras da Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#139	4.4	Jornal do Brasil	09/11/68	Elisabete e Philip iniciam hoje a construção da ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#140	4.4	Jornal do Brasil	09/11/68	Ingleses otimistas	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#141	4.4	Jornal do Brasil	10/11/68	Elisabete visita o Caju para saber como será a ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#142	4.4	Correio da Manhã	05/12/68	Contrato para a ponte Rio-Niterói já foi assinado	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#143	4.4	O Jornal RJ	25/02/69	Engenheiro vai a Londres ver estrutura da ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#144	4.4	O Jornal RJ	29/03/69	Rio-Niterói tem proposta aberta hoje	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#145	4.4	Revista Realidade	01/03/69	Poder jovem sacode novo Estado do Rio	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#146	4.4	Correio da Manhã	04/05/69	Ponte Rio-Niterói estará pronta em 14 de Março de 71	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#147	4.4	Jornal do Brasil	29/05/69	Grã-Bretanha no caminho da competição	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#148	4.4	Jornal do Brasil	03/06/69	Pedreiras cariocas já tem especialistas em minas, diz Instituto de Geotécnica	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#149	4.4	Jornal do Brasil	12/06/69	Andreazza e Negrão assinam ato beneficiando Estado com crédito da ponte sobre baía	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#150	4.4	Jornal do Brasil	27/06/69	Andreazza e Jeremias se reúnem hoje	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#151	4.4	O Jornal RJ	03/07/69	A ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#152	4.4	Jornal do Brasil	15/07/69	Estudo de pré-investimento contarão com NCr\$ 121,9 mil da Finep no próximo triênio	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#153	4.4	Jornal do Brasil	11/08/69	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#154	4.4	Jornal do Brasil	20/08/69	Andreazza garante outra vez que a ponte Rio-Niterói estará pronta no fim de 71	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#155	4.4	Correio da Manhã	01/10/69	Empresário inglês quer aumentar inversão no Brasil	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#156	4.4	Diário de Notícias RJ	06/11/69	Matou e feriu o Primeiro acidente na ponte Rio-RJ	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#157	4.4	Diário de Notícias RJ	08/11/69	Costa e Silva será nome da Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#158	4.4	Diário de Notícias RJ	22/11/69	Ponte Rio-Niterói expande a economia	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#159	4.4	Correio da Manhã	09/12/69	Tem entraves a ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#160	4.4	O Jornal RJ	09/12/69	Ponte Rio-Niterói só vai ficar pronta em 15 de Novembro de 71	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#161	4.4	O Jornal RJ	27/12/69	Andreazza dá incerta na ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#162	4.4	Jornal do Brasil	09/01/70	Estado do Rio	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#163	4.4	Jornal do Brasil	24/01/70	Ponte e Metrô	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#164	4.4	Correio da Manhã	17/02/70	Obra da ponte já tem areia	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#165	4.4	Jornal O Globo	17/02/70	Concretados 18 pilares da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#166	4.4	Jornal do Brasil	20/03/70	Crédito Imobiliário	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#167	4.4	Jornal do Brasil	20/03/70	Projetos arrojados transformarão Grande Niterói em cidade moderna	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#168	4.4	Jornal O Globo	21/03/70	Ponte Rio-Niterói entra em teste de seus tubulões	Acervo Digital - O Globo
#169	4.4	Correio da Manhã	23/03/70	Nota Oficial - Consórcio Construtor da Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#170	4.4	Jornal do Brasil	23/03/70	Pessoal da ponte Rio-Niterói cria sua própria comunidade	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#171	4.4	Correio da Manhã	25/03/70	Tragédia na GB: Morreram oito	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#172	4.4	Jornal O Globo	25/03/70	Plataforma desaba e mata oito na ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#173	4.4	Jornal O Globo	26/03/70	Consórcio apura sozinho as causas do desastre na ponte	Acervo Digital - O Globo

#174	4.4	Jornal do Brasil	27/03/70	Cadáver do terceiro engenheiro é encontrado na plataforma de teste	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#175	4.4	Correio da Manhã	04/04/70	Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#176	4.4	Correio da Manhã	04/04/70	Andreazza: Balanço de 6 anos	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#177	4.4	Correio da Manhã	09/04/70	Mar não devolve corpos	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#178	4.4	O Jornal RJ	21/04/70	Construtora nega falta de operário	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#179	4.4	O Jornal RJ	08/05/70	Ponte Rio-Niterói dá conferência	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#180	4.4	Correio da Manhã	06/06/70	Acessos à ponte: desapropriações	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#181	4.4	Jornal do Brasil	23/07/70	Trabalho de concretagem da ponte Rio-Niterói terá início depois de amanhã	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#182	4.4	Correio da Manhã	15/08/70	Ponte em novo teste	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#183	4.4	Correio da Manhã	15/08/70	Como é que vão sobreviver os nossos jardins	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#184	4.4	Jornal do Brasil	19/08/70	Ponte Rio-Niterói terá até o fim do ano 1,5 km de pista sobre a baía	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#185	4.4	Correio da Manhã	22/08/70	Às 11 horas dois mortos dois feridos	Hemeroteca Digital -

					Biblioteca Nacional
#186	4.4	Jornal do Brasil	11/09/70	Desembarque de aço para ponte Rio-Niterói termina à noite na ilha do Caju	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#187	4.4	Correio da Manhã	22/09/70	Favelados não querem ser removidos para Paciência	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#188	4.4	Correio da Manhã	23/09/70	Adiada mudança das favelas	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#189	4.4	Correio da Manhã	26/09/70	Caju começa hoje: são 80 remoções	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#190	4.4	Jornal do Brasil	26/09/70	Favelados do Caju mudam hoje por causa da ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#191	4.4	Diário de Notícias RJ	23/10/70	Ponte está mais perto de Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#192	4.4	Correio da Manhã	04/11/70	Estas obras vão tornar o Rio uma cidade melhor	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#193	4.4	Jornal do Brasil	04/11/70	Niterói não vê mudança de favelados	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#194	4.4	Jornal do Brasil	10/11/70	Conclusão da segunda viga no dia 25 acelerará ritmo das obras da Ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#195	4.4	Jornal O Globo	27/11/70	Ponte Rio-Niterói, um sonho de 100 anos que se fez realidade	Acervo Digital - O Globo
#196	4.4	Jornal O Globo	30/11/70	Atmosfera de ficção científica nas obras da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#197	4.4	Correio da Manhã	02/12/70	Protesto	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#198	4.4	Diário de Notícias RJ	03/12/70	Rio-Niterói rescinde com firma por atraso	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#199	4.4	Jornal do Brasil	11/12/70	Carolina trouxe mais aço para a ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#200	4.4	Jornal do Brasil	01/01/71	Engenheiros fazem novo teste na ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#201	4.4	Jornal O Globo	06/01/71	Ponte Rio-Niterói repete teste que causou acidente	Acervo Digital - O Globo
#202	4.4	Jornal do Brasil	11/01/71	Empreiteira da ponte pede ao DNER que reconsidere transferência a terceiros	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#203	4.4	Correio da Manhã	12/01/71	Indústria critica importação	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#204	4.4	Correio da Manhã	12/01/71	Testes da ponte quase no fim	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#205	4.4	Jornal do Brasil	13/01/71	Ponte a Salvar	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#206	4.4	Jornal O Globo	14/01/71	Má recuperação do solo da baía para o teste da ponte	Acervo Digital - O Globo
#207	4.4	Jornal O Globo	15/01/71	Andreazza: Prova de carga dá garantia de segurança à ponte	Acervo Digital - O Globo
#208	4.4	Jornal O Globo	18/01/71	Falta de projeto completo não prejudicará a ponte	Acervo Digital - O Globo

#209	4.4	Correio da Manhã	19/01/71	DNER tem empréstimo para pavimentação	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#210	4.4	Jornal O Globo	19/01/71	Ponte Rio-Niterói recomeça hoje seu teste de carga	Acervo Digital - O Globo
#211	4.4	Jornal do Brasil	20/01/71	Engenheiros e consultores voltam a debater no DNER caso da ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#212	4.4	Jornal O Globo	20/01/71	Ponte: Não há notícias sobre volta dos testes	Acervo Digital - O Globo
#213	4.4	Diário de Notícias RJ	22/01/71	"Ponte Rio Niterói"	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#214	4.4	Jornal do Brasil	22/01/71	"Ponte Rio Niterói"	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#215	4.4	Jornal O Globo	22/01/71	"Ponte Rio Niterói"	Acervo Digital - O Globo
#216	4.4	Manchete	23/01/71	A ponte Rio-Niterói será o elo de união de dois estados irmãos. A indústria naval ativa e o comércio do Brasil com o mundo	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#217	4.4	Diário de Notícias RJ	27/01/71	Governo intervém na construção da ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#218	4.4	Jornal O Globo	27/01/71	Médici desapropria o consórcio construtor da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#219	4.4	Diário de Notícias RJ	28/01/71	A ponte e o governo	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#220	4.4	Jornal do Brasil	28/01/71	Pagamento deve sair com atraso	Hemeroteca Digital - Biblioteca

					Nacional
#221	4.4	Jornal do Brasil	28/01/71	Consórcio desapropriado só pode construir 20% da ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#222	4.4	Jornal do Brasil	28/01/71	Uma questão de risco e segurança	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#223	4.4	Jornal do Brasil	28/01/71	Empreiteira de vãos está a salvo	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#224	4.4	Jornal O Globo	28/01/71	Ponte Rio-Niterói ficará pronta em fim de 1972	Acervo Digital - O Globo
#225	4.4	Jornal O Globo	02/02/71	DNER obtém imissão de posse e assume o controle da ponte	Acervo Digital - O Globo
#226	4.4	Jornal do Brasil	03/02/71	Consórcio da ponte já tem sua nova diretoria	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#227	4.4	Jornal do Brasil	03/02/71	DNER pode pagar Cr\$ 50 milhões	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#228	4.4	Jornal do Brasil	03/02/71	Mais tubulões é irregularidade	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#229	4.4	Jornal do Brasil	03/02/71	MDB não consegue formar CPI	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#230	4.4	Jornal do Brasil	09/02/71	Ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#231	4.4	Jornal O Globo	09/02/71	São poucos os que trabalham no lado "carioca" da ponte	Acervo Digital - O Globo

#232	4.4	Jornal O Globo	10/02/71	Ponte Rio-Niterói em ritmo vagaroso nas suas frentes	Acervo Digital - O Globo
#233	4.4	Correio da Manhã	11/02/71	Consórcio apresenta nova reivindicação	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#234	4.4	Jornal do Brasil	11/02/71	Consórcio expropriado pede Cr\$ 142 milhões mais juros	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#235	4.4	Jornal O Globo	11/02/71	Consórcio da ponte pede 140 milhões	Acervo Digital - O Globo
#236	4.4	Jornal O Globo	13/02/71	Ponte: Iminente a assinatura do novo contrato	Acervo Digital - O Globo
#237	4.4	Jornal O Globo	19/02/71	Ponte: Consórcio vai recomeçar em Março	Acervo Digital - O Globo
#238	4.4	Jornal O Globo	02/03/71	Ponte Rio-Niterói tem parecer do procurador	Acervo Digital - O Globo
#239	4.4	Jornal O Globo	04/03/71	Juiz acusa DNER de tumultuar o processo da ponte	Acervo Digital - O Globo
#240	4.4	Jornal do Brasil	08/03/71	As falhas	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#241	4.4	Jornal O Globo	12/03/71	Ponte Rio-Niterói: DNER recorre contra os 80%	Acervo Digital - O Globo
#242	4.4	Jornal do Brasil	19/03/71	Ponte está praticamente paralisada após 53 dias da intervenção federal	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#243	4.4	Jornal O Globo	19/03/71	Perícia dirá sobre segurança da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#244	4.4	Jornal O Globo	07/04/71	Medina fará levantamento sobre a situação da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#245	4.4	Jornal do Brasil	19/04/71	Obras da ponte Rio-Niterói só serão reiniciadas em maio com novo equipamento	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#246	4.4	Jornal O Globo	28/04/71	Andreazza levará imprensa à ponte semana que vem	Acervo Digital - O Globo
#247	4.4	Jornal O Globo	01/05/71	ARENA não admite criação de CPI da Ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#248	4.4	Jornal O Globo	03/05/71	Andreazza: Câmara saberá tudo sobre a ponte	Acervo Digital - O Globo
#249	4.4	Jornal do Brasil	04/05/71	Freire rejeita pressão do MDB sobre a ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#250	4.4	Jornal O Globo	04/05/71	A oposição e a ponte	Acervo Digital - O Globo
#251	4.4	Jornal O Globo	05/05/71	Obras da ponte Rio-Niterói serão reiniciadas em oito frentes	Acervo Digital - O Globo
#252	4.4	Diário de Notícias RJ	06/05/71	Panorama visto da ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#253	4.4	Jornal O Globo	10/05/71	MDB só pedirá a CPI se Andreazza não convencer	Acervo Digital - O Globo
#254	4.4	Jornal do Brasil	11/05/71	Deputados da Arena visitam obras da ponte Rio-Niterói para ser ritmo do trabalho	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#255	4.4	Jornal do Brasil	11/05/71	Berardo, o MDB e a ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#256	4.4	Jornal O Globo	11/05/71	Andreazza explica amanhã caso da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#257	4.4	Jornal do Brasil	13/05/71	Andreazza diz que o consórcio foi desapropriado por atrasar a ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#258	4.4	Jornal O Globo	13/05/71	Andreazza na Câmara: - Não vamos destruir o que já foi feito na ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#259	4.4	Jornal do Brasil	14/05/71	Eliseu Resende responde à oposição / Horta afirma que MDB agiu certo	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#260	4.4	Jornal O Globo	14/05/71	MDB insiste na CPI nas ARENA não dará número	Acervo Digital - O Globo
#261	4.4	Jornal O Globo	15/05/71	ARENA: Mistério é só para os que teimam em não ouvir	Acervo Digital - O Globo
#262	4.4	O Jornal RJ	15/05/71	Episódio concluído	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#263	4.4	Jornal O Globo	17/05/71	Ponte: ARENA quer debate sem clima emocional	Acervo Digital - O Globo
#264	4.4	Jornal O Globo	17/05/71	Vice-líder arenista afirma que MDB só quer projeção	Acervo Digital - O Globo
#265	4.4	Jornal O Globo	18/05/71	Andreazza: CPI da ponte é problema no Congresso	Acervo Digital - O Globo
#266	4.4	Jornal O Globo	19/05/71	Oposição ainda insiste em CPI da Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#267	4.4	Jornal O Globo	22/05/71	Ponte com novo pilares e sem nenhum problema	Acervo Digital - O Globo
#268	4.4	Jornal do Brasil	27/05/71	Horta volta a propor CPI para ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#269	4.4	Jornal O Globo	27/05/71	Quem apoiasse CPI da ponte deveria abandonar a ARENA	Acervo Digital - O Globo
#270	4.4	O Jornal RJ	27/05/71	Oposição volta à ofensiva CPI para ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#271	4.4	Jornal do Brasil	28/05/71	Freitas Diniz afirmou que a ponte Rio-Niterói vai custar quase Cr\$ 2 Bilhões	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#272	4.4	Jornal O Globo	28/05/71	Presidente considera já encerrado caso da ponte	Acervo Digital - O Globo
#273	4.4	Jornal do Brasil	30/05/71	Construção da ponte em Junho será acelerada	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#274	4.4	Jornal O Globo	06/06/71	Requerimento da CPI da ponte vai agora à publicação	Acervo Digital - O Globo
#275	4.4	Jornal do Brasil	14/06/71	Trabalhador da ponte quer vê-la pronta em dois anos	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#276	4.4	Jornal O Globo	16/06/71	Estrutura do vão central da ponte quase concluída	Acervo Digital - O Globo
#277	4.4	Jornal do Brasil	06/07/71	Pedreira é denunciada ao exército	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#278	4.4	Jornal O Globo	07/07/71	Obra da ponte entre Rio e Niterói ganha ritmo mais intenso	Acervo Digital - O Globo
#279	4.4	Jornal O Globo	17/07/71	Ponte Rio-Niterói em ritmo acelerado, mas só em terra	Acervo Digital - O Globo
#280	4.4	Jornal O Globo	16/08/71	MDB ganha tempo no caso da CPI da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#281	4.4	Jornal O Globo	18/08/71	Ponte Rio-Niterói acelera o ritmo só no próximo mês	Acervo Digital - O Globo
#282	4.4	Jornal do Brasil	23/08/71	Monteiro de Barros condena críticas da oposição às obras da ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#283	4.4	Jornal O Globo	31/08/71	Ponte Rio-Niterói pode ser entregue antes do previsto	Acervo Digital - O Globo
#284	4.4	Jornal O Globo	06/09/71	Niterói dá o ritmo do Rio, mas avanço da ponte é lento	Acervo Digital - O Globo
#285	4.4	Correio da Manhã	10/09/71	Transportes regula prazo para estradas	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#286	4.4	Jornal O Globo	16/09/71	Pistas da ponte Rio-Niterói terão revestimento especial	Acervo Digital - O Globo
#287	4.4	Jornal O Globo	17/09/71	Ponte Rio-Niterói contrata gente e intensifica obras	Acervo Digital - O Globo
#288	4.4	Jornal O Globo	23/09/71	Ponte no mar caminha lenta	Acervo Digital - O Globo
#289	4.4	Correio da Manhã	14/10/71	Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#290	4.4	Correio da Manhã	22/10/71	Ponte dá balanço de dois anos de obras	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#291	4.4	Jornal O Globo	25/10/71	Construtora reafirma: Ponte Rio-Niterói ficará pronta em 73	Acervo Digital - O Globo
#292	4.4	O Jornal RJ	05/11/71	Deputados viram obras da ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#293	4.4	Correio da Manhã	04/12/71	Plataforma da ponte Rio-Niterói ganha pernas no Estaleiro Mauá	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#294	4.4	Jornal do Brasil	04/12/71	Plataforma da ponte Rio-Niterói ganha pernas no Estaleiro Mauá	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#295	4.4	Jornal O Globo	04/12/71	Plataforma da ponte Rio-Niterói ganha pernas no Estaleiro Mauá	Acervo Digital - O Globo
#296	4.4	O Jornal RJ	14/12/71	Ilha flutuante é nova bossa nas obras da Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#297	4.4	O Jornal RJ	29/01/72	Consórcio acelera obras, não cogita adiar prazo e garante: - Ponte pronta em um ano	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#298	4.4	Jornal do Brasil	09/02/72	DNER só se pronuncia quando Eliseu voltar	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#299	4.4	Jornal O Globo	10/02/71	Andreazza admite a exclusão da Sobrenco da Ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#300	4.4	Correio da Manhã	10/03/72	Rio-Niterói adia uso das ilhas flutuantes	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#301	4.4	Jornal O Globo	10/03/72	Ilhas flutuantes apressam obras da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#302	4.4	Jornal do Brasil	29/03/72	Consórcio da ponte entre o Rio e Niterói contrata mergulhadores para inspeção	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#303	4.4	Correio da Manhã	12/04/72	Ponte	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#304	4.4	Jornal O Globo	22/08/72	Aduelas já dão forma à ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo

#305	4.4	Correio da Manhã	28/08/72	Ponte Rio-Niterói não alterará o transporte marítimo de carga	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#306	4.4	Jornal O Globo	12/09/72	Andreazza anuncia a ponte Rio-Niterói para o final de 73	Acervo Digital - O Globo
#307	4.4	Jornal O Globo	14/10/72	Consórcio inicia a construção de acesso à ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#308	4.4	Jornal O Globo	29/10/72	Ponte Rio-Niterói atrasou 2 anos e custará mais 3,5%	Acervo Digital - O Globo
#309	4.4	Jornal O Globo	09/11/72	Padilha visita a ponte Rio-Niterói no próximo dia 20	Acervo Digital - O Globo
#310	4.4	Jornal do Brasil	18/11/72	Secretário de Transportes dos EUA visitará Amazônia e verá ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#311	4.4	Jornal O Globo	24/11/72	Novo acidente mata operário nas obras da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#312	4.4	Jornal O Globo	28/11/72	Niterói projeta opções para receber a ponte	Acervo Digital - O Globo
#313	4.4	Jornal O Globo	28/11/72	Governo fluminense acelera a implantação das rodovias	Acervo Digital - O Globo
#314	4.4	Jornal O Globo	07/12/72	Já no mar a primeira parte do vão central da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#315	4.4	Correio da Manhã	02/01/73	Sem Título	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#316	4.4	Jornal O Globo	17/01/73	Ponte Rio-Niterói fica pronta no fim do ano	Acervo Digital - O Globo
#317	4.4	Jornal O Globo	18/01/73	Em 8 meses, Rio e Niterói estarão ligados pela ponte	Acervo Digital - O Globo

#318	4.4	Jornal do Brasil	21/01/73	Engenharia mostra que a ponte provocará tumulto no trânsito	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#319	4.5	Revista Realidade	01/02/73	Ah! Quando o Rio ficar pronto	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#320	4.5	Jornal O Globo	21/02/73	Aceleradas as obras da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#321	4.5	Jornal O Globo	22/03/73	Niterói derruba prédios para facilitar o acesso à ponte	Acervo Digital - O Globo
#322	4.5	Correio da Manhã	04/04/73	Fica pronta em Outubro a ponte Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#323	4.5	Jornal O Globo	19/04/73	Vergalhão mata operário na ponte Rio Niterói	Acervo Digital - O Globo
#324	4.5	Jornal O Globo	25/04/73	Mais um morto na ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#325	4.5	Correio da Manhã	27/04/73	Amanhã é dia feriado para operário da Rio-Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#326	4.5	Jornal O Globo	08/05/73	Só estão faltando 20% das obras da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#327	4.5	Jornal O Globo	25/05/73	Ponte Rio-Niterói moderniza sinais através de computador	Acervo Digital - O Globo
#328	4.5	Jornal O Globo	28/05/73	Tráfego pesado da ponte passa pelo centro de Niterói	Acervo Digital - O Globo
#329	4.5	Jornal O Globo	01/06/73	Ponte Rio-Niterói sem rampas será problema	Acervo Digital - O Globo
#330	4.5	Jornal O Globo	17/06/73	Ponte já é uma realidade os acessos são só projetos	Acervo Digital - O Globo
#331	4.5	Jornal O Globo	18/06/73	Ministro anunciará data da inauguração da ponte	Acervo Digital - O Globo

#332	4.5	Jornal O Globo	21/06/73	Andreazza visita ponte e admite túnel Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#333	4.5	Jornal O Globo	23/06/73	Andreazza: Ponte trouxe benefícios à tecnologia	Acervo Digital - O Globo
#334	4.5	Jornal O Globo	03/07/73	Ponte: Vão central começa a ser levado para o meio da baía	Acervo Digital - O Globo
#335	4.5	Jornal O Globo	04/07/73	Vão da ponte já está ancorado no meio da baía	Acervo Digital - O Globo
#336	4.5	Jornal O Globo	05/07/73	Na Maré cheia, secção da ponte chega aos pilares	Acervo Digital - O Globo
#337	4.5	Correio da Manhã	13/07/73	Sem Título	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#338	4.5	Jornal O Globo	18/07/73	Começa reboque do 2º vão da ponte	Acervo Digital - O Globo
#339	4.5	Jornal O Globo	23/07/73	Domingo é dia de ver a ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#340	4.5	Jornal O Globo	24/07/73	Ponte Rio-Niterói vai ser entregue ao tráfego no primeiro trimestre de 1974	Acervo Digital - O Globo
#341	4.5	Jornal O Globo	26/07/73	Ponte Rio-Niterói está pronta na opinião de Mário Andreazza	Acervo Digital - O Globo
#342	4.5	Jornal O Globo	04/08/73	Presidente visita de surpresa as obras da ponte	Acervo Digital - O Globo
#343	4.5	Jornal O Globo	14/08/73	Iniciada construção do último pilar da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#344	4.5	Jornal O Globo	20/08/73	Vão central é a etapa mais difícil da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#345	4.5	Jornal O Globo	24/08/73	Vão central chega até o alto, sem problemas	Acervo Digital - O Globo

#346	4.5	Diário de Notícias RJ	25/08/73	Ponte acelera seu ritmo para ser útil em Janeiro	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#347	4.5	Jornal O Globo	28/08/73	Novas semi-seções da ponte só serão içadas em 45 dias	Acervo Digital - O Globo
#348	4.5	Jornal O Globo	28/08/73	Ecex crava na baía os 7 últimos pilares da ponte	Acervo Digital - O Globo
#349	4.5	Jornal O Globo	11/09/73	Começa o asfaltamento da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#350	4.5	Jornal O Globo	18/09/73	Asfalto na ponte	Acervo Digital - O Globo
#351	4.5	Jornal O Globo	04/10/73	A ponte Rio-Niterói, quase pronta	Acervo Digital - O Globo
#352	4.5	Jornal O Globo	11/10/73	Ponte: Última seção de 292 metros a caminho dos pilares	Acervo Digital - O Globo
#353	4.5	Jornal O Globo	13/11/73	O GLOBO percorre, de carro, 13 mil metros da ponte	Acervo Digital - O Globo
#354	4.5	Jornal O Globo	21/11/73	Ponte integra o país de norte ao sul	Acervo Digital - O Globo
#355	4.5	Jornal O Globo	21/11/73	Ponte pede caminhos	Acervo Digital - O Globo
#356	4.5	Jornal O Globo	21/11/73	Ligação do Rio com Niterói é discutida há mais de cem anos	Acervo Digital - O Globo
#357	4.5	Jornal O Globo	23/11/73	Andreazza fala sobre benefícios da ponte	Acervo Digital - O Globo
#358	4.5	Jornal O Globo	29/11/73	Ponte Rio-Niterói não cria caso de jurisdição	Acervo Digital - O Globo
#359	4.5	Revista Realidade	01/12/73	A ponte que nunca ficaria pronta	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#360	4.5	Jornal O Globo	04/12/73	Já foram dispensados cinco mil trabalhadores da ponte	Acervo Digital - O Globo
#361	4.5	Correio da Manhã	05/12/73	Obras da ponte são atração para turistas	Hemeroteca Digital -

					Biblioteca Nacional
#362	4.5	Jornal O Globo	06/12/73	Ponte Rio-Niterói já começará engarrafada, admite o Detran	Acervo Digital - O Globo
#363	4.5	Jornal O Globo	12/12/73	Sinalização da ponte pode ir até o Obelisco	Acervo Digital - O Globo
#364	4.5	Jornal O Globo	13/12/73	Unidade central da ponte Rio-Niterói começa a ser içada	Acervo Digital - O Globo
#365	4.5	Jornal O Globo	16/12/73	Ponte Rio-Niterói não vai cobrar pedágio no 1º mês	Acervo Digital - O Globo
#366	4.5	Jornal O Globo	22/12/73	Parado o içamento da peça maior vão central da ponte	Acervo Digital - O Globo
#367	4.5	Jornal O Globo	04/01/74	As últimas peças da ponte começarão a ser içadas domingo	Acervo Digital - O Globo
#368	4.5	Correio da Manhã	09/01/74	DNER abre concorrência para linhas Rio Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#369	4.5	Jornal O Globo	12/01/74	Hoje, a primeira travessia da ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#370	4.5	Manchete	12/01/74	Rio - Machado de Assis já previa a fusão e confusão	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#371	4.5	Jornal O Globo	13/01/74	Travessia da ponte foi feita a pé: carro não pode passar	Acervo Digital - O Globo
#372	4.5	Jornal O Globo	14/01/74	Nas rampas da ponte, o 1º acidente de trânsito	Acervo Digital - O Globo
#373	4.5	Jornal O Globo	14/01/74	A ponte	Acervo Digital - O Globo
#374	4.5	Diário de Notícias RJ	16/01/74	Andreazza vai de jipe pela ponte do Rio Niterói	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional

#375	4.5	Jornal O Globo	30/01/74	Ponte Rio-Niterói tem esquema especial de socorro e polícia	Acervo Digital - O Globo
#376	4.5	Jornal O Globo	19/02/74	Ponte com as obras concluída no prazo: Asfalto acaba amanhã	Acervo Digital - O Globo
#377	4.5	Jornal O Globo	01/03/74	Na abertura da ponte, desfile de barcos na baía	Acervo Digital - O Globo
#378	4.5	Jornal O Globo	02/03/74	Agora que você vai andar 7.884 metros sobre as águas, é justo que saiba o nome do santo	Acervo Digital - O Globo
#379	4.5	Jornal O Globo	03/03/74	A paisagem, do alto: O Rio a perder de vista	Acervo Digital - O Globo
#380	4.5	Jornal O Globo	04/03/71	Médici abre a ponte Rio-Niterói. Depois, desfile de barcos na baía	Acervo Digital - O Globo
#381	4.5	Jornal O Globo	04/03/71	60 moças na ponte: É o pedágio	Acervo Digital - O Globo
#382	4.5	Jornal O Globo	04/03/71	Engenheiros britânicos: - Ponte é afirmação da tecnologia brasileira	Acervo Digital - O Globo
#383	4.5	Correio da Manhã	05/03/74	Ponte para o futuro	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#384	4.5	Correio da Manhã	05/03/74	Médici inaugura a ponte Presidente Costa e Silva	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#385	4.5	Correio da Manhã	05/03/74	Fala o Ministro Andreazza	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#386	4.5	Jornal O Globo	05/03/74	Terminou a solenidade. Nas pistas, a multidão comemora.	Acervo Digital - O Globo
#387	4.5	Jornal O Globo	05/03/74	Médici entrega a ponte, festa nos dois Estados	Acervo Digital - O Globo

#388	4.5	Correio da Manhã	06/03/74	Ponte Rio-Niterói: Tudo bem no seu primeiro dia	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
#389	4.5	Jornal O Globo	06/03/74	Na festa da abertura, tem um paulista de moto, é o 1º a cruzar a ponte	Acervo Digital - O Globo
#390	4.5	Jornal O Globo	07/03/74	Ponte, primeiro dia: 38 mil carros, Cr\$ 348 mil	Acervo Digital - O Globo
#391	4.5	Jornal O Globo	07/03/74	Empreiteiro contesta ação do DNER	Acervo Digital - O Globo
#392	4.5	Jornal O Globo	11/03/74	Padilha é contra a fusão BG-RJ e cita perigo de rejeição	Acervo Digital - O Globo
#393	4.5	Jornal O Globo	12/03/74	Detran-Niterói estuda como vencer o desafio da ponte	Acervo Digital - O Globo
#394	4.5	Jornal O Globo	22/03/74	A ponte Rio-Niterói e seu custo de oportunidade	Acervo Digital - O Globo
#395	4.5	Jornal O Globo	29/03/74	Preços do pedágio fazem os caminhões evitarem a ponte	Acervo Digital - O Globo
#396	4.5	Jornal O Globo	10/04/74	Ponte Rio-Niterói será complementada com rede rodoviária	Acervo Digital - O Globo
#397	4.5	Jornal O Globo	10/04/74	Ponte às escuras já é um problema sério	Acervo Digital - O Globo
#398	4.5	Jornal O Globo	04/05/74	A ponte, após 2 meses: Um tráfego superior a todas as previsões	Acervo Digital - O Globo
#399	4.5	Jornal O Globo	01/08/74	3 linhas de ônibus hoje na ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#400	4.5	Jornal O Globo	06/08/74	Novas linhas de ônibus começam a trafegar pela ponte Rio-Niterói	Acervo Digital - O Globo
#401	4.5	Jornal O Globo	04/03/77	Ponte Rio-Niterói: 3 anos depois, inacabada e insegura	Acervo Digital - O Globo

#402	4.5	Manchete	14/07/79	Mário Andreazza, titular da Pasta do Interior, declara em entrevista exclusiva à Manchete: "Não me arrependo de ter construído a Ponte Rio-Niterói e a Transamazônica"	Hemeroteca Digital - Biblioteca Nacional
------	-----	----------	----------	--	--